

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

BỘ XÂY DỰNG

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC HÀ NỘI

NCS. PHẠM THỊ NGỌC LIÊN

TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN
CÁC TUYẾN PHỐ ĐI BỘ KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ
THÀNH PHỐ HÀ NỘI

LUẬN ÁN TIẾN SĨ
NGÀNH QUY HOẠCH VÙNG VÀ ĐÔ THỊ

Hà Nội, 2024

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

BỘ XÂY DỰNG

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC HÀ NỘI

NCS. PHẠM THỊ NGỌC LIÊN

TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN
CÁC TUYẾN PHỐ ĐI BỘ KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ
THÀNH PHỐ HÀ NỘI

NGÀNH: QUY HOẠCH VÙNG VÀ ĐÔ THỊ

MÃ NGÀNH: 9580105

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

1. PGS. TS. LƯƠNG TÚ QUYÊN

2. TS. KTS. ĐỖ TRẦN TÍN

Hà Nội, 2024

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan Luận án tiến sĩ **“Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội”** là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu, tài liệu trong luận án là trung thực và chưa được công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu nào.

Tác giả luận án

Phạm Thị Ngọc Liên

LỜI CẢM ƠN

Tôi xin bày tỏ sự biết ơn chân thành và sâu sắc đến **PGS. TS. Lương Tú Quyên** và **TS. KTS. Đỗ Trần Tín** đã tận tình hướng dẫn, động viên, khuyến khích tôi trong suốt quá trình thực hiện Luận án.

Tôi xin trân trọng cảm ơn Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội, khoa Đào tạo Sau đại học, Bộ môn Sau đại học Quy hoạch Vùng và Đô thị, Khoa Quy hoạch Đô thị và Nông thôn cũng như các Khoa, Phòng ban khác trong Trường đã tạo điều kiện tốt nhất giúp tôi hoàn thành Luận án này.

Tôi cũng xin chân thành cảm ơn các Thầy, Cô giáo, các nhà khoa học cùng các anh chị đồng nghiệp đã trao đổi, đóng góp nhiều ý kiến quý báu giúp tôi hoàn thiện hơn Luận án.

Tôi xin được đặc biệt gửi lời cảm ơn tới Gia đình vì đã luôn đồng hành, động viên, hỗ trợ và giúp đỡ tôi trong suốt quá trình thực hiện Luận án.

Tác giả luận án

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
1. Lý do lựa chọn đề tài.....	1
2. Mục đích và mục tiêu nghiên cứu.....	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	2
4. Phương pháp nghiên cứu	3
5. Nội dung nghiên cứu	3
6. Kết quả nghiên cứu.....	4
7. Những đóng góp mới của luận án.....	4
8. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài	4
9. Các khái niệm thuật ngữ	5
10. Cấu trúc luận án.....	6
CHƯƠNG I: TỔNG QUAN TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN TUYẾN PHỐ ĐI BỘ KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ	7
1.1. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trên thế giới và tại Việt Nam.....	7
1.1.1. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ trên thế giới.....	7
1.1.2. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ tại Việt Nam	12
1.2. Tình hình tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.....	15
1.2.1. Lược sử quá trình hình thành và phát triển TPĐB khu vực NDLS.....	15
1.2.2. Thực trạng về hệ thống giao thông khu vực nội đô lịch sử	22
1.2.3. Thực trạng về không gian tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử.....	24
1.2.4. Thực trạng về kiến trúc trên tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử	27
1.2.5. Thực trạng về cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử.....	29
1.2.7. Thực trạng về hoạt động của con người.....	35
1.3. Các công trình nghiên cứu có liên quan.....	37
1.3.1. Luận án Tiến sĩ.....	37
1.3.2. Các nghiên cứu nước ngoài	40

1.3.3. Các đề án hoặc dự án liên quan	43
1.3.4. Các vấn đề có khả năng tiếp tục nghiên cứu	45
1.4. Các vấn đề cần nghiên cứu giải quyết	45
CHƯƠNG II: CƠ SỞ KHOA HỌC TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN CÁC TUYẾN PHỐ ĐI BỘ KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ THÀNH PHỐ HÀ NỘI.....	46
2.1. Cơ sở lý thuyết về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.....	46
2.1.1. Lý thuyết về tổ chức không gian tuyến phố đi bộ	46
2.1.2. Lý thuyết về hoạt động đi bộ.....	53
2.1.3. Lý thuyết về bảo tồn di sản trong tổ chức KGKTCQ tuyến phố đi bộ	65
2.2. Cơ sở pháp lý về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội	67
2.2.1. Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật của Nhà nước.....	67
2.2.2. Các chủ trương, định hướng và chính sách liên quan	71
2.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội	74
2.3.1. Điều kiện tự nhiên	74
2.3.2. Các yếu tố văn hóa, lịch sử	77
2.3.3. Các yếu tố kinh tế.....	80
2.4. Kết quả điều tra xã hội học về việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.....	83
2.5. Bài học kinh nghiệm trong nước và quốc tế trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ	87
2.5.1. Bài học kinh nghiệm quốc tế.....	87
2.5.2. Bài học kinh nghiệm tại Việt Nam	91
CHƯƠNG III: GIẢI PHÁP TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN TUYẾN PHỐ ĐI BỘ KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ THÀNH PHỐ HÀ NỘI.....	94
3.1. Quan điểm, mục tiêu và nguyên tắc về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ	94
3.1.1. Quan điểm.....	94
3.1.2. Mục tiêu	94
3.1.3. Nguyên tắc	94

3.2. Tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan của các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.....	96
3.2.1. Xây dựng các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội	98
3.2.2. Đề xuất các tuyến phố đi bộ tiềm năng trong khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.....	100
3.3. Đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ cho khu vực nội đô lịch sử.....	103
3.4. Đề xuất các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử.....	105
3.4.1. Các giải pháp tổng thể	105
3.4.2. Các giải pháp chi tiết	108
3.5. Nghiên cứu thí điểm tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Nhà Thờ và Trần Bình Trọng.....	122
3.5.1. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Nhà Thờ	122
3.5.2. Nghiên cứu thí điểm tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Trần Bình Trọng.....	130
3.6. Bàn luận về các kết quả đạt được của luận án	139
3.6.1. Bàn luận về hệ thống hóa lý thuyết tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ	139
3.6.2. Bàn luận về các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ	140
3.6.3. Bàn luận về mô hình và giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ	141
3.6.4. Bàn luận về khả năng phát triển nghiên cứu trong tương lai	141
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	143
1. Kết luận.....	143
2. Kiến nghị.....	144
TÀI LIỆU THAM KHẢO	

Danh mục các ký hiệu, các chữ viết tắt

TCXDVN	Tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam
QĐ-BXD	Quyết định – Bộ Xây dựng
KGCC	Không gian công cộng
TP Hà Nội	Thành phố Hà Nội
KPC Hà Nội	Khu phố cổ Hà Nội
TPĐB	Tuyến phố đi bộ
NĐLS	Nội đô lịch sử
KGKTCQ	Không gian kiến trúc cảnh quan
KTCQ	Kiến trúc cảnh quan
VHLS	Văn hóa lịch sử

Danh mục các bảng, biểu đồ

Bảng 1.1	Bảng thống kê sự hình thành và phát triển tuyến phố đi bộ khu vực NĐLS	18
Bảng 1.2	Bảng tổng hợp các tuyến phố đi bộ khu vực NĐLS	20
Bảng 1.3	Thống kê khung thời gian hoạt động của từng đối tượng vào ngày thường	35
Bảng 1.4	Thống kê khung thời gian hoạt động của từng đối tượng vào cuối tuần	35
Bảng 2.1	Những đặc điểm của hoạt động đi bộ theo các nhóm tuổi	54
Biểu đồ 2.1	Mối quan hệ giữa vận tốc và mật độ của dòng đi bộ	56
Bảng 2.2	Quy định chiếu sáng đường đô thị	60
Bảng 2.3	Quy định kiểu bố trí đèn	61
Bảng 2.4	Quy định độ rọi ngang	61
Bảng 2.5	Tổng hợp định hướng chính của khu vực nội đô lịch sử	73
Biểu đồ 2.1	Nhiệt độ trung bình giờ HN	76
Biểu đồ 2.2	Biểu đồ nhiệt độ và lượng mưa trung bình tháng tại các trạm khí tượng HN	76
Bảng 2.6	Kết quả điều tra khảo sát tại 3 tuyến phố đi bộ khu vực NĐLS	87
Bảng 3.1	Bộ tiêu chí đánh giá giá trị kiến trúc cảnh quan của các tuyến phố đi bộ	99
Bảng 3.2	Đánh giá giá trị KTCQ của TPĐB khu vực nội đô lịch sử	100
Bảng 3.3	Đánh giá tuyến phố tiềm năng khu vực nội đô lịch sử	101
Bảng 3.4	Bảng tổng hợp các tuyến phố đi bộ tiềm năng khu vực NĐLS	102

Danh mục các hình vẽ, sơ đồ

Hình 1.1	Vị trí TPĐB Drottninggatan, thành phố Stockholm	7
Hình 1.2	Vị trí TPĐB Lijnbaan, thành phố Rotterdam	7
Hình 1.3	Vị trí TPĐB tại thành phố Kalamazoo, Mỹ8	8
Hình 1.4	Vị trí TPĐB thành phố Copenhagen, Đan Mạch	8
Hình 1.5	Vị trí TPĐB Drottninggatan, thành phố Stockholm, Thụy Điển	8
Hình 1.6	TPĐB ở thành phố Melbourne, Úc	9
Hình 1.7	Tuyến phố đi bộ tại các trung tâm thành phố	10
Hình 1.8	Tuyến đi bộ The Rambla, thành phố Barcelona, Tây Ban Nha	10
Hình 1.9	Hệ thống giao thông công cộng của các thành phố trên TG	11
Hình 1.10	Hoạt động ngoài trời tại hai Melbourne và Copenhagen	11
Hình 1.11	Tuyến phố đi bộ tại Singapore	12
Hình 1.12	Minh họa biển quảng cáo, và màu sắc vật liệu	14
Hình 1.13	Hệ thống cây xanh TPĐB 19/12, Hà Nội và Nguyễn Huệ, TP.HCM	14
Hình 1.14	Hệ thống gạch lát trên TPĐB hồ Gươm, Hà Nội và Nguyễn Huệ, TP.HCM	15
Hình 1.15	Sự hình thành và phát triển các TPĐB khu vực NĐLS thành phố HN	20
Hình 1.16	Các tuyến phố đi bộ khu vực NĐLS thành phố HN	22
Hình 1.17	Sơ đồ điểm dừng của phương tiện giao thông công cộng khu vực NĐLS	23
Hình 1.18	Sơ đồ bãi gửi xe nổi khu vực nội đô lịch sử	24
Hình 1.19	Sơ đồ phân tích mối tương quan về hình và nền khu vực NĐLS	25
Hình 1.20	Thực trạng không gian khu vực phố Cổ	25
Hình 1.21	Thực trạng không gian khu vực phố Cổ	26
Hình 1.22	Hiện trạng công trình kiến trúc trên tuyến phố đi bộ Tạ Hiện	27
Hình 1.23	Hiện trạng công trình kiến trúc các tuyến phố đi bộ	28
Hình 1.24	Hiện trạng công trình kiến trúc trên tuyến phố đi bộ Ngũ Xã	29
Hình 1.25	Hiện trạng cây xanh, mặt nước khu vực nội đô lịch sử	30
Hình 1.26	Hiện trạng cây xanh trên tuyến phố Tạ Hiện	31
Hình 1.27	Hiện trạng cây xanh trên tuyến phố Đinh Tiên Hoàng và Lê Thái Tổ	32
Hình 1.28	Hiện trạng cây xanh trên tuyến phố Văn Miếu, Ngũ Xã	33

Hình 1.29	Hiện trạng trang thiết bị tiện ích đô thị	34
Hình 1.30	Tiện ích đô thị trên các tuyến phố đi bộ	34
Hình 1.31	Sơ đồ phân khu vực các tuyến phố đi bộ	37
Hình 2.1	Các giải pháp bố trí hành cây xanh trên đường phố	48
Hình 2.2	Tổ chức giao thông công cộng	51
Hình 2.3	Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB	51
Hình 2.4	Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB	52
Hình 2.5	Thiết kế TPĐB an toàn	52
Hình 2.6	Mối tương quan giữa khoảng cách và thời gian đi bộ	53
Hình 2.7	Khả năng đi bộ của từng đối tượng và lứa tuổi	54
Hình 2.8	Tuyến phố đi bộ độc lập	57
Hình 2.9	Không gian vỉa hè sinh động	58
Hình 2.10	Chiều rộng vỉa hè cho các hoạt động của con người	58
Hình 2.11	Chiều rộng trung bình của các làn đường đi bộ	59
Hình 2.12	Các thành phần chính trên tuyến phố đi bộ	60
Hình 2.13	Tầm nhìn không gian của mắt người	62
Hình 2.14	Mình họa các vật thể tạo hướng nhìn	64
Sơ đồ 2.1	Các yếu tố khí hậu chính tác động đến tổ chức KGKTCQ TPĐB	76
Sơ đồ 2.2	Các yếu tố Lịch sử, văn hóa và xã hội tác động đến tổ chức KGKTCQ TPĐB	80
Sơ đồ 2.3	Tác động của yếu tố Kinh tế, đầu tư và phát triển	83
Hình 2.15	Công trình kiến trúc khu phố Cổ	77
Hình 2.16	Các giá trị vật thể trong khu phố Cổ	78
Hình 2.17	Công trình kiến trúc có giá trị	78
Hình 2.18	Các loại hình di sản văn hóa phi vật thể	79
Hình 2.19	Mặt đứng công trình trên tuyến phố Strøget	88
Hình 2.20	Công trình trên tuyến phố đi bộ Marktgasse	88
Hình 2.21	Hình ảnh TPĐB Rue Des Rosiers	89
Hình 2.22	Hệ thống giao thông thuận tiện tại một số thành phố	90
Hình 2.23	Tuyến phố đi bộ Exhibition ban ngày và ban đêm	90
Hình 2.24	TPĐB khu vực hồ Gươm và phụ cận, thành phố Hà Nội	91

Hình 2.25	TPĐB Nguyễn Huệ, thành phố HCM	91
Hình 2.26	TPĐB Trần Phú và phụ cận, thành phố Hội An	92
Hình 2.27	TPĐB khu vực Bạch Đằng, thành phố Đà Nẵng	93
Hình 3.1	Mạng lưới các tuyến phố tiềm năng trong khu vực NĐLS	100
Hình 3.2	Đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ khu vực NĐLS	104
Hình 3.3	Đề xuất giải pháp tổng thể mạng lưới các TPĐB khu vực NĐLS	106
Hình 3.4	Đề xuất tổng thể tính chất của mạng lưới TPĐB khu vực NĐLS	107
Hình 3.5	Minh họa giải pháp khối tích công trình trên TPĐB	108
Hình 3.6	Minh họa giải pháp hợp khối mặt đứng công trình trên TPĐB	109
Hình 3.7	Minh họa mặt bằng và mặt cắt TPĐB toàn thời gian	110
Hình 3.8	Minh họa ánh sáng từ công trình và đèn đường trên TPĐB	110
Hình 3.9	Minh họa mặt bằng và mặt cắt TPĐB bán thời gian	111
Hình 3.10	Đề xuất màu sắc phù hợp	111
Hình 3.11	Đề xuất cây xanh phù hợp với điều kiện khí hậu nhiệt đới	112
Hình 3.12	Minh họa mặt cắt trồng cây xanh tuyến phố đi bộ	112
Hình 3.13	Minh họa bố trí khoảng cách cây xanh trên TPĐB	113
Hình 3.14	Minh họa đề xuất 3 lớp cây xanh trên TPĐB	113
Hình 3.15	Minh họa khai thác cảnh quan mặt nước	114
Hình 3.16	Minh họa điểm chờ xe buýt thông minh	115
Hình 3.17	Minh họa mẫu đèn chiếu sáng trên tuyến phố đi bộ	116
Hình 3.18	Minh họa chiếu sáng nghệ thuật trên TPĐB	116
Hình 3.19	Minh họa vật liệu gạch trồng cỏ giúp thoát nước bề mặt	117
Hình 3.20	Minh họa đài phun nước buổi sáng và buổi tối	117
Hình 3.21	Minh họa thùng rác và nhà vệ sinh công cộng	118
Hình 3.22	Minh họa trạm điện thoại và bảng thông báo	119
Hình 3.23	Minh họa biển quảng cáo trên TPĐB	119
Hình 3.24	Minh họa bố trí tiện ích đô thị trên TPĐB	120
Hình 3.25	Minh họa bố trí ghế ngồi trên TPĐB	120
Hình 3.26	Minh họa các tiện ích đô thị tích hợp công nghệ thông minh	121
Hình 3.27	Minh họa gạch lát	121

Hình 3.28	Vị trí tuyến phố Nhà Thờ	122
Hình 3.29	Sơ đồ đánh giá hiện trạng sử dụng đất	123
Hình 3.30	Người đi bộ phải đi xuống lòng đường	123
Hình 3.31	Mặt cắt hiện trạng tuyến phố Nhà Thờ	124
Hình 3.32	Sơ đồ hiện trạng chức năng sử dụng đất	124
Hình 3.33	Sơ đồ hiện trạng mặt đứng công trình	125
Hình 3.34	Sơ đồ hiện trạng tiện ích đô thị	125
Hình 3.35	Sơ đồ hiện trạng cây xanh	126
Hình 3.36	Sơ đồ hiện trạng hoạt động của con người trên tuyến phố Nhà Thờ	126
Hình 3.37	Sơ đồ ý tưởng	127
Hình 3.38	Mặt cắt đề xuất tuyến phố đi bộ Nhà Thờ	128
Hình 3.39	Giải pháp mặt đứng công trình	128
Hình 3.40	Giải pháp cây xanh mặt nước	129
Hình 3.41	Giải pháp tiện ích đô thị	129
Hình 3.42	Giải pháp biển quảng cáo	129
Hình 3.43	Phối cảnh minh họa	130
Hình 3.44	Vị trí và mối liên hệ của tuyến phố Trần Bình Trọng	130
Hình 3.45	Đánh giá hiện trạng giao thông	131
Hình 3.46	Đánh giá hiện trạng sử dụng đất và chức năng sử dụng đất	131
Hình 3.47	Đánh giá hiện trạng mặt đứng công trình	132
Hình 3.48	Đánh giá hiện trạng tiện ích đô thị	133
Hình 3.49	Đánh giá hiện trạng cây xanh	134
Hình 3.50	Đánh giá hiện trạng hoạt động của con người	134
Hình 3.51	Sơ đồ ý tưởng thiết kế tuyến phố đi bộ Trần Bình Trọng	137
Hình 3.52	Minh họa giải pháp cây xanh	138
Hình 3.53	Minh họa giải pháp tiện ích đô thị	139
Hình 3.54	Minh họa giải pháp tổ chức KGKTCQ tuyến phố Trần Bình Trọng	139
Hình 3.55	Sơ đồ quy trình nghiên cứu luận án	142

MỞ ĐẦU

1. Lý do lựa chọn đề tài

Các phố đi bộ, đường đi bộ, tuyến phố dành cho người đi bộ đã hình thành từ thời sơ kỳ, phục vụ cho hoạt động buôn bán thương mại của người dân, gắn liền với quá trình hình thành và phát triển của thành phố. Mỗi thời kỳ đều có những biến động nhất định, nhưng thành phố luôn quan tâm đẩy mạnh sự phát triển tuyến phố dành cho người đi bộ, được thể hiện rõ nét trong các Quy hoạch tổng thể thành phố Hà Nội. Cụ thể từ năm 1992 trong Điều chỉnh quy hoạch tổng mặt bằng Thủ đô Hà Nội đến năm 2000 đã xác định phát triển tuyến phố đi bộ. Đến nay, qua rất nhiều lần quy hoạch, tuyến phố đi bộ luôn được đề cập để tiếp tục phát triển. Gần đây nhất, trong định hướng phát triển Thủ đô Hà Nội: Xanh – Văn hiến – Văn Minh và Hiện đại trong Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2023 tầm nhìn đến năm 2045 và Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045 tầm nhìn đến 2065, tuyến phố đi bộ tiếp tục được đặt ra nhằm khai thác hiệu quả, bền vững các công trình văn hóa lịch sử, tạo lập không gian độc đáo, phát triển du lịch, dịch vụ và kinh tế đêm.

Hà Nội có lõi đô thị nghìn năm rất khác biệt với nhiều đô thị khác trên thế giới, có cảnh quan đẹp với hệ thống di tích có nhiều giá trị lịch sử, văn hóa và kiến trúc. Vì thế, các tuyến phố đi bộ trong khu vực này luôn có sức hấp dẫn đặc biệt và trở thành một phần không thể thiếu trong đời sống sinh hoạt của người dân Thủ đô. Tại đây, đã tổ chức được rất nhiều sự kiện văn hóa quy mô lớn, các hoạt động nghệ thuật giúp quảng bá du lịch mang lại nhiều lợi ích về kinh tế văn hóa xã hội. Do đó định hướng phát triển tuyến phố đi bộ là đúng đắn, không chỉ là không gian sáng tạo cho các hoạt động văn hóa, nghệ thuật, mà còn giúp tăng cường giao tiếp cộng đồng, cải thiện sức khỏe của người dân, cải thiện điều kiện môi trường sống và góp phần tích cực vào việc giữ gìn phát huy giá trị văn hóa của Hà Nội nói riêng và đất nước nói chung.

Tuy nhiên, điều này không có nghĩa là cứ phát triển và mở rộng tuyến phố đi bộ tại bất cứ địa điểm nào thì sẽ tạo ra thành công. Khi những tuyến phố đi bộ ồ ạt được mở ra và không có sự khác biệt, sẽ làm mất đi tính bản sắc. Mỗi khu vực đều có giá trị văn hóa lịch sử, kiến trúc cảnh quan khác nhau, điều này tạo nên những đặc tính và đặc trưng khác nhau của mỗi tuyến phố. Nếu không thể phản ánh được yếu tố này trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan thì không chỉ làm giảm tính hấp dẫn của tuyến phố mà còn mất đi cơ hội bảo tồn các giá trị văn hóa lịch sử, kiến trúc cảnh quan của khu vực.

Các tuyến phố đi bộ hiện nay chưa thực sự là đi bộ đúng nghĩa, chỉ đơn giản là chuyển đổi chức năng của các tuyến đường giao thông cơ giới sang tuyến phố dành cho người đi bộ hoặc chặn hàng rào ngăn đường xe cơ giới trong một khoảng thời gian cụ thể. Bên cạnh đó, hệ thống giao thông công cộng chưa phát triển đồng bộ nên việc kết nối và di chuyển giữa các địa điểm chưa tạo sự thuận lợi cho người đi bộ. Nên phương tiện cá

nhân vẫn là lựa chọn chủ yếu cho mọi hành trình di chuyển của mọi người, đặc biệt là xe máy. Do đó, người dân chưa hình thành và chưa có thói quen với văn hóa đi bộ, cùng với điều kiện khí hậu nhiệt đới không tạo sự thoải mái và an toàn cho các hoạt động ngoài trời như đi bộ, bởi các không gian kiến trúc cảnh quan của tuyến phố đi bộ chưa được thiết kế đảm bảo yêu cầu phục vụ cho hoạt động đi bộ của con người.

Do tại Hà Nội nói riêng và Việt Nam nói chung chưa có hệ thống các quy định thiết kế hoặc các hướng dẫn cụ thể trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ nên các tuyến phố đi bộ còn thiếu tính hấp dẫn, không đảm bảo sự thuận tiện và an toàn. Trong bối cảnh đó, tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử đặt ra những thách thức lớn đối với chính quyền thành phố, các cơ quan quản lý, các chuyên gia, các nhà thiết kế và cộng đồng. Nhận thức được vấn đề cấp bách, luận án ***“Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội”*** được nghiên cứu đề xuất giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan hướng tới xây dựng Thủ đô Xanh – Văn hiến – Văn Minh và Hiện đại là rất cần thiết, có ý nghĩa về mặt khoa học và thực tiễn.

2. Mục đích và mục tiêu nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu: Đề xuất giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử, thành phố Hà Nội để tạo tính hấp dẫn, thuận tiện và an toàn cho người đi bộ, góp phần xây dựng Thủ đô Xanh – Văn hiến – Văn Minh và Hiện đại.

Mục tiêu nghiên cứu:

- Nhận diện và hệ thống hóa các đặc điểm và vấn đề trong tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Xây dựng cơ sở lý luận và thực tiễn về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trong điều kiện tại Việt Nam.
- Xác định các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.
- Đề xuất mô hình và giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Áp dụng các kết quả nghiên cứu để tổ chức thí điểm tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- **Đối tượng:** Không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội
- **Phạm vi nghiên cứu:**

+ **Không gian:** Các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội theo sự phê duyệt của Ủy ban Nhân Dân thành phố. Tuyến phố đi bộ được tổ chức toàn thời gian trong tuần và bán thời gian (ba ngày cuối tuần)/ngày lễ.

+ **Thời gian:** Được xác định theo Quyết định số 1259/QĐ-TTg, Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

4. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp tiếp cận hệ thống: Sử dụng phương pháp này để hệ thống các vấn đề và các mối quan hệ giữa chúng. Xem xét dưới một góc nhìn đa diện, nhiều chiều trong cấu trúc kinh tế, văn hóa xã hội, giao thông, hạ tầng kỹ thuật để đánh giá toàn diện vấn đề nghiên cứu.

Phương pháp điều tra, khảo sát: Việc điều tra, thu thập thông tin để tập hợp các số liệu và tài liệu liên quan về hiện trạng tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử để chọn lọc thông tin cần thiết làm cơ sở cho những đề xuất sau này.

Phương pháp phân tích sơ đồ: Để phân tích đặc trưng không gian kiến trúc cảnh quan như mạng lưới đường, trục tuyến liên kết, mật độ khoảng đặc và trống, mật độ cây xanh mặt nước. Từ đó, nhận diện và phân loại các khu vực có mạng lưới đường, đặc điểm không gian kiến trúc cảnh quan tương đồng để phân loại tuyến phố đi bộ. Như vậy, khi đề xuất giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ sẽ đảm bảo thẩm mỹ và công năng sử dụng.

Phương pháp chồng lớp bản đồ: Phương pháp này để phân tích tổng hợp các số liệu thuộc về không gian, tạo dựng không gian đa chiều để xác định ưu nhược điểm của tuyến phố đi bộ nhằm đánh giá hiện trạng và đề xuất giải pháp phù hợp.

Phương pháp dự báo: Trên cơ sở phân tích khoa học về dữ liệu kết hợp với phương pháp điều tra xã hội học, để dự báo về những thay đổi trong chỉ tiêu kinh tế xã hội, dân số và nhu cầu đi bộ của người dân. Từ đó dự báo xu hướng và khả năng phát triển của tuyến phố đi bộ trong tương lai.

5. Nội dung nghiên cứu

- Khảo sát, điều tra và đánh giá hiện trạng tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Nghiên cứu và tổng hợp cơ sở lý thuyết và thực tiễn liên quan đến tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.
- Nghiên cứu các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.
- Nghiên cứu đánh giá tuyến phố tiềm năng.
- Nghiên cứu đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.

- Nghiên cứu các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Nghiên cứu thí điểm tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.

6. Kết quả nghiên cứu

- Nhận diện các đặc điểm và vấn đề trong tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Xây dựng cơ sở lý luận về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trong điều kiện tại Việt Nam.
- Xây dựng các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ và các tuyến phố tiềm năng.
- Nghiên cứu đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Nghiên cứu các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ và áp dụng các kết quả nghiên cứu để thí điểm tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.

7. Những đóng góp mới của luận án

- Đề xuất các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.
 - Nhóm tiêu chí Hấp dẫn
 - Nhóm tiêu chí Thuận tiện
 - Nhóm tiêu chí An toàn
- Đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử.
- Đề xuất giải pháp về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
 - Giải pháp tổng thể: Mạng lưới các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử; Tính chất mạng lưới các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử.
 - Giải pháp chi tiết: Công trình kiến trúc; Cây xanh mặt nước; Hạ tầng kỹ thuật; Tiện ích đô thị.

8. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

8.1. Ý nghĩa khoa học:

- Góp phần cụ thể hóa, bổ sung và hoàn thiện lý thuyết về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ ở Việt Nam nói chung và ở khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội nói riêng.
- Đóng góp cho công tác đào tạo, nghiên cứu khoa học và tư vấn tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ và chuyên đề Thiết kế đô thị riêng biệt.

- Tài liệu tham khảo cho các nghiên cứu chuyên sâu về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử.

8.2. Ý nghĩa thực tiễn:

- Đề xuất giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ phù hợp với tính chất của từng tuyến phố đi bộ trong khu vực Trung tâm nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Tư vấn cho chính quyền thành phố giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan phù hợp với đặc trưng từng tuyến phố đi bộ.

9. Các khái niệm thuật ngữ

Các khái niệm liên quan đến luận án được giải thích như sau:

Không gian đi bộ: là không gian giao thông phục vụ nhu cầu đi lại vận chuyển mà không sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới. Đồng thời không gian đi bộ là những không gian mở công cộng đáp ứng nhu cầu giao tiếp, nghỉ ngơi, giải trí... của cư dân. [89]

Tuyến đi bộ: phần đường dành riêng cho hoạt động đi bộ [26]

Phố đi bộ: là một mô hình không gian giao tiếp công cộng đặc biệt, được coi là một địa điểm đặc trưng của đô thị. **Tổ chức không gian phố đi bộ** = Quy hoạch đô thị + Bảo tàng hóa + Hoạt động thương mại + Hồi sinh di sản đô thị. [6]

Mạng lưới tuyến đi bộ: hệ thống tập hợp của nhiều tuyến đi bộ khác nhau, có liên hệ với nhau và nằm trên cùng một khu vực [14]

Kiến trúc cảnh quan: là hoạt động định hướng của con người tác động vào môi trường nhân tạo để làm cân bằng mối quan hệ qua lại giữa các yếu tố thiên nhiên và nhân tạo, tạo nên sự tổng hòa giữa chúng. Kiến trúc cảnh quan nghiên cứu tổng thể từ phạm vi vùng, miền đến giới hạn nhỏ hẹp của môi trường bao quanh con người có lợi cho sự sống, phù hợp sinh thái phát triển, mang lại mối quan hệ tổng hòa giữa Thiên nhiên – Con người – Kiến trúc [13]

Tổ chức không gian: là sắp xếp các vật thể trong đô thị có ý đồ về thẩm mỹ và công năng sử dụng. [24]

Theo nghiên cứu sinh, **tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ:** là sắp xếp các thành phần cấu tạo nên không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ có ý đồ về thẩm mỹ và công năng sử dụng để tạo lập bản sắc, hài hòa với các yếu tố tự nhiên, văn hóa xã hội và con người.

Các yếu tố cấu thành không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ là:

- Công trình kiến trúc (Kiến trúc lớn; Kiến trúc nhỏ)
- Cảnh quan (Địa hình; Mặt nước; Cây xanh; Con người; Yếu tố nghệ thuật)
- Trang thiết bị tiện ích đô thị

- Hạ tầng kỹ thuật
- Hoạt động của con người

Không gian công cộng tại Thông tư số 34/2009/TT-BXD của Bộ xây dựng ngày 30/9/2009 được mô tả là: Không gian sinh hoạt cộng đồng, công viên, vườn hoa, quảng trường, khu vực đi bộ được tổ chức, không gian mở, có điểm vui chơi nghỉ ngơi giải trí phục vụ đời sống tinh thần dân cư đô thị; Theo Thông tư số 19/2010/TT-BXD, KGCC là các công viên, vườn hoa, sân chơi. Theo từ điển bách khoa toàn thư, KGCC là không gian mở, như đường phố, vườn hoa, công viên, quảng trường, phục vụ cho tất cả mọi người miễn phí và dễ dàng tiếp cận; Theo Hoàng Phê trong từ điển tiếng Việt, KGCC là không gian phục vụ chung cho nhu cầu của nhiều người như quảng trường, đường phố, công viên. Sự hình thành, phát triển và thay đổi KGCC phụ thuộc vào đặc điểm của đời sống công cộng, vốn không khác nhau giữa các nền văn hóa khác nhau, ở các thời điểm khác nhau.

Khu vực nội đô lịch sử là khu vực bảo tồn di sản văn hóa Thăng Long – Hà Nội, các giá trị truyền thống của người Hà Nội được xác định trong Quy hoạch chung Thủ đô. [32]

Vùng phát thải thấp là khu vực được xác định để hạn chế các phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường nhằm cải thiện chất lượng không khí. [32]

10. Cấu trúc luận án

Phần mở đầu

Phần nội dung

Chương I: Tổng quan tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.

Chương II: Cơ sở khoa học tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.

Chương III: Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.

Phần kết luận, kiến nghị

NỘI DUNG

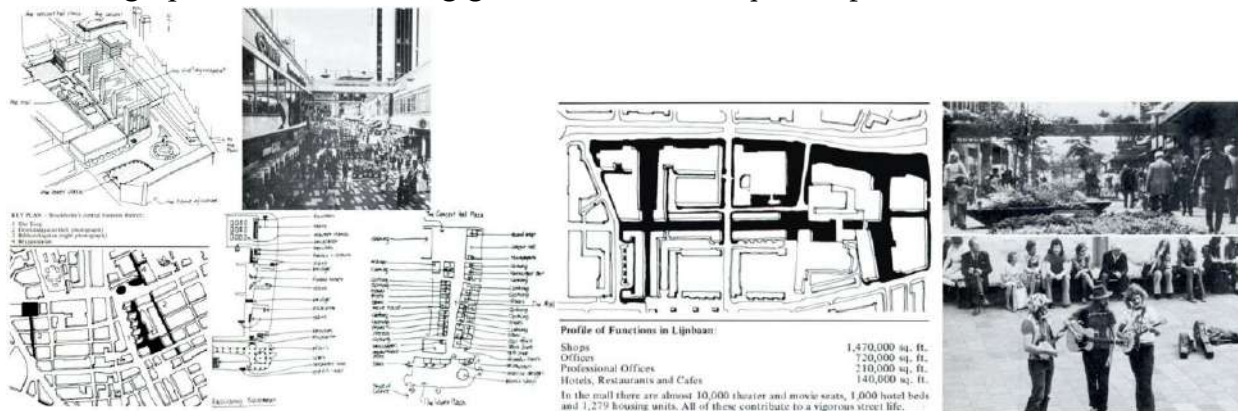
CHƯƠNG I: TỔNG QUAN TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN TUYẾN PHỐ ĐI BỘ KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ

1.1. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trên thế giới và tại Việt Nam

1.1.1. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ trên thế giới

Vào những năm 50 của thế kỷ XX, tại Châu Âu tập trung phát triển kinh tế sau chiến tranh để hồi phục các đô thị, làm gia tăng một lượng lớn xe cơ giới. Dẫn đến ách tắc giao thông, các trung tâm thành phố đối mặt với điều kiện giao thông không tốt, chất lượng môi trường giảm, việc giao hàng thường bị trì hoãn và nhiều tai nạn cho người đi bộ [63]. Để khắc phục tình trạng này, các nước Châu Âu đã có chính sách hạn chế giao thông cơ giới, xây dựng các tuyến đường dành cho người đi bộ. Tuyến phố đi bộ đầu tiên được xây dựng là Torg ở Stockholm và Lijnbaan ở Rotterdam. Cả hai dự án này đều dựa trên ý tưởng tách chức năng đi bộ trong đô thị ra khỏi giao thông cơ giới. Điều này đã hình thành nên những tuyến phố dành cho người đi bộ trong khu vực lõi trung tâm [63]. Mặc dù ý tưởng ngăn cách người đi bộ khỏi phương tiện cơ giới có từ thời Phục Hưng [68] và đã được thực hiện ở một số khu vực trung tâm mua sắm hoặc những thị trấn nhưng việc áp dụng vào trung tâm đô thị ở Torg ở Stockholm, Thụy và Lijnbaan ở Rotterdam (chiều dài 300m, chiều rộng 20m) , Hà Lan đã đem lại sự đổi mới đáng ghi nhận [77].

Như vậy, với mục tiêu giảm số lượng xe hơi, cải thiện điều kiện môi trường và tăng cường sức khỏe cho người dân đô thị, tuyến phố đi bộ hình thành và chú trọng vào hệ thống giao thông công cộng chất lượng cao, cơ sở hạ tầng kỹ thuật và tiện ích đô thị hoàn thiện giúp người đi bộ di chuyển an toàn. Bên cạnh đó, việc tăng cường các hoạt động, trải nghiệm của người đi bộ trên tuyến phố cũng được quan tâm và mở rộng. Những mục tiêu trên giúp việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan hấp dẫn hơn.



Hình 1.1: Vị trí TPĐB Drottninggatan, thành phố Stockholm Nguồn: [63]

Hình 1.2: Vị trí TPĐB Lijnbaan, thành phố Rotterdam Nguồn: [63]

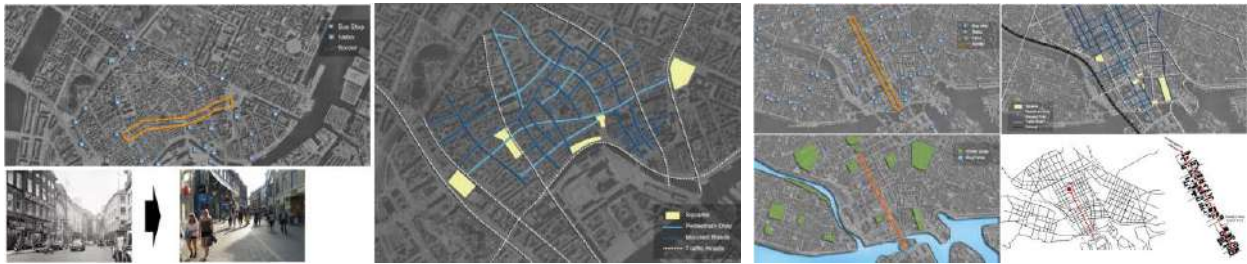
Xu hướng phát triển tuyến phố đi bộ tiếp tục lan rộng tại một số nước Châu Âu và tại Mỹ. Vẫn được hình thành tại khu vực trung tâm, song tại Mỹ là các “Trung tâm mua sắm dành cho người đi bộ” với chuỗi cửa hàng thương mại có không gian lớn, kiến trúc hấp dẫn tại nhằm thu hút người dân so với các đại lý nhỏ lẻ vùng ngoại ô. Mô hình đầu tiên triển khai tại thành phố Kalamazoo, Mỹ năm 1955 và được áp dụng tại hơn 200 thị trấn ở Mỹ trong những năm 1960 và 1970 [60, 66] và phổ biến ở nhiều nước Tây Âu [].



Hình 1.3: Vị trí TPĐB tại thành phố Kalamazoo, Mỹ Nguồn: [66; 60]

Những điều kiện đã thay đổi trong các xã hội đô thị được diễn đạt rõ nhất bằng những thay đổi gần đây trong các mô hình cuộc sống đường phố. Các trung tâm của thành phố có phương tiện giao thông chủ yếu là ô tô trên khắp thế giới đã chuyển thành những hệ thống đường đi bộ. Cuộc sống trong không gian công cộng đã được nâng cao một cách rõ ràng, tràn ngập sức hấp dẫn và các hoạt động thương mại mở rộng.

Ban đầu từ một tuyến phố đi bộ, sau dần hình thành các tuyến phố đi bộ kết nối tạo thành mạng lưới đi bộ trong khu vực trung tâm, giúp đẩy mạnh phát triển kinh tế địa phương, tăng cường sức khỏe cộng đồng và phát triển đô thị bền vững. Hình thức này được thấy nhiều ở các khu thành cổ của các thành phố Châu Âu như thành phố Copenhagen, Đan Mạch; thành phố Stockholm, Thụy Điển; thành phố München, Đức.



Hình 1.4: Vị trí TPĐB thành phố Copenhagen, Đan Mạch Nguồn: [67]

Hình 1.5: Vị trí TPĐB Drottninggatan, thành phố Stockholm, Thụy Điển Nguồn: [67]

Xu hướng “Đường phố mùa hè” là những con đường không có xe hơi, thay đổi và sử dụng theo mùa nhằm cải thiện chất lượng sống trong thành phố, các chỗ đậu xe được chuyển thành những không gian cảnh quan, khu vực được phủ xanh và trang bị ghế ngồi, chỗ dừng chân cho du khách. Những khu vực này tạo ra một nơi để gặp gỡ, giao lưu và nán lại trong nhiệt độ mùa hè khi trải nghiệm tuyến phố. [113] cũng góp phần làm đa dạng hình thức phát triển các tuyến phố đi bộ. Đa chức năng sử dụng đưa đến việc linh hoạt trong hoạt động khai thác và tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ. Tại thành phố München, Đức và New York, Mỹ đã cho thấy hiệu quả khai thác “Đường phố mùa hè”, kết nối với tuyến phố đi bộ toàn thời gian hoặc bán thời gian để tạo lập mạng lưới đi bộ liên hoàn giữa các địa điểm hấp dẫn như quảng trường, không gian mở, không gian xanh, các công trình văn hóa lịch sử... giúp người đi bộ thuận tiện và an toàn trong từng hoạt động [57].

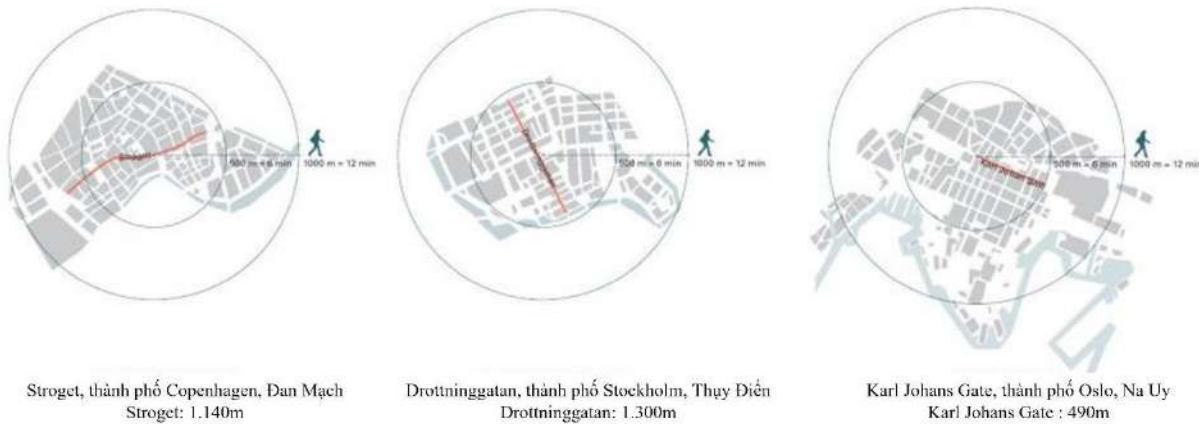
Những con phố nhỏ, ngõ hẻm trong trung tâm thành phố là những tuyến phố đi bộ tuyệt vời, bởi nó đóng vai trò kết nối trung tâm và mở rộng mạng lưới cho người đi bộ, đặc biệt luôn an toàn và rất thuận lợi. Không gian nhỏ tạo sự thân thiện, gần gũi và luôn sôi động tạo sự hấp dẫn cho tuyến phố, gia tăng cơ hội nghề nghiệp và hoạt động dịch vụ thương mại mở rộng. Hỗ trợ phát triển bền vững, giữ gìn di sản hình ảnh đường phố trong trung tâm. [70 ; 62]



Hình 1.6: TPĐB ở thành phố Melbourne, Úc Nguồn: [62]

Như vậy, nhận thấy trong quá trình phát triển, tuyến phố đi bộ luôn được hình thành trong khu vực trung tâm đô thị (bán kính từ 500 – 1000m), có hoạt động thương mại dịch vụ sầm uất hoặc khu vực có nhiều công trình di tích lịch sử. Từ đó, tổ chức hệ thống giao thông thuận lợi, tạo điều kiện cho người đi bộ dễ dàng kết nối và tiếp cận. Hoặc biến đổi

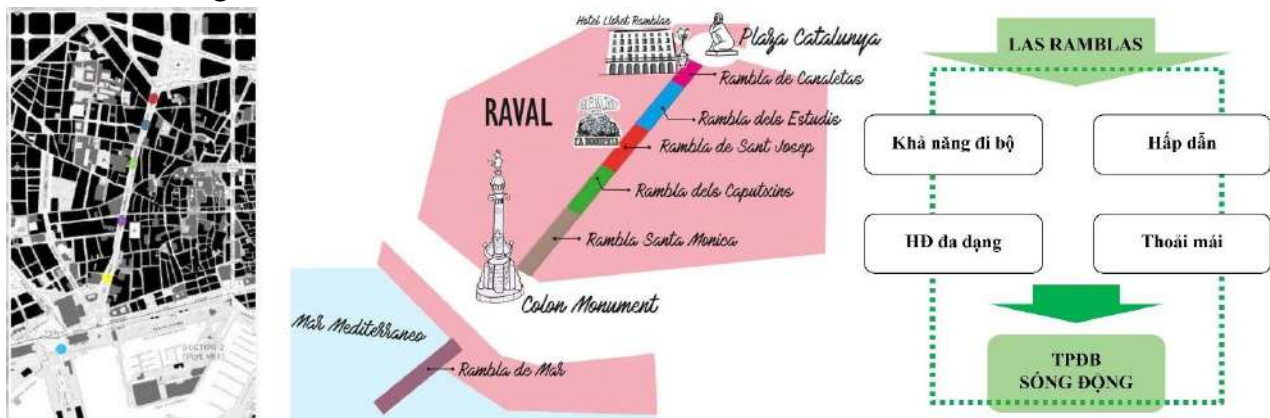
những tuyến đường giao thông cũ trong khu vực phố cổ, và tạo thành mạng lưới các tuyến phố đi bộ.



Hình 1.7: Tuyến phố đi bộ tại các trung tâm thành phố Nguồn: [77]

Quy mô tuyến phố đi bộ, thường có chiều dài từ 400m cho đến dưới 2km. Tùy điều kiện hiện trạng từng khu vực như chiều dài tuyến phố hoặc các công trình di sản kiến trúc có giá trị, các tuyến phố đi bộ sẽ có độ dài ngắn khác nhau. Các tuyến phố đi bộ thiết kế thường quan tâm đến trải nghiệm không gian của người đi bộ nhằm giảm cảm giác mệt mỏi và tăng sức hấp dẫn của tuyến phố. Người đi bộ luôn có xu hướng lựa chọn đường thẳng và đường tắt [76]., vì thế cự li đi bộ là tác động qua lại giữa chiều dài và chất lượng đường phố.

Tuyến phố đi bộ với các không gian đa dạng, các điểm dừng chân, các quảng trường nhỏ thường tạo ra hiệu quả tâm lý, làm cho cự li đi bộ có vẻ ngắn hơn. Chiều dài tuyến phố đi bộ được chia nhỏ một cách tự nhiên thành những phân đoạn sẽ hướng con người tập trung vào sự chuyển động từ phân đoạn này đến phân đoạn kia thay vì tập trung vào việc xem đường đi bộ thực tế dài bao nhiêu.

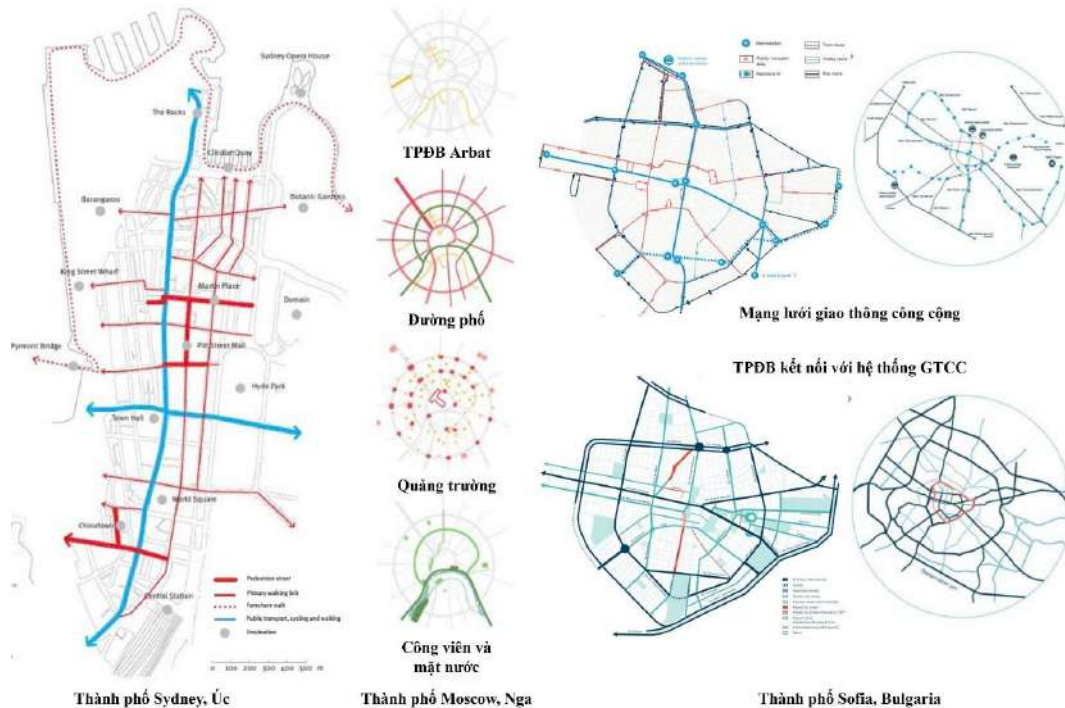


Hình 1.8: Tuyến đi bộ The Rambla, thành phố Barcelona, Tây Ban Nha Nguồn: [81]

Hệ thống giao thông công cộng đồng bộ và hoàn chỉnh nên thuận tiện và an toàn để người đi bộ. Xây dựng hệ thống giao thông công cộng theo dạng tiếp cận từng phần sẽ

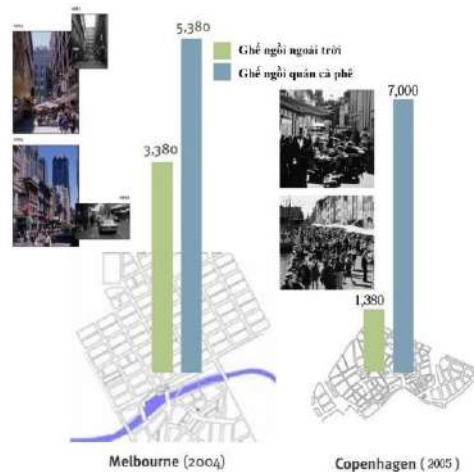
giúp hạn chế phạm vi hoạt động của nhóm phương tiện cá nhân, thay vào đó là khuyến khích sử dụng phương tiện công cộng, cải thiện môi trường sống trong lành, tạo lập không gian đi bộ an toàn. (Hình ..)

Hệ thống cây xanh đồng bộ theo chủng loại, kết hợp bồn hoa di động giúp tạo cảnh quan và tăng tính thẩm mỹ cho tuyến phố đi bộ. Những điểm dừng nghỉ được bố trí trên tuyến phố đi bộ cố định hoặc tạm thời giúp kéo dài hoạt động đi bộ của mọi người. Hệ thống mặt nước được thiết kế khéo léo, đan xen kết hợp cùng yếu tố nghệ thuật để tăng tính hấp dẫn và độc đáo cho tuyến phố đi bộ.



Hình 1.9: Hệ thống giao thông công cộng của các thành phố trên TG Nguồn: [75]

Công trình kiến trúc luôn có mặt tiền sống động với các khoảng không gian đóng mở linh hoạt trên mặt đứng tạo ra mối liên kết hoạt động giữa bên trong công trình và bên ngoài đã tạo thêm sự thú vị, sức sống và tính thiết yếu của tuyến phố đi bộ. Sử dụng đất hỗn hợp tạo nên tuyến phố đi bộ đa chức năng gồm các nhà hàng, quán cà phê, trung tâm mua sắm... đã thúc đẩy một lượng lớn các chỗ ngồi công cộng và quán cà phê ngoài trời. Điều này đã tạo nên một tuyến phố đi bộ luôn sôi động và an toàn.

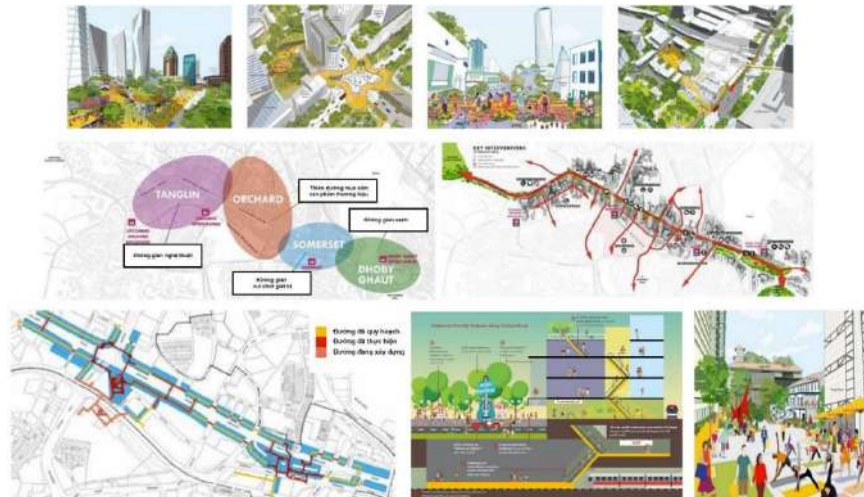


Hình 1.10: Hoạt động ngoài trời tại hai Melbourne và Copenhagen Nguồn: [74; 62]

Hệ thống hạ tầng kỹ thuật và tiện ích đô thị đồng bộ, bố trí có ý đồ và tích hợp công nghệ thông minh hiện đại trong hoạt động khai thác, sử dụng và quản lý. Luôn được quan tâm thiết kế đảm bảo công năng và tính thẩm mỹ cao với màu sắc hấp dẫn, vật liệu đa dạng.

Tại các thành phố Châu Á, hình thành muộn hơn, song vẫn được khai thác ở khu vực trung tâm, có nhiều công trình kiến trúc di sản và hoạt động thương mại sầm uất. Coi trọng các yếu tố văn hóa lịch sử xã hội truyền thống, gắn kết chặt chẽ với cảnh quan xung quanh. Điều kiện khí hậu nhiệt đới ảnh hưởng lớn đến tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ nơi đây.

Để khắc phục vấn đề này, một số thành phố đã thiết kế ngầm các tuyến phố đi bộ, vừa tăng trải nghiệm và thu hút mọi người trong điều kiện thời tiết không thuận lợi. Như tại Singapore, tuyến phố đi bộ được phát triển đa dạng với các tầng lớp từ trên cao, mặt đất hoặc đi ngầm, kết nối liền mạch tạo thành mạng lưới đi bộ thuận tiện, kết hợp với các làn đường xe đạp, hệ thống giao thông công cộng đồng bộ đã thúc đẩy các hoạt động đi bộ trong thành phố.



Hình 1.11: Tuyến phố đi bộ tại Singapore Nguồn: [105]

Các hoạt động thương mại dịch vụ luôn sôi động, đa chức năng giống các tuyến phố đi bộ Insadong, Hàn Quốc và Vương Phủ Tỉnh, Trung Quốc. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ cũng được quan tâm tới cảnh quan, hạ tầng kỹ thuật và tiện ích đô thị

1.1.2. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ tại Việt Nam

Tại Việt Nam đã hình thành và phát triển tuyến phố đi bộ khoảng 20 năm trở lại đây, với số lượng và tốc độ mở rộng các tuyến phố dành cho người đi bộ, thành phố Hà Nội hiện đang dẫn đầu cả nước. Với những lợi ích to lớn mà tuyến phố đi bộ mang lại, các tỉnh thành tại Việt Nam cũng bắt nhịp xu hướng và xác định phát triển tuyến phố đi bộ như một hình thức tạo lập bản sắc, bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa di sản, tăng

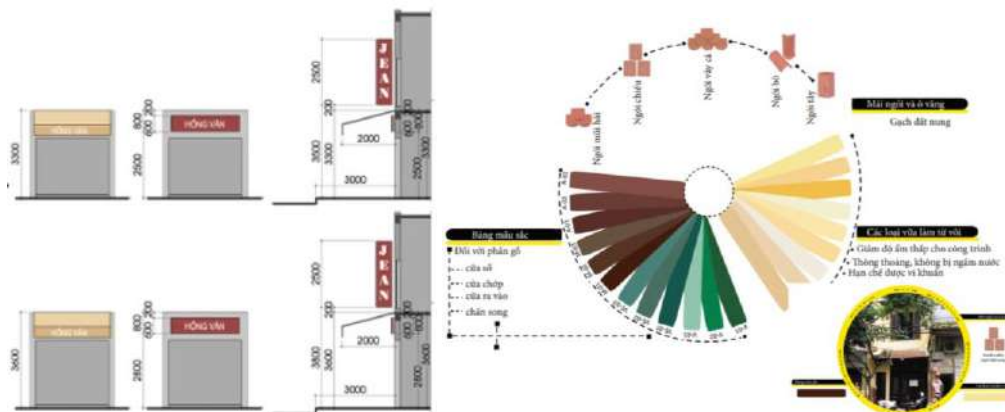
cường không gian công cộng phục vụ các hoạt động vui chơi giải trí của người dân đô thị, giúp thu hút du lịch để phát triển kinh tế địa phương, cải thiện điều kiện môi trường sống chất lượng và sức khỏe, gắn kết cộng đồng.

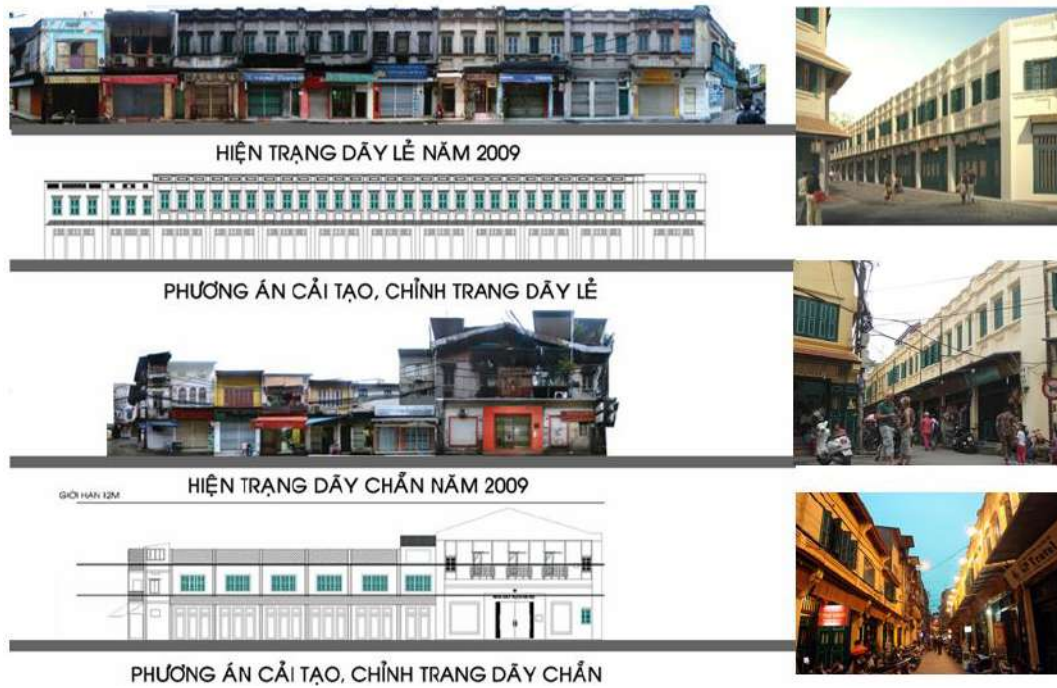
Tương tự các thành phố trên thế giới, tuyến phố đi bộ đầu tiên tại Việt Nam cũng hình thành từ lõi trung tâm lịch sử, thành phố Hà Nội. Do cấu trúc không gian đô thị đã được định hình nên tuyến phố đi bộ hình thành chủ yếu dựa trên mạng lưới đường sẵn có, đơn giản sử dụng hàng rào chặn đường và chuyển đổi chức năng từ đường giao thông cơ giới sang đường dành cho người đi bộ trong ba ngày cuối tuần (từ 19h thứ sáu đến 24h chủ nhật hàng tuần), không gian kiến trúc cảnh quan chưa được can thiệp sâu, các giải pháp chỉ mang tính thời vụ theo từng chủ đề lễ hội hoặc sự kiện văn hóa nghệ thuật. Tuy nhiên, tuyến phố đi bộ vẫn cho thấy những lợi ích to lớn trong việc tạo lập không gian công cộng, phát triển du lịch và kinh tế địa phương, cải thiện và thúc đẩy giao tiếp cộng đồng nên tiếp tục được mở rộng không chỉ trong khu vực thành phố Hà Nội mà còn lan tới các thành phố khác như Hội An, Đà Nẵng, Huế, thành phố Hồ Chí Minh...

Các tuyến phố khai thác các giá trị văn hóa lịch sử nhằm tạo bản sắc riêng, kết hợp với các hoạt động bổ trợ như thương mại dịch vụ, vui chơi giải trí, văn hóa nghệ thuật... để làm phong phú và đa dạng hoạt động. Nhưng phần lớn thường bị thương mại hóa nên ảnh hưởng đến không gian kiến trúc cảnh quan của tuyến phố đi bộ.

Không phải tất cả, song một số tuyến phố đi bộ cũng được chính quyền thành phố rất quan tâm và đầu tư trong việc khôi phục tối đa ngôn ngữ kiến trúc gốc của công trình kiến trúc có giá trị, để tăng sức hấp dẫn cho tuyến phố đi bộ. Cụ thể là:

Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ tại Việt Nam Ví dụ tại tuyến phố đi bộ Tạ Hiện, công trình kiến trúc được cải tạo mang đậm phong cách kiến trúc Pháp tạo nên sức hấp dẫn cho tuyến phố. Hệ thống tiện ích cũng được quan tâm thiết kế để tạo sự đồng nhất về vật liệu, màu sắc, kích thước... Các biển hiệu gắn chữ lên tường công trình, chiều rộng hàng chữ không vượt quá chiều rộng, chiều cao của kích thước cửa. Các bộ phận gắn vào công trình như mái che, mái vẩy được bố trí hợp lý, nằm khuất tầm nhìn quan sát từ tuyến phố.





Hình 1.12: Minh họa biển quảng cáo, và màu sắc vật liệu Nguồn: [46]

Hình 1.12: Mặt đứng công trình trên TPĐB Tạ Hiện trước và sau cải tạo Nguồn: [46]

Hệ thống cây xanh cũng được quan tâm thiết kế, đặc biệt trên những tuyến phố đi bộ có không gian rộng như tuyến phố đi bộ 19/12, Hà Nội và tuyến phố đi bộ Nguyễn Huệ, thành phố Hồ Chí Minh. Việc lựa chọn đúng chủng loại cây xanh, vừa tạo cảnh quan và đảm bảo tạo bóng mát thu hút người đi bộ thoải mái trải nghiệm không gian.



Nguồn: [110]

Hình 1.13: Hệ thống cây xanh TPĐB 19/12, Hà Nội và Nguyễn Huệ, TP.HCM

Nhằm tăng sức hấp dẫn và đảm bảo an toàn cho người đi bộ, các lớp gạch lát cũng được đầu tư đồng bộ trên các tuyến phố như các tuyến phố đi bộ xung quanh hồ Gươm và tuyến phố đi bộ Nguyễn Huệ.



Nguồn: [110]

Hình 1.14: Hệ thống gạch lát trên TPĐB hồ Gươm, Hà Nội và Nguyễn Huệ, TP.HCM

1.2. Tình hình tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội

1.2.1. Lược sử quá trình hình thành và phát triển TPĐB khu vực NDLS

a. Lược sử quá trình hình thành và phát triển TPĐB khu vực nội đô lịch sử

Tuyến phố đi bộ hình thành từ rất lâu, trước là để phục vụ nhu cầu giao thông đi lại, buôn bán của người dân, sau là đáp ứng các nhu cầu của con người như vui chơi giải trí, tham quan, du lịch, mua sắm... nên được tách biệt với giao thông cơ giới để đảm bảo an toàn cho người đi bộ. Manh nha từ các tuyến phố trong phố chợ, nơi chứa đựng các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể phong phú, tuyến phố dần mở rộng và phát triển ra các khu vực lân cận.

Lần đầu tiên tuyến phố đi bộ được đặt ra trong Quy hoạch chung thành phố Hà Nội năm 1992 (Tại Quyết định số 132/HĐBT (ngày 18/04/1992) phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch tổng mặt bằng Thủ đô Hà Nội đến năm 2000). Sau đó vấn đề này tiếp tục được đặt ra trong các Quy hoạch chi tiết khu vực Hồ Tây (theo Quyết định số 473/BXD/KTQH ngày 08/11/1994). Trong Điều lệ tạm thời về Quản lý Xây dựng, bảo tồn và tôn tạo khu phố Cổ Hà Nội cũng nhắc tới việc hình thành và tổ chức các tuyến phố đi bộ. Đến mãi năm 2004 tuyến phố đi bộ Hàng Đào – Hàng Ngang – Hàng Đường – Đồng Xuân được hình thành và phát triển thương mại kết hợp du lịch, dịch vụ. Tuyến phố đi bộ tiếp tục được mở rộng sau 10 năm với 6 tuyến phố Hàng Buồm, Mã Mây, Hàng Giầy, Lương Ngọc Quyến, Tạ Hiện, Đào Duy Từ thuộc khu bảo tồn cấp 1 phố cổ Hà Nội tạo ra không gian đi bộ mang đậm sắc thái của phố Cổ. Những năm tiếp theo, tuyến phố đi bộ tiếp tục khẳng định giá trị khi đề án Không gian đi bộ khu vực hồ Hoàn Kiếm và phụ cận mang lại thành công đáng ghi nhận: Trung bình ban ngày có khoảng 3.000-5.000 người, buổi tối khoảng 1,5-2 vạn người. Lượng khách du lịch quốc tế đến lưu trú tại quận Hoàn Kiếm

tăng nhanh. Theo Sở Du lịch Hà Nội, 3 ngày thí điểm (từ 2/9 đến 4/9/2016) khách du lịch đến Hà Nội đạt 207.236 lượt, doanh thu từ du lịch đạt 526 tỷ đồng, tăng 22% so với cùng kỳ năm 2015. Số lượng cửa hàng kinh doanh chuyển sang các hoạt động dịch vụ du lịch tăng 594 cơ sở. Tính đến nay, trên địa bàn quận có 176 công ty lữ hành, 585 khách sạn và cơ sở lưu trú với 12.404 phòng.

Với mục tiêu phát triển Thủ đô Hà Nội xanh, văn hiến, văn minh và hiện đại, các tuyến phố đi bộ tiếp tục được đặt ra trong định hướng phát triển của Thủ đô (theo Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 về Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045) có nêu trong Nhiệm vụ số 6 Mục III về: “Khai thác hiệu quả và bền vững các công trình văn hóa, lịch sử, các không gian công cộng như vỉa hè trong phát triển kinh tế khu vực đô thị”. Tại Nghị quyết số 15-NQ/TW của Bộ Chính trị về Phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trong Nhiệm vụ số 4 Mục III có nhắc đến: “Tập trung đầu tư phát triển, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội của Thủ đô một cách tổng thể, đồng bộ và hiệu quả”. Quyết định số 179/QĐ-TTg (ngày 16/02/2024) phê duyệt Chiến lược phát triển ngành xây dựng đến năm 2030, định hướng đến năm 2045 dự thảo tại điều 31 về việc hoàn thành đồng bộ quy hoạch giao thông đô thị. Cuối cùng là Quyết định số 700/QĐ-TTg (ngày 16/6/2023) phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến 2065 đề cập tạo không gian độc đáo, phát triển du lịch, dịch vụ và phố đi bộ, kinh tế đêm. Như vậy, trên cơ sở Quyết định số 1259/QĐ-TTg (ngày 26/7/2011) phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2023 và tầm nhìn đến năm 2050; cùng với những định hướng nêu trên, đều đã đặt ra việc phát triển tuyến phố đi bộ.

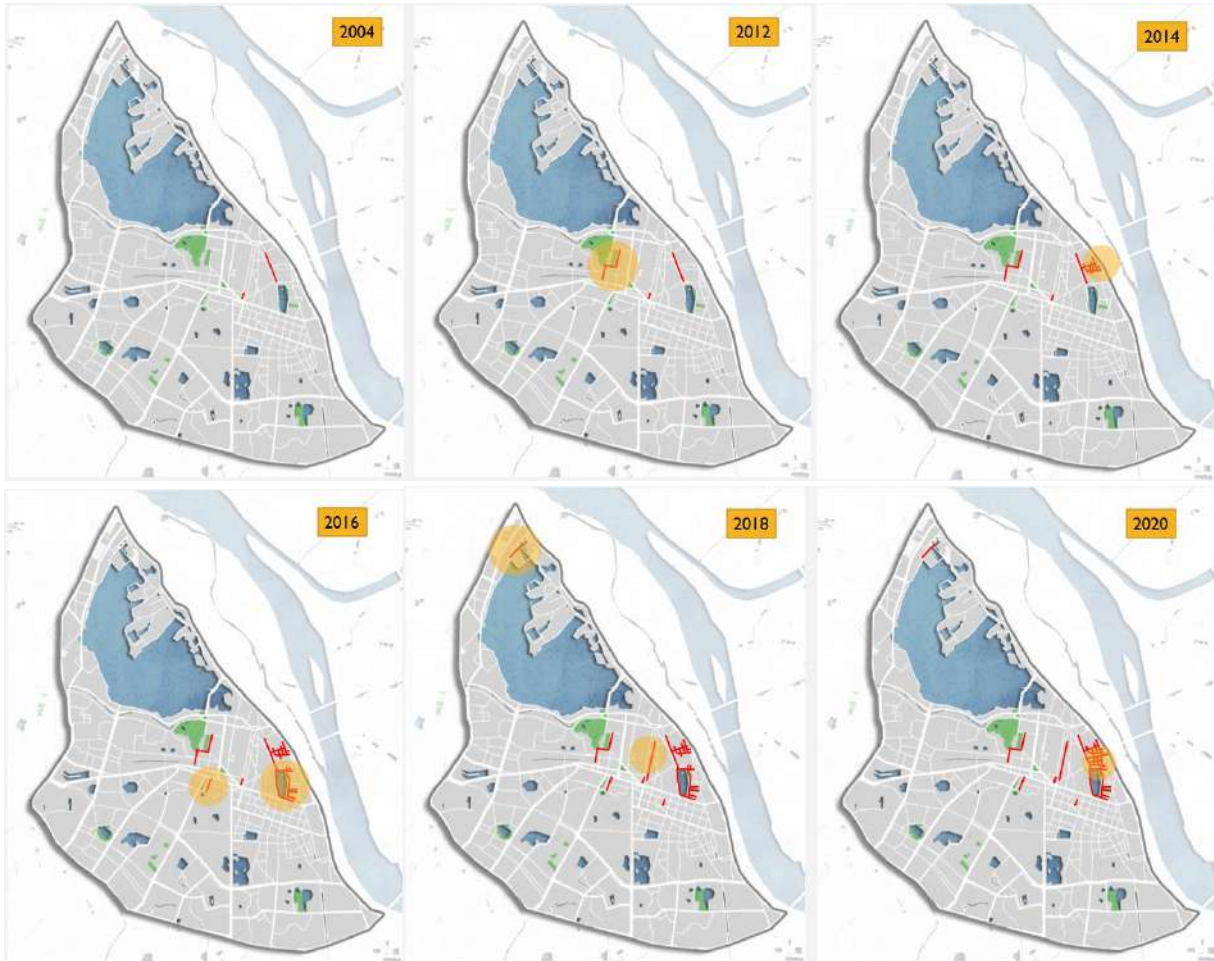
Như vậy, tuyến phố đi bộ đã và luôn được đặt ra trong chính sách phát triển của Thủ đô, song đến những năm gần đây mới thực sự được triển khai. Đầu tiên là những tuyến phố trong khu vực phố Cổ, nơi có bề dày lịch sử, hoạt động thương mại dịch vụ sầm uất. Từ đó mở rộng ra các khu vực xung quanh, nơi có giá trị kiến trúc cảnh quan đẹp và hấp dẫn.

Năm	Số lượng tuyến phố	Quận	Tuyến phố đi bộ	Tình trạng
2004	4	Quận Hoàn Kiếm	Đề án: “Tuyến phố đi bộ Hàng Đào – Hàng Ngang – Hàng Đường – Đồng Xuân” dài 1km chỉ dành cho khách bộ hành vào cuối tuần. Tuyến phố phát triển thương mại kết hợp du lịch, dịch vụ	Đang HĐ 3 ngày cuối tuần
2012	3	Quận Ba Đình	Chùa Một Cột, Ông Ích Khiêm và đoạn đường nam Hùng Vương/Chùa Một Cột	Đang HĐ vào ngày Lễ/Tết

2013	1	Quận Hoàn Kiếm	Tuyến phố ẩm thực Tống Duy Tân	Đang HĐ 3 ngày cuối tuần
2014	6	Quận Hoàn Kiếm	Tiếp tục triển khai mở rộng tại 6 tuyến phố của phường Hàng Buồm – Khu vực bảo tồn cấp I phố Cổ Hà Nội: Hàng Buồm, Hàng Giấy, Lương Ngọc Quyến, Mã Mây, Đào Duy Từ, Tạ Hiện.	Đang HĐ 3 ngày cuối tuần
2016	14	Quận Hoàn Kiếm	Thí điểm mở rộng “Không gian đi bộ khu vực hồ Hoàn Kiếm và phụ cận”: gồm phố Đinh Tiên Hoàng, Hàng Khay, Lê Thái Tổ (1/2 đường Lê Thái Tổ phía bên hồ Hoàn Kiếm, đoạn từ Hàng Trống đến Hàng Khay), Lê Lai (đoạn từ Đinh Tiên Hoàng đến Lý Thái Tổ), Lê Thạch, phố Trần Nguyên Hãn (đoạn từ Đinh Tiên Hoàng đến Lý Thái Tổ), phố Đinh Lễ, phố Nguyễn Xí, phố Tràng Tiền (đoạn từ Ngô Quyền đến Hàng Bài), phố Lò Sũ (Đinh Tiên Hoàng đến Nguyễn Hữu Huân), phố Hàng Dầu (Đinh Tiên Hoàng đến cầu Gỗ), Lương Văn Can (đoạn từ Hàng Hành đến Lê Thái Tổ), phố Hàng Bài (đoạn từ Hai Bà Trưng đến Hàng Khay), Bảo Khánh (đoạn từ Ngõ Bảo Khánh đến Lê Thái Tổ). Ngày 1/2/2020 đưa vào hoạt động chính thức	Đang HĐ 3 ngày cuối tuần
2016	1	Quận Đống Đa	Tuyến phố đi bộ Ông Đồ (Phố Văn Miếu-Khu hồ Văn)	Chỉ HĐ vào ngày Lễ/Tết
2017	1	Quận Hoàn Kiếm	Phố sách 19/12 dài gần 200 m, nằm cạnh TAND TP Hà Nội, nối giữa hai phố Hai Bà Trưng và Lý Thường Kiệt. Hoạt động liên tục từ 8-22h hằng ngày với khoảng 20 gian hàng sách	Đang HĐ toàn thời gian
2018	1	Quận Hoàn Kiếm	Quy hoạch bảo tồn và thiết kế cảnh quan đoạn phố đi bộ du lịch Phùng Hưng – Cầu Long Biên nhằm bảo tồn, tôn tạo và phát huy giá trị gắn với việc PTVH, du lịch của Thành phố	Chỉ HĐ vào ngày Lễ/Tết
2018	1	Quận Tây Hồ	Tuyến phố đi bộ Trịnh Công Sơn, dài 900m nằm gần khu Công viên nước Hồ Tây. Thời gian từ 17h - 23h ngày thứ	Đang HĐ 3 ngày cuối tuần

			Bảy; từ 8h - 23h ngày Chủ nhật	
2021	12	Quận Hoàn Kiếm	Tổ chức không gian đi bộ phía Nam khu Phố cổ kết nối phía Bắc khu vực hồ Hoàn Kiếm gồm các tuyến: Đinh Liệt, Gia Ngư, Cầu Gỗ, Hàng Bè, Hàng Dầu, Hàng Bạc, Đào Duy Từ (đoạn từ Chợ Gạo đến Ô Quan Chưởng), Ô Quan Chưởng (gồm phố Ô Quan Chưởng và khu vực ngã tư Hàng Chiếu – Thanh Hà), ngõ Cầu Gỗ, ngõ Trung Yên, ngõ Phát Lộc	Đang HĐ 3 ngày cuối tuần
2022	6	Quận Ba Đình	Đề án, "Khu phố kinh doanh dịch vụ - đi bộ khu vực hồ Ngọc Khánh" gồm tuyến phố Ngõ 523 và ngõ 535 phố Kim Mã; Ngõ 26 và 94 Phạm Huy Thông; Đường Phan Huy Chú Đề án "Khu phố ẩm thực đêm kết hợp đi bộ Đảo Ngọc - Ngũ Xã" (bán đảo Trúc Bạch, phường Trúc Bạch). Phạm vi khu phố ẩm thực đêm bao gồm toàn bộ Đảo Ngọc - Ngũ Xã, phường Trúc Bạch với 7 tuyến phố là Ngũ Xã, Trần Tế Xương, Nguyễn Khắc Hiếu, Mạc Đình Chi, Nam Tràn, Lạc Chính và Trần Vũ; lấy trung tâm là 2 tuyến phố chạy ngang và dọc đảo gồm Ngũ Xã, Nguyễn Khắc Hiếu dài khoảng 120m.	Đang HĐ thí điểm
2022	1	Quận Hai Bà Trưng	Thiết kế đô thị xung quanh hồ Thiền Quang Đề án: “Tổ chức không gian phố đi bộ, không gian văn hóa khu vực Trần Nhân Tông (Đoạn từ phố Quang Trung đến phố Trần Bình Trọng) và khu vực phụ cận (Công viên Thống Nhất, vườn hoa, đường dạo quanh hồ Thiền Quang, Cung thanh niên Hà Nội)” gắn với phát huy giá trị cụm di tích chùa Quan Hoa, Pháp Hoa, Thiền Quang”;	Đang HĐ thí điểm
Tổng		51		

Bảng 1.1: Bảng thống kê sự hình thành và phát triển tuyến phố đi bộ khu vực NDLS



Hình 1.15: Sự hình thành và phát triển các tuyến phố đi bộ khu vực NDLA thành phố HN

b. Vị trí và vai trò của tuyến phố đi bộ

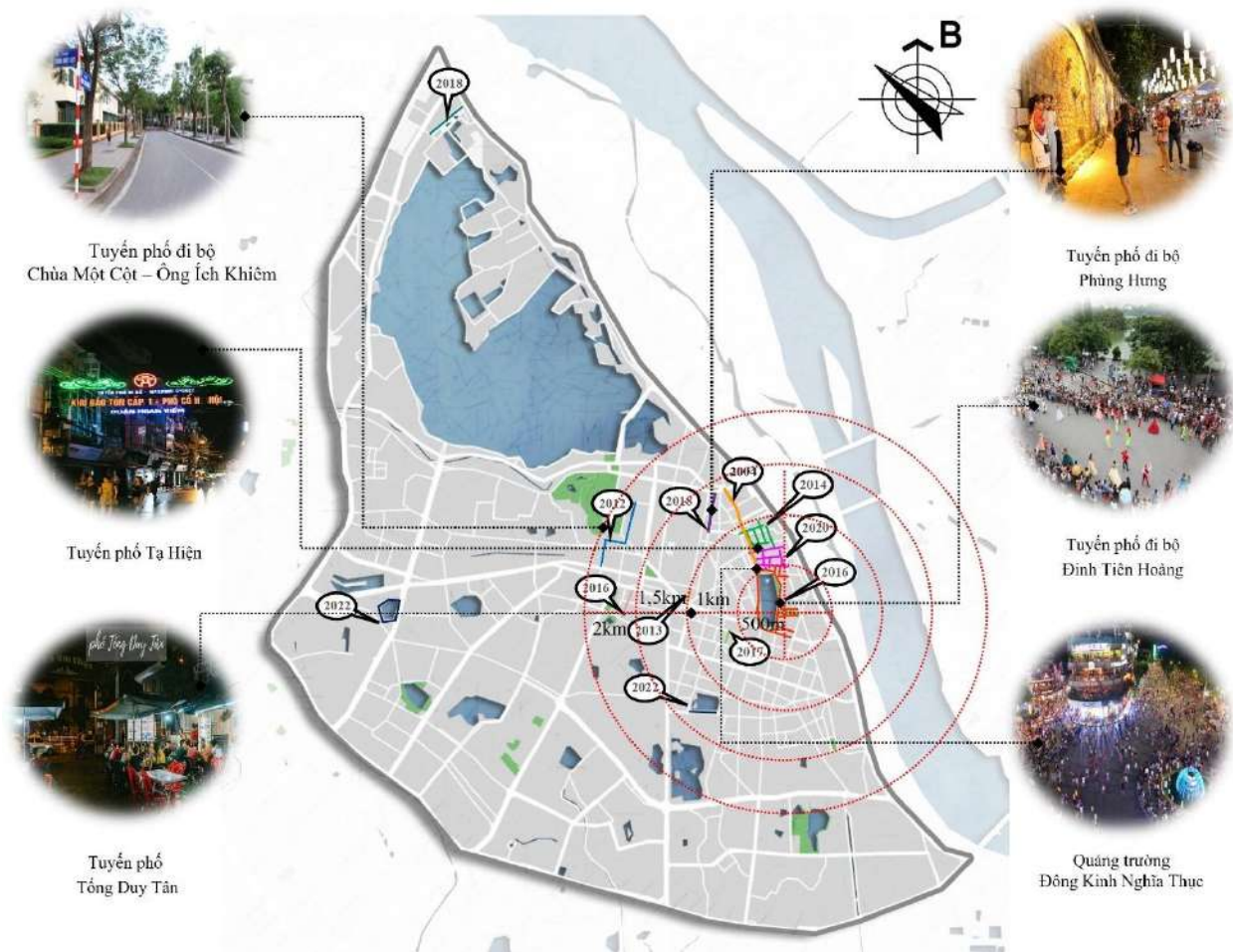
*** Vị trí các tuyến phố đi bộ**

Khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội đến nay vẫn được coi là trung tâm văn hóa – chính trị, nơi tập trung các cơ quan đầu não của Nhà nước Việt Nam, nơi diễn ra những hoạt động văn hóa mang tầm quốc gia, khu vực và quốc tế [38]. Chỉ tính riêng các tuyến phố đi bộ trong khu vực trung tâm được thành phố phê duyệt và đã đi vào hoạt động (ngoại trừ tuyến phố đi bộ trong khu ở, khu đô thị mới) thành phố Hà Nội hiện đang dẫn đầu về số lượng các tuyến phố đi bộ trên cả nước.

Các tuyến phố đi bộ hiện tập trung chủ yếu trong khu vực quận Hoàn Kiếm, nơi hội tụ quỹ di sản đô thị phong phú, có bề dày lịch sử hình thành và phát triển, dịch vụ thương mại sầm uất, giao thông thuận tiện cũng như các giá trị phi vật thể đa dạng, hấp dẫn (như các hoạt động sinh hoạt hàng ngày trên phố của người dân; ẩm thực; các hoạt động truyền thống như Lễ hội đền Bạch Mã, đình Yên Thái, Lễ hội Trung thu, Lễ hội Kim hoàn...) đã góp phần tạo nên tiềm năng và thế mạnh của khu vực.

TT	Tên đường	QUẬN	Chiều dài (m)	Tổng CR đường (m)	CR lòng đường (m)	CR vỉa hè chầu (m)	CR vỉa hè lẻ (m)
1	Đông Xuân	Hoàn Kiếm	170	15	10	2,5	2,5
2	Hàng Giấy		219	15	7	4	4
3	Hàng Giấy		267	15	7	4	4
4	Ô Quan Trướng		80	14	7,1	3,4	3,5
5	Cầu Gỗ		266	14	8	3	3
6	Hàng Đào		201	13	8	2,5	2,5
7	Hàng Ngang		150	13	8	2,5	2,5
8	Hàng Đường		182	13	8	2,5	2,5
9	Hàng Bưởi		300	13	7	3	3
10	Hàng Bè		172	12	7	2,5	2,5
11	Hàng Chĩnh		130	12	6	3	3
12	Đào Duy Từ		224	11	6	2,5	2,5
13	Mã Mây		286	11	6	2,5	2,5
14	Đào Duy Từ (Chợ Gạo - Ô Quan Trướng)		50	11	7,8	1,6	1,6
15	Hàng Dâu		185	11,4	3	3,7	3,7
16	Đinh Liệt		180	10	7	1,75	1,55
17	Gia Ngư		260	10	6,7	1,7	1,6
18	Lương Ngọc Quyển		324	10	6	2	2
19	Ngõ Cầu Gỗ		86	9,45	3	2,95	3,5
20	Ngõ Trung Yên		146	8	8	0	0
21	Đông Thái		68	4,2	3,2	0,5	0,5
22	Ta Hiện		219	5,7	4,7	0,5	0,5
23	Lê Thái Tổ (đoạn từ quảng trường Đồng Kinh Nghĩa Thục đến ngã 3 Hàng Trống - Lê Thái Tổ và 1/2 đường Lê Thái Tổ (đoạn từ ngã 3 Hàng Trống - Lê Thái Tổ đến Tràng Thi)		690	40	7	15	18
24	Đinh Tiên Hoàng		900	37,4	7	21,6	8,8
25	Phố Sách 19/12		200	20	20	0	0
26	Hàng Bài		138	16	8,5	3,75	3,75
27	Tràng Tiền (đoạn từ Ngõ Quyển đến Hàng Khay)		708	15,5	8,5	3,5	3,5
28	Hàng Khay		170	13,7	5	18	3,7
29	Bảo Khánh (đoạn từ Ngõ Bảo Khánh đến Lê Thái Tổ)		104	12	8	2	2
30	Lương Văn Can (Hàng Hành đến Lê Thái Tổ)		100	12	8	2	2
31	Đinh Lễ		200	12	7	3	3
32	Nguyễn Xí		52	11,5	5,5	3	3
33	Lò Sũ (đoạn từ ngã tư Hàng Dâu - Lò Sũ đến Đinh Tiên Hoàng)		120	10,4	3	4,4	3
34	Hàng Dâu (đoạn từ ngã tư Hàng Dâu - Lò Sũ đến Đinh Tiên Hoàng)		148	9,3	4,4	2,45	2,45
35	Lê Lai (đoạn từ Ngõ Quyển đến Đinh Tiên Hoàng)		408	8,8	4	2,4	2,4
36	Lê Thạch (đoạn từ Ngõ Quyển đến Đinh Tiên Hoàng)		234	8,8	4	2,4	2,4
37	Tổng Dục Tần		200	8,1	4	2,6	1,5
38	Phùng Hưng		269	12			
1	Độc Lập	Ba Đình	371	10	7	1,5	1,5
2	Ông Ich Khiêm		355	10	7	1,5	1,5
3	Hùng Vương		369	40	30	5	5
4	Chùa Một Cột		100	10	7	1,5	1,5
5	Tuyến phố đi bộ quanh Hồ Ngọc Khánh gồm: Phạm Huy Thông và 8 nhánh rẽ là các ngõ đi chung kết nối hồ với các tuyến phố Kim Mã - Nguyễn Chí Thanh và La Thành.		368	6	4	1	1
1	Phố Ông Đồ (Xung quanh Hồ Văn)	Đống Đa	359	10			
1	Tuyến phố đi bộ quanh hồ Thiên Quang: Trần Nhân Tông (Đoạn từ phố Quang Trung đến phố Trần Bình Trọng) và khu vực phụ cận (Công viên Thống Nhất, vườn hoa, đường dạo quanh hồ Thiên Quang, Cung thành niên Hà Nội)	Hai Bà Trưng	1600	15	7	5	3
1	Trình Công Sơn	Hồ Tây	500	11	8	1,5	1,5
2	Đào Ngạc - Ngõ Xá		181	7	5	1	1
TỔNG				51			

Bảng 1.2: Bảng tổng hợp các tuyến phố đi bộ khu vực NDLS



Hình 1.16: Các tuyến phố đi bộ khu vực NDLS thành phố HN

* Vai trò các tuyến phố đi bộ

Tuyến phố đi bộ đóng một vai trò hết sức quan trọng trong việc tạo lập không gian, vận hành các hoạt động của thành phố.

- Tuyến phố đi bộ giúp tăng cường khả năng kết nối giữa các địa điểm hấp dẫn, các công trình có giá trị, các không gian xanh, không gian mở, quảng trường góp phần bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể, giúp quảng bá và thúc đẩy phát triển du lịch, cải thiện điều kiện kinh tế địa phương.
- Tuyến phố đi bộ góp phần tạo dựng nơi chốn, thúc đẩy giao tiếp cộng đồng, tăng cường các hoạt động thể chất giúp gắn kết cộng đồng, cải thiện sức khỏe cho người dân.
- Tuyến phố đi bộ giúp con người di chuyển an toàn, nhanh chóng và thuận tiện, góp phần khuyến khích người dân đi bộ nhiều hơn, khuyến khích văn hóa đi bộ phát triển trong cộng đồng, giảm các phương tiện giao thông cá nhân, và cải thiện điều kiện môi trường sống.

1.2.2. Thực trạng về hệ thống giao thông khu vực nội đô lịch sử

a. Giao thông công cộng

Hệ thống giao thông công cộng như xe buýt, tàu điện trên cao, xe điện, xe đạp công cộng hiện chưa đáp ứng được nhu cầu người dân cả về chất lượng và số lượng.

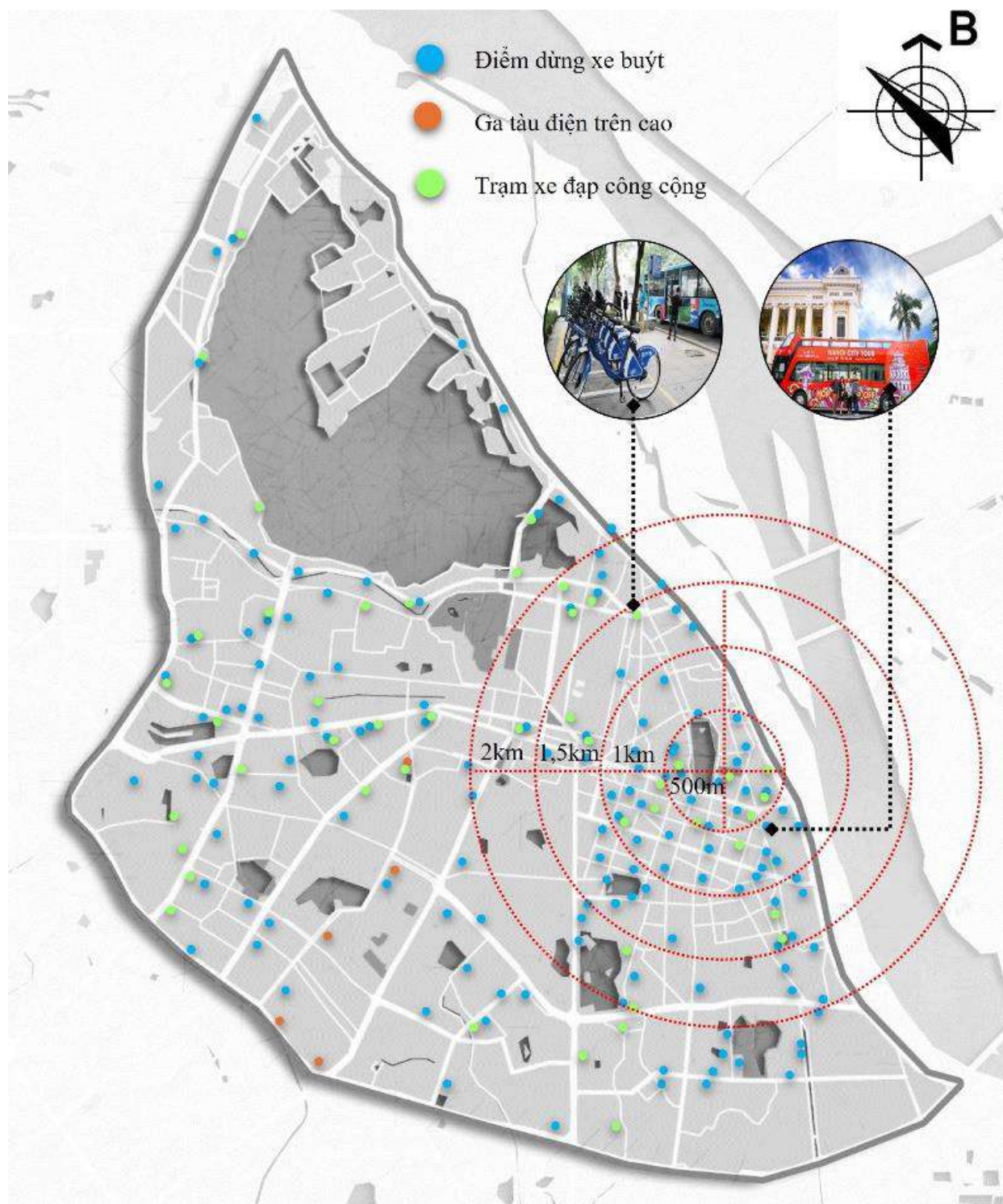
Xe buýt có mạng lưới các điểm dừng đỗ dày đặc trong khu vực nội đô lịch sử, lịch trình các tuyến xe chạy liên tục, làm tăng sự ô nhiễm môi trường và tắc nghẽn giao thông giờ cao điểm. Trong khi các tuyến phố đi bộ hoạt động vào cuối tuần thì loại hình phương tiện này chưa được khai thác hiệu quả. Lý do bởi, các tuyến phố đi bộ được hình thành phần lớn tại khu vực lõi trung tâm, trong khi đó các điểm dừng đỗ của các phương tiện công cộng chưa kết nối trực tiếp với các tuyến phố đi bộ này, dẫn đến việc người đi bộ phải di chuyển thêm một hoặc nhiều quãng đường khác nhau. Vì thế hệ thống giao thông chưa thật sự thuận tiện dành cho người đi bộ. Điều này kéo theo sự hình thành tự phát của một số điểm trông giữ xe tự phát trên vỉa hè hoặc lòng đường, gây cản trở và mất an toàn giao thông cho người đi bộ, gây khó khăn cho công tác quản lý và ảnh hưởng đến mỹ quan đô thị. (Hình 1.22).

Cụ thể như tuyến tàu điện trên cao Cát Linh Hà Đông dài 13,05km, với 12 nhà ga, hai đầu tuyến phố ở Cát Linh và bến xe Yên Nghĩa. Năng lực vận chuyển của tuyến tương đương với hơn 100 xe buýt/giờ/hướng, thời gian từ 5h20-22h với tần suất 10phút/chuyến tàu dừng đón, trả khách tại các ga. Các điểm dừng xe buýt cũng được bổ sung thêm tại các ga, nhưng để kết nối với các tuyến phố đi bộ thì chưa có và cần phải thay đổi nhiều loại hình phương tiện mới tiếp cận được.

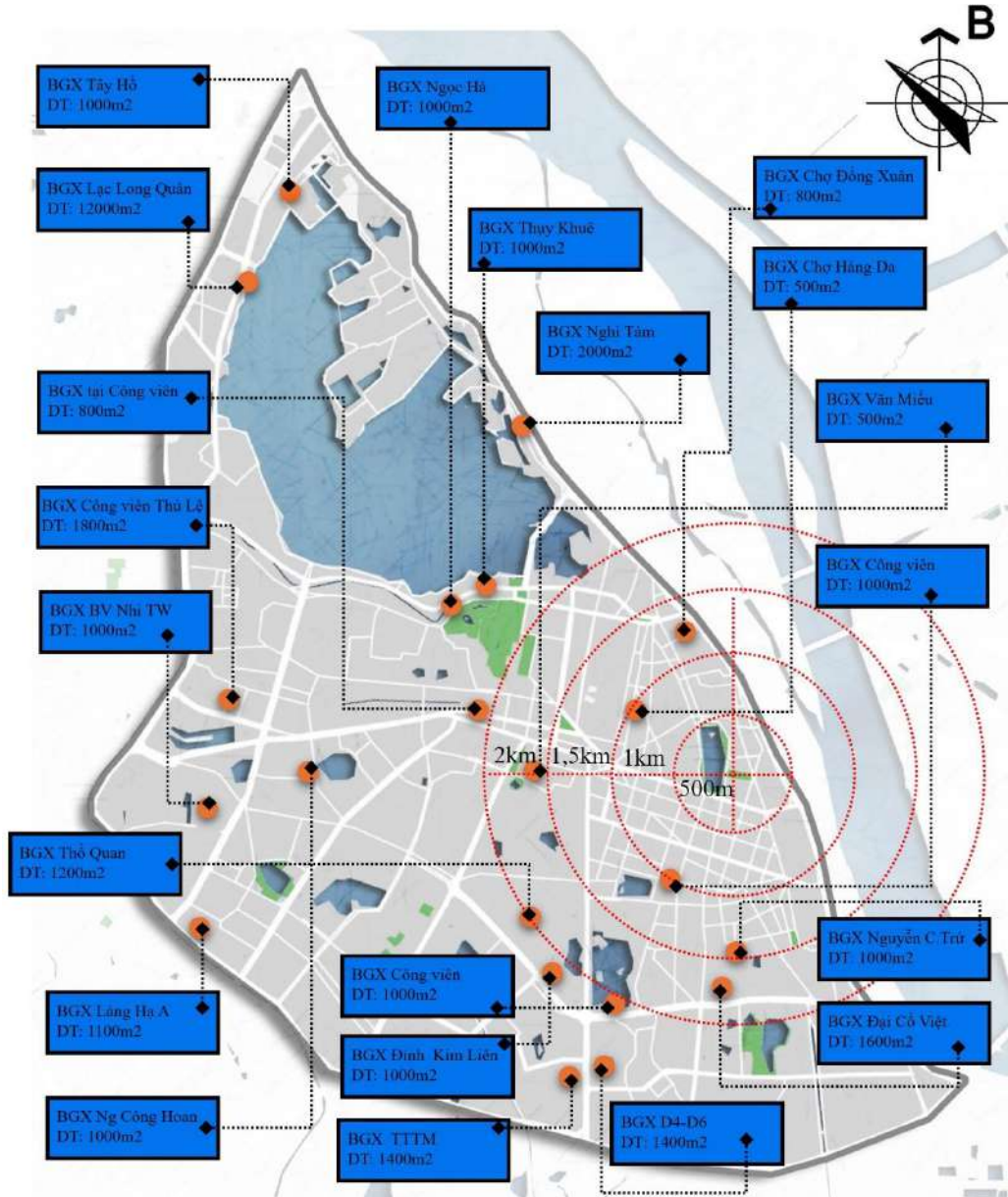
Dịch vụ xe đạp công cộng triển khai với 79 trạm cách nhau khoảng 1km, gần các điểm du lịch, bến xe buýt, tàu điện trên cao với 1.000 xe. Tuy nhiên giao thông Hà Nội hiện chưa có làn đường dành riêng cho xe đạp, với vận tốc di chuyển khác nhau nên có thể gây mất an toàn cho người tham gia giao thông. Bên cạnh đó, để kết nối với các tuyến phố đi bộ, xe đạp công cộng mới phục vụ được trong phạm vi bán kính hẹp, cần sự hỗ trợ của các phương tiện giao thông khác. Đặc biệt, dịch vụ này chưa thật sự thu hút người đi bộ trong điều kiện thời tiết không thuận lợi.

b. Giao thông tĩnh

Giao thông tĩnh luôn là vấn đề của các thành phố lớn, đặc biệt là khu vực trung tâm, nơi có mật độ dân cư cao, số lượng người sử dụng các phương tiện giao thông cá nhân lớn, hệ thống hạ tầng kỹ thuật và giao thông công cộng chưa đáp ứng được nhu cầu sử dụng. Do đó, hiện tượng tự phát các bãi gửi xe ô tô, xe máy trên vỉa hè, lòng đường gây mất trật tự công cộng, mất an toàn cho người đi bộ, ảnh hưởng đến mỹ quan tuyến phố, và không đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy. (Hình 1.23)



Hình 1.17: Sơ đồ điểm dừng của phương tiện giao thông công cộng khu vực NĐLS

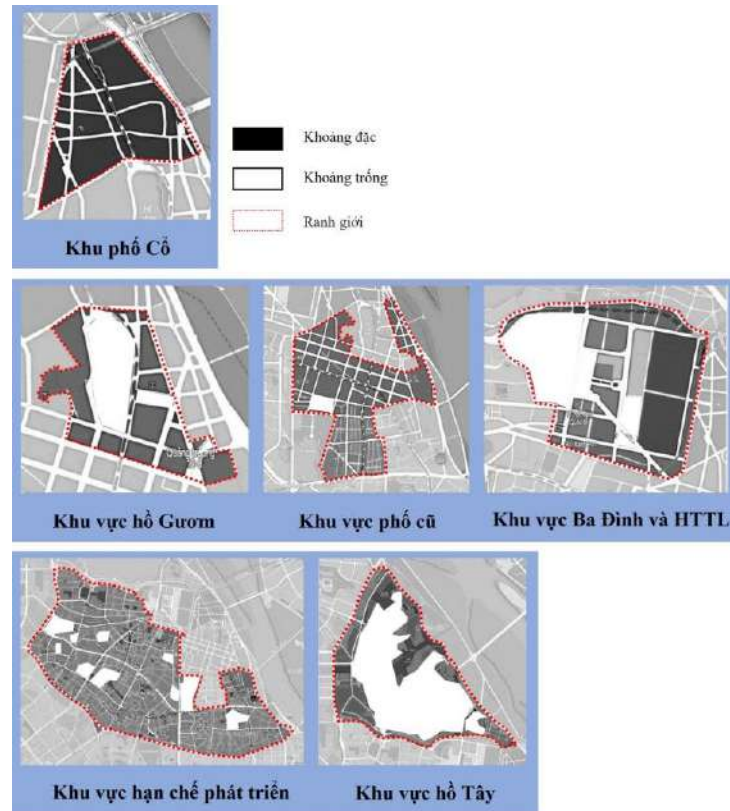


Hình 1.18: Sơ đồ bãi gửi xe nổi khu vực nội đô lịch sử

1.2.3. Thực trạng về không gian tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử

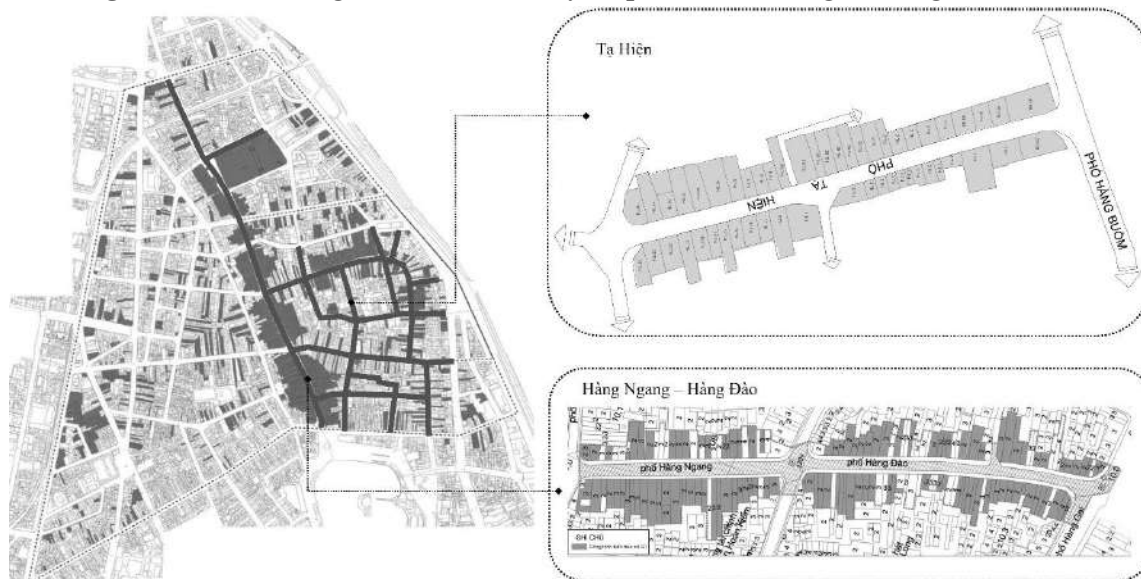
Không gian khu vực nội đô lịch sử là minh chứng rõ nét phản ánh quá trình phát triển của Thủ đô, mỗi khu vực ghi dấu từng thời kỳ với những chính sách, định hướng phát triển, văn hóa lịch sử và xã hội con người. Vì thế, tuyến phố đi bộ nằm trong mỗi khu vực sẽ sở hữu những giá trị không gian kiến trúc cảnh quan khác nhau. Điều này cũng có nghĩa là những tuyến phố đi bộ nằm trong cùng một khu vực sẽ có đặc điểm không gian kiến trúc cảnh quan tương đồng.

Để nhận diện không gian trong từng khu vực, luận án phân tích mối tương quan về hình và nền như sau:



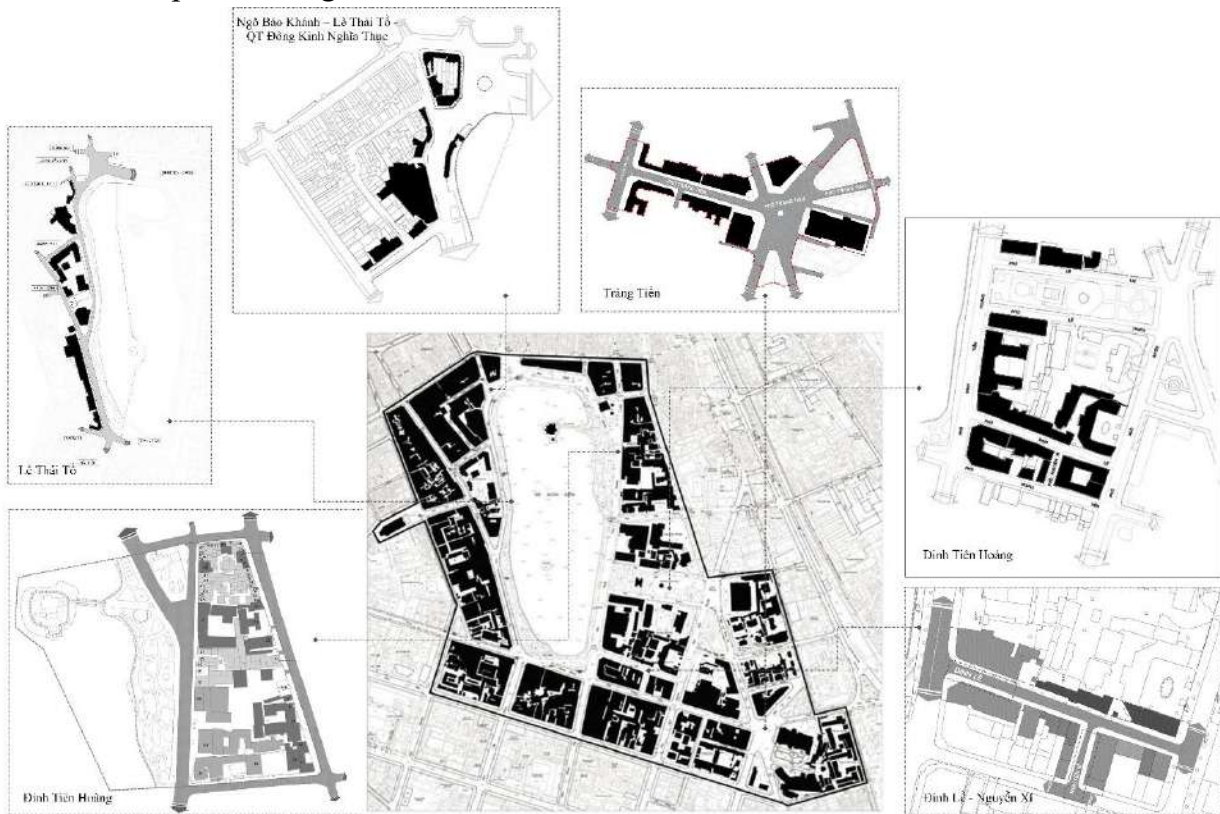
Hình 1.19: Sơ đồ phân tích mối tương quan về hình và nền khu vực NDLA

Không gian khu vực phố Cổ có mạng lưới đường tự do, mật độ công trình cao, được đan xen bởi những căn nhà kết hợp giữa không gian ở, không gian sản xuất, không gian thương mại nên những tuyến phố đi bộ trong khu vực này thường đứt đoạn, không liên tục, bị giới hạn bởi công trình hai bên tuyến phố, chức năng thương mại dịch vụ.



Hình 1.20: Thực trạng không gian khu vực phố Cổ

Trong khi đó, không gian khu phố Cũ do được quy hoạch đầy đủ nên hệ thống đường, đặc biệt là hệ thống vỉa hè dành cho người đi bộ được phân tách và thoáng hơn, có không gian và cảnh quan phù hợp. Mạng lưới đường trục ngang dọc tạo thành ô bàn cờ, mạng lưới cây xanh hai bên đường trùng khớp, bố cục ô phố vuông mỗi cạnh 150m. Những căn biệt thự mang phong cách Châu Âu và đã được điều chỉnh để phù hợp với điều kiện khí hậu nhiệt đới, các công trình công cộng có kiến trúc đẹp thường tập trung dọc theo các trục đường lớn, là sự kết hợp giữa nhiều phong cách như: phong cách kiến trúc thuộc địa, Tân cổ điển, địa phương Pháp, Đông Dương, Art-deco, hoặc theo phong cách cổ điển có vườn cây bao quanh. Những tuyến phố đi bộ trong khu vực này thường có mặt cắt đường rộng, cây xanh cổ thụ hai bên đường, chức năng chủ yếu là thương mại dịch vụ kết hợp vui chơi giải trí.



Hình 1.21: Thực trạng không gian khu vực phố Cũ

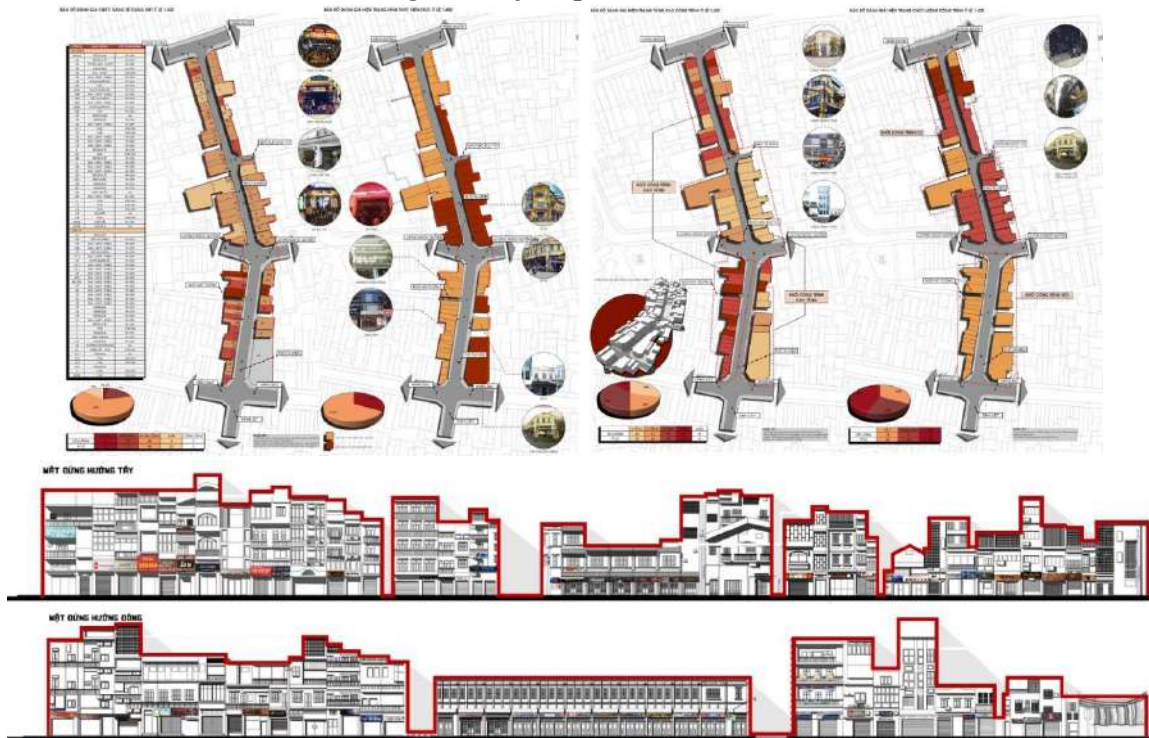
Không gian các khu vực còn lại, phạm vi chủ yếu từ đường vành đai 3 trở vào chủ yếu phát triển các khu đô thị mới. Đây là thời kỳ đánh dấu bước nhảy vọt về tốc độ đô thị hóa với hàng loạt đô thị khang trang hiện đại. Khu vực này đã đem lại dấu ấn một đô thị Hà Nội hiện đại với diện mạo hoàn toàn mới so với các thời kỳ trước đây [32]. Các tuyến phố đi bộ hình thành trong khu vực này thường có mặt cắt đường lớn, dễ dàng kết nối với các không gian mở, không gian xanh tạo cảnh quan đẹp.

Khu hạn chế phát triển thuộc các phần còn lại của quận Ba Đình, Hai Bà Trưng và các quận Đống Đa, Tây Hồ. Khu vực này chủ yếu Khu vực phát triển các khu đô thị mới là khu vực chủ yếu phát triển theo Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 108/1998/QĐ-TTg ngày 20/6/1998 cho đến nay với phạm vi chủ yếu từ đường vành đai 3 trở vào và các khu vực nằm trên các trục lộ chính. Thời kỳ này đánh dấu bước nhảy vọt về tốc độ đô thị hóa với hàng loạt đô thị mới, các khu chức năng mới khang trang hiện đại, đem lại một dấu ấn cho một đô thị hiện đại như: Linh Đàm, Trung Yên, Trung Hòa Nhân Chính, Mỹ Đình I,II...

1.2.4. Thực trạng về kiến trúc trên tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử

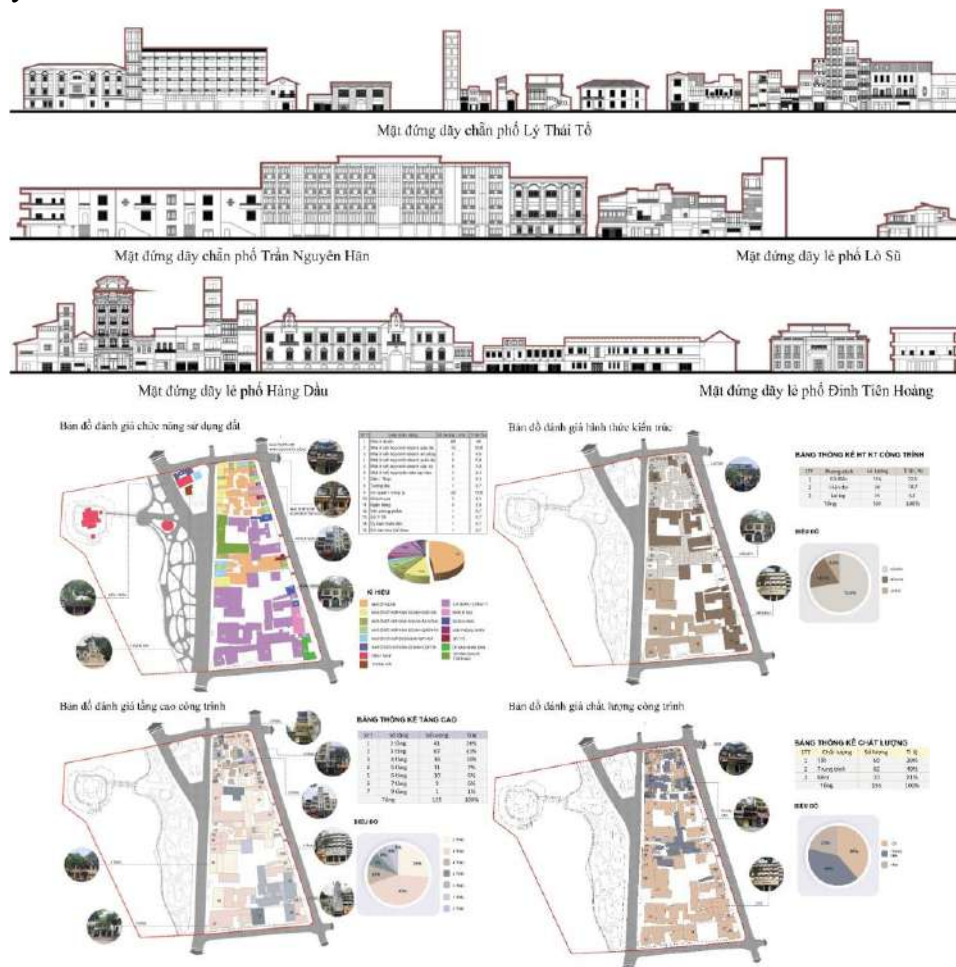
Tương tự như những thành phố trên thế giới, các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử được hình thành chủ yếu trong khu vực phố Cổ, nơi tập trung nhiều công trình kiến trúc có giá trị văn hóa lịch sử, các hoạt động thương mại dịch vụ sầm uất.

Khảo sát tại những tuyến phố đi bộ khu vực phố Cổ, tác giả nhận thấy các công trình hai bên tuyến phố đa số là những ngôi nhà thấp tầng trên các con phố nhỏ và hẹp. Phổ biến là loại nhà ống với thửa đất hẹp (từ 2-6m chiều rộng và 20-26m chiều dài), có mặt tiền hẹp và một lối vào từ phía mặt phố. Ở phần giữa có một sân trong nhỏ cung cấp ánh sáng và không khí cho cả ngôi nhà. Nhưng hiện nay, do nhu cầu sử dụng để ở và buôn bán kinh doanh, cùng với mật độ dân số tăng, người dân đã tự coi nói công trình, làm thay đổi kết cấu, khả năng chịu lực, làm biến đổi hình thức kiến trúc công trình, dẫn đến việc làm mất đi bản sắc đặc trưng của tuyến phố và khu vực.



Hình 1.22: Hiện trạng công trình kiến trúc trên tuyến phố đi bộ Tạ Hiện

Khu vực trung tâm chính trị Ba Đình, khu di sản Hoàng thành Thăng Long; khu phố Cổ, khu vực hồ Gươm và phụ cận, bị ảnh hưởng bởi quy hoạch của người Pháp nên các công trình mang dấu ấn kiến trúc Pháp. Những khu vực này đa phần là nhà ở kiểu biệt thự, liền kề và kiến trúc công sở. Theo nghiên cứu của Virginie Malherbe, phần lớn các công trình (ngoài những công trình chủ đạo) được xây bằng gạch đặc trát vữa vôi, đôi khi có các hình trang trí dạng phào đúc sẵn hoặc chạm trên nền vữa cứng (gờ chỉ, ốp đá khối góc tường, chân tường đắp nổi...). Lớp vữa ngoài cùng thường có màu đất son. Kể từ những năm 1930 bắt đầu phát triển những công trình bê tông. Mái nhà được lợp ngói công nghiệp. Các dãy tường rào chạy theo hàng tiêu biểu cho các đô thị phương Tây giai đoạn thế kỷ 19 và đầu 20. [45]



Hình 1.23: Hiện trạng công trình kiến trúc các tuyến phố đi bộ

Khu vực hồ Tây và phụ cận và khu vực hạn chế phát triển được xây dựng trong giai đoạn Nhà nước mở cửa, đẩy mạnh kinh tế thị trường, lĩnh vực xây dựng và kiến trúc có thay đổi rõ nét. Hà Nội đón nhận sự bùng nổ về phong cách kiến trúc trong hai thập niên 1990-2000. Rất nhiều đặc điểm của các trường phái kiến trúc khác nhau trên thế giới xuất hiện bên cạnh phong cách Xô Viết như kiến trúc thuộc địa, cổ điển Châu Âu, Chủ nghĩa

hiện đại. Cũng do sự ồ ạt, thiếu định hướng về quy hoạch, kiến trúc dẫn đến một số biểu hiện xu hướng nhại cổ, không đem lại giá trị thẩm mỹ cho công trình và ảnh hưởng đến cấu trúc đô thị.



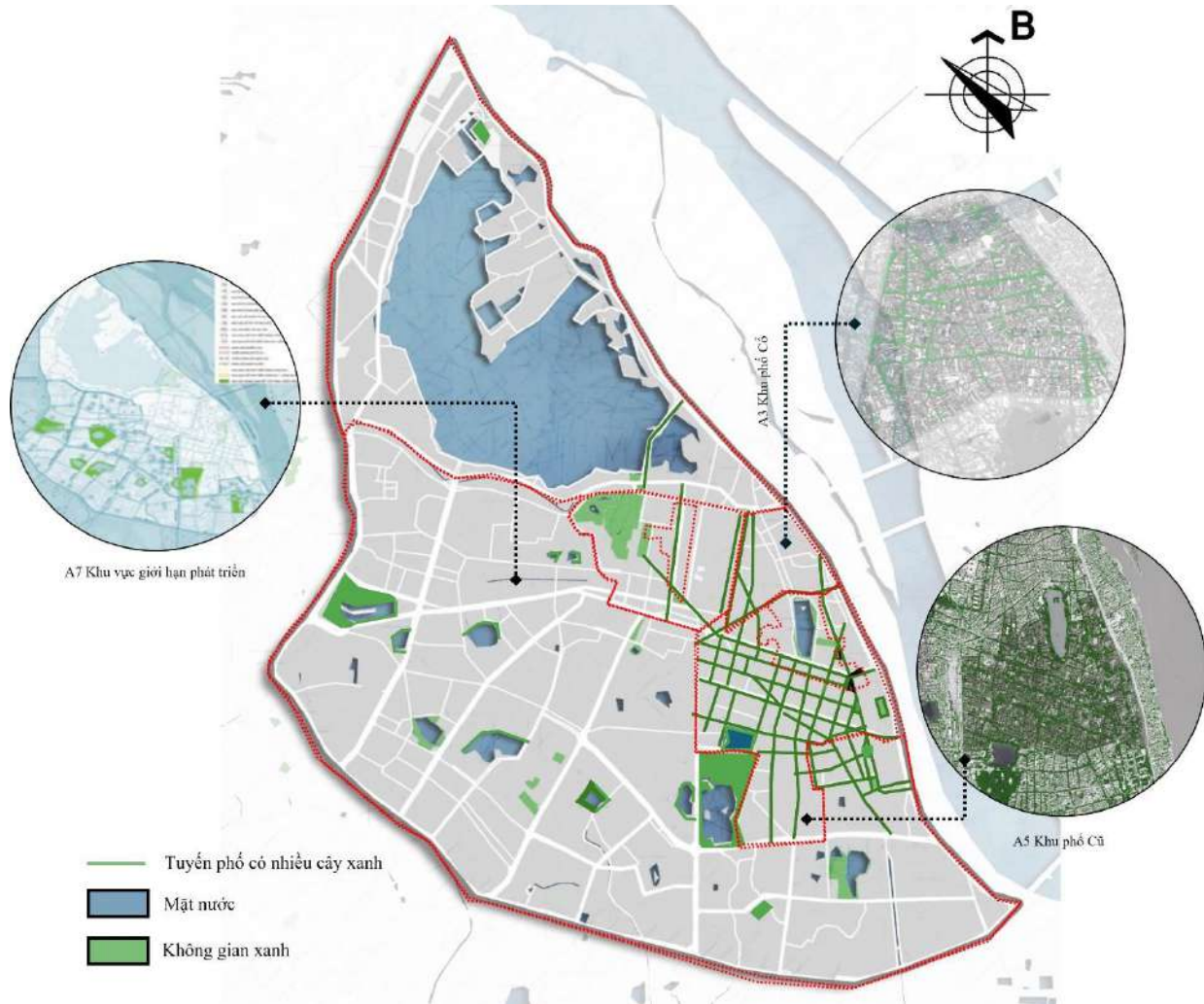
Hình 1.24: Hiện trạng công trình kiến trúc trên tuyến phố đi bộ Ngũ Xã

1.2.5. Thực trạng về cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử

a. Hệ thống sông hồ tự nhiên khá dày đặc là một thế mạnh của Hà Nội nói chung, và của khu vực nội đô lịch sử nói riêng. Tập trung chủ yếu tại Hồ Gươm và phụ cận (A5), khu vực Hồ Tây và phụ cận (A6) và rải rác tại một số địa điểm trong khu vực hạn chế phát triển (A7).

Trong khi cấu trúc các tuyến phố đi bộ ở phương Tây là những trục đại lộ lớn, với tỷ lệ hoành tráng, các khoảng đặc là các quần thể kiến trúc hùng vĩ thì tuyến phố đi bộ tại Hà Nội, cụ thể là khu vực nội đô lịch sử lại có một cấu trúc khác, đó là những tuyến phố len lỏi trong mạng lưới đường, không chỉ mang chức năng giao thông mà còn chứa đựng tinh thần nơi chốn. Những tuyến phố này kết nối các không gian công cộng, các không gian mở như quảng trường, công viên, vườn hoa, vườn dạo và các khoảng sân công cộng – những khoảng trống nhỏ được đan xen với những khoảng đặc là công trình kiến trúc tạo nên những không gian sinh động. Những yếu tố hấp dẫn cộng đồng chính là cảnh quan thiên nhiên, cây xanh, và mặt nước. Điều này lý giải tại sao các tuyến phố đi bộ khu vực hồ Gươm và phụ cận luôn có sức hấp dẫn đặc biệt và thu hút mọi người.

Tuy nhiên, nhiều nơi mặt nước bị lấn chiếm để xây dựng, xả thải bừa bãi dẫn đến diện tích bị thu hẹp, môi trường ô nhiễm. Diện tích ao hồ, đầm của thành phố hiện còn khoảng 3.600 ha. [105]

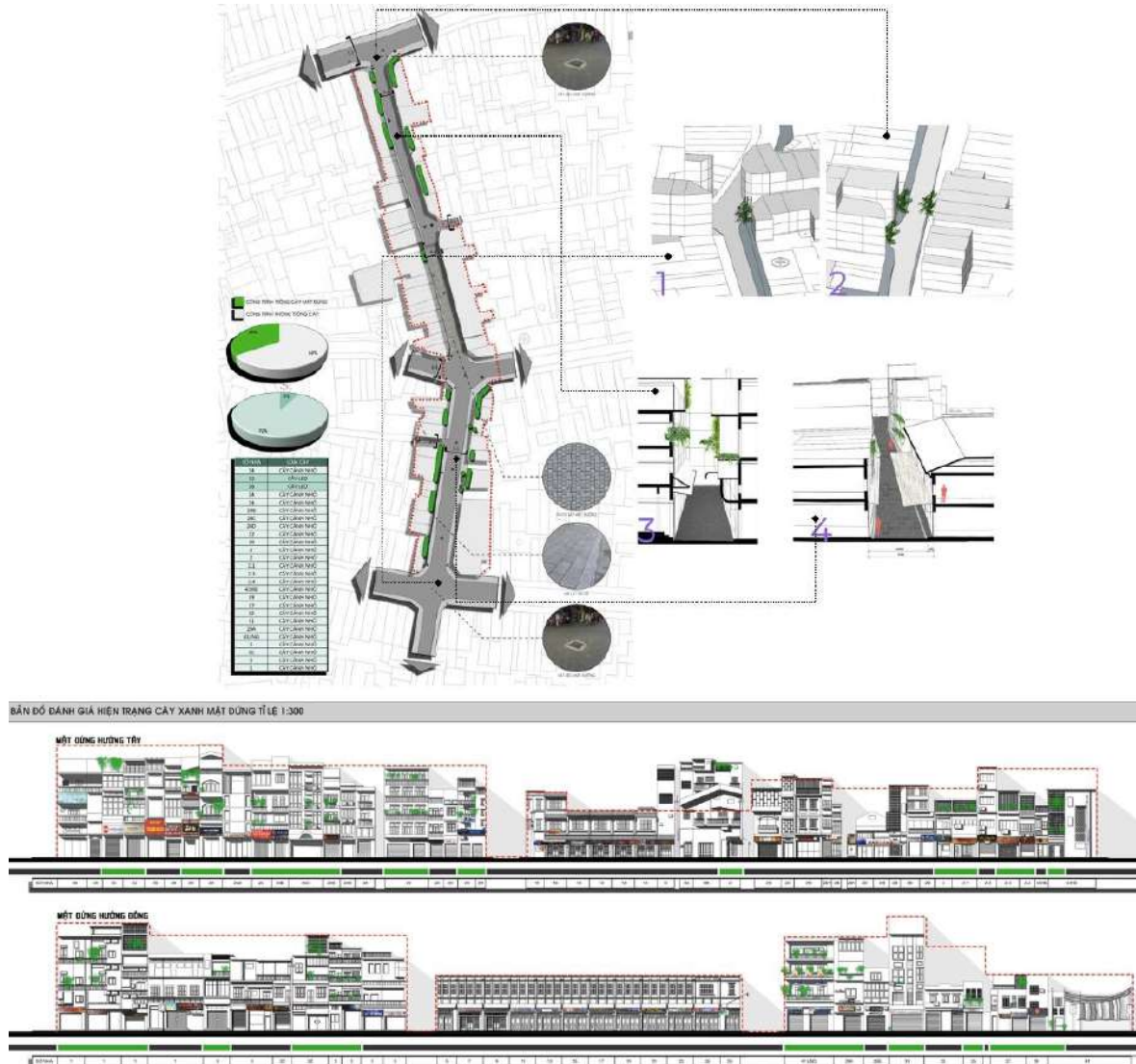


Hình 1.25: Hiện trạng cây xanh, mặt nước khu vực nội đô lịch sử

Trong khu vực nội đô lịch sử, một số mặt hồ lớn như hồ Tây, hồ Hoàng Cầu, hồ Thành Công hiện đang được kè bờ, sử dụng hàng rào sắt. Tuy nhiên chưa được chú trọng vào hình thức, thiếu bảo trì nên xuống cấp, gây ảnh hưởng tới mỹ quan tuyến phố và nguy hiểm cho người đi bộ. Trong khi đó, tại một số hồ như hồ Gươm, hồ Thiên Quang, hồ Văn do kết hợp khai thác với các tuyến phố đi bộ nên được khai thác hiệu quả hơn trong các hoạt động vui chơi giải trí, thương mại dịch vụ. Nhưng mới chỉ đơn thuần là gắn kết giữa tuyến phố đi bộ và không gian công cộng, không gian mở, chưa tạo được bản sắc đặc trưng về cảnh quan nên chưa hấp dẫn với người đi bộ. Sau mỗi dịp hoạt động sự kiện, mặt hồ luôn có rác thải như vỏ nhựa, túi ni lông, lá rụng... dẫn đến việc ô nhiễm nguồn nước, gây mùi hôi khó chịu cho du khách và người dân.

b. Hệ thống cây xanh trên tuyến phố đi bộ bao gồm: cây bóng mát, cây bụi và trang trí, thảm hoa thảm cỏ. Tỷ lệ xanh trung bình ở nội thành Hà Nội hiện nay là 2,4m² xanh/người, phân bố không đồng đều về số lượng và thành phần loài [22]. Với những khu

phố Cổ thì mật độ cây xanh chỉ đạt 0,2m² xanh/người trong khi mật độ dân số là rất cao (1000người/ha). Khảo sát tỷ lệ che phủ cây xanh cho thấy tỷ lệ trung bình của các điểm điều tra tính cho các quy mô diện tích khác nhau dao động từ 6,2-7,0%. Cây xanh trên tuyến phố đi bộ khu vực phố Cổ rất hạn chế, chủ yếu do người dân trồng tự phát như dâu da xoan, vỉa hè chật hẹp nên không đảm bảo độ che phủ của cây xanh trên các tuyến phố đi bộ, đặc biệt vào những ngày nắng nóng của mùa hè. Điều này sẽ làm giảm sức hấp dẫn của người đi bộ trên các tuyến phố.



Hình 1.26: Hiện trạng cây xanh trên tuyến phố Tạ Hiện

Trái ngược với khu vực phố Cổ, khu vực trung tâm chính trị Ba Đình, khu di sản Hoàng thành Thăng Long; khu phố Cổ, khu vực hồ Gươm và phụ cận được người Pháp quy hoạch với hệ thống cây xanh trùng với mạng lưới đường, chiều rộng đường từ 25-27m có chiều rộng từ 6-8m tạo nên không gian đi bộ thoải mái. Tuy nhiên, các cây xanh hiện đã già cỗi, một số đường phố cây bị tia trợ trụ làm mất dáng vẻ của cây, số cây được

trồng lại không đúng chủng loại, không cùng độ tuổi sinh trưởng gây khó khăn cho quá trình chăm sóc cắt tỉa cây xanh, nhất là trong mùa mưa cây xanh dễ đổ gãy, gây mất an toàn cho người đi bộ.



Hình 1.27: Hiện trạng cây xanh trên tuyến phố Đinh Tiên Hoàng và Lê Thái Tổ

Bên cạnh đó, việc sử dụng cây xanh ở lớp cây bụi/cây trang trí hoặc thảm hoa thảm cỏ trên các tuyến phố là rất ít, hầu như không có trừ các ngày nghỉ lễ. Những lớp cây này, không chỉ góp phần tạo cảnh quan đẹp mà còn giúp kiến tạo những khoảng không gian thoáng mở trên tuyến phố đi bộ theo từng mục đích nhằm thu hút và lôi cuốn người đi bộ dừng lại lâu hơn. Nhưng hệ thống cây xanh hiện nay còn nghèo nàn, chưa tạo lập được bản sắc cây xanh ví dụ theo mùa hoa, bởi vốn Hà Nội nổi tiếng với 12 mùa hoa, những tuyến phố đi vào lòng người với mùi hương, màu sắc và vẻ đẹp rất riêng.

Khu vực hạn chế phát triển, cây xanh được đầu tư theo từng khu vực nên không có sự đồng nhất về chủng loại, do đó quy hoạch cây xanh còn như lộn xộn, chưa kết nối được giữa các trục tuyến xanh với những mảng không gian xanh lớn, công viên, vườn hoa, vườn dạo để tạo ra sự cân bằng sinh thái cho toàn thành phố.

Nhìn chung, cây xanh trên tuyến phố đi bộ chưa được quan tâm đến chủng loại cây, màu sắc hoa, đường kính tán và chiều cao cây nên thiếu tính hấp dẫn, không có bản sắc và chưa đảm bảo an toàn cho người đi bộ trong một số điều kiện thời tiết không thuận lợi.



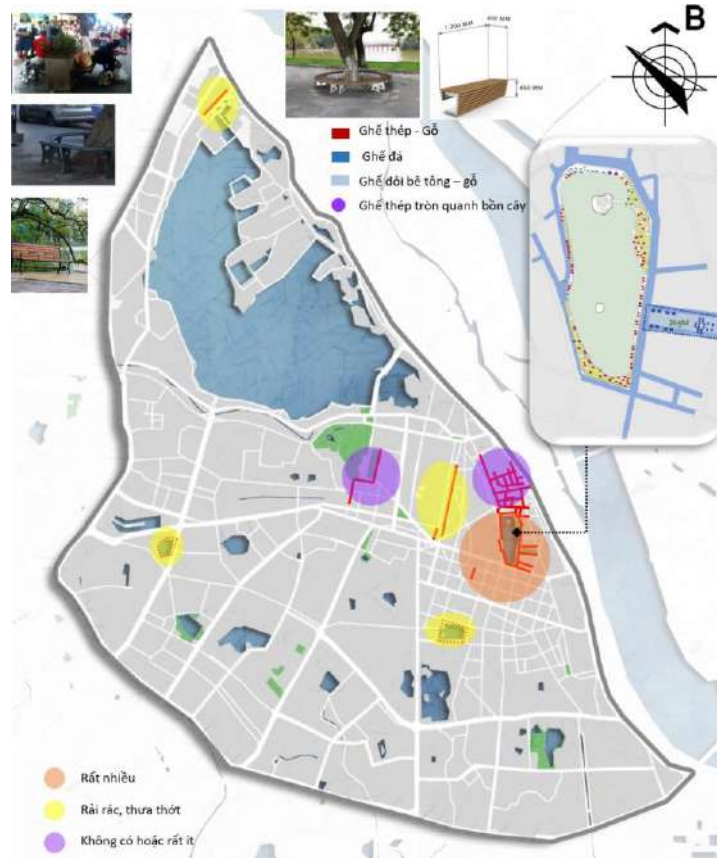
Hình 1.28: Hiện trạng cây xanh trên tuyến phố Văn Miếu, Ngũ Xã

1.2.6. Thực trạng về tiện ích đô thị trên TPĐB khu vực nội đô lịch sử

Theo khảo sát, các tiện ích trang thiết bị đô thị trên tuyến phố đi bộ được bố trí chủ yếu tại những tuyến phố có mặt cắt đường lớn kết hợp với không gian mở, không gian cây xanh, vườn hoa, vườn dạo và quảng trường. Tại một số khu vực đặc thù hành chính chính trị, thì tuyến phố đi bộ không có hoặc rất ít ghế ngồi, không có điểm dừng chân, vòi nước công cộng... Hoặc khu vực phố Cổ, không gian tuyến phố nhỏ hẹp nên không thể bố trí các tiện ích đô thị. Tại tuyến phố sách 19/12, tuyến phố Trịnh Công Sơn được bố trí rải rác, thừa thớt ghế ngồi không đảm bảo nhu cầu của người đi bộ. Nhưng phải kể đến các tuyến phố đi bộ khu vực hồ Gươm và phụ cận, nơi được bố trí nhiều ghế ngồi nhất trong khu vực nội đô lịch sử. Cụ thể:

- Ghế thép-gỗ có 102 ghế, với số lượng 3 người/ghế. Tổng 306 chỗ ngồi
- Ghế đá có 34 ghế, với số lượng 6 người/ghế. Tổng 204 chỗ ngồi
- Ghế đôi bê tông-gỗ có 11 ghế, với số lượng 6 người/ghế. Tổng 66 chỗ ngồi
- Ghế thép tròn quanh bồn cây có 2 ghế, với số lượng 8 người/ghế. Tổng 16 chỗ ngồi

Số lượng và hình thức thùng rác chưa đáp ứng nhu cầu sử dụng của người đi bộ, đặc biệt vào các sự kiện lễ hội chưa có chế tài quản lý với những trường hợp để rác không đúng nơi quy định, ảnh hưởng mỹ quan và môi trường đô thị.



Hình 1.29: Hiện trạng trang thiết bị tiện ích đô thị

Bên cạnh đó, những tiện ích đô thị này mới đáp ứng cơ bản về công năng, hình thức kiến trúc chưa được đầu tư và quan tâm, cũng như tính toán vị trí, quy mô và khoảng cách phù hợp. Tại mỗi khu vực có những đặc trưng riêng về công trình kiến trúc, lịch sử văn hóa xã hội, thì hệ thống trang thiết bị đô thị cũng cần được thiết kế, bố trí và lắp đặt đồng bộ với cảnh quan xung quanh, để tạo nên một khối tổng thể thống nhất về vật liệu, màu sắc, kích thước. Tuy nhiên, những yếu tố này hiện đang bị xem nhẹ trong thiết kế tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ, mà thực tế, chính hạng mục cần được chăm chút và thiết kế để tạo lập bản sắc, tăng tính thẩm mỹ và sức hấp dẫn cho tuyến phố đi bộ trong từng khu vực cụ thể.



Hình 1.30: Tiện ích đô thị trên các tuyến phố đi bộ

1.2.7. Thực trạng về hoạt động của con người

Theo khảo sát, trên các tuyến phố đi bộ ngày thường khung thời gian sáng sớm (từ 5h đến 7h) nhóm đối tượng người trưởng thành, trung niên, và người cao tuổi hoạt động chủ yếu cho nhu cầu thể dục thể thao, thì nhóm thanh thiếu niên hoạt động muộn hơn. Nhóm người trưởng thành hoạt động thường xuyên vào cuối tuần và chiếm đa số vào các ngày trong tuần. Nhóm này cũng là đối tượng hoạt động muộn nhất tại khung thời gian sau 22 giờ.

Đối tượng \ Khung giờ	5-7h	7-12h	12-14h	14-18h	18-22h	22-24h	>24h
Trẻ em							
Thanh Thiếu Niên							
Người trưởng thành							
Trung niên, Cao tuổi							

Bảng 1.3: Thống kê khung thời gian hoạt động của từng đối tượng vào ngày thường

Đối tượng \ Khung giờ	5-7h	7-12h	12-14h	14-18h	18-22h	22-24h	>24h
Trẻ em							
Thanh Thiếu Niên							
Người trưởng thành							
Trung niên, Cao tuổi							

Bảng 1.4: Thống kê khung thời gian hoạt động của từng đối tượng vào cuối tuần

Trẻ em thường hoạt động trong khoảng thời gian ngắn (từ 1 đến 2 giờ đồng hồ) tại những khu vực có nhiệt độ mát vào mùa hè và ấm áp vào mùa đông. Những ngày cuối tuần, thời gian hoạt động có thể kéo dài hơn chút do nhiều hoạt động và trải nghiệm cùng gia đình hoặc theo nhóm.

Các hoạt động trên tuyến phố đi bộ là rất đa dạng, tuy nhiên tùy từng đối tượng sử dụng và điều kiện thời tiết dẫn tới sự lựa chọn hoặc thay đổi hoạt động của con người trên tuyến phố đi bộ. Trong khi mùa hè, các hoạt động tập trung chủ yếu vào đầu giờ buổi sáng và từ cuối giờ chiều đến tối, thì trái lại các hoạt động có xu hướng chuyển vào giữa ngày vào mùa đông.

Như vậy, sau khi đánh giá thực trạng không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội, luận án đã nhận diện những đặc trưng sau:

Khu vực phố Cổ có mật độ khoảng đặc lớn, khoảng trống ít, không có không gian cảnh quan mặt nước, cây xanh thưa thớt. Hệ thống đường phố không chỉ là chức năng giao thông mà còn có chức năng thương mại dịch vụ, và là nơi diễn ra hoạt động giao tiếp hàng ngày của người dân.

Là khu vực hình thành sớm nhất, khu vực phố Cổ có mạng lưới đường tự do gắn với phố nghề, chiều rộng mặt phố và vỉa hè tương đối giống nhau. Những con phố nhỏ, hẹp nên cây xanh hạn chế, không có sự thống nhất về chủng loại. Vì nút giao cắt nhỏ nên biển báo giao thông và đèn giao thông cũng không nhiều. Mái hiên di động được sử dụng nhiều trên các tuyến phố trong khu vực này, vì các tuyến phố chủ yếu hướng Bắc Nam. Công trình hai bên tuyến phố đi bộ có kiến trúc nhỏ, thấp tầng, chủ yếu là nhà ở kết hợp kinh doanh (kiểu nhà ống với thửa đất hẹp từ 2-6m chiều rộng, và từ 20-26m chiều dài, mặt tiền hẹp và một lối vào từ phía mặt phố). Hầu hết mặt tiền tầng một đều được tận dụng để kinh doanh nên việc lấn chiếm vỉa hè diễn ra thường xuyên hoặc sử dụng cho việc đỗ xe.

Khu vực Ba Đình, Hoàng thành Thăng Long, khu vực phố Cổ, khu vực phố Cũ và khu vực hồ Gươm và phụ cận có những giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tương đồng về mạng lưới đường trục giao đều đặn, công trình kiến trúc có tỷ lệ hoành tráng và phong cách kiến trúc đồng nhất. Các tuyến phố trong những khu vực này thường gần không gian mở, có mặt cắt đường lớn, được quy hoạch đầy đủ, có vỉa hè dành cho người đi bộ, hệ thống cây xanh hai bên đường trùng khớp với mạng lưới đường (khoảng 15 loài cây xanh, cây có đường kính tán lớn, thân to và cao, tạo bóng mát và sự thoải mái cho người đi bộ). Công trình kiến trúc từ 2 – 3 tầng (chiều cao dưới 12m) có mật độ xây dựng thấp. Những công trình điểm nhấn thường được bố trí tại điểm kết của tuyến phố, tỷ lệ công trình có khả năng biểu đạt sức mạnh. Mặt đứng tuân thủ tính đối xứng nghiêm ngặt và nguyên tắc tổ chức mặt đứng đặc rõng, hình khối vuông vức, đồ sộ. Coi trọng tỷ lệ thức cột và nhiều họa tiết trang trí, lấy đường cong làm chủ đạo, cửa sổ hai lớp kính và chớp. Màu sắc chủ yếu là nâu, gụ, xanh sẫm tạo tính trầm cổ cho tuyến phố đi bộ. Những tuyến phố này thường được khai thác mặt tiền tầng một để kinh doanh thương mại dịch vụ. Sử dụng những mái đua, ban công, ô văng cố định để tạo hành lang che nắng cho người đi bộ và tăng tính thẩm mỹ của tuyến phố.

Khu vực hồ Tây và phụ cận và khu vực hạn chế phát triển nổi bật với nhiều khoảng trống là không gian cảnh quan cây xanh mặt nước, với diện tích mặt nước hồ Tây, hồ Trúc Bạch lớn. Công trình kiến trúc có phong cách kiến trúc hiện đại, tạo thành dãy phố kết hợp cửa hàng dịch vụ thương mại sôi động. Cây xanh đa dạng về chủng loại, phong phú về màu sắc và phần lớn là cây xanh trưởng thành nên mật độ che phủ cao.

Do đó, các tuyến phố đi bộ trong cùng một khu vực sẽ có những giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tương đồng, vì thế luận án đề xuất phân làm 03 khu vực như sau:

- **Khu vực I:** là khu vực phố Cổ;
- **Khu vực II:** là Trung tâm chính trị Ba Đình; Khu di sản Hoàng thành Thăng Long; Khu phố Cũ; Khu vực hồ Gươm và phụ cận
- **Khu vực III:** là khu vực hồ Tây và phụ cận; Khu vực hạn chế phát triển

không gian phố đi bộ theo quan điểm của Franco Minissi là *Tổ chức không gian đi bộ = Quy hoạch đô thị + Bảo tàng* hóa nhằm củng cố thêm quan điểm bảo tồn giá trị di sản theo hướng du lịch văn hóa. Khẳng định đặc điểm, quy mô của cấu trúc đường phố và sự đa dạng phong cách xây dựng tại trung tâm lịch sử Hà Nội là điều kiện lý tưởng để thiết lập các phố đi bộ thương mại. Sự phát triển tích cực các công trình dịch vụ có quy mô nhỏ như giải khát, ăn nhanh và các trò chơi giải trí sẽ thúc đẩy sự thay đổi chế độ sử dụng đường phố, tạo nên sự đa dạng, ngoài chức năng phục vụ, đây còn là nơi nghỉ ngơi, giao lưu của du khách, là điểm tạm dừng trung chuyển giao thông, thay đổi nhịp điệu cuộc sống đường phố. Để thuận tiện cho việc tiếp cận và hoạt động thương mại, sinh hoạt của người dân, quy hoạch tuyến phố đi bộ bao gồm: Các tuyến chính hoạt động toàn thời gian; Các tuyến phố đi bộ thứ cấp hoạt động theo thời gian quy định trong tuần hoặc ngày; Các nút đầu mối giao thông công cộng, bãi đỗ xe. Nhưng trên thực tế, các tuyến phố đi bộ tập trung chủ yếu tại khu vực phố Cổ và khu phố Pháp chỉ hoạt động vào các ngày cuối tuần từ 19h thứ 6 đến 24h chủ nhật, do sử dụng chung với đường giao thông cơ giới nên việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ này còn hạn chế. Một vài tuyến phố đi bộ chuyên đề hoạt động toàn thời gian như phố sách 19/12; tuyến phố ẩm thực Tống Duy Tân chưa thực sự thu hút với người dân do còn thiếu các hoạt động bổ trợ, không gian cảnh quan chưa hấp dẫn, giao thông chưa thuận tiện và đặc biệt là chưa có sự gắn kết với không gian đi bộ trong khu vực trung tâm lịch sử Hà Nội.

b. Hồ Ngọc Hùng (2007), Quy hoạch, tổ chức không gian đi bộ trong đô thị lớn Việt Nam đến năm 2020, Trường ĐH Xây dựng.

Khẳng định “cực hút” là 8 yếu tố cơ bản để hình thành không gian đi bộ gồm: trung tâm thương mại; văn hóa; nghỉ ngơi; giải trí; quảng trường lịch sử; công trình văn hóa lịch sử, khu cảnh quan hấp dẫn và các điểm giao tiếp khác đã góp phần xây dựng cơ sở khoa học để quy hoạch, tổ chức không gian đi bộ.

Nội dung thiết kế, quy hoạch tổ chức không gian đi bộ (Mục 3.1.3 từ trang 111 đến trang 118) còn chung chung, theo dạng liệt kê từng loại công việc (11 nội dung công việc). Cần phân chia theo từng loại nội dung thiết kế, quy hoạch tổ chức không gian đi bộ nào, hoặc theo hình thái tuyến phố đi bộ.

Các giải pháp quy hoạch tổ chức không gian đi bộ luận án đưa ra trong các khu vực trung tâm, khu phố cổ, phố cũ, trong các đơn vị ở và khu ở theo hai hình thức bố trí là song hành hoặc tách biệt dựa trên các nguyên tắc và quan điểm thiết kế.

Trên cơ sở “cực hút” gợi ý tổ chức các tuyến phố đi bộ gồm:

- Tuyến 1: Tuyến Hàng Ngang – Hàng Đào – Chợ Đồng Xuân
- Tuyến 2: Trung tâm thương mại chợ Hàng Da-Ngõ Yên Thái-Ngõ Tạm Thương-Hàng Nón-Hàng Thiếc-Thuốc Bắc-Hàng Cá
- Tuyến 3: Hàng Giấy-Lương Ngọc Quyển-Đình Liệt-Cầu Gổ

- Tuyến 4: Lương Ngọc Quyên-Mã Mây-Đào Duy Từ-Ô Quan Chưởng
- Tuyến 5: Hàng Buồm-Lãn Ông-Hàng Vải
- Tuyến 6: phố chợ Gạo-Nguyễn Siêu-Ngõ Gạch-Hàng Cá-Lò Rèn

Các tuyến 1 và tuyến 4 đã là tuyến phố đi bộ được triển khai từ năm 2004 và 2014. Đề án mở rộng các tuyến phố đi bộ trên địa bàn quận Hoàn Kiếm đã triển khai đến giai đoạn 4 (Đinh Liệt, Gia Ngư, Cầu Gỗ, Hàng Bè, Hàng Dầu, Hàng Bạc, Đào Duy Từ (đoạn từ Chợ Gạo đến Ô Quan Chưởng), Ô Quan Chưởng (gồm phố Ô Quan Chưởng và khu vực ngã tư Hàng Chiếu - Thanh Hà), ngõ Cầu Gỗ, ngõ Trung Yên, ngõ Phát Lộc). Vì thế, những gợi ý trên hiện không còn phù hợp với tình hình thực tế phát triển của xã hội nói chung và của khu vực nội đô lịch sử nói riêng.

Nghiên cứu cũng chưa chỉ rõ quy hoạch tổ chức không gian đi bộ cho từng khu vực, từng loại hình tuyến phố đi bộ. Xác định tiềm năng tuyến phố và định hướng phát triển các tuyến phố đi bộ không còn phù hợp.

c. Trần Thọ Hiên (2017), *Quản lý không gian, kiến trúc, cảnh quan các tuyến phố chính khu vực Nội đô lịch sử thành phố Hà Nội (lấy địa bàn Quận Ba Đình làm ví dụ nghiên cứu)*, Trường ĐH Kiến trúc Hà Nội.

Đề xuất và xây dựng bộ tiêu chí quản lý không gian, kiến trúc, cảnh quan các tuyến phố chính tại khu vực nội đô. Ngoài ra, xây dựng được quy trình và nhóm giải pháp để quản lý không gian, kiến trúc, cảnh quan tại các tuyến phố chính. Các cơ chế chính sách, cơ cấu tổ chức, chức năng nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của các cấp chính quyền đô thị trong quản lý Nhà nước về quản lý không gian, kiến trúc, cảnh quan các tuyến phố chính tại khu vực nội đô lịch sử. Nghiên cứu cũng đề cập đến một số biện pháp phát huy vai trò của cộng đồng dân cư trong việc tham gia, giám sát và tự quản lý không gian, kiến trúc, cảnh quan các tuyến phố chính khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.

d. Nguyễn Liên Hương (2020), *Quản lý kiến trúc, cảnh quan không gian công cộng khu nội đô lịch sử thành phố Hà Nội*, Trường ĐH Kiến trúc Hà Nội.

Luận án đề xuất 6 nhóm giải pháp gồm: Xây dựng bộ tiêu chí quản lý kiến trúc, cảnh quan không gian công cộng khu nội đô lịch sử và xếp hạng không gian công cộng; Phân vùng và xác định yêu cầu quản lý kiến trúc, cảnh quan theo vùng; Nhóm giải pháp cụ thể (Quản lý bảo vệ các không gian công cộng có giá trị, Quản lý cải tạo chỉnh trang, Quản lý xây dựng mới và Quản lý khai thác sử dụng); Hoàn thiện khung pháp lý, công cụ và cơ sở dữ liệu; Tổ chức bộ máy quản lý kiến trúc, cảnh quan không gian công cộng; Giải pháp quản lý có sự tham gia của cộng đồng. Đối tượng nghiên cứu tập trung vào công tác quản lý kiến trúc, cảnh quan không gian công cộng (quảng trường, công viên, vườn hoa, đường dạo, khu vực đi bộ) khu nội đô lịch sử thành phố Hà Nội. Trong đó, phố đi bộ được xác định là một trong số các không gian công cộng được cấu thành từ yếu tố kiến trúc, cảnh

quan: cây xanh, mặt nước, vật thể kiến trúc, các kiến trúc xung quanh, trang thiết bị kỹ thuật. Tuy nhiên, phạm vi nghiên cứu chỉ là vỉa hè tuyến phố đi bộ.

e. Lê Chính Trực (2023), *Tổ chức không gian tại khu vực phát triển theo định hướng giao thông – TOD đối với đô thị trung tâm Hà Nội*, Trường ĐH Kiến trúc Hà Nội.

Luận án đã nghiên cứu bổ sung, đề xuất những nội dung lý thuyết mới theo điều kiện của Hà Nội, xây dựng bổ sung một số mô hình giải pháp cụ thể như sau:

- Xây dựng bổ sung lý thuyết về tổ chức hệ thống TOD (theo cấp độ và chức năng) phù hợp điều kiện Hà Nội. (Chức năng hỗn hợp, chức năng đặc thù: TT văn hóa, hành chính, du lịch, công nghiệp, đơn vị ở TOD)
- Xây dựng nguyên tắc, các tiêu chí xác định các khu vực phát triển TOD (dựa trên điều kiện kinh tế, khí hậu, cảnh quan, bảo vệ di tích, văn hóa, lối sống nhu cầu thói quen sử dụng phương tiện đi lại, điều kiện quỹ đất...)
- Xây dựng mô hình và giải pháp cụ thể về tổ chức không gian cho các điểm TOD theo từng loại phù hợp điều kiện môi trường, kinh tế văn hóa xã hội Hà Nội (Mô hình tổ chức theo dạng ô cờ, hướng tâm... phân vùng đặc thù: cho khu phát triển mới, khu cải tạo, giải quyết vấn đề điều kiện khí hậu, thói quen đi lại sử dụng phương tiện của người dân...)
- Xây dựng bổ sung các thông số chỉ tiêu tính toán cho khu vực TOD (dân số, đất đai, các yêu cầu về công cộng HTXH, không gian xanh...)
- Giải quyết các vấn đề liên kết không gian ngầm – nổi
- Giải quyết về chuyển đổi mô hình đô thị truyền thống sang mô hình TOD
- Xây dựng hướng dẫn thiết kế đô thị cho khu vực TOD
- Đề xuất các chính sách theo điều kiện VN để phát triển thành công mô hình TOD
- Giải quyết các thách thức khi phát triển theo mô hình TOD ở Hà Nội: Nguồn vốn, cơ chế, tái cấu trúc đô thị, thiết lập hình ảnh đô thị

1.3.2. Các nghiên cứu nước ngoài

a. Global Designing Cities Initiative (2016), *Global street design guide*, The Global Designing Cities Initiative (GDC), National Association of City Transportation Officials (NATO) and Global Expert Network.

Tại mục 6. Thiết kế đường phố cho mọi người đã đề cập đến Thiết kế cho người đi bộ; Mạng lưới cho người đi bộ; Công cụ cho người đi bộ; Vỉa hè; Lối sang đường cho người đi bộ...

“Every trip begins and ends with walking” – Mỗi chuyến đi đều bắt đầu và kết thúc bằng việc đi bộ, tại thời điểm nào đó mọi người đều là người đi bộ trên tuyến phố. Tuyến phố đi bộ cung cấp lối đi thông thoáng và liên tục đảm bảo cho hoạt động đi bộ, để tăng tính hấp dẫn và thoải mái tuyến phố đi bộ nên bổ sung bằng các vỉa hè năng động, tiện

nghi và dễ tiếp cận. Thành phố là nơi dành cho con người sử dụng đường phố không chỉ để mua sắm, vui chơi, nghỉ ngơi mà còn để chờ đợi... Những thiết kế phải ưu tiên con người lên hàng đầu, quan tâm tới các đối tượng dễ bị tổn thương. Một thành phố đi bộ dễ dàng và an toàn, mang lại sự tự do và công bằng cho mọi người.

Nghiên cứu xác định đối tượng sử dụng và so sánh tốc độ di chuyển của từng loại phương tiện để thấy tính linh hoạt của hoạt động đi bộ. Đưa ra kích thước không gian phù hợp với từng nhóm đối tượng và các tiêu chí thiết kế. Mạng lưới tuyến phố đi bộ phải an toàn, thoải mái và thú vị. So sánh giữa những nhóm đối tượng thì người đi bộ chiếm ít không gian nhất nhưng là nhóm trải nghiệm đường phố mãnh liệt nhất.

Những thành phần đảm bảo thiết kế tuyến phố đi bộ toàn diện là: vỉa hè, lối sang đường, điểm chờ trên lối sang đường, vỉa hè mở rộng, lối xuống, hướng dẫn cho người khiếm thị, biển báo và bảng tín hiệu đếm thời gian. Thiết kế cũng quan tâm đến chiếu sáng, chỗ ngồi, vòi nước công cộng, thùng rác, hoạt động phía trước công trình và cây xanh cảnh quan. Đề xuất cũng đưa ra hướng dẫn trong việc tổ chức không gian cho tuyến phố đi bộ, tuyến xe đạp, tuyến xe cơ giới, đầu mối giao thông và các hoạt động kinh doanh trên vỉa hè.

b. Llewelyn - Davies (), *Urban design compendium*, English Partnerships - The housing corporation.

Tại mục 04. Tạo kết nối có đề cập đến đường đi bộ. Xác định nhu cầu đi bộ cần được phân tích và đặt lên hàng đầu trong cấu trúc phát triển. Để tạo lập môi trường đi bộ cần đảm bảo nguyên tắc: liên kết, thuận lợi, thân thiện, thoải mái và hấp dẫn.

Tại mục 05. Chi tiết địa điểm hướng dẫn tạo lập không gian tích cực với cạnh bên sống động, có giao điệu (nhiều cửa sổ và cửa ra vào, ít khoảng tường trống, mặt tiền ngôi nhà hẹp, phát triển theo chiều thẳng đứng, hợp khối chi tiết...) đưa bản sắc địa phương vào trong thiết kế. Kích thước và tỉ lệ công trình cần có nhịp điệu, sử dụng đất hỗn hợp, công trình đa chức năng, dễ dàng tiếp cận và chuyển đổi. Không gian công cộng xây dựng linh hoạt, tăng cường bản sắc địa phương, đầy đủ các trang thiết bị tiện ích đô thị như biển báo dễ nhận biết, chiếu sáng nghệ thuật và đảm bảo an toàn.

c. World resources institute (2015), *Cities Safer by Design – Guidance*, EMBARQ.

Tại mục 5.3 có đề cập tới thiết kế đường phố dành cho người đi bộ. Nguyên tắc đặt ra là:

Phố đi bộ thú vị, an toàn, tiện lợi và hấp dẫn. Những hoạt động trên mặt đất được khuyến khích để thu hút nhiều người đi bộ.

Thiết bị đường phố, xử lý lát đường, ánh sáng và cảnh quan là những yếu tố quan trọng để cải thiện môi trường đi bộ. Các tính năng như ghế được sắp xếp theo nhóm ở các khu vực nghỉ và các khu vườn nhỏ cải thiện trải nghiệm và tăng sức hấp dẫn

Vật liệu ốp lát có thể được cải thiện tốt hơn môi trường đi bộ và thu hút sự chú ý

Cung cấp các tính năng nâng cao an toàn cho người đi bộ tại khu vực vùng đệm của khu vực đi bộ và đường phố giao nhau, nơi có xe cơ giới và những vấn đề phát sinh.

Mục 5.6. Quảng trường đường phố cũng được thiết kế dành cho người đi bộ, đảm bảo nguyên tắc sau:

Thường có diện tích từ 100m² – 400m², có thể nhìn thấy được trên đường phố, dễ dàng tiếp cận, gần khu thương mại và đầu mối giao thông công cộng. Tạo khả năng tiếp cận chung và lối vào an toàn cho khu quảng trường trên đường phố.

Sử dụng đa dạng vật liệu, thiết kế nhiều màu sắc hấp dẫn, bố trí tiện ích như chỗ nghỉ chân, máy tập thể dục, kết hợp chiếu sáng nghệ thuật và đảm bảo an toàn.

d. Jan Gehl (2009), *Life between buildings - Using public space*, ISLANDPRESS, The United States of America.

Chương I xác định ba loại hoạt động ngoài trời bao gồm: hoạt động thiết yếu, hoạt động tự chọn và hoạt động xã hội. Các điều tra được đưa ra và chứng tỏ một cách chi tiết về sự thích thú được tiếp xúc với người khác; Sở thích ngồi của con người thường chọn ghế băng cho phép nhìn rõ các hoạt động xung quanh trong không gian công cộng. Cũng như vậy, ghế của các quán cà phê trên khắp thế giới đều hướng về khu vực năng động nhất ở bên cạnh.

Khả năng định cư hội nhìn, nghe và gặp gỡ người khác là một trong những tính hấp dẫn quan trọng nhất trong các trung tâm thành phố và trên những đường phố đi bộ. Những hoạt động của con người đã tạo nên sự hấp dẫn chính của khu vực. Như vậy, con người và hoạt động của con người là đối tượng lớn nhất của sự chú ý và quan tâm.

Chương IV hướng dẫn Quy hoạch chi tiết không gian đi bộ và điểm dừng chân. Nêu rõ khái niệm đi bộ, phạm vi, kích thước đường phố, vật liệu sử dụng tạo điều kiện thuận lợi cho người đi bộ. Những điểm dừng chân được nghiên cứu khoảng cách riêng tư đảm bảo không gian riêng hay những không gian cộng đồng; Bố trí ghế nghỉ, bóng râm và hướng nhìn phù hợp; Những yếu tố ảnh hưởng đến sự trò chuyện như tiếng ồn của phương tiện giao thông, thời tiết, cảnh quan xung quanh.

Mặc dù các nguyên tắc thiết kế rất bài bản và chi tiết. Tuy nhiên với điều kiện đặc thù của Việt Nam: hệ thống giao thông công cộng chưa phát triển, phương tiện chủ yếu là xe máy, khí hậu nhiệt đới và người dân chưa có thói quen đi bộ, nên việc ứng dụng các hướng dẫn này chưa thực sự khả quan. Bởi vì thực tế, đường phố trong khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội rất đa dạng, tuyến phố trong khu vực này không chỉ đơn thuần dành cho hoạt động giao thông mà còn là nơi diễn ra hoạt động sinh hoạt thường ngày của người dân, chứa đựng những giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể đặc sắc. Việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ phải giúp tạo lập bản sắc mà vẫn giữ được nhịp sống sôi động trong khu vực.

1.3.3. Các đề án hoặc dự án liên quan

a. Đề án “*Tổ chức không gian đi bộ khu vực hồ Hoàn Kiếm và Phụ cận*” (2016), Sở Giao thông vận tải Hà Nội đề xuất trình UBND Thành phố Hà Nội, UBND Quận Hoàn Kiếm và Ban Quản lý phố cổ.

Sau 3 năm triển khai thí điểm, không gian đi bộ này đã có những kết quả nổi bật như: tạo điểm nhấn du lịch cho khu vực trung tâm, hình thành thói quen đi bộ và nếp sống mới cho người dân đô thị; từng bước hạn chế phương tiện giao thông cơ giới; tạo không gian vui chơi thư giãn cho cộng đồng dân cư, khu khách trong và ngoài nước; phát huy hiệu quả các giá trị di sản văn hóa, cảnh quan mặt nước, cây xanh; thúc đẩy phát triển kinh tế quận Hoàn Kiếm và thành phố theo hướng phát triển thương mại, du lịch, dịch vụ. Các không gian hoạt động văn hóa nghệ thuật, sự kiện lớn được xác định vị trí tổ chức cụ thể, thời gian hoạt động dựa trên cơ sở các ngày nghỉ trong năm, các tiện ích đô thị được quan tâm và xây dựng tích hợp chức năng nhằm tiết kiệm không gian đô thị. Đến ngày 1/1/2020 “Không gian đi bộ khu vực Hồ Hoàn Kiếm và phụ cận” chính thức đi vào hoạt động và được coi là một ví dụ thành công trong việc tổ chức không gian tuyến phố đi bộ trong thành phố Hà Nội, cụ thể là khu vực nội đô lịch sử. Tuy nhiên, trong đề án chưa quan tâm tới công tác tổ chức không gian tuyến phố đi bộ trên bình diện trần. Không gian đi bộ hiện tại đang sử dụng tuyến đường giao thông cơ giới để sử dụng vào cuối tuần theo thời gian quy định từ 19h tối thứ 6 đến 24h chủ nhật, vì thế bình diện nền còn đơn giản, chưa có điểm nhấn riêng biệt.

Trong đề án trên có xác định giai đoạn tiếp theo bổ sung thêm các tuyến Nhà Thờ; Hàng Trống (đoạn từ Bảo Khánh đến Lê Thái Tổ); Nhà Chung; Quảng trường Nhà thờ lớn và UBND quận Hoàn Kiếm hiện cũng đang nghiên cứu thêm Đề án “Mở rộng không gian đi bộ trên địa bàn Quận Hoàn Kiếm” kết nối từ không gian đi bộ thuộc khu bảo tồn cấp 1 với không gian đi bộ khu vực hồ Hoàn Kiếm và phụ cận. Các phương án tổ chức hoạt động, kiến trúc cảnh quan và hạ tầng kỹ thuật và giao thông được nghiên cứu nhưng ở cả hai đề án trên đều chưa có sự phân loại tuyến phố đi bộ, chưa có được khung tiêu chí đánh giá tiềm năng tuyến phố và một tầm nhìn mang tính định hướng tổng thể trên toàn bộ khu vực nội đô lịch sử thay vì chỉ tập trung phát triển các tuyến phố đi bộ trong khu vực phố Cổ và phố Cũ.

b. Đề án “*Không gian văn hóa dịch vụ du lịch khu vực 131 vòm cầu – Tuyến phố Phùng Hưng*” (2019), Sở Quy hoạch - Kiến trúc Hà Nội.

Các đề xuất không gian cụ thể cho từng khu vực như: không gian Thủ công mỹ nghệ của Hà Nội tại Phố Cửa Đông đến phố Lê Văn Linh; không gian Tranh và nghệ thuật biểu diễn từ phố Lê Văn Linh đến Hàng Cót; không gian giới thiệu Âm thực truyền thống Hà Nội từ Hàng Cót đến Hàng Giấy; không gian Trưng bày các sản phẩm truyền thống của Việt Nam từ phố Gầm Cầu đến phố Nguyễn Thiếp; không gian công viên công cộng từ

phố Nguyễn Thiếp đến Ga Long Biên. Giai đoạn 1 thực hiện cải tạo và đập thông 4/131 vòm cầu (đoạn từ phố Hàng Cót đến Hàng Giấy) đã biến con phố thành không gian văn hóa, ẩm thực và khởi nghiệp. Bên cạnh đó, những tấm bích họa đã làm thay đổi diện mạo cho đoạn phố vốn có phần nhếch nhác, lộn xộn. Các tác phẩm nghệ thuật về nhịp sống của Hà Nội xưa cũ đã đánh thức và thu hút sự quan tâm của cộng đồng. Nhận thấy, khu vực 131 vòm cầu với lợi thế nằm trong khu vực di sản đô thị, cận kề khu phố cổ, di sản thế giới Hoàng Thành Thăng Long, nhưng trong đề án chưa đưa ra sự kết nối với các không gian trên nhằm kiến tạo không gian văn hóa cộng đồng và mở rộng mạng lưới không gian đi bộ trong khu vực.

c. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Trường “*Tổ chức khu đi bộ trong các thành phố của Việt Nam*” (2002), Khoa Quy hoạch trường Đại học Kiến trúc Hà Nội.

Đề tài nghiên cứu đã đánh giá tổng quan tình hình hiện trạng của khu đi bộ trên thế giới và tại Việt Nam để xác định vai trò của khu đi bộ trong từng thời kỳ phát triển lịch sử. Từ đó xây dựng cơ sở khoa học và thực tiễn về các loại hình khu đi bộ, các nguyên lý thiết kế cơ bản của khu đi bộ trong khu ở như: lựa chọn vị trí, giải quyết mạng lưới giao thông, cải tạo chức năng các công trình, cải tạo nền và lựa chọn vật liệu lát, bố trí các công trình kiến trúc nhỏ trang trí, những tiểu cảnh và vật thể trang trí, những yếu tố nghệ thuật.

Các nguyên lý được lựa chọn để áp dụng ở điều kiện Việt Nam trong nghiên cứu đề xuất là phố đi bộ nên có mái che hoặc trồng cây có bóng mát, tổ chức những tuyến ngắn, nối giữa hai đường giao thông cơ giới có điểm gửi xe ở hai đầu và đồng thời phát triển hệ thống giao thông công cộng. Tại khu vực có mật độ dân cư quá cao, cũng phải áp dụng biện pháp hạn chế giao thông cơ giới trước 7h sáng và sau 10h tối.

Vị trí khu đi bộ thông thường nên lựa chọn ở các khu trung tâm thương mại, trong các khu phố Cổ nơi có truyền thống phát triển thương mại dịch vụ và tập trung những giá trị văn hóa lịch sử. Trong những khu ở cũng nên tổ chức khu đi bộ, lấy tuyến nối giữa trường học, nhà trẻ và trung tâm cấp đơn vị ở cơ sở.

Những nguyên tắc thiết kế cơ bản gồm:

- Môi trường dành cho người đi bộ phải an toàn
- Hệ thống đường đi bộ phải tiện lợi với tất cả mọi người
- Hệ thống đường đi bộ phải nối tất cả các điểm cần đến
- Khu đi bộ phải dễ nhận thấy để sử dụng
- Khu đi bộ cần có cảnh quan đẹp, không gian phong phú, có những nét đặc trưng riêng
- Khu đi bộ được xây dựng như khu đa năng
- Khu đi bộ phải tạo điều kiện khuyến khích các hoạt động kinh tế

1.3.4. Các vấn đề có khả năng tiếp tục nghiên cứu

Các nghiên cứu đã khẳng định giá trị di sản kiến trúc và đề xuất nhiều giải pháp cho khu vực trung tâm lịch sử, dựa trên các kết quả nghiên cứu có khả năng tiếp tục nghiên cứu sâu trên hai khía cạnh:

Về quy hoạch:

- Đề xuất kết nối giao thông toàn thành phố theo từng khu vực. Xây dựng mạng lưới tuyến phố đi bộ liên hoàn, kết nối giữa tuyến phố đi bộ cũ và mới với các điểm dừng/đỗ của giao thông công cộng. Tạo sự thuận tiện và an toàn cho người đi bộ trên mọi lộ trình di chuyển.
- Xây dựng tuyến phố đi bộ là những trục kết nối các không gian xanh, không gian mở, các quảng trường và không gian công cộng để thiết lập mạng lưới xanh toàn đô thị, hướng tới thành phố Xanh – Văn Hiến, Văn Minh – Hiện đại.

Về kiến trúc:

- Nghiên cứu về cảm nhận của con người về không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ như về hình dáng và khối tích công trình, mặt đứng công trình kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, tiện ích đô thị... để tăng sức hấp dẫn và thu hút người đi bộ dừng lại, nhìn ngắm, trò chuyện...
- Đề xuất chủng loại cây phù hợp với từng loại tuyến phố đi bộ, đáp ứng yêu cầu thẩm mỹ, tạo cảnh quan tuyến phố và sinh trưởng tốt trong điều kiện khí hậu nhiệt đới nóng ẩm.
- Ứng dụng công nghệ hiện đại vào thiết kế, khai thác và sử dụng tuyến phố đi bộ.

1.4. Các vấn đề cần nghiên cứu giải quyết

Vấn đề 1: Xác định vấn đề trong tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.

Vấn đề 2: Điều tra xã hội học thông qua các bảng hỏi về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB và tổng hợp mong muốn của người đi bộ để đề xuất giải pháp phù hợp.

Vấn đề 3: Xây dựng Bộ tiêu chí đánh giá giá trị kiến trúc cảnh quan của các TPĐB.

Vấn đề 4: Đề xuất giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.

CHƯƠNG II: CƠ SỞ KHOA HỌC TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN CÁC TUYẾN PHỐ ĐI BỘ KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ THÀNH PHỐ HÀ NỘI

2.1. Cơ sở lý thuyết về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

Mọi lứa tuổi đều muốn được đi lại trong những điều kiện tốt nhất, tiện nghi nhất và thuận tiện nhất. Do đó, khi tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ ngoài việc đảm bảo sự di chuyển thuận tiện cho mọi đối tượng, mà còn phải đáp ứng yêu cầu kết nối giữa bên trong và bên ngoài khu vực, tạo sự tiếp cận nhanh chóng, dễ dàng và đa dạng. Điều này giúp gắn kết các mối quan hệ giữa con người và tuyến phố đi bộ.

2.1.1. Lý thuyết về tổ chức không gian tuyến phố đi bộ

a. Lý thuyết kiến trúc cảnh quan

Mọi người đến tuyến phố đi bộ để tìm kiếm sự cảm nhận về một khung cảnh đẹp, một địa điểm hấp dẫn và có thể thỏa mãn các hoạt động trải nghiệm. Vì thế cần bố trí kiến trúc cảnh quan phù hợp để đạt hiệu quả cao trong việc khai thác sử dụng tuyến phố đi bộ. [13]

Tạo hình không gian

* **Bình diện nền:**

Nền là thành phần cơ bản của không gian, sự thay đổi bình diện nền (lồi, lõm) tạo nên cảm giác về không gian, chức năng khác nhau.

Các yếu tố hình khối được bố trí trên mặt nền góp phần quan trọng để phân định không gian như bậc thang, tường, bể nước... tạo nên chuỗi không gian liên tục.

Các kỹ xảo xử lý nền:

- Tạo chênh lệch độ cao
- Kết hợp nâng cao nền và sử dụng tường ngăn

* **Bình diện đứng:** các mặt đứng công trình kiến trúc hai bên tuyến phố đi bộ. Có ba loại hình không gian chủ yếu: Không gian đóng; Không gian mở; Không gian nửa đóng nửa mở (Biến thể của ba loại không gian này: Không gian khép dần; Không gian khuyết tán; Không gian xoay; Không gian đa hướng; Không gian định hướng). [13]

* **Bình diện trần:** khoảng trời phía trên các tuyến phố đi bộ.

Xác định kích thước không gian

Một module đơn vị của không gian là 21-24m, kích thước không gian từ 1-5 đơn vị, 10 đơn vị là phạm vi tối đa để các thành phần trong không gian có thể hòa hợp tổng thể. Ngoài kích thước thực, trong một số trường hợp có thể tăng giảm cảm giác về nồng độ sâu của không gian bằng cách sử dụng thuật phối cảnh tuyến và thuật phối cảnh không trung. [13]

- **Thuật phối cảnh tuyến:** đó là thuật biến đổi cảm giác về chiều sâu không gian bằng việc thay đổi kích thước các yếu tố tạo không gian (tăng hoặc giảm dần)

- **Thuật phối cảnh không trung:** đó là thuật biến đổi cảm giác về chiều sâu không gian bằng việc thay đổi màu sắc (màu nóng dần hoặc lạnh dần) các yếu tố tạo không gian. Cuối trục không gian sử dụng màu thuộc tông lạnh có cảm giác sâu hơn và ngược lại

Cơ sở của việc bố cục cảnh quan

Giá trị thẩm mỹ của cảnh quan phụ thuộc vào giác quan của con người, chủ yếu là thị giác. Song hiệu quả còn phụ thuộc vào điều kiện nhìn, bao gồm: điểm nhìn, góc nhìn. [13]

Điểm nhìn là vị trí đứng nhìn, nếu nhìn cùng chiều ánh sáng thì chi tiết vật thể được nhìn sẽ nổi rõ, ngược lại thì vật thể bị lu mờ, chỉ còn đường bao vật thể.

Tầm nhìn là khoảng cách từ điểm nhìn đến vật thể, khoảng cách này có mối quan hệ gắn bó với đặc tính quang học của mắt, kích thước và chất liệu bề mặt của vật thể

Đặc tính quang học của mắt thường cho phép nhìn rõ trong góc hình nón là 28° (D/2L). Tuy nhiên, nếu muốn nhìn vật thể trong không gian rộng thì góc nhìn dưới 18° (D/3L)

Mối quan hệ giữa kích thước vật thể (D-H) và khoảng cách (L)

- Nếu $D/L < 1$: Tác động nội tại của các thành phần bao quanh không gian rất mạnh mẽ, không gian nhỏ hẹp, con người cảm thấy sợ hãi, ngột ngạt
- Nếu $D/L = 1/2$: Cảm giác có sự cân bằng tỷ lệ với con người, gây ấn tượng gần gũi, thân mật
- Nếu $D/L > 2$: Không gian trở nên chông chênh, lực hút kém, mối quan hệ giữa các thành phần trở nên lỏng lẻo

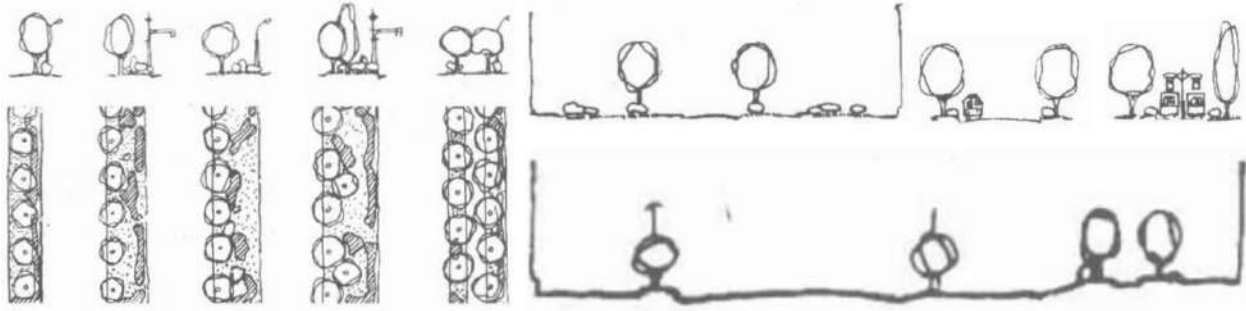
Góc nhìn: là hướng nhìn vật thể. Mỗi một vật thể có nhiều hướng nhìn khác nhau dẫn đến sự thay đổi tương ứng của viễn cảnh và hình dáng vật thể trong bố cục

Trong trường hợp không gian chạy dài như đường phố, cần góc điểm dừng hoặc chuyển hướng. Theo Yoshinobu Ashinara: “Không có điểm dừng chất lượng không gian bị nhạt dần về cuối trục. Nó phân tán và hấp lực bị tan biến đi”. [13]

Bố cục tạo hình cảnh quan

Các thành phần của kiến trúc cảnh quan bao gồm yếu tố thiên nhiên (địa hình, mặt nước, cây xanh, con người, động vật và không trung) và yếu tố nhân tạo (kiến trúc công trình, giao thông, trang thiết bị hoàn thiện kỹ thuật, tác phẩm nghệ thuật). [13]

- Địa hình có hai dạng: Lớn và nhỏ.
- Mặt nước được chia làm ba loại: Lớn (sông, hồ); Nhỏ (suối, thác, ngềnh, kênh) và Bể nước trang trí
- Cây xanh: Bố trí theo dạng Độc lập; Theo khóm; Theo hàng



Hình 2.1: Các giải pháp bố trí hành cây xanh trên đường phố Nguồn: [13]

b. Lý thuyết về nhận diện không gian tuyến phố đi bộ

*** Lý luận hình nền:**

Để nhận biết hình thức đô thị cần phân tích mối quan hệ giữa phần công trình xây dựng và các khoảng trống. Việc phân tích hình nền là một công cụ có hiệu quả để xác định cấu trúc và hình thể của đô thị cũng như những tồn tại trong trật tự của nó, có thể dẫn tới những nhận thức về không gian tĩnh và hai chiều. [15].

- Nghiên cứu quy luật tồn tại giữa không gian và thực thể đô thị.
- Phát hiện động thái và xu hướng phát triển xây dựng đô thị.
- Lấy tính tuyến chọn của tri giác làm cơ sở. Kiến trúc là hình, phần còn lại là nền.

Hình – Nền giúp hiểu sâu hơn và toàn diện hơn về không gian đô thị.

*** Lý luận liên kết:**

Lý luận liên kết tập trung vào các “đường” nối thành phần này với các thành phần khác. Các “đường” này là đường phố, đường đi bộ, các không gian trống theo tuyến hoặc các hình thức liên hệ khác nối các bộ phận của thành phố với nhau.

Những loại tuyến tính này gồm:

- Tuyến giao thông
- Không gian công cộng mang tính chất tuyến
- Tuyến thị giác

Thông qua việc phân tích lý luận liên kết, có thể:

- Xác định rõ trình tự của không gian
- Xác lập các kiến trúc mang tính chất tiêu chí, tầng bậc khác nhau
- Xác định các kiến trúc chủ yếu trong đô thị và các lối đi liên kết các không gian công cộng
- Nâng cao hiệu suất của đô thị
- Làm căn cứ không chế các yếu tố cấu thành sự liên kết và vùng lân cận

Năm 1791, L'Enfant trong thiết kế quy hoạch Washington đã nhấn mạnh các mối liên kết kiến trúc và không gian chủ đạo của thành phố, thủ pháp chủ yếu của ông là sử dụng các yếu tố cây xanh, đường chính, và các loại không gian tuyến tính xây dựng một mối

liên kết vững chắc về giao thông và thị giác [15]. Hai trăm năm sau, việc xây dựng thủ đô Washington vẫn luôn được tiến hành theo mô thức đó, khiến nó trở thành một trong những đô thị ưu việt, đặc sắc nhất nước Mỹ.

*** Lý luận địa điểm:**

Đề cập đến nhu cầu người sử dụng, văn hóa địa phương, bối cảnh xã hội lịch sử trong thiết kế. Trong lý luận này, các giá trị về văn hóa và xã hội nhận thức thị giác của người sử dụng đối với môi trường cộng đồng có ý nghĩa quan trọng trong không gian của tuyến phố đi bộ. Trong nghiên cứu lý luận về địa điểm, các nhân tố xã hội, văn hóa và tri giác cảm thụ bị hòa tan với giới hạn bên trong của không gian. Những nhân tố bên trong và bên ngoài đó kết hợp hữu cơ với nhau, với địa điểm hay nơi chốn.

c. Lý thuyết về nhận diện hình ảnh tuyến phố đi bộ

Mỗi tuyến phố đi bộ đều có đặc trưng hình ảnh riêng, được cảm nhận và thể hiện dưới 3 yếu tố gồm: bản sắc, cấu trúc và ý nghĩa. [15]

- Bản sắc chủ yếu chỉ đặc trưng và đặc điểm ngoại hình của vật thể
- Cấu trúc chủ yếu chỉ quan hệ không gian nơi đặt vật thể và điều kiện thị giác
- Ý nghĩa chủ yếu chỉ tính chất quan trọng về mặt sử dụng và về mặt công năng liên quan đến người quan sát

Năm yếu tố cơ bản gồm: lưu tuyến, khu vực cạnh biên, nút, cột mốc, không tồn tại một cách độc lập mà đan xen với nhau một cách có quy luật để cấu thành hình ảnh tuyến phố đi bộ có bản sắc.

d. Lý thuyết về tổ chức tuyến phố đi bộ trong quy hoạch đô thị

- *Lựa chọn vị trí*: Đối với đồ án quy hoạch xây dựng đô thị mới, khu đi bộ trung tâm (bao gồm nhiều tuyến phố đi bộ) thường được đặt trong những khu thương mại dịch vụ sầm uất. Đối với đồ án cải tạo, khu đi bộ trung tâm thường được bố trí ở hạt nhân lịch sử, nơi có quỹ di sản đô thị tập trung, có truyền thống buôn bán, là nơi thu hút nhiều hoạt động du lịch, thương mại, dịch vụ cao cấp. Khu đi bộ còn là tuyến kết nối giữa các nhóm công trình như nhà trẻ, nhà ở, trung tâm thương mại...trong khu ở. Đây còn là không gian giao tiếp, không gian mở, vui chơi, nghỉ ngơi gắn liền với cây xanh và vườn hoa. [19]

- *Quy mô*: Chiều dài từ khoảng 300m đến dưới 1,5m [19]. Tuy nhiên, còn phụ thuộc vào tính chất, diện tích của khu trung tâm, khu ở hay khu vực được lựa chọn thiết kế, nên chiều dài tuyến phố đi bộ có thể lên đến 2km.

- *Tổ chức mạng lưới giao thông*: Tách biệt và hạn chế tối đa giao cắt giữa tuyến phố đi bộ với giao thông cơ giới, phải tạo được những điểm chuyển tiếp thuận lợi từ hệ thống giao thông công cộng sang khu đi bộ [19].

- *Tổ chức không gian cảnh quan*: Đảm bảo sự phù hợp giữa hình thức không gian với chức năng chính của tuyến phố đi bộ. Hệ thống hạ tầng kỹ thuật, và trang thiết bị tiện ích đô thị phải tiện lợi cho việc đi bộ, thuận tiện cho việc làm vệ sinh, có khả năng chịu tải

tốt, phù hợp với cảnh quan và công trình xung quanh. Hình dáng và khối tích công trình, chiều rộng không gian phải phù hợp với khả năng cảm thụ của mắt người với tốc độ đi bộ, tạo điều kiện cải thiện khí hậu, mang lại cảm giác an toàn và thoải mái cho người đi bộ [19].

- Có nhiều cách thức phân loại tuyến phố đi bộ như sau: [19]

Phân loại theo hình thức bố trí :

- TPĐB song song với giao thông cơ giới
- TPĐB cùng một hành lang với giao thông công cộng
- TPĐB tách biệt hoàn toàn với giao thông cơ giới (hoặc trên cao, hoặc ngầm)

Phân loại theo quy mô:

- Tuyến phố đi bộ đơn lẻ (theo một hướng chính)
- Tuyến phố đi bộ kết nối với nhau (theo nhiều hướng tạo thành mạng lưới đi bộ)

Phân loại theo thời gian hoạt động :

- Bán thời gian (Hoạt động vào các thời điểm nhất định trong ngày hoặc tuần)
- Toàn thời gian

Phân loại theo chức năng :

- Thương mại dịch vụ
- Văn hóa lịch sử, du lịch
- Vui chơi, nghỉ ngơi
- Hỗn hợp (Bao gồm tất cả các chức năng nêu trên)

Phân loại theo dạng:

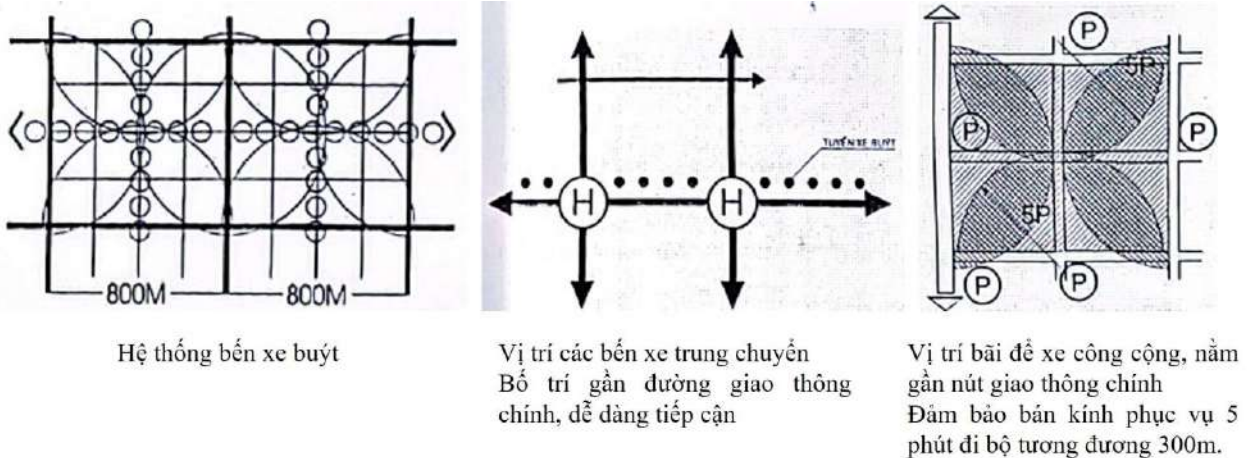
- Dạng tuyến : Tuyến phố chính, tuyến phố khu vực
- Dạng tập trung : Quảng trường, vườn hoa
- Dạng khác : Dải cây xanh cách ly ; Hành lang nối các công trình ; Vành đai xanh bảo vệ di tích ; Đê hoặc không gian xanh dọc các con sông và kênh

Phân loại theo chức năng sử dụng không gian :

- Không gian giao thông : Đáp ứng hoạt động đi lại của con người
- Không gian mở : Gắn liền với các hoạt động của con người như mua sắm, nghỉ ngơi, vui chơi giải trí, thể dục thể thao...

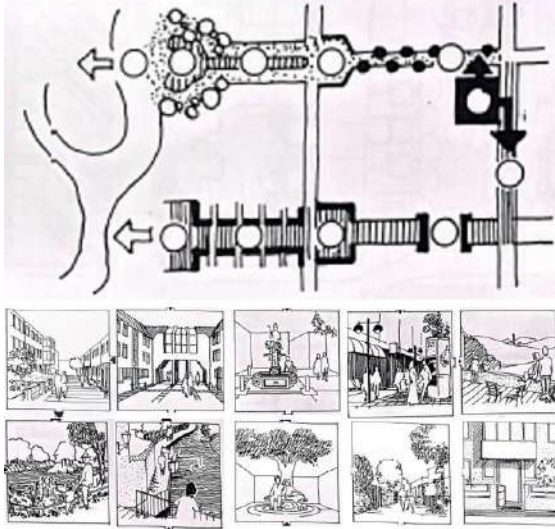
e. Lý thuyết tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

- *Tổ chức giao thông công cộng* : Trong một đô thị nếu việc lưu thông trong các tế bào của đô thị được đảm bảo bởi hệ thống không gian đi bộ thì việc kết nối các khu chức năng trong đô thị sẽ luôn được đảm bảo. Phát triển hệ thống giao thông công cộng, vị trí các điểm dừng, đỗ, trạm xe hợp lý đóng vai trò quan trọng để khai thác hiệu quả không gian đi bộ (bao gồm các tuyến phố đi bộ).



Hình 2.2: Tổ chức giao thông công cộng Nguồn: [19, 25]

- Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan :



Hình 2.3: Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB Nguồn: [93]

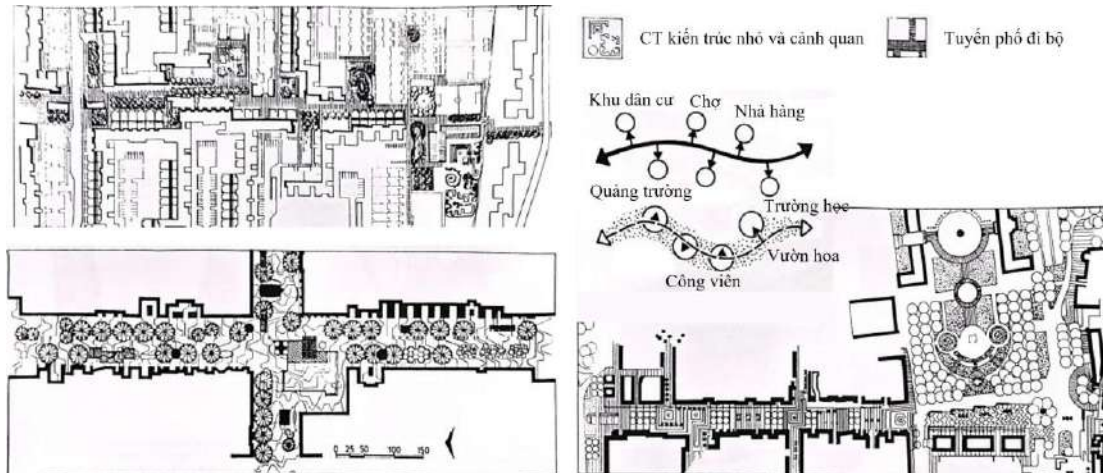
Tuyến phố đi bộ là trục kết nối các địa điểm hấp dẫn tạo nên một chuỗi các điểm dừng chân chất lượng, thu hút và giữ chân người đi bộ. Kết hợp với các hoạt động vui chơi giải trí dọc tuyến phố giúp tăng tính sinh động và phong phú.

Việc thiết kế tuyến phố đi bộ là cơ hội tạo sự hoàn thiện giữa không gian và chức năng một cách chi tiết, bao gồm kiến trúc, yếu tố nghệ thuật, cây xanh, mặt nước, tiện ích đô thị, vật liệu hoàn thiện... Quan trọng là thể hiện được sự khớp nối kiến tạo liên mạch, đồng bộ và thống nhất trong tổng thể. [94]

- Tổ chức cây xanh

Cây xanh được tổ chức dưới hình thức sau : [25]

- Dải cây lề đường : Phối hợp trồng cây với chiều rộng của đường. Trồng một hàng cây và vừa phải xen lẫn cây bụi. Trồng một hàng cây cao và hai hàng cây thấp hai bên xen kẽ cây bụi.
- Dải cây phân cách : Không trồng cây bóng mát, chủ yếu là cây bụi. Trồng cây một phía hoặc giữa đường, có thể cây lớn, cây bụi kết hợp đường dạo.

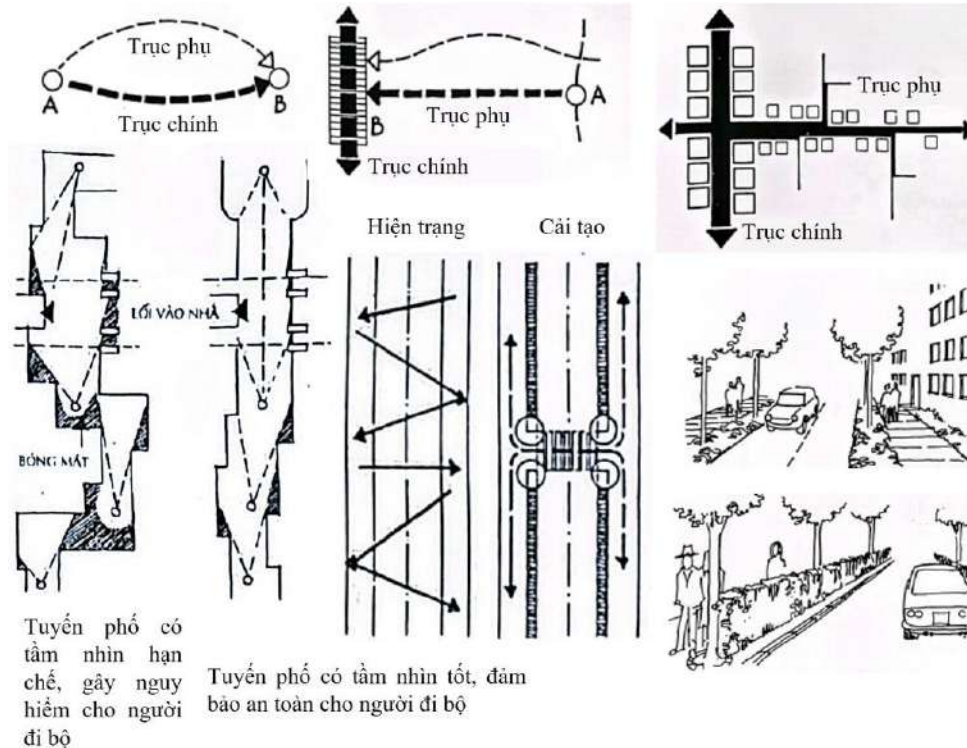


Hình 2.4: Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB Nguồn: [94, 95]

- Thiết kế an toàn cho người đi bộ:

Tùy thuộc vào hình thức tổ chức tuyến phố đi bộ để có những thiết kế an toàn phù hợp cho người đi bộ. Tuyến phố đi bộ có thể là trục chính, trục phụ hoặc là khu đi bộ thì luôn phải đảm bảo tầm nhìn tốt, có thể quan sát phần lớn không gian tuyến phố.

Nếu tuyến phố đi bộ hoạt động bán thời gian, hoặc bố trí song song với đường giao thông cơ giới, cần phối kết với các dải cây bụi, cây trang trí hoặc dải cây lè đường để phân tách không gian, đảm bảo an toàn cho người đi bộ.



Hình 2.5: Thiết kế TPĐB an toàn Nguồn: [94]

2.1.2. Lý thuyết về hoạt động đi bộ

a. Mối tương quan giữa khoảng cách và thời gian đi bộ

Để con người có cảm giác thoải mái, thuận tiện và an toàn trong hoạt động đi bộ thì việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan phải đảm bảo khoảng không gian đi bộ phù hợp. Việc cung cấp hạ tầng chất lượng cao cho phương thức giao thông hiệu quả về mặt không gian, tính kinh tế, tính thẩm mỹ và đảm bảo công năng sẽ giúp đường phố phục vụ nhiều người hơn trên cùng một không gian đường phố.

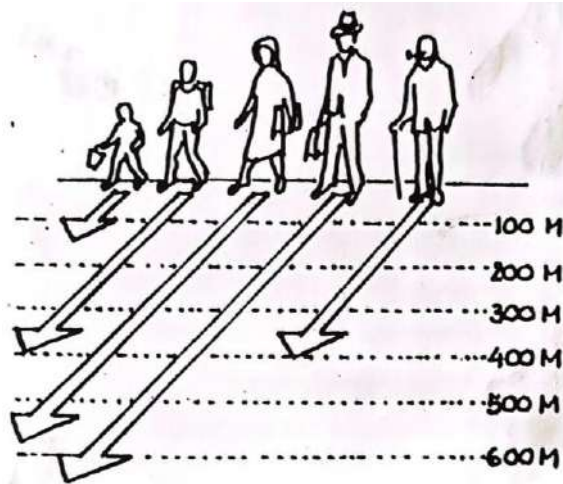


Hình 2.6: Mối tương quan giữa khoảng cách và thời gian đi bộ Nguồn: [69]

Mỗi đối tượng đều cần một khoảng không gian tối thiểu để vận hành thoải mái, đảm bảo di chuyển an toàn. Hoạt động đi bộ cho thấy chiếm ít không gian nhất, tốc độ di chuyển của người đi bộ góp phần giảm thiểu những tổn thương do các phương tiện cơ giới gây ra, bởi vì tốc độ di chuyển càng cao sẽ làm tăng đáng kể nguy cơ bị thương hoặc tử vong khi xảy ra va chạm. Với cùng thời gian di chuyển (10 phút), người đi bộ có cơ hội tiếp cận với nhiều địa điểm hấp dẫn hơn so với người sử dụng phương tiện cơ giới như xe máy, ô tô... Do đó, lựa chọn vị trí tuyến phố đi bộ tại nơi nhiều công trình di sản có giá trị, hoặc đối với những tuyến phố đi bộ được đầu tư xây mới cần quy hoạch các hạng mục hạ tầng theo khoảng cách 5 phút, 10 phút và 15 phút di chuyển, kết hợp các điểm dừng đỗ giao thông công cộng sẽ tăng sức hấp dẫn của tuyến phố đi bộ.

Theo nghiên cứu của Hồ Ngọc Hùng, kết quả điều tra đưa ra 100% người dân được hỏi có thể đi bộ được từ 10-15 phút với tất cả các mục đích đi bộ khác nhau (Đi mua sắm; Dạo chơi, thư giãn; Thể dục; Khảo sát thị trường), với tốc độ đi bộ là 4km/h, quãng đường có thể đi bộ được từ 650m-1000m. Trong khoảng thời gian từ 20-25 phút, quãng đường tương ứng có thể đi bộ từ 1300-1600m.

Theo Borovich E.N [88] chiều dài đi bộ tối ưu là 600-700m. Theo D. Prinz [89] khả năng đi bộ của từng đối tượng có thể thay đổi tùy theo giới tính, độ tuổi, và mục đích hoạt động.



Hình 2.7: Khả năng đi bộ của từng đối tượng và lứa tuổi Nguồn: [89]

Đặc tính của từng nhóm tuổi cũng ảnh hưởng đến khoảng cách di chuyển và thời gian đi bộ, từ đó có những thiết kế phù hợp để con người không có cảm giác mệt mỏi, tự do và hoàn toàn thích thú khám phá những trải nghiệm và hoạt động diễn ra trên tuyến phố đi bộ.

Nhóm tuổi (tuổi)	Đặc điểm của hoạt động đi bộ
0-4	Tập đi Cần có sự giúp đỡ của cha mẹ Thích cảm nhận và quan sát với môi trường xung quanh
5-12	Muốn độc lập nhưng vẫn cần sự trợ giúp của bố mẹ Cảm nhận ít hơn Hăng hái khi đi bộ hay chạy nhảy
13-18	Không dễ xúc động Hăng hái khi đi bộ
19-40	Chủ động, hoàn toàn ý thức về môi trường giao thông
41-65	Nghỉ ngơi, thư giãn, đi lại từ tốn
Trên 65	Qua đường khó khăn Tầm nhìn bị hạn chế Giảm khả năng nghe tiếng xe chạy từ phía sau Tỷ lệ tử vong khi va quệt cao

Bảng 2.1: Những đặc điểm của hoạt động đi bộ theo các nhóm tuổi Nguồn: [87]

Theo nhiều tài liệu khảo sát, Jan Gehl cũng đưa ra cự li đi bộ có thể chấp nhận được cho đa số người trong điều kiện sinh hoạt hàng ngày thường là 400 - 500m. [56]. Đối với trẻ em, người già và người tàn tật, cự li đi bộ có thể ngắn hơn. [76].

Trên cơ sở dữ liệu trên và kết quả điều tra xã hội học, tác giả thấy khoảng cách hợp lý cho người đi bộ là 500m, đây là khoảng cách tối ưu để mọi đối tượng có thể đi bộ. Trong trường hợp tuyến phố đi bộ có chiều dài lớn hơn, cần có sự phân đoạn để đảm bảo

nhóm đối tượng dễ bị tổn thương như trẻ nhỏ, người già và người khuyết tật dễ dàng tiếp cận. Vì thế, khoảng cách giữa các điểm dừng chân không nên vượt quá 200m.

b. Mối quan hệ giữa tuyến phố đi bộ và hệ thống giao thông công cộng

Để tạo điều kiện cho người sử dụng tiếp cận tuyến phố đi bộ một cách dễ dàng, hoặc liên hệ thuận tiện giữa tuyến phố đi bộ với các khu vực chức năng khác nhau của đô thị, thì cần quy hoạch đầy đủ hệ thống giao thông công cộng, bãi đỗ xe ngầm hoặc nổi, bến đỗ của xe điện, xe đạp cộng đồng. Khi tổ chức các bãi đỗ xe, bãi gửi xe máy, xe đạp, bến đỗ của các phương tiện giao thông công cộng, cần tính chiều dài đoạn đường đi bộ đến các tuyến phố đi bộ dựa vào điều kiện chi phí thời gian cho đi bộ và thời gian chi phí khi dùng phương tiện giao thông. [16]

$$T_{db} \leq T_{gt}$$

- T_{db} : Thời gian cần thiết để đi bộ hết quãng đường (phút)
- T_{gt} : Thời gian cần thiết để đi hết quãng đường đó bằng phương tiện giao thông (phút)

$$\frac{60 X}{V_{db}} \leq \frac{60 L_1}{V_{db}} + \frac{t}{2} + \frac{60 \cdot (L_1 L_2)}{V_{gt}} + \frac{60 L_2}{V_{db}}$$

- X: Chiều dài đoạn đường đi bộ tối ưu (m)
- V_{db} : Vận tốc đi bộ (m/phút)
- L_1 : Chiều dài quãng đường đến trạm đỗ xe (m)
- L_2 : Chiều dài quãng đường từ trạm đỗ xe, bãi gửi xe đến nơi giao tiếp (m)
- t: Khoảng cách giữa 2 xe trên tuyến (phút)
- V_{gt} : Vận tốc của phương tiện (m/phút)

Để đảm bảo cho người đi bộ tiếp cận đến tuyến phố đi bộ bằng phương tiện giao thông công cộng thuận tiện, khoảng cách từ tuyến phố đi bộ đến tuyến đường có giao thông công cộng bố trí càng gần càng tốt nhưng phải đảm bảo an toàn giao thông và hạn chế tối đa ảnh hưởng của tiếng ồn và khói bụi.

c. Các yếu tố đặc trưng của dòng đi bộ

Một tuyến phố đi bộ an toàn là đảm bảo các thiết kế đúng tiêu chuẩn, và phải dự báo được lưu lượng và mật độ của dòng đi bộ, đặc biệt trong các dịp nghỉ lễ hoặc có sự kiện lễ hội. Với đa dạng chức năng, tuyến phố đi bộ cần đáp ứng nhu cầu sử dụng của mọi người nhưng vẫn đảm bảo những khoảng cách riêng tư của mỗi cá thể trong hoạt động đi bộ trên tuyến phố.

*** Dòng đi bộ**

Dòng đi bộ được đặc trưng bằng số lượng người tham gia đi bộ, mật độ của dòng người, cường độ của dòng đi bộ và tốc độ của dòng đi bộ. [16]

Mật độ của dòng đi bộ: là số lượng người đi bộ trên một diện tích đường

$$D = N/F$$

- D: Mật độ dòng đi bộ (người/m²)
- N: Số lượng người đi bộ
- F: Diện tích chiếm đường của dòng đi bộ (m²)

Các nghiên cứu cho thấy:

- $D = 0,3$ người/m² (3,3 m²/người) Đi lại tự do thoải mái
- $D > 0,3$ người/m² ($< 3,3$ m²/người) Cần có biện pháp tổ chức
- $D = 0,3 - 0,6$ người/m² (1,7 m²/người) Đi lại bị ảnh hưởng
- D xấp xỉ 1 người/m² Đi lại không tự do, không thoải mái

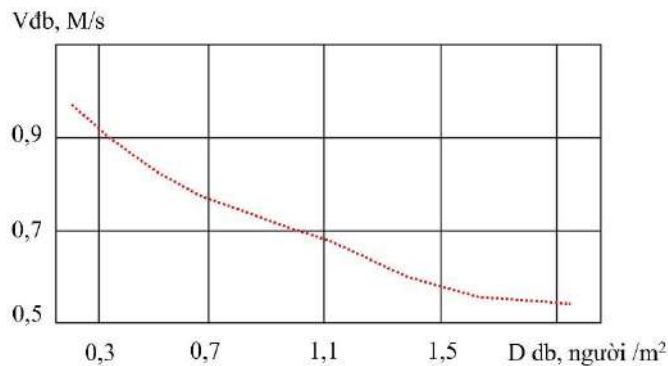
Cường độ của dòng đi bộ: là số lượng người đi qua một mặt cắt đường trong thời gian 1 giờ

$$P = N/t$$

- P: Cường độ của dòng đi bộ (người/h)
- t: Thời gian quan sát (giờ)

Vận tốc của dòng đi bộ: là quãng đường đi được trong một đơn vị thời gian, vận tốc đi bộ của người Việt Nam có thể lấy xấp xỉ 60m/phút (=4 km/h). Đại lượng này phụ thuộc vào lứa tuổi, nhiệt độ không khí, thời gian trong ngày. Ngoài ra đại lượng này cũng phụ thuộc vào mật độ của dòng đi bộ theo công thức $V = f(D)$.

Để đáp ứng sự an toàn và thuận tiện cho người đi bộ trên các đường phố trung tâm, theo đề nghị của giáo sư Xamoilôp. [16] nên tổ chức khu đi bộ toàn thời gian và bán thời gian. Theo đề nghị này, việc tổ chức khu vực đi bộ sẽ cần thiết khi có các điều kiện sau:



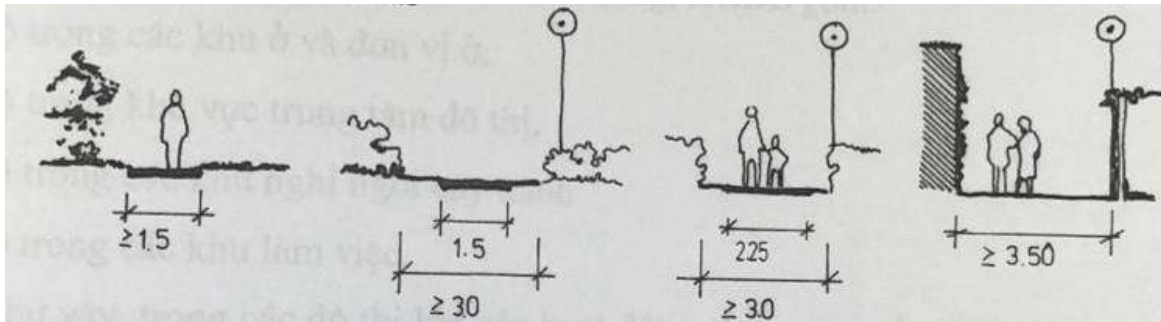
Biểu đồ 2.1: Mối quan hệ giữa vận tốc và mật độ của dòng đi bộ Nguồn: Xamoilôp. [16]

- Mật độ dòng đi bộ $> 0,6$ người/m² (1,67m²/người)
- Cường độ dòng đi bộ qua đường lớn đòi hỏi phải tổ chức lối qua đường cách nhau < 400 , khi chiều rộng lòng đường $> 14m$

- Có các đường phố song song với đường phố dự kiến tổ chức đi bộ trên một cự li $\leq 400\text{m}$ và cường độ một làn không quá 500 xe/h

* Các chỉ tiêu kỹ thuật

Theo quy phạm, chiều rộng của một làn đi bộ là 0,75m, do vậy đường đi bộ độc lập có thể rộng 1,5m hoặc 2,25m. Phần đường dành cho người đi bộ trên hè phố phải có 4-6 làn người (3,0m - 4,5m)



Hình 2.8: Tuyến phố đi bộ độc lập Nguồn: [14]

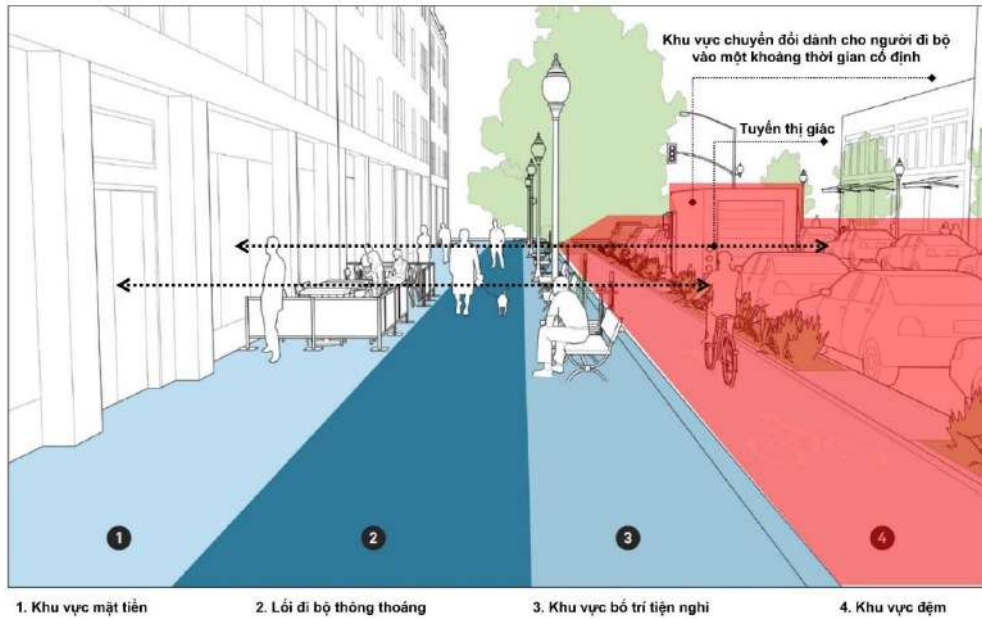
Giải phân cách giữa đường đi bộ với đường giao thông cơ giới trong trường hợp bố trí đường đi bộ song hành lấy từ 2m – 3m đối với đường đô thị, từ 1,5m – 2m đối với đường trong đơn vị ở. Trên giải phân cách trồng cây xanh kết hợp để ngăn bụi và tiếng ồn. [14]

Chiều rộng vỉa hè để tổ chức đi bộ gồm 4 thành phần chính:

- Giải lưu không trước các công trình: 0,5m – 1,0m [16]
- Phần đường dành cho người đi bộ: $n \times 0,75\text{m}$
- Giải kỹ thuật: 0,75m – 1,0m

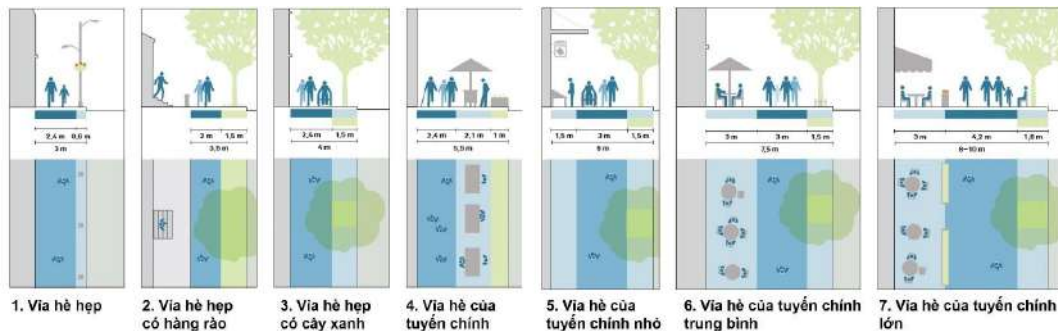
Chiều rộng của vỉa hè có tổ chức đi bộ trên tuyến phố chính khu vực nên lấy từ 6,75m – 9,5m, trên tuyến phố khu vực lấy từ 5,75m – 8,0m cho 4 làn người đi bộ hai chiều. Chiều rộng lối đi bộ qua đường nên lấy từ 3m – 4m đủ cho 4 làn người và đảm bảo an toàn. Độ dốc dọc của đường đi bộ không nên lớn hơn 6% nếu $> 6\%$ phải tổ chức bậc và phải đảm bảo độ dốc từ 6% - 10%. Nếu bố trí đi bộ qua đường bằng đường ngầm, tính không của ngầm phải đảm bảo không nhỏ hơn 2,5m. [14]

Do tuyến phố đi bộ tại Việt Nam được chuyển đổi từ đường giao thông cơ giới và chỉ hoạt động vào cuối tuần, nên vỉa hè sẽ giúp tăng mức độ kết nối giữa không gian bên trong công trình và môi trường bên ngoài, thúc đẩy giao tiếp cộng đồng và khuyến khích hoạt động đi bộ. Vì thế, không gian vỉa hè sinh động với bằng các hoạt động kinh doanh phía trước công trình, điểm dừng chân, chỗ ngồi nghỉ... sẽ đảm bảo tuyến phố đi bộ hấp dẫn, an toàn và thuận tiện.



Hình 2.9: Không gian vỉa hè sinh động

Tùy thuộc vào chiều rộng của vỉa hè, lòng đường và chức năng tuyến phố đi bộ, để thiết kế không gian phù hợp, đáp ứng nhu cầu sử dụng không gian của từng nhóm đối tượng.



Hình 2.10: Chiều rộng vỉa hè cho các hoạt động của con người Nguồn: [69]

(1). Đối với tuyến phố có vỉa hè nhỏ, có thể bố trí vỉa hè lệch với chiều rộng tối thiểu 1,8m và lối đi bộ từ 2,4m trở lên. Khi không trồng được cây xanh, cần nghiên cứu sử dụng các phương án cảnh quan thay thế. Nếu không thể bố trí vỉa hè hai bên tuyến phố, ưu tiên lựa chọn phương án đường phố chia sẻ, tức là tuyến phố đi bộ bán thời gian. Bố trí các thiết bị đường phố gọn trong khu vực bó vỉa hoặc giải kỹ thuật.

(2,3). Đối với tuyến phố có vỉa hè trồng được cây xanh và có khoảng lùi công trình, thì có thể bố trí lối đi bộ rộng tối thiểu 2m, các hố trồng cây rộng tối thiểu 1,5m. Các tiện ích nên bố trí cùng dải đất trồng cây.

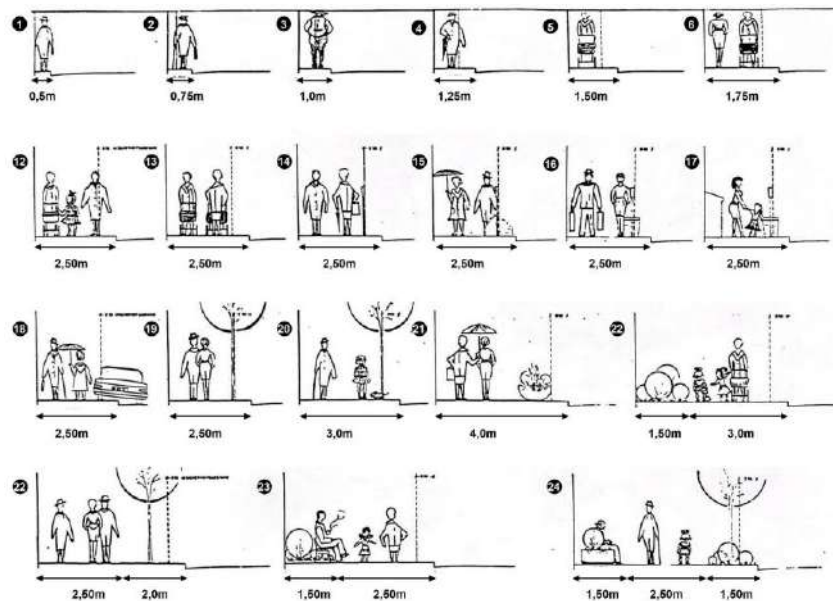
(4). Tuyến phố có hoạt động bán lẻ thì cần không gian mặt tiền cho hoạt động thương mại, khi không đủ không gian để trồng cây bóng mát, cần bố trí các dải cảnh quan hoặc chậu cây.

(5). Tuyến phố cần không gian tầng trệt cho hoạt động thương mại, mở rộng mặt tiền cửa hàng để tăng sức hút với người đi bộ. Hồ trồng cây, chậu cây và chỗ ngồi cần tạo thành khu vực đệm giữa người đi bộ và dòng di chuyển của các phương tiện hoặc xe đạp thời gian trong không có hoạt động đi bộ.

(6,7). Khai thác hoạt động thương mại trên các tuyến phố có vỉa hè rộng, lối đi bộ thiết kế rộng 2,4m trở lên cho phép người đi bộ thoải mái. Tăng cường các hoạt động hỗ trợ, chỗ ngồi, điểm dừng chân... để tuyến phố đi bộ trở lên hấp dẫn và thu hút.

Theo Bộ công cụ thiết kế cho người đi bộ sẽ giúp việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ đảm bảo công năng và có tính thẩm mỹ [69], song các thiết kế cần phù hợp với điều kiện hiện trạng của các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử.

Chiều rộng trung bình của các làn đường đi bộ theo nghiên cứu của D. Prinz là 0,5-0,75m/làn đi bộ, có thể bố trí nhiều làn; bố trí cây xanh bóng mát hoặc khóm cây bụi kết hợp giải kỹ thuật là 1,5m và điểm dừng chân, kết hợp bồn cây là 1,5m. Tùy thuộc với từng mặt cắt đường ta có thể tổ chức không gian phù hợp để đảm bảo tính thuận lợi, hấp dẫn và an toàn cho người đi bộ. [89]

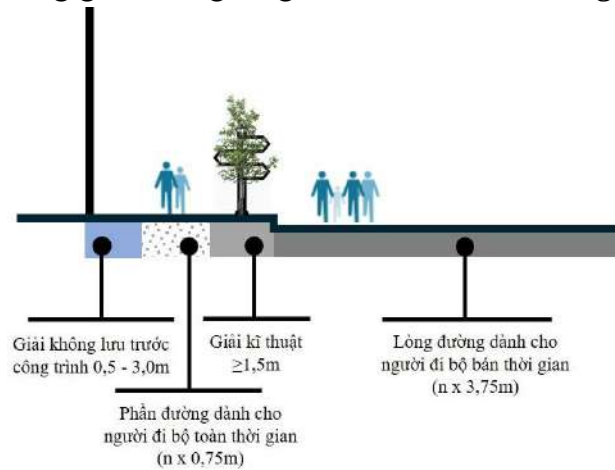


Hình 2.11: Chiều rộng trung bình của các làn đường đi bộ Nguồn: [89]

Như vậy, qua các nghiên cứu cơ sở lý luận phía trên kết hợp điều tra khảo sát và đánh giá hiện trạng các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội, tác giả đề xuất các thành phần chính trong tổ chức không gian của một tuyến phố đi bộ hoàn chỉnh gồm :

- Giải lưu không trước các công trình: 0,5m – 3,0m
- Phần đường dành cho người đi bộ: $n \times 0,75\text{m}$
- Giải kỹ thuật: 0,75m – 1,5m

- Lòng đường cơ giới dành cho người đi bộ: $n \times 3,75\text{m}$ (do tuyến phố đi bộ được chuyển đổi từ đường giao thông cơ giới và có thể hoạt động toàn/bán thời gian)



Hình 2.12: Các thành phần chính trên tuyến phố đi bộ

* Quy định kỹ thuật chiếu sáng

Chiếu sáng đường phố phải tạo được độ chói cần thiết để mắt nhận biết được các chi tiết nhỏ, ở độ tương phản thấp với tốc độ cao, tương ứng với tình huống giao thông. [5]

Độ chói phải đồng đều trên mặt đường cả theo phương dọc và phương ngang, hạn chế sự xuất hiện các khoảng tối, nơi có thể che dấu các mối nguy hiểm.

Chiếu sáng đường đô thị phải bảo đảm các yêu cầu sau:

TT	Cấp đường	Đặc điểm	Độ chói trung bình tối thiểu, $L_{cb}(\text{cd}/\text{m}^2)$	Độ đồng đều độ chói chung, U_0	Độ đồng đều độ chói dọc, U_1	Chỉ số lóa không tiện nghi G, tối thiểu	Độ tăng ngưỡng TI tối đa, (%)	Độ rọi ngang trung bình tối thiểu, $E_{n,tb}(\text{lx})$
1	Đường cấp đô thị: Đường trục chính, đường chính đô thị, đường liên khu vực	Có dải phân cách	1,5	0,4	0,7	5	10	10
		Không dải phân cách	2	0,4	0,7	6	10	20
2	Đường cấp khu vực: đường chính khu vực, đường khu vực	Có dải phân cách	1	0,4	0,6	4	10	7
		Không dải phân cách	1,5	0,4	0,6	5	10	10

Bảng 2.2: Quy định chiếu sáng đường đô thị

Trường hợp đường phố có hè phố, yêu cầu độ rọi trung bình trên hè phố bằng 50% độ rọi trung bình tối thiểu của độ rọi mặt đường liền kề nêu trên bảng.

Cột đèn

Độ cao cột đèn ảnh hưởng đến độ đồng đều độ chói ngang của đường, được chọn phù hợp với kiểu bố trí đèn.

Kiểu bố trí đèn	Một phía	Đối diện	So le
Độ cao cột đèn, H	$H \geq l$	$H \geq 0,5l$	$H \geq 2/3l$
Ghi chú: l là chiều rộng đường			

Bảng 2.3: Quy định kiểu bố trí đèn

Khoảng cách giữa hai cột đèn ảnh hưởng đến độ đồng đều độ chói dọc của đường, phụ thuộc vào kiểu bố trí đèn, độ cao cột đèn, loại đèn và đặc điểm quang học của đèn.

Không để cây xanh che ánh sáng đèn trong phạm vi mặt đường thiết kế chiếu sáng và khoảng cách tối thiểu của cột đèn chiếu sáng đối với cây xanh tối thiểu 1m.

Tại các nút giao thông, phải bố trí cột đèn tại các lối đi bộ qua đường. Cột đèn tại các nút phải được nhìn thấy từ khoảng cách tối thiểu 200m.

Chiếu sáng công trình giao thông cho người đi bộ và xe đạp.

Chiếu sáng phải bảo đảm cho người đi bộ và xe đạp thấy rõ mặt đường.

Độ rọi trên mặt ngang được quy định theo độ rọi mặt ngang trung bình ($E_{n,tb}$, lx) và độ rọi mặt ngang tối thiểu ($E_{n,min}$, lx) trên bề mặt của đường. Các giá trị yêu cầu của độ rọi mặt ngang quy định theo hai loại đường đi bộ và xe đạp phải đạt các giá trị số tối thiểu.

TT	Loại đường	Độ rọi ngang (lx)	
		Trung bình, $E_{n,tb}$	Tối thiểu, $E_{n,tb}$
1	Đường đi bộ, xe đạp tại các trung tâm đô thị	20	10
2	Đường đi bộ, xe đạp ở các khu vực khác	10	5

Bảng 2.4: Quy định độ rọi ngang

d. Phân tích cảm thụ thị giác

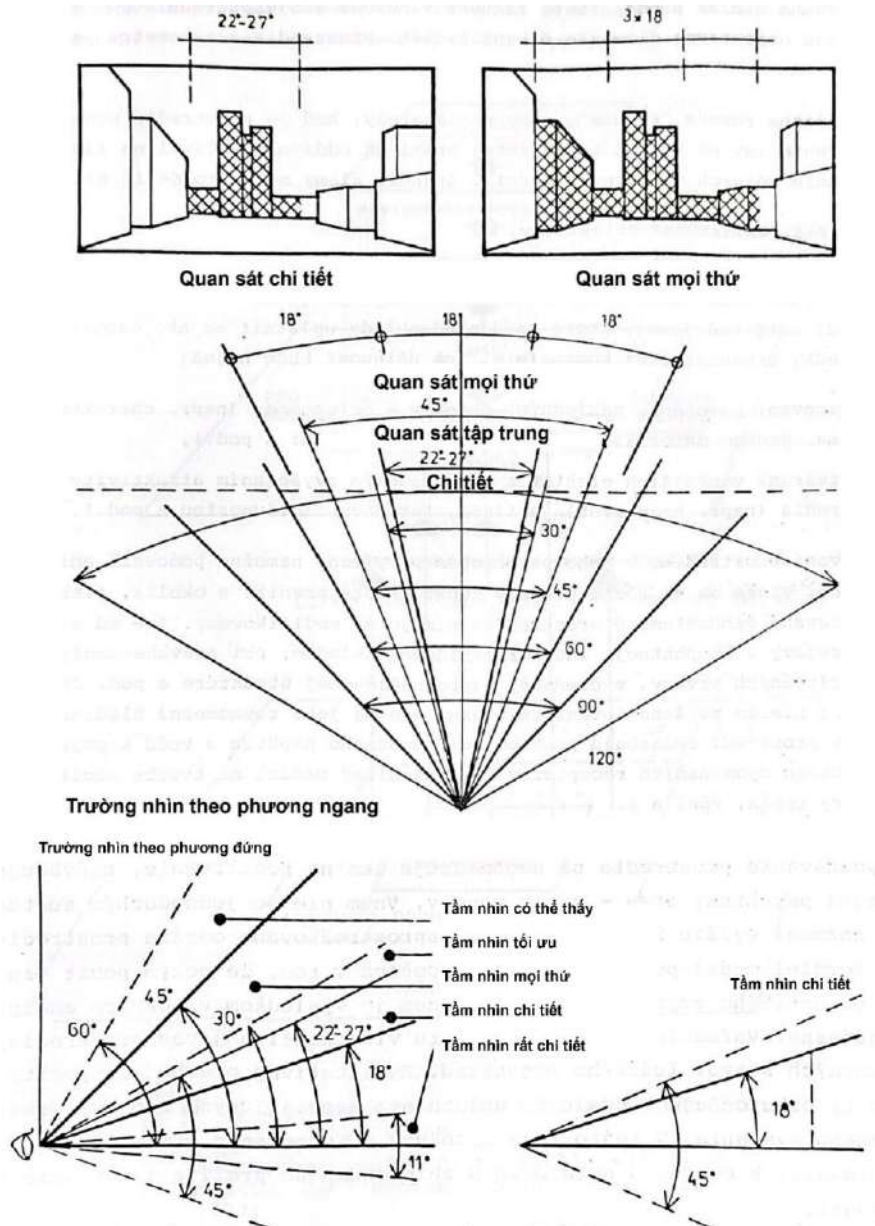
Dựa vào các đặc tính về cảm thụ thị giác sẽ giúp việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ đạt hiệu quả cao, bởi việc bố trí, sắp xếp, quy hoạch và thiết kế có ý đồ cụ thể, nhằm định hướng, dẫn dắt và tạo lập liên kết không gian có chủ đích. Vì thế, giúp người đi bộ dễ dàng bị lôi cuốn vào những không gian mới lạ, đầy sức hấp dẫn. [27]

* Khả năng nhận thức của mắt trong không gian đô thị

Mắt người chỉ có thể nhìn thấy một phạm vi nhất định theo một hướng. Ranh giới của nó không hoàn toàn là ranh giới cứng, vì vậy ta có thể gọi phạm vi nhìn thấy của mắt là trường nhìn.

- **Trường nhìn** là phạm vi nhìn thấy của mắt theo một hướng nhất định.

- **Trường nhìn theo phương ngang:** Mắt người nhìn sang hai bên được một góc là 120^0 (mỗi bên 60^0), không kể việc quay đầu.
- **Trường nhìn theo phương đứng:** So với cường nằm ngang, mắt người nhìn lên được một góc là 30^0 , nhìn xuống một góc là 45^0 .
- **Trường nhìn tập trung:** Là phạm vi nhìn trong một hình nón có góc ở đỉnh là 22^0 - 27^0 , thẳng với hướng nhìn.



Hình 2.13: Tầm nhìn không gian của mắt người Nguồn: [91]

Ngưỡng nhìn xa, khả năng phân biệt của mắt: Mắt người có khả năng nhận biết, phân biệt các vật thể ở khoảng cách khác nhau tùy thuộc kích thước, độ chi tiết của các vật thể. [27]

- **Khoảng cách 3m:** Nhận biết được những chi tiết nhỏ của công trình (hoa sắt, phù điêu...)
- **Khoảng cách 25m:** Nhận biết được những chi tiết lớn của công trình (cửa sổ, lan can)
- **Khoảng cách 140m:** Phân biệt những mảng khối của công trình
- **Khoảng cách 140-1200m:** Bóng dáng, hình khối cơ bản của công trình
- **Ngoài 1200m:** Công trình trở thành phong, nền cho các vật thể đứng trước. Với sự ảnh hưởng của khí hậu, ánh sáng, mắt người chỉ nhìn thấy những bóng dáng mờ của các công trình lớn, bóng dáng núi đồi. Vì vậy có thể coi đó là giới hạn nhìn.

Mắt người có khả năng phân biệt được 3500 lần kích thước của vật thể. Chúng ta nhận biết được hoạt động của một người ở khoảng cách tối đa là 130m, nhận ra một khuôn mặt ở khoảng cách tối đa 24m và những cử động của nét mặt tối đa ở khoảng cách 12m. [49]

*** Thời gian cảm thụ - Cảm thụ không gian trong sự chuyển động**

Mắt người cần có một khoảng thời gian nhất định để có thể quan sát và cảm thụ được vật thể. Thời gian để cảm thụ vật thể phụ thuộc vào mức độ đơn giản hay phức tạp của vật thể, khối lượng thông tin mà vật thể đó muốn biểu đạt. Càng những công trình quan trọng trong không gian càng cần nhiều thời gian để có thể quan sát, nhìn rõ và cảm thụ dần. [27]

Tuy nhiên, con người cảm thụ không gian đô thị hầu hết trong quá trình chuyển động. Do đó, thời gian để cảm thụ vật thể trong đô thị nhìn chung là có giới hạn. Thời gian được tính bằng:

Tcảm thụ = Quãng đường nhìn rõ vật thể (trong trường nhìn)/Tốc độ chuyển động

Với những tuyến đường giao thông có tốc độ chuyển động khác nhau thì việc thiết kế các công trình cạnh tuyến đường cũng khác nhau. Điều này tạo nên cảnh quan khác biệt giữa các tuyến phố.

*** Tính liên kết thị giác**

Những vật thể đặt gần nhau tạo nên một lực liên kết chúng về mặt thị giác. Đặc tính này tạo nên khả năng dẫn hướng của các vật thể với hoạt động của con người. [27]

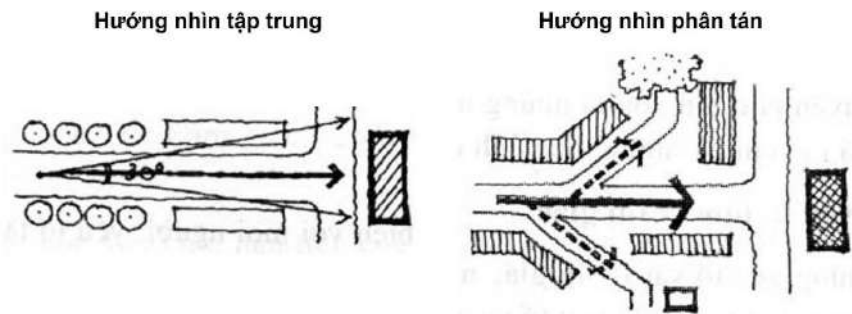
Vật thể càng đặt gần nhau lực thị giác càng mạnh và ngược lại. Khái niệm gần hay xa này không phụ thuộc vào khoảng cách thật mà tùy theo vị trí ta quan sát các vật thể.

Tính liên kết thị giác hay lực thị giác là đặc tính quan trọng để chúng ta vận dụng trong việc tổ hợp các không gian dẫn dắt, không gian liên kết, không gian đóng mở.

*** Những yếu tố tác động đến sự thụ cảm thị giác**

- **Các vật thể tạo hướng nhìn:** Do đặc tính liên kết của lực thị giác mà trong không gian mắt người bị dẫn hướng bởi các vật thể. Những vật thể này có thể tạo sự tập

trung tia nhìn hoặc cũng có thể làm phân tán tia nhìn đối với một hướng nhìn chính hoặc một công trình chủ đạo.



Hình 2.14: Minh họa các vật thể tạo hướng nhìn Nguồn: [27]

- **Quan hệ phong hình:** Độ tương phản phong hình do ánh sáng, màu sắc, cao độ, khối hoặc chất liệu tạo ra cho chúng ra khả năng phân biệt nhận biết vật thể khác nhau. Độ tương phản càng lớn chúng ta càng dễ nhận biết và cảm thụ được vật thể.
- **Đường viền (sky line, siluyet):** Là ranh giới giữa công trình, quần thể công trình hoặc toàn đô thị với bầu trời. Cảm thụ thị giác về ranh giới này rất rõ do tương phản giữa công trình và bầu trời mạnh. Nhất là khi nhìn toàn cảnh hoặc khi quan sát không gian vào lúc chiều muộn. Cảm giác xa – gần giữa các công trình nhòe đi và chỉ còn bóng dáng của các công trình, hoặc nét viền phản giáp với bầu trời sẫm in trên nền trời. Rất cần lưu ý đến yếu tố này khi thiết kế các công trình cao tầng, hình thức mái của công trình phải quan tâm đến siluyet toàn cảnh vì nó là thành phần quan trọng tạo nên những ấn tượng về không gian chung của đô thị.
- **Chuỗi phối cảnh:** Hình ảnh đô thị là một chuỗi nhận thức về các cảnh, hình ảnh, chúng được liên kết và xử lý qua bộ não để tạo nên một ấn tượng, một sự cảm thụ chung về không gian. Vì vậy cần chú ý tới không gian đô thị trên các chuỗi phối cảnh, theo tuyến các điểm nhìn kế tiếp. Các cảnh trên tuyến cần có sự tương đồng, liên kết, chuyển hóa mới tạo được những hình ảnh thống nhất về đô thị.

* Những yếu tố tâm lý thị giác

- **Tâm lý của người cảm thụ:** Trạng thái tâm lý vui, buồn cho sự cảm nhận về không gian khác nhau.
- **Trình độ, văn hóa, tập quán, tín ngưỡng của người nhận thức:** Ví dụ khách du lịch quốc tế Tây Âu coi trọng vẻ đẹp tự nhiên, hoang sơ, thích được tiếp xúc với tự nhiên. Tâm lý thích nhiều màu sắc (đỏ, vàng) trong trang trí của người Trung Quốc.
- **Tâm lý theo lứa tuổi, giới:** Thanh niên, thiếu niên ưa thích các không gian vui nhộn, sống động sẽ có cảm nhận tích cực với các không gian công cộng đông đúc hơn người có tuổi. Phụ nữ thích những không gian có cảm giác an toàn. Yếu tố

tâm lý này cần được quan tâm khi thiết kế các không gian cho các đối tượng, lứa tuổi khác nhau.

- **Cảm giác về thời gian, dấu ấn nơi chốn (kỷ niệm, tình cảm):** cũng tác động lên sự cảm thụ thị giác khác nhau.

e. Lý thuyết về hoạt động của con người trong tổ chức KGKTCQ tuyến phố đi bộ

Tuyến phố đi bộ là không gian công cộng, các hoạt động của con người trong không gian công cộng được Jan Gehl xây dựng gồm: Hoạt động thiết yếu; Hoạt động tự chọn; Hoạt động xã hội. Ông quan niệm không gian công cộng là nơi phản ánh sinh động tính chất của không gian giao tiếp cộng đồng, nơi mà mọi người đều có khả năng dễ dàng tiếp cận, tiếp xúc, tham gia vào các sự kiện, cảm nhận về cuộc sống đô thị. Ông nhấn mạnh vai trò tỉ lệ giữa kích thước công trình với con người, trong đó sự cảm nhận của con người là điều quan trọng nhất. [76]

Nếu nhìn quang cảnh đường phố là điểm xuất phát để định rõ ba loại hoạt động ngoài trời, có thể thấy những hoạt động thiết yếu, những hoạt động tự chọn và hoạt động xã hội diễn ra trong cách kết hợp tuyệt vời. Người đi bộ, ngồi và trò chuyện, các hoạt động chức năng, hoạt động giải trí và hoạt động xã hội gắn chặt với nhau trong sự kết hợp có thể tưởng tượng ra được. Hoạt động đi bộ thường diễn ra ở môi trường bên ngoài và không bắt đầu từ một loạt hoạt động đơn lẻ. Vì thế cần tạo được tính đa dạng trong không gian, để tăng sức hấp dẫn của tuyến phố đi bộ, như Emily Talen đã đưa ra quan điểm cần thiết để phát triển đa dạng các khu dân cư Mỹ, bắt nguồn sâu xa từ mục tiêu công bằng xã hội thông qua thiết kế. Bà đề xuất ba tiêu chí gồm: sử dụng hỗn hợp, tính kết nối và tính an toàn trong không gian. Những yếu tố này mang tính khái quát cao và có tác động dây chuyền với nhau tạo nên không gian đa dạng. [24]

2.1.3. Lý thuyết về bảo tồn di sản trong tổ chức KGKTCQ tuyến phố đi bộ

Do tuyến phố đi bộ phần lớn được hình thành trong khu vực nội đô lịch sử, nơi chứa đựng quỹ di sản vật thể và phi vật thể phong phú. Vì thế việc bảo tồn các công trình kiến trúc có giá trị không chỉ phát huy các giá trị văn hóa truyền thống quý báu, tạo lập bản sắc, mà còn giúp hồi sinh các di sản kiến trúc và tăng nguồn thu cho ngân sách địa phương. Từ đó, sử dụng tái đầu tư và tái phát triển các tuyến phố đi bộ hiệu quả, bền vững.

* Bảo tồn đặc tính môi trường cảnh quan đô thị

Theo lý thuyết của Franco Minissi đã đề ra về “Bảo tồn và phát huy môi trường, với mô hình là: $CQĐTKS = \text{Lịch sử quỹ di sản KT-ĐT} + \text{Kỹ thuật XD cổ \& hiện đại} + \text{bố cục nghệ thuật kiến trúc} + \text{bảo tàng}$ [26].

Bảo tồn và phát huy đặc tính môi trường cảnh quan đô thị là quá trình phức tạp trong bối cảnh phát triển đô thị hoặc khu nội đô lịch sử cần có biện pháp tổng hợp giữa bảo tồn và phát huy giá trị di sản của môi trường không gian kiến trúc trên cơ sở phát triển theo

hướng di sản văn hóa bền vững và quy hoạch phát triển chung của thành phố, với yếu tố cần xác định như sau:

- Xác định đặc điểm cấu trúc và hình thái không gian đô thị đặc thù và xu hướng phát triển đối với mỗi khu vực
- Phân loại các công trình kiến trúc cần bảo tồn, cải tạo và phát huy. Còn các công trình kiến trúc ít có giá trị có thể dỡ bỏ, tính chất chức năng công trình được xây dựng thay thế mới
- Xác định nhóm công trình về quỹ di sản trong môi trường cảnh quan đô thị hoặc khu phố Pháp, xác định ranh giới của vùng ảnh hưởng của các di tích và phân vùng bảo vệ di sản
- Xác định khuynh hướng phát triển và chức năng sử dụng trong tương lai của mỗi khu vực và mối liên kết của chức năng trong tổng thể đô thị
- Xác định chiều cao, bố cục, hình khối và các vị trí cho các công trình và điểm nhấn đô thị mới sao cho chúng không bị xâm phạm tới cấu trúc tổng thể đô thị đã hình thành trong quá khứ

*** Bảo tồn và sử dụng thích ứng di sản**

Mục tiêu cơ bản khi tiến hành bất cứ công việc nào với di sản là kéo dài sự tồn tại của chúng, thường thì nhiệm vụ này trực tiếp dẫn tới việc bảo tồn, được thừa nhận là một trong những dạng công việc cơ bản cần được tiến hành với các di tích và di sản. Mục đích chính là kéo dài tuổi thọ của di sản, cần gắn kết chúng một cách tích cực vào cuộc sống của xã hội đương đại, mục tiêu này có thể đạt được bằng hai cách sau:

- Nhân mạnh các giá trị nghệ thuật, giá trị lịch sử bằng cách phục chế, khôi phục, cải tạo, trùng tu.
- Đưa vào chức năng sử dụng mới phù hợp và thích ứng

Cải tạo di sản là tìm kiếm giải pháp sử dụng hợp lý các công trình có giá trị lịch sử nhằm bảo vệ và sử dụng di tích một cách toàn diện, nâng cao giá trị của di sản như một bộ phận văn hóa, cải thiện chất lượng môi trường đô thị, hoàn thiện các chức năng và hệ thống phục vụ của khu đô thị. Các yếu tố các định nội dung và chức năng sử dụng của di sản có thể được phân thành các nhóm đặc trưng sau:

- Ý nghĩa tư tưởng, giá trị lịch sử và nghệ thuật
- Chức năng đặc thù, quy mô và tính chất của giải pháp về hình khối không gian
- Tính chất môi trường, vị trí trong cấu trúc đô thị

Đối với di sản kiến trúc, bên cạnh việc bảo tồn di sản và môi trường cảnh quan đô thị thì việc sử dụng thích ứng các công trình và đô thị được xây dựng từ thời Pháp thuộc cho mục đích công cộng sẽ là một trong các phương diện về mục đích bảo tồn và phát huy giá trị di sản của khu vực nội đô lịch sử [26].

*** Bảo tồn đặc trưng văn hóa phi vật thể**

Những quan niệm về môi trường ở, và thậm chí môi trường sống đô thị đóng một vai trò hết sức quan trọng trong sự lý giải cấu trúc không gian đô thị. Yếu tố phi vật thể có thể nhìn nhận như bản sắc cần thiết trong thế giới có sự va chạm văn hóa, hay xu hướng hội nhập.

Phương Tây chú trọng tính logic, rành mạch, kỹ thuật, kiểu hình thái đều đặn, hình học. Phương Đông lại chú trọng tính nhân văn, tư duy pha trộn, ước lệ, kiểu hình thái mềm, linh hoạt, phi hình học. Văn hóa truyền thống được tích lũy và chắt lọc trong đời sống cộng đồng qua nhiều thế hệ. Văn hóa bản địa liên quan đến yếu tố địa phương, thổ nhưỡng. Văn hóa thâm nhập tiếp cận từ nhiều phía của cả phương Đông và phương Tây. Tuy nhiên, sự thẩm thấu và chọn lọc tùy thuộc vào mỗi địa phương. [11]

Hình thái đều đặn, hình học kiểu phương Tây được áp dụng trong tư duy quy hoạch các khu phố dạng ô cờ trong khu phố Cổ, kết hợp và pha trộn ước lệ kiểu phương Đông tồn tại rõ rệt trong khu phố Cổ, không gian hồ Gươm, không gian hồ Trúc Bạch. Có sự thẩm thấu và chọn lọc trong đặc điểm cấu trúc không gian khu vực nội đô lịch sử Hà Nội ở khía cạnh văn hóa phi vật thể.

2.2. Cơ sở pháp lý về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội

2.2.1. Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật của Nhà nước

*** Luật Quy hoạch đô thị năm 2009**

Tại Điều 31 Lập quy hoạch để cải tạo, chỉnh trang đô thị, phát triển khu đô thị mới và trục đường mới trong đô thị: Phải đảm bảo nguyên tắc sử dụng đất hợp lý, tiết kiệm, tận dụng hiệu quả hệ thống hạ tầng hiện có, gắn kết chặt chẽ giữa khu vực phát triển mới và đô thị hiện có, đảm bảo sự đồng bộ và hoàn thiện về hệ thống các công trình hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật và dịch vụ đô thị, hài hòa giữa các khu vực phát triển mới với các khu vực dân cư hiện có, bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, và gìn giữ bản sắc của khu vực. [30]

*** Luật Thủ đô được Quốc hội khóa XV, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 28 tháng 6 năm 2024 và có hiệu lực từ ngày 02 tháng 07 năm 2024**

Tại Chương III: Xây dựng, phát triển, quản lý và bảo vệ Thủ đô;

Tại mục a, khoản 5, Điều 18: Tại khu vực nội đô lịch sử được xây dựng không gian công cộng, tăng tỷ lệ cây xanh sử dụng công cộng và bảo tồn, phát huy giá trị văn hóa, phát triển du lịch.

Tại mục 1, Điều 20: Việc cải tạo, chỉnh trang đô thị trên địa bàn Thành phố phải phù hợp quy hoạch, quy chế quản lý kiến trúc, thiết kế đô thị; bảo vệ các di sản văn hóa, lịch sử, thiên nhiên, kiến trúc, cảnh quan của Thủ đô; bảo đảm quy chuẩn, tiêu chuẩn về xây

dựng, phòng cháy, chữa cháy; nâng cao tiện ích đô thị, cải thiện môi trường sống cho dân cư khu vực cải tạo, chỉnh trang.

Tại Điều 21: Phát triển văn hóa, thể thao, du lịch

(1). Việc bảo vệ và phát triển văn hóa Thủ đô phải xứng tầm với truyền thống nghìn năm Thăng Long – Hà Nội; xây dựng Hà Nội là trung tâm hội tụ, kết tinh văn hóa của cả nước; xây dựng văn hóa người Hà Nội hào hoa, thanh lịch, nghĩa tình, văn minh, tiêu biểu cho văn hóa, lương tri và phẩm giá con người Việt Nam.

(3). Các khu vực, di tích, di sản, công trình sau đây được tập trung nguồn lực để bảo vệ và phát huy giá trị văn hóa :

a) Khu vực Ba Đình;

b) Di tích lịch sử Khu lưu niệm Chủ tịch Hồ Chí Minh tại Phủ chủ tịch; Lăng Chủ tịch Hồ Chí Minh, Bảo tàng Hồ Chí Minh;

c) Di tích Trung tâm Hoàng Thành Thăng Long, Văn Miếu – Quốc Tử Giám và các di sản văn hóa khác được Tổ chức Giáo dục, Khoa học và văn hóa của Liên hợp quốc (UNESCO) công nhận là di sản văn hóa và thiên nhiên thế giới, di sản văn hóa phi vật thể đại diện của nhân loại, di sản văn hóa phi vật thể cần được bảo vệ khẩn cấp, di sản tư liệu thuộc Chương trình Ký ức thế giới.

d) Khu di tích Cổ Loa và các di tích quốc gia đặc biệt khác, các di tích quốc gia, bảo vật quốc gia, di sản văn hóa phi vật thể thuộc danh mục di sản văn hóa phi vật thể quốc gia trên địa bàn Thành phố; di tích cấp Thành phố; di sản văn hóa trong danh mục được kiểm kê;

e) Khu vực hồ Hoàn Kiếm, khu vực Hồ Tây

f) Phố cổ, làng cổ, làng nghề, làng có nghề truyền thống tiêu biểu

g) Công trình kiến trúc có giá trị

Điều 30. Phát triển hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng giao thông

(3). Chính sách phát triển đường vành đai, trung tâm logistic, hệ thống giao thông công cộng trên địa bàn Thành phố và kết nối với các tỉnh, thành phố trực thuộc từng ương có hoạt động liên kết, phát triển vùng với Thủ đô

(4) Khuyến khích áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải ;

Thành phố Hà Nội đưa ra 5 vùng hạn chế phương tiện giao thông gây ô nhiễm, trong đó vùng thứ nhất là khu vực tập trung các hoạt động phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội; mật độ dân cư cao, có các khu vực/địa danh cần được bảo tồn, có tiềm năng phát triển du lịch văn hóa xã hội. Các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ theo quy định tại Khoản 1 Điều 34 Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ 2024 (trừ ô tô điện, xe máy điện) di chuyển vào cùng phát thải thấp phải tuân thủ theo các tiêu chuẩn khí thải cụ thể, trừ các phương tiện ưu tiên. Quận Hoàn Kiếm được lựa chọn thí điểm vùng phát thải

thấp, thời gian dự kiến từ năm 2025 bởi hệ thống giao thông hoàn thiện, mật độ dân cư đông, hệ thống giao thông, biển báo đồng bộ, đặc biệt địa bàn lại có các tuyến phố đi bộ, phố cổ cấm hoàn toàn phương tiện giao thông vào cuối tuần. Chính quyền quận sẽ lựa chọn ra một số khu vực đủ điều kiện như xung quanh khu vực Hồ Hoàn Kiếm, khu vực phố Cổ... còn khu vực khác sẽ có phương án tổ chức, phân luồng giao thông.

*** Quyết định số 1259/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn 2050 - Quy định quản lý theo đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2023 và tầm nhìn 2050**

Tại Mục VI. Định hướng phát triển không gian (Trang 231, quyển II) đưa ra viễn cảnh xây dựng Thủ đô Hà Nội Xanh – Văn hiến – Văn Minh – Hiện đại trên nền tảng gìn giữ những giá trị về cảnh quan tự nhiên, những khoảng không gian xanh gắn với làng nghề truyền thống, hệ thống các di tích lịch sử phong phú, xây dựng thành phố năng động và hiện đại với kết cấu hạ tầng tiên tiến, đồng bộ hoàn chỉnh, phát triển lối sống văn minh, thanh lịch của người Hà Nội. Với việc thiết lập “hành lang xanh” là vùng trung gian để cân bằng giữa bảo tồn và phát triển, góp phần cho sự phát triển bền vững của Hà Nội. [32; 33]

Tại Mục 2.1 Phần II. Quy định cụ thể: nêu rõ tuyến phố đi bộ là định hướng chính trong mỗi phân khu (A1-A7) nhằm tăng cường chất lượng cảnh quan, phát triển hệ thống không gian mở, không gian xanh và không gian văn hóa. Các tuyến phố đi bộ kết nối các quảng trường với công trình văn hóa, thương mại, dịch vụ tạo nên một tổng thể đa chức năng, hấp dẫn người dân và du khách.

*** Thông tư 06/2013/TT-BXD hướng dẫn về nội dung Thiết kế đô thị**

Tại Điều 17. Nội dung đồ án Thiết kế đô thị cho một tuyến phố gồm Thiết kế không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố mới và cũ.

Nội dung thiết kế không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố mới

- Đánh giá hiện trạng đề xuất Thiết kế đô thị về: mật độ, tầng cao, khoảng lùi, tỷ lệ cây xanh trên tuyến phố. Các nội dung này phải tuân thủ theo quy hoạch chung và quy hoạch phân khu đã được duyệt.
- Định hình các khối và hình thức kiến trúc chủ đạo, kiến trúc chính: màu sắc, vật liệu sử dụng trong kiến trúc; cụ thể hóa bằng thiết kế sơ bộ kiến trúc các công trình điểm nhấn và những kiến trúc nhỏ khác. Thiết kế tổng thể hệ thống cây xanh và cảnh quan, chỉ định chủng loại, kích cỡ cây xanh.

Nội dung thiết kế không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố cũ

- Đánh giá hiện trạng kiến trúc trên tuyến phố
- Xác định mật độ xây dựng, hệ số sử dụng đất, tầng cao

- Đề xuất nội dung và phương án thiết kế khoảng lùi cho tuyến phố và từng công trình, tuân thủ nguyên tắc không được phá vỡ cấu trúc không gian truyền thống khu vực và các quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện hành
- Phương án thiết kế cụ thể chiều cao kiến trúc công trình cho tuyến phố gắn với mật độ xây dựng. Giải pháp kiểm soát tầng cao cho cả tuyến phố, từng đoạn phố
- Định hình về kiến trúc: Về hình khối và hình thức kiến trúc chủ đạo: theo xu hướng truyền thống hoặc hiện đại hoặc kết hợp. Cụ thể hóa kiến trúc ở những thành phần như: mái, cốt cao các tầng, cửa, ban công, lô gia.
- Định hình công trình kiến trúc điểm nhấn. Đề xuất kiến trúc nhỏ mang tính biểu tượng, điêu khắc và trang trí gắn kết với ngôn ngữ hình khối chung của khu vực. Đối với biển quảng cáo cần đề xuất kích cỡ, màu sắc, tỷ lệ phù hợp
- Chỉ định màu sắc chủ đạo trên tuyến phố phù hợp với tập quán, văn hóa
- Đề xuất giải pháp thiết kế cụ thể, có tính khả thi, sửa chữa những khiếm khuyết trong đô thị cũ bằng việc trồng cây xanh bổ sung, làm mái hiên dọc hè phố hoặc bằng các biện pháp kỹ thuật khác
- Đối với hệ thống cây xanh và cảnh quan: lựa chọn chủng loại cây xanh có màu sắc, kích cỡ phù hợp với tuyến phố và sẵn có tại địa phương. Giải pháp thiết kế mặt nước kết hợp cây xanh đảm bảo phù hợp với cảnh quan xung quanh.
- Đối với các khu di tích, các công trình di sản văn hóa cần khoanh vùng bảo vệ theo Luật di sản, kiểm soát việc xây dựng các công trình xung quanh.

Trong trường hợp hai tuyến phố cũ và mới liên thông cần phải đề xuất về giải pháp thiết kế không gian kiến trúc cảnh quan đảm bảo sự kết nối hài hòa giữa tuyến phố mới và cũ.

Nội dung thiết kế hạ tầng kỹ thuật

- Về giao thông: xác định mặt cắt đường, vỉa hè, biển báo giao thông
- Hạ tầng kỹ thuật khác: xác định chỉ giới đường đỏ, chỉ giới xây dựng, các yêu cầu cụ thể đối với tuyến phố, phạm vi và hành lang bảo vệ các công trình ngầm, nổi và trên cao. Đề xuất thiết kế sơ bộ các hệ thống trang thiết bị hạ tầng đồng bộ, các công trình tiện ích đường phố và chiếu sáng đô thị.

*** Quyết định 1495/QĐ-UBND ngày 18/03/2014 của UBND thành phố về việc phê duyệt QH hệ thống cây xanh, công viên, vườn hoa và hồ thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050**

Với quan điểm phát triển tuân thủ định hướng Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Xanh-Văn hiến, Văn minh – Hiện đại nhằm đạt mục tiêu 70% không gian xanh – 30% phát triển đô thị.

Mạng lưới cây xanh đường phố đảm bảo nguyên tắc “có đường là có cây xanh”. Bảo tồn, chăm sóc các tuyến cây xanh đường phố lâu năm, tạo dấu ấn đặc trưng cho từng

tuyến phố. Trồng cây trên các tuyến đường mới mở, kết hợp yếu tố thiết kế đô thị với thiết kế cảnh quan trên các tuyến đường, giải phân cách có mặt cắt ngang lớn.

Tổ chức cây xanh gắn với mặt nước theo hướng không gian mở, tiếp cận đa hướng phục vụ cho các hoạt động nghỉ ngơi, thư giãn của người dân.

Triển khai các dự án, đề án có liên quan đến việc khai thác mặt nước sông, hồ Hà Nội

*** Quyết định số 6398/QĐ-UBND ngày 24/10/2013 của UBND thành phố Hà Nội phê duyệt Quy chế quản lý QH-Kiến trúc khu Phố Cổ Hà Nội**

Tại Điều 10. Quy định về hệ thống đường giao thông:

- Giữ nguyên mạng lưới giao thông và mặt cắt ngang đường. Khuyến khích đi bộ và phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch (xe đạp, xe điện).
- Tổ chức và phát triển phố đi bộ bên trong khu phố đảm bảo thuận lợi về tổ chức và kết nối giao thông cơ giới, hậu cần kinh doanh, hạn chế tối đa việc tổ chức cửa hàng giữa lòng phố đi bộ.

2.2.2. Các chủ trương, định hướng và chính sách liên quan

Theo Quyết định số 1259/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt *Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn 2050*. Khu vực nội đô lịch sử được xác định:

a. Mục tiêu và tầm nhìn

- Giữ gìn bản sắc văn hóa vùng Thăng Long cổ và tiếp tục xây dựng đô thị lõi trung tâm là đô thị hành chính, dịch vụ, văn hóa và lịch sử
- Xây dựng hệ thống giao thông hiện đại và thân thiện với môi trường

b. Tính chất khu vực:

- Trung tâm chính trị, văn hóa lịch sử, thương mại, y tế, đào tạo chất lượng cao của cả nước và khu vực
- Trung tâm hành chính, văn hóa, lịch sử, thương mại, dịch vụ, du lịch, giải trí chất lượng cao của Thành phố Hà Nội
- Là không gian bảo tồn di sản văn hóa Thăng Long cổ và lối sống truyền thống của người Hà Nội
- Là vùng cây xanh cảnh quan đặc trưng

c. Định hướng phát triển

Căn cứ theo Quyết định Số 1259/QĐ-TTg, của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 và Quy định quản lý theo đề án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 các tuyến phố đi bộ được định hướng trong từng phân khu như sau:

TT	Phân khu	Định hướng chính tổ chức KGKTCQ chung
1	A1 – Trung tâm chính trị Ba Đình	Không gian: Bảo tồn, <i>phát huy giá trị KGKT đô thị hiện có trang nghiêm, kết hợp hài hòa giữa thiên nhiên với các CTKT có giá trị.</i> Khu trung tâm chính trị Ba Đình phải gắn kết liên hoàn với KG hồ Tây ở phía Bắc và các khu vực liền kề phía Nam (khu vực Quốc Tử Giám, Ga Hà Nội), phía Đông (khu phố Cổ và phố Cũ). <i>Bảo vệ và tăng vường mạng lưới KG mở, trục KG xanh, các trục phố đi bộ và hệ thống quảng trường</i> Kiến trúc: bảo tồn các cụm CTKT đặc biệt như Lăng Chủ tịch HCM, Bảo tàng HCM...Bảo tồn các CTKT Pháp đầu thế kỷ XX, bảo vệ giá trị và ngôn ngữ KT, phù hợp với KGCQ trong khu vực Cảnh quan: <i>Bảo tồn hệ thống di sản, cây xanh</i> trên các trục đường, bên trong các khuôn viên công trình và các CTKT có giá trị. Hoàn thiện TKĐT các quảng trường giao tiếp và các trục giao thông chính Giao thông: Tôn trọng các trục KG chính: <i>trục Hùng Vương. Phải đảm bảo kết nối thuận tiện, an toàn với hệ thống giao thông khu vực và thành phố.</i> Đảm bảo nhu cầu đỗ xe theo tiêu chuẩn, quy chuẩn, tận dụng tối đa KG ngầm để làm ga ra, bãi đỗ xe
2	A2 – Khu di sản Hoàng thành Thăng Long	<i>Bảo tồn và phát huy giá trị di sản văn hóa lịch sử, khai thác phục vụ các hoạt động du lịch và quảng bá hình ảnh thành phố Hà Nội</i> Xây dựng các bãi đỗ xe phục vụ trong khu di tích, theo hướng hạ ngầm. Tổ chức chiếu sáng cảnh quan cục bộ các công trình di tích theo tuyến du lịch, các công thành
3	A3 – Khu phố Cổ	Không gian: Bảo tồn hình thái cấu trúc các tuyến phố cổ hiện có. <i>Bảo tồn trục trung tâm thương mại kết hợp nhà ở truyền thống: Hàng Đào-Hàng Đường-Hàng Ngang-Đồng Xuân; Lương Văn Can; Cầu Gỗ...</i> Bảo tồn di tích, đền chùa và các CTCC quan trọng như chợ Đồng Xuân, chợ Hàng Da, rạp chiếu bóng... <i>Tăng cường các điểm nghỉ ngơi, vui chơi và mua sắm thích hợp với không gian truyền thống của khu phố</i> Kiến trúc: Tạo lập hình ảnh kiến trúc đô thị cổ đặc trưng như bảo tồn các tuyến phố nghề, tái hiện lại những đình đền chùa miếu hoặc công trình được xếp hạng di tích đặc biệt Cảnh quan: Mở rộng thêm diện tích cây xanh trong lõi phố, bổ sung hệ thống cây xanh ven đường Giao thông: Đảm bảo hành lang xây dựng đường sắt đô thị đi ngầm. <i>Tổ chức các tuyến phố đi bộ theo giờ, theo ngày.</i> Bổ sung bãi đỗ xe, ưu tiên xây dựng đỗ xe ngầm và các tiện ích đô thị như chiếu sáng công cộng, biển chỉ dẫn du lịch.
4	A4 – Khu phố Cũ	Không gian: Bảo tồn hình thái cấu trúc đô thị cũ, duy trì và khôi phục các KGCC, quảng trường, KG xanh, vườn hoa và các yếu tố tạo thành tổng thể kiến trúc có giá trị thời Pháp. Kiến trúc: <i>Bảo tồn các tuyến phố có nhiều KT đặc trưng như: Hàng Bài; Phố Huế; Lý Thường Kiệt; Trần Hưng Đạo...</i> Bảo tồn các di sản KT thuộc địa Pháp có giá trị như Biệt thự; Công trình công quyền/văn hóa/tôn giáo với đầy đủ sân vườn, tường rào. Ưu tiên phát triển các công trình văn hóa, dịch vụ du lịch Cảnh quan: Tăng cường chất lượng và sự đa dạng về cảnh quan, <i>phát triển hệ thống KG mở, các tuyến đi bộ kết nối quảng trường với CT văn hóa, thương mại và dịch vụ, khu phố Cổ, khu vực hồ Gươm</i> Giao thông: <i>Phân cấp mạng lưới đường theo đúng chức năng, xây dựng bãi đỗ xe ngầm tại các công viên, vườn hoa hoặc quảng trường</i>

5	A5 – Khu vực hồ Gươm và phụ cận	Không gian: Bảo tồn hình ảnh đặc trưng của khu vực hồ Gươm Cảnh quan: Cải thiện cảnh quan xung quanh hồ Gươm. Bảo tồn <i>không gian mặt nước, cây xanh</i> kết nối khu vực hồ Gươm, khu phố Cổ, phố Cũ, khu Hoàng thành Thăng Long. Phát triển thêm các vườn hoa, tiểu cảnh, lối đi bộ Kiến trúc: Bảo tồn <i>tôn tạo các CTKT có giá trị trên các tuyến phố Đinh Tiên Hoàng; Lý Thái Tổ; Hàng Khay; Tràng Tiền...</i> và xung quanh các quảng trường công cộng như <i>QT Đông Kinh Nghĩa Thục; QT Lý Thái Tổ; QT Chí Linh; QT CMT8</i>. Bảo tồn các CTKT có giá trị về lịch sử, văn hóa, cách mạng như <i>đền Ngọc Sơn, đền Bà Kiệu, trung tâm thương mại Tràng Tiền...</i> Bổ sung các CT phục vụ tiện ích công cộng phục vụ du lịch, văn hóa chất lượng cao Giao thông: Đảm bảo hành lang xây dựng đường sắt đô thị, nhà ga, lối lên xuống ngầm trên phố Đinh Tiên Hoàng. Đảm bảo nhu cầu bãi đỗ xe ngầm và nổi
6	A6 – Khu vực hồ Tây và phụ cận	Không gian: Thiết lập trục KG hồ Tây, trung tâm chính trị Ba Đình, Hoàng thành Thăng Long và khu dân cư phía Tây theo tuyến đường Văn Cao-Liễu Giai-Nguyễn Chí Thanh Cảnh quan: Bảo tồn và khai thác đặc trưng văn hóa, cảnh quan của hồ Tây, hồ Trúc Bạch, các di tích quanh hồ và làng nghề truyền thống. Bảo tồn CQ trên các phố Thanh Niên, đường ven hồ Tây, đường Yên Phụ, Thụy Khuê, Hoàng Hoa Thám, Lạc Long Quân... Tăng cường chất lượng CQ xung quanh hồ Tây, và hình thành các hành lang xanh, KG mở hướng ra hồ. <i>Hình thành các tuyến phố đi bộ phục vụ du lịch, kết nối với các di tích và làng truyền thống</i> Kiến trúc: Bảo tồn không gian và CTKT có giá trị về lịch sử, văn hóa, cảnh quan như phủ Tây Hồ, chùa Trấn Quốc, các đình đền chùa có giá trị khác, trường trung học Chu Văn An Giao thông: Cải tạo, nâng cấp hệ thống giao thông. Bổ sung bãi đỗ xe đảm bảo nhu cầu giao thông tĩnh như tại Quảng An, Quảng Bá, dọc đường Âu Cơ, đường Lạc Long Quân
7	A7 – Khu vực hạn chế phát triển	Không gian: Hình thành các trục thương mại – dịch vụ quy mô lớn trên các tuyến phố chính hướng tâm như đường Lê Duẩn, Tây Sơn, Liễu Giai, Kim Mã, Nguyễn Lương Bằng, Trần Khắc Trân-Kim Liên, Chùa Bộc-Láng Hạ Kiến trúc: Bảo tồn, tôn tạo các CT di tích lịch sử, kiến trúc đô thị, các KG đặc trưng. Chính trang các trung tâm công cộng, trung tâm thương mại dịch vụ, mở rộng quảng trường phía trước công trình, tiến tới xóa bỏ hàng rào để mở rộng KG đô thị Cảnh quan: Tăng cường KG xanh đô thị, phát triển cây xanh đường phố, giữ gìn hệ thống sông hồ mặt nước Giao thông: Đảm bảo hành lang an toàn và bảo vệ các tuyến đường sắt đô thị và đường sắt quốc gia xuyên tâm theo quy định. Kết nối các ga đường sắt đô thị ngầm đồng bộ, phù hợp, dễ dàng chuyển tiếp với các loại hình giao thông khác. <i>Phân cấp mạng lưới đường bộ đô thị rõ ràng theo cấp hạng.</i>

Bảng 2.5: Tổng hợp định hướng chính của khu vực nội đô lịch sử Nguồn: [41]

d. Định hướng phát triển kinh tế đêm

Theo Quyết định 1129/QĐ-TTT ngày 27 tháng 7 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển kinh tế ban đêm ở Việt Nam và Quyết định Ban hành Đề án Một số mô hình phát triển sản phẩm du lịch đêm.

*** Mục tiêu tổng quát:** Phát huy lợi thế các dịch vụ ban đêm để phát triển sản phẩm du lịch đêm đa dạng, đặc sắc, bền vững, có chất lượng và giá trị gia tăng cao. Khẳng định thương hiệu và nâng cao năng lực cạnh tranh điểm đến du lịch, tăng cường thu hút khách, tăng chi tiêu và kéo dài thời gian lưu trú của khách du lịch nội địa và quốc tế, góp phần đưa du lịch đêm trở thành sản phẩm chủ đạo để phát triển kinh tế đêm ở Việt Nam nói chung và ở Hà Nội – Khu vực nội đô lịch sử nói riêng.

*** Mục tiêu cụ thể:**

- Đến năm 2025:

- Phân đầu các địa bàn: Hà Nội có tối thiểu 01 mô hình về phát triển sản phẩm du lịch đêm. Hình thành tổ hợp giải trí đêm riêng biệt và tăng thời gian lưu trú trung bình của khách du lịch ở các địa bàn thực hiện Đề án ít nhất 01 đêm.

- Đến năm 2030:

- Mở rộng hình thành tổ hợp giải trí đêm riêng biệt tại các trung tâm du lịch lớn. Phát triển đồng bộ sản phẩm du lịch đêm tại các trung tâm du lịch, nơi có lượng khách du lịch tập trung đông. Và hình thành thương hiệu sản phẩm du lịch đêm của Việt Nam.

- Các mô hình phát triển sản phẩm du lịch đêm:

- Mô hình hoạt động biểu diễn văn hóa, nghệ thuật
- Mô hình hoạt động thể thao, chăm sóc sức khỏe, làm đẹp
- Mô hình mua sắm, giải trí đêm
- Mô hình tham quan du lịch đêm
- Mô hình giới thiệu văn hóa ẩm thực, dịch vụ ăn uống về đêm

2.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội

2.3.1. Điều kiện tự nhiên

a. Khí hậu Hà Nội

Điều kiện khí hậu của thành phố Hà Nội được xem là vùng đất hội tụ nhiều điều kiện khí hậu thuận lợi để phát triển thành Trung tâm Văn hóa – Kinh tế - Chính trị của cả nước. Nằm ở vị trí trung tâm của đồng bằng sông Hồng, địa hình Hà Nội khá đa dạng với núi thấp, đồi và đồng bằng. Khu vực nội thành và phụ cận là vùng trũng thấp trên nền đất yếu nên khó khăn trong việc tiêu thoát nước nhanh, gây úng ngập cục bộ vào mùa mưa. Bên cạnh đó, tốc độ đô thị hóa nhanh, tình trạng quy hoạch đô thị cục bộ, bê tông hóa gia tăng, thiếu không gian xanh, diện tích thấm nước, không kiểm soát được việc xả rác thải, đổ phế thải xây dựng, lấn chiếm hồ, kênh, mương dẫn tới khi có những trận mưa có cường độ lớn xảy ra trong thời gian ngắn một vài tiếng, vượt mức chịu đựng của hệ thống thoát nước thành phố, dẫn đến việc cứ mưa là ngập.

Hà Nội mùa nóng từ tháng 4 đến tháng 10, nóng ẩm và mưa nhiều, gió thịnh hành hướng Đông Nam, thường có giông bão. Tháng có nhiệt độ cao nhất trong năm là tháng 6, 7 thời điểm đo nhiệt độ bề mặt ngoài trời lúc 13 giờ phổ biến 30 – 39°C, độ ẩm tương đối phổ biến 45-60%. Có đợt nắng nóng đặc biệt gay gắt khi nhiệt độ mặt đường có thời điểm ghi nhận lên hơn 50°C, phố phường vắng bóng người.

Bên cạnh đó, nền nhiệt độ cao còn ảnh hưởng tới sự phát triển và sinh trưởng của cây xanh, sự tồn tại của sinh vật và đặc biệt tác động rất lớn đến các hoạt động của con người trên tuyến phố đi bộ.

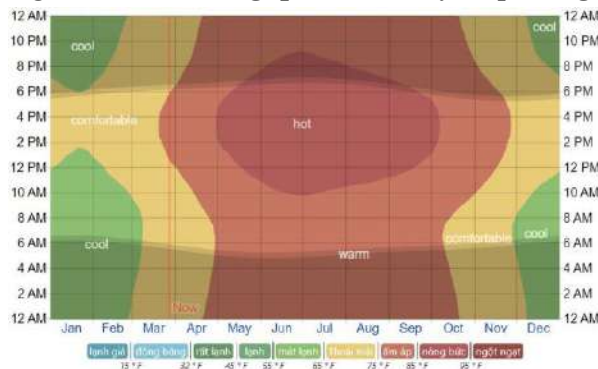
b. Mức độ ảnh hưởng của yếu tố Mưa, Nắng và Nhiệt độ đến tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

Hoạt động đi bộ chủ yếu diễn ra ở môi trường bên ngoài, đi bộ ở phố đi bộ không hoàn toàn là hoạt động bắt buộc, người ta đi khi cảm thấy vui thích, vì thế yếu tố thời tiết nắng nóng và mưa ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động đi bộ của con người, đặc biệt là theo nhiệt độ và lượng bức xạ mặt trời.

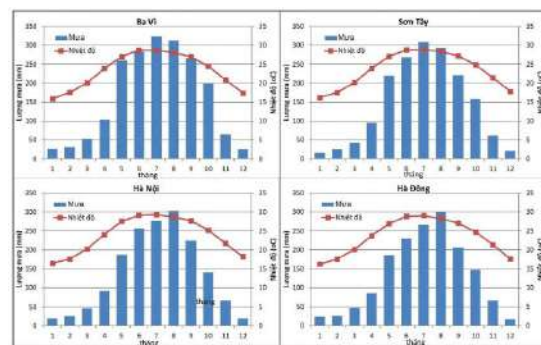
Thực tế, lượng bức xạ mặt trời tiếp nhận quanh năm tại Hà Nội tương đối dồi dào. Tổng lượng bức xạ trung bình hàng năm khoảng 120 kcal/cm², nhiệt độ trung bình năm 24,9°C, độ ẩm trung bình 80 - 82%. Trong đó thời gian không thuận lợi cho đi bộ tương đối dài bắt đầu từ tháng 5 đến tháng 8, tháng 9, đây là lúc Hà Nội nóng bức nhưng lại mưa nhiều.

Do đó, những ngày đẹp trời, mát mẻ, số lượng người ở các khu vực đi bộ sẽ tăng, trong khi những ngày nóng nực, bức xạ mặt trời lớn hoặc mưa gió thì không ai ra ngoài đường đi bộ.

Hiện nay biến đổi khí hậu và hiệu ứng đô thị làm tần suất xảy ra nắng nóng hoặc mưa lớn cục đoạn ở Hà Nội ngày càng dày đặc. Số ngày nắng nóng, oi bức cũng nhiều hơn và kéo dài đến tận tháng 12, nhiệt độ lên tới 42°C; cường độ mưa tăng lên gây ngập úng cục bộ hoặc ngập sâu, có tuyến phố ngập tới hơn nửa mét.



Biểu đồ 2.1: Nhiệt độ trung bình giờ HN
Nguồn biểu đồ: [47]



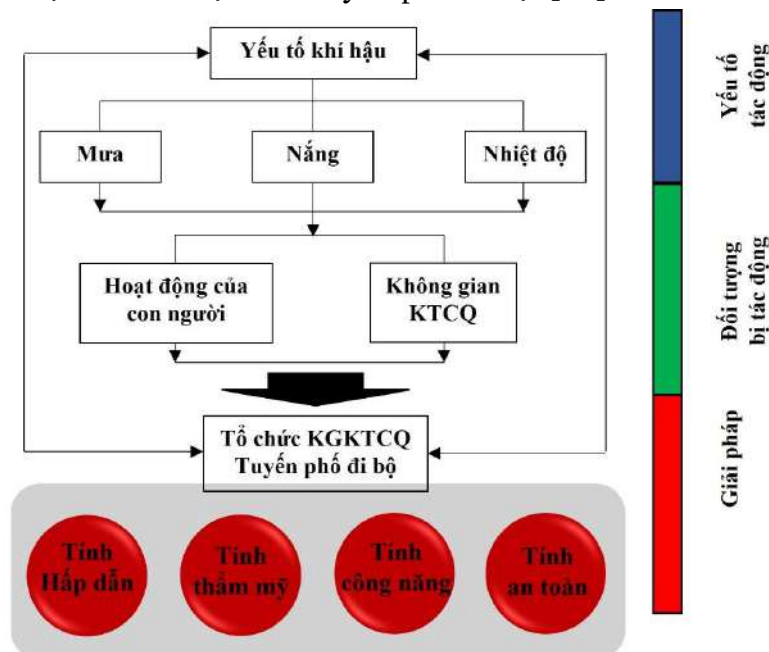
Biểu đồ 2.2: Biểu đồ nhiệt độ và lượng mưa trung bình tháng tại các trạm khí tượng Hà Nội

Để tránh nắng nóng gay gắt, người Hà Nội thường lựa chọn hoạt động dưới bóng mát của cây xanh và các công trình. Có thể thấy khu vực nào có bóng râm trong phố đi bộ sẽ thu hút được mọi hoạt động của con người từ vui chơi, giải trí, đến dịch vụ kinh doanh thương mại

Khí hậu nắng nóng và oi bức không chỉ ảnh hưởng đến hoạt động của người đi bộ mà cũng trực tiếp ảnh hưởng đến cảnh quan các tuyến phố. Các công trình hai bên đường thường sử dụng màn che di động để tránh nắng vào buổi trưa hoặc chiều, các thiết bị điều hòa lắp đặt trên mặt đứng một cách tùy tiện...gây mất mỹ quan, hạn chế tầm nhìn thậm chí mất an toàn giao thông cho người đi bộ

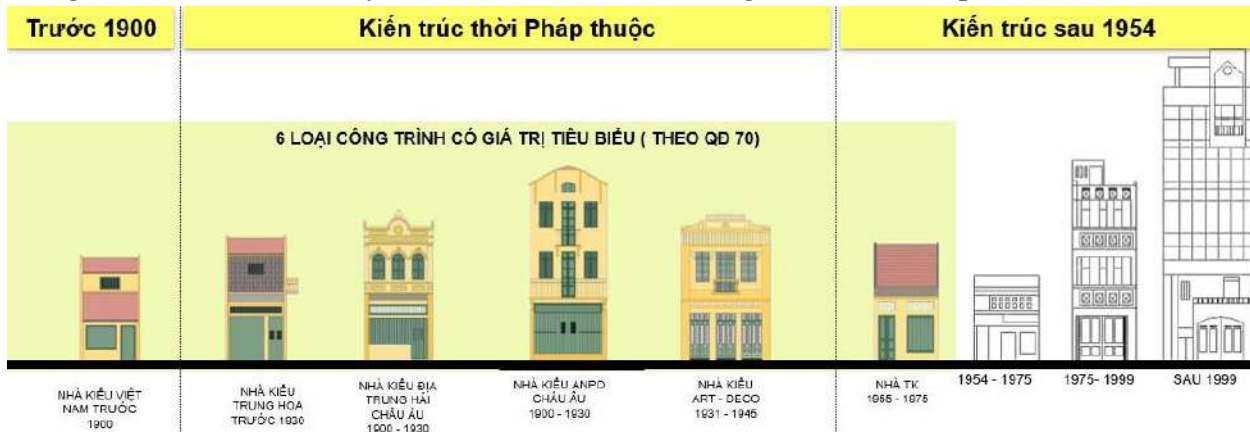
Hơn thế nữa, phố đi bộ Hà Nội hiện nay chủ yếu là các tuyến đường cơ giới được ngăn lại thành đi bộ vào cuối tuần, lòng đường lát nhựa đường (bitumen). Trong điều kiện thời tiết nắng nóng kéo dài, có những ngày nền nhiệt đo được ở mặt đường lên đến gần 60°C khiến nhựa đường tan chảy và làm thay đổi kết cấu, tạo nên những vết nứt, hằn lún gây khó khăn cho việc di chuyển của người đi bộ, đặc biệt là người khuyết tật. Nắng nóng khiến mặt đường bốc hơi mùi nhựa đường cùng với điều kiện khí hậu oi bức gây sự khó thở và khó chịu cho người đi bộ.

Nắng nóng cũng tác động đến các trang thiết bị tiện ích đô thị ở tuyến phố đi bộ, những chiếc ghế bằng đá hoặc kim loại trên tuyến phố đi bộ hấp thụ một lượng nhiệt lớn trong ngày nên không được người đi bộ ưa thích sử dụng. Hoặc mưa lớn khiến các cống không kịp thoát nước, dẫn tới nhiều điểm bị ngập sâu. Mọi hoạt động giao thông và kinh doanh ngưng trệ, người dân đi lại khó khăn. Môi trường cảnh quan bị xáo trộn, các loại rác thải trôi nổi tại một vài khu vực trên tuyến phố đi bộ. [28]



Sơ đồ 2.1: Các yếu tố khí hậu chính tác động đến tổ chức KGKTCQ tuyến phố đi bộ

Những biến đổi mạnh mẽ về xây dựng ở Hà Nội vào những năm tiếp theo đã làm thay đổi đáng kể bộ mặt kiến trúc khu vực trung tâm. Một số công trình đã bị phá hủy để xây công trình mới có quy mô lớn hơn và kiến trúc hoàn toàn khác, cùng thời gian này người Pháp hoàn thiện hệ thống đường dạo, cây trồng xung quanh hồ Hoàn Kiếm, kết hợp khai thác mặt hồ và vườn hoa làm sống động khu trung tâm, không gian xung quanh hồ trở thành không gian nghỉ ngơi giải trí. Khu vực hồ Hoàn Kiếm ở thời kỳ này đã được quy hoạch và xây dựng hoàn chỉnh theo phong cách kiến trúc Pháp, đã trở thành một trung tâm có đầy đủ chức năng hành chính, tín ngưỡng, thương nghiệp, dịch vụ và văn hóa giải trí [115]. Điều này đã tạo nên một danh thắng độc đáo và hấp dẫn.



Hình 2.16: Các giá trị vật thể trong khu phố Cổ Nguồn: [43]

Khu vực hồ Hoàn Kiếm được người Pháp chọn làm trung tâm nằm giữa khu phố Cổ, nơi có hoạt động buôn bán sầm uất lâu đời và khu phía Nam hồ Hoàn Kiếm đã làm thay đổi không gian đường phố của Hà Nội xưa. Những công trình công cộng có quy mô lớn, rải rác ở những vị trí quan trọng trên trục đường lớn, có tầm nhìn đẹp và là điểm nhấn trong không gian đô thị. Với phong cách kiến trúc tân - cổ điển có bố cục đối xứng truyền thống được khai thác để thể hiện tính bề thế và hoành tráng qua các mặt chính của công trình.



Hình 2.17: Công trình kiến trúc có giá trị Nguồn: [110]

Từ những năm 1990 trở đi, người Pháp muốn biến Hà Nội thành một dạng “Thủ đô Đông Dương” nên đã tiến hành công cuộc xây dựng mới với những đặc điểm kiến trúc và quy hoạch khác với các giai đoạn trước. Sự khác biệt được thể hiện qua việc mở rộng

ranh giới thành phố, xây dựng hệ thống kỹ thuật đô thị, các công trình giao thông, công trình kiến trúc với quy mô lớn và phong cách kiến trúc Châu Âu đa dạng hơn.

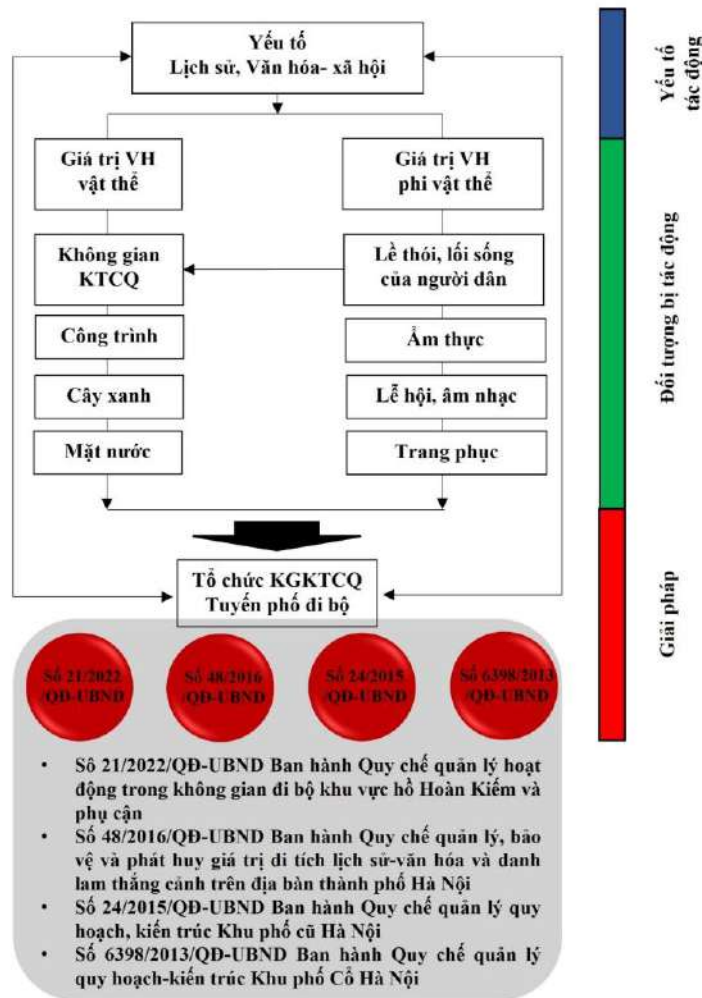
Thời kỳ đổi mới đã cho thấy công trình cũng có những thay đổi từ phong cách kiến trúc, vật liệu, màu sắc...những khu vực bên ngoài khu trung tâm dễ dàng thấy hình thức kiến trúc chia lô phát triển ồ ạt, các hoạt động dịch vụ phát triển tự phát do tốc độ đô thị hóa.

Bên cạnh các giá trị văn hóa vật thể, giá trị văn hóa phi vật thể cũng cần được đề cập trong yếu tố văn hóa, lịch sử. Đây là những giá trị chứa đựng nguồn cội, cái hồn của người dân địa phương nói riêng và của dân tộc nói chung. Với sự đa dạng của di sản phi vật thể, Hà Nội đang nắm giữ nhiều loại hình như: Ngữ văn truyền khẩu, nghệ thuật trình diễn truyền thống, tập quán xã hội, lễ hội truyền thống, nghề thủ công truyền thống và tri thức dân gian. Trong đó, lễ hội truyền thống chiếm giữ nhiều hơn cả với 1.206 lễ hội lớn nhỏ. Những lễ hội tồn tại và bền bỉ bởi nó gắn với tín ngưỡng tâm linh của cộng đồng dân cư, vì thế cần giữ gìn và phát huy các giá trị văn hóa vừa là để gắn kết người dân, vừa giúp quảng bá hình ảnh văn hóa dân tộc tới bạn bè quốc tế.



Hình 2.18: Các loại hình di sản văn hóa phi vật thể

Di sản văn hóa được coi là một phần hồn cốt Thăng Long - Hà Nội, nơi chứa tinh hoa của dòng chảy văn hóa suốt chiều dài hàng ngàn năm lịch sử. Vì vậy, yếu tố văn hóa lịch sử có tác động lớn đến việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ để cân bằng giữa các giá trị văn hóa truyền thống và hiện đại để hòa nhập mà không hòa tan các giá trị bản sắc riêng biệt.



Sơ đồ 2.2: Các yếu tố Lịch sử, văn hóa và xã hội tác động đến tổ chức KGKTCQ TPĐB

Các tuyến phố đi bộ phát triển chủ yếu trong khu vực lõi trung tâm lịch sử, đã làm sống dậy các công trình di tích lịch sử, các giá trị văn hóa và các mối quan hệ xã hội dần được phục hồi, góp phần kết nối và cải thiện đời sống tinh thần của người dân, giáo dục và quảng bá hình ảnh đô thị. Các hoạt động lễ hội truyền thống, phong tục tập quán và lễ thói của người dân được khai thác như những yếu tố bản sắc, thu hút và lôi cuốn người đi bộ trong và ngoài nước. Các giải pháp cũng cần chú trọng đến các đường nét hình khối và tỷ lệ sao cho hài hòa, tạo một tổng thể thống nhất và kích thích thị giác người đi bộ.

2.3.3. Các yếu tố kinh tế

Tại thành phố Hà Nội, các nội dung phát triển tuyến phố đi bộ đã được đề cập từ rất lâu trong các văn bản quyết định, cụ thể như trong Quy hoạch chi tiết khu vực Hồ Tây tỷ lệ 1/2000 được Bộ Xây dựng phê duyệt tại Quyết định số 473/BXD/KTQH ngày 8/11/1994 đã đặt ra vấn đề tuyến phố đi bộ. Đến Quyết định số 70BXD/KT ngày 30/3/1995 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt quy hoạch bảo vệ, tôn tạo và phát triển

khu phố cổ Hà Nội và điều lệ tạm thời về quản lý xây dựng, bảo tồn và tôn tạo khu phố cổ Hà Nội ban hành kèm theo Quyết định số 45/1999/QĐ-UB ngày 4/6/1999 của UBND Thành phố và các quy định trong QHCT quận Hoàn Kiếm được phê duyệt cũng đề cập tới tuyến phố đi bộ nhưng đều không thực hiện được do hạn chế về nguồn lực.

Tuy nhiên, đến năm 2004, tuyến phố đi bộ đầu tiên được thí điểm và triển khai tại Hà Nội. Sau 18 năm, bốn thành phố Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và Huế đã có những thành công đáng ghi nhận trong việc đầu tư và phát triển các tuyến phố đi bộ trong cả nước.

Thành phố Hà Nội là trung tâm hành chính – chính trị, trung tâm kinh tế, trung tâm văn hóa của Thủ đô, có mật độ dân số cao, nơi thường xuyên diễn ra các hoạt động, sự kiện chính trị, văn hóa lớn của cả nước; vẫn luôn dẫn đầu và tiếp tục mở rộng các tuyến phố đi bộ, là điểm đến không thể thiếu đối với mọi du khách. Để khai thác tiềm năng vốn có, chính quyền thành phố đã triển khai các tuyến phố đi bộ giúp nâng cao hiệu suất cơ sở vật chất, gia tăng hoạt động kinh tế, phát huy giá trị văn hóa, thu hút khách du lịch, thúc đẩy tăng trưởng thông qua tập trung phát triển các hoạt động du lịch, ẩm thực, mua sắm, vui chơi giải trí đồng bộ.

Với quỹ di sản đô thị tập trung (190 di tích), hoạt động thương mại dịch vụ sầm uất, giao thông thuận lợi, quận Hoàn Kiếm trong giai đoạn 2016-2020 đã triển khai nhiều tuyến phố đi bộ và mang lại những thành tựu đáng ghi nhận, khẳng định chủ trương đúng đắn của Thành ủy, HĐND, UBND thành phố. Cụ thể như sau:

- Tạo không gian văn hóa mới cho Thành phố, điểm đến hấp dẫn cho người dân và du khách.
- Phát huy giá trị di sản văn hóa, cảnh quan, mặt nước, cây xanh.
- Hoạt động văn hóa nghệ thuật hấp dẫn, đa dạng, đáp ứng nhu cầu của nhân dân.
- Thúc đẩy phát triển thương mại, du lịch.

Khách du lịch đến tham quan và tham gia rất đông (trung bình ban ngày khoảng 3000 -5000 người, buổi tối khoảng 1,5 đến 2 vạn người).

Lượng khách lưu trú tại riêng quận Hoàn Kiếm tăng nhanh (năm 2016 là 1.361.000 lượt người, năm 2017 là 1.950.000 lượt người, năm 2018 là 2.185.000 lượt người, năm 2019 là 2.239.000 lượt người)

Số lượng cửa hàng kinh doanh chuyển sang phục vụ cho dịch vụ, du lịch tăng 594 cơ sở. Tính đến nay trên địa bàn quận có hơn 176 công ty lữ hành, hơn 600 khách sạn và cơ sở lưu trú

Thu ngân sách nhà nước trên địa bàn quận Hoàn Kiếm năm sau cao hơn năm trước (năm 2016 đạt 5.387 tỷ đồng, năm 2017 đạt 7.020 tỷ đồng, năm 2018 đạt 8.840 tỷ đồng, năm 2019 đạt 9.749 tỷ đồng, ước năm 2020 đạt 10.000 tỷ đồng)

Từ đó, tạo nhiều cơ hội việc làm, thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương và cải thiện chất lượng môi trường sống cho mọi người. Điều này đã tạo ra sức hút mạnh mẽ cho thị trường bất động sản khu vực.

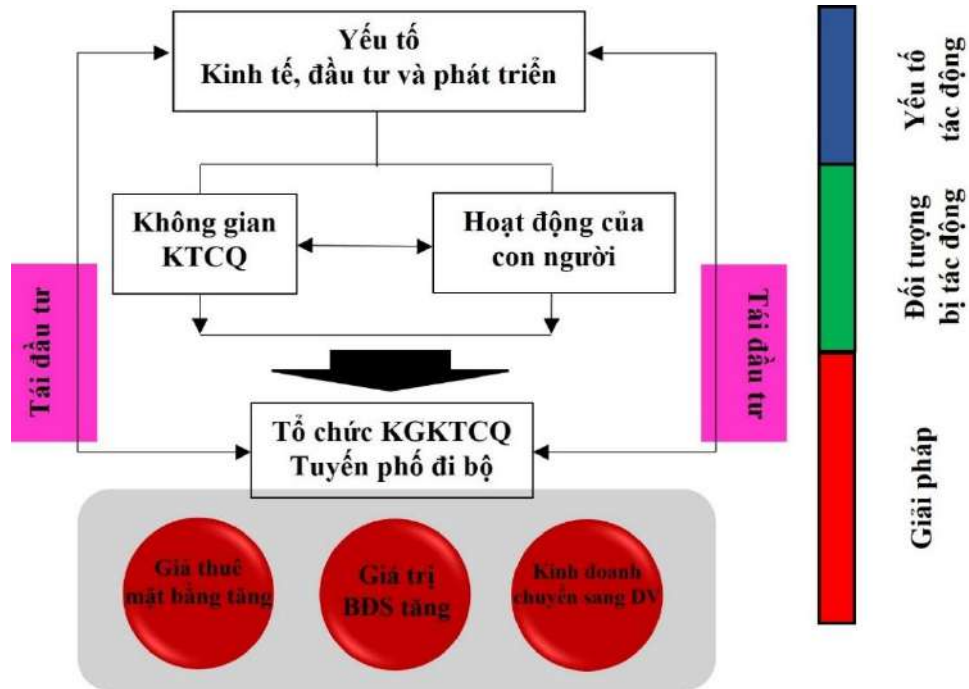
Trong năm 2019, khảo sát của trang batdongsan.com.vn ghi nhận giá bất động sản rao bán tại Hà Nội tăng 6%. Trong số các quận, huyện của Hà Nội, quận Hoàn Kiếm lại tiếp tục có mức tăng trung bình cao nhất tới 17% so với mức giá từ khoảng 400 triệu đồng/m² năm 2015, tăng chậm mức 500-800 triệu đồng/m² vào năm 2019. Các quận còn lại mức tăng dao động từ 7-15%.

Bởi vị trí dễ tiếp cận, cảnh quan đẹp và nhiều khách hàng khách hàng tiềm năng nên các doanh nghiệp vừa và nhỏ thường lựa chọn khu vực trung tâm thành phố để thuê mặt bằng kinh doanh, càng gần về trung tâm thì giá càng cao. Một tiểu thương bán quần áo trên phố Hàng Đào cho biết, chủ nhân của những ngôi nhà phố Cổ thường ưu tiên cho thuê nhà để kinh doanh, buôn bán hơn là việc giao bán. Tùy từng vị trí mà mức thuê sẽ khác nhau, trung bình dao động trên dưới 30 triệu đồng/tháng và những ngôi nhà có mặt tiền đẹp thường được cho thuê với giá từ 180 triệu đến 220 triệu đồng/tháng.

Theo bà Hoàng Nguyệt Minh, Giám đốc cao cấp, Bộ phận cho thuê thương mại, Savills Hà Nội nhận xét: “Các hãng bán lẻ hạng sang đang tích cực tìm kiếm mặt bằng trong quận Hoàn Kiếm, khiến giá thuê mặt bằng trệt tại khu vực này tăng đáng kể.” Mặc dù có bị ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19 nhưng thị trường bất động sản hiện nay đang chứng kiến sự phục hồi mạnh mẽ. Theo chuyên gia CBRE đánh giá: “Thị trường bán lẻ Hà Nội đang chào đón sự gia nhập mới từ nhiều thương hiệu bán lẻ khác. “Điều đó cho thấy sự quan tâm không ngừng mà các nhà bán lẻ nước ngoài dành cho thị trường Việt Nam, nhất là mặt bằng bán lẻ đắc địa trên tuyến phố lớn vẫn luôn được ưu tiên săn đón.”.

Nắm bắt xu hướng này, UBND quận Hoàn Kiếm cùng chính quyền các cấp đã triển khai Đề án số 16-ĐA/QU về việc “Tiếp tục nâng cao chất lượng và mở rộng không gian đi bộ trên địa bàn quận Hoàn Kiếm”; Thông báo số 953/VP-ĐT của Văn phòng UBND Thành phố Hà Nội về “Đề án xây dựng không gian đi bộ Hàng Khay – Tràng Tiền – Quảng trường Cách mạng tháng 8 kết hợp với các trung tâm thương mại”; và Thông báo số 2582-TB/TU về “Kết luận của đồng chí Vương Đình Huệ, Ủy viên Bộ Chính trị, Bí thư Thành ủy tại buổi làm việc với Quận ủy Hoàn Kiếm”; Trong đó có nội dung chỉ đạo: “Nghiên cứu, cải tạo chỉnh trang và nâng cấp tuyến phố Hàng Khay, Tràng Tiền đến Nhà Hát Lớn để phát triển thành tuyến phố đi bộ kết hợp Trung tâm thương mại nhằm thúc đẩy du lịch và kích cầu mua sắm, tăng nguồn thu từ du lịch cho Quận và Thành phố”.

[29]



Sơ đồ 2.3: Tác động của yếu tố Kinh tế, đầu tư và phát triển

Qua đây, ta nhận thấy giá trị bất động sản và giá thuê mặt bằng trên tuyến phố đi bộ tăng cao là do các loại hình dịch vụ, thương mại, du lịch, vui chơi giải trí, mua sắm, ẩm thực... hoạt động hiệu quả thu hút một lượng lớn khách du lịch trong và ngoài nước. Mọi hoạt động của con người trên những tuyến phố đi bộ này đều tạo ra nguồn lợi nhuận khổng lồ cho các chủ đầu tư hoặc chủ sở hữu. Vì thế, để duy trì và nâng cao giá trị bất động sản, giá thuê mặt bằng tại Hà Nội, cần tạo lập không gian cảnh quan tuyến phố đi bộ hoàn hảo, thuận lợi cho các hộ kinh doanh, dễ dàng kết nối nhiều khu vực và đảm bảo các học động của con người phong phú để giữ chân người đi bộ lâu hơn thông qua hệ thống trang thiết bị tiện ích đô thị đồng bộ; Lựa chọn cây xanh phù hợp với điều kiện khí hậu nhiệt đới nóng ẩm; và hoạt động của con người đa dạng.

2.4. Kết quả điều tra xã hội học về việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội

Để có cơ sở đề xuất các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan trong các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử, tác giả đã tiến hành khảo sát, thu thập số liệu sơ cấp, sử dụng Phiếu khảo sát lấy ý kiến của các đối tượng đi bộ trên tuyến phố nhằm đánh giá toàn diện công tác tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan và mong muốn nguyện vọng của người đi bộ. Các kết quả điều tra được tổng hợp như sau:

a. Mục đích khảo sát: Thu thập ý kiến của người đi bộ trên các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử để đánh giá về nghệ thuật và chất lượng tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan thông qua mức độ đánh giá của người sử dụng, nhằm nắm bắt nhu cầu và nguyện vọng của người đi bộ. Từ thông tin khảo sát thực tế sẽ giúp luận án có cách nhìn toàn

diện, đầy đủ hơn về không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử để đưa ra các giải pháp phù hợp.

b. Phương pháp, quy mô, chọn mẫu và khu vực điều tra

* **Phương pháp:** Sử dụng phương pháp Bảng hỏi (Xem phụ lục...) từng bước của cuộc điều tra XHH được thiết lập: 1) Xây dựng đề cương gồm mục tiêu, câu hỏi nghiên cứu, đối tượng khảo sát, địa bàn, mẫu phiếu khảo sát, và nhóm điều tra; 2) Xây dựng Phiếu khảo sát dựa trên các khái niệm được thao tác, chọn mẫu; 3) Tiến hành khảo sát; 4) Xử lý số liệu.

* **Quy mô điều tra:** Số lượng mẫu được chọn để khảo sát là 300 phiếu chia 3 tuyến phố đi bộ đại diện cho từng khu vực

* **Chọn mẫu khảo sát:** Tiến hành thu thập thông tin của người đi bộ trên tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử (mẫu được chọn ngẫu nhiên) trong đó bao gồm giới tính, tuổi tác, thành phần khác nhau.

* **Khu vực điều tra:** Tại 3 tuyến phố đi bộ gồm Tuyến phố Tạ Hiện thuộc khu vực I; Tuyến phố Đinh Tiên Hoàng thuộc khu vực II; Tuyến phố Trịnh Công Sơn thuộc khu vực III (Mục 3.2.1, Mục 3.2.2).

* **Thời gian khảo sát:** Tại những thời điểm khác nhau, số lượng người tập trung khác nhau, phụ thuộc vào một số điều kiện về thời tiết.

Kết quả khảo sát được trình bày tại phần phụ lục 1. Dưới đây xin trình bày một số kết quả điều tra, khảo sát tại 03 tuyến phố đi bộ.

Đánh giá về tần suất đến tuyến phố đi bộ (Tính thuận tiện)										
TT	Câu hỏi khảo sát	Tạ Hiện			Đinh Tiên Hoàng			Trịnh Công Sơn		
		ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)
1	Ông/bà có thường xuyên đến các tuyến phố đi bộ không?	Hàng ngày	7	7	Hàng ngày	8	8	Hàng ngày	1	1
		1 lần/tuần	10	10	1 lần/tuần	21	21	1 lần/tuần	5	5
		2 lần/tuần	57	57	2 lần/tuần	67	67	2 lần/tuần	24	24
		Vài tháng/ lần	23	23	Vài tháng/ lần	3	3	Vài tháng/ lần	61	61
		Không bao giờ đến	3	3	Không bao giờ đến	1	1	Không bao giờ đến	9	9
Đánh giá về mục đích đến tuyến phố đi bộ (Tính hấp dẫn)										
TT	Câu hỏi khảo sát	Tạ Hiện			Đinh Tiên Hoàng			Trịnh Công Sơn		
		ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)
1	Mục đích của ông/bà đến tuyến phố đi bộ làm gì?	Tham quan du lịch	53	53	Tham quan du lịch	20	20	Tham quan du lịch	18	18
		Ăn thực	15	15	Ăn thực	4	4	Ăn thực	5	5
		Biểu diễn nghệ thuật	8	8	Biểu diễn nghệ thuật	16	16	Biểu diễn nghệ thuật	6	6
		Thư giãn ngắm cảnh	2	2	Thư giãn ngắm cảnh	28	28	Thư giãn ngắm cảnh	25	25
		Mua sắm	5	5	Mua sắm	8	8	Mua sắm	10	10
		Vui chơi giải trí	12	12	Vui chơi giải trí	12	12	Vui chơi giải trí	19	19
		Thế dục thể thao	1	1	Thế dục thể thao	5	5	Thế dục thể thao	11	11
		Lễ hội	4	4	Lễ hội	7	7	Lễ hội	6	6
		Khác			Khác	0	0	Khác	0	0

Đánh giá về điểm hấp dẫn của tuyến phố đi bộ (Tính hấp dẫn)														
TT	Câu hỏi khảo sát	Tạ Hiện			Đinh Tiên Hoàng			Trịnh Công Sơn			Tỷ lệ (%)			
		ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)				
1	Ông/bà thích điều gì ở tuyến phố đi bộ?	Vị trí thuận tiện	10	10	Vị trí thuận tiện	12	12	Vị trí thuận tiện	2	2				
		Có nhiều công trình	29	29	Có nhiều công trình	3	3	Có nhiều công trình	5	5				
		Có nhiều cửa hàng	18	18	Có nhiều cửa hàng	3	3	Có nhiều cửa hàng	8	8				
		Hạ tầng kỹ thuật hoàn	16	16	Hạ tầng kỹ thuật hoàn	15	15	Hạ tầng kỹ thuật hoàn	30	30				
		Không gian rộng	3	3	Không gian rộng	21	21	Không gian rộng	10	10				
		Có cảnh quan hấp dẫn	9	9	Có cảnh quan hấp dẫn	23	23	Có cảnh quan hấp dẫn	11	11				
		Vệ sinh môi trường tốt	5	5	Vệ sinh môi trường tốt	8	8	Vệ sinh môi trường tốt	8	8				
		Tiện ích đô thị đa dạng	10	10	Tiện ích đô thị đa dạng	15	15	Tiện ích đô thị đa dạng	26	26				
		Tất cả các ý trên	0	0	Tất cả các ý trên	0	0	Tất cả các ý trên	0	0				
2	Xin ông/bà đánh giá về hoạt động văn hóa truyền thống trên tuyến phố đi bộ?	Rất ấn tượng	2	2	Rất ấn tượng	5	5	Rất ấn tượng	0	0				
		Ấn tượng	12	12	Ấn tượng	89	89	Ấn tượng	3	3				
		Bình thường	78	78	Bình thường	4	4	Bình thường	53	53				
		Không ấn tượng	8	8	Không ấn tượng	2	2	Không ấn tượng	44	44				
		Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0				
3	Xin ông/bà đánh giá về hình thức của công trình kiến trúc?	Đẹp	55	55	Đẹp	81	81	Đẹp	3	3				
		Bình thường	26	26	Bình thường	10	10	Bình thường	15	15				
		Không đẹp	19	19	Không đẹp	9	9	Không đẹp	82	82				
		Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0				
4	Xin ông/bà đánh giá về hệ thống cây xanh trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	89	89	Số lượng	Thiếu	33	33	Số lượng	Thiếu	44	44	
			Đủ	11	11		Đủ	46	46		Đủ	39	39	
			Thừa	0	0		Thừa	21	21		Thừa	17	17	
		Hình thức	Chưa đẹp	35	35	Hình thức	Chưa đẹp	19	19	Hình thức	Chưa đẹp	13	13	
			Bình thường	39	39		Bình thường	74	74		Bình thường	79	79	
			Đẹp	26	26		Đẹp	7	7		Đẹp	8	8	
		Cách bố trí	Chưa hợp lý	32	32	Cách bố trí	Chưa hợp lý	27	27	Cách bố trí	Chưa hợp lý	35	35	
			Bình thường	61	61		Bình thường	59	59		Bình thường	47	47	
			Hợp lý	7	7		Hợp lý	14	14		Hợp lý	18	18	
		Chủng loại cây xanh	Nghèo nàn	21	21	Chủng loại cây xanh	Nghèo nàn	20	20	Chủng loại cây xanh	Nghèo nàn	12	12	
			Bình thường	63	63		Bình thường	59	59		Bình thường	68	68	
			Đa dạng	16	16		Đa dạng	21	21		Đa dạng	20	20	
5	Xin ông/bà đánh giá về cảnh quan mặt nước trên tuyến phố đi bộ (nếu có)?	Mặt nước tự nhiên	Chưa đẹp			Mặt nước tự nhiên	Chưa đẹp	26	26	Mặt nước tự nhiên	Chưa đẹp	36	36	
				Bình thường				Bình thường	39	39		Bình thường	41	41
				Đẹp				Đẹp	35	35		Đẹp	23	23
		Mặt nước nhân tạo	Chưa đẹp			Mặt nước nhân tạo	Chưa đẹp	39	39	Mặt nước nhân tạo	Chưa đẹp			
				Bình thường				Bình thường	58	58		Bình thường		
				Đẹp				Đẹp	3	3		Đẹp		

Đánh giá về tính an toàn của tuyến phố đi bộ (Tính an toàn)													
TT	Câu hỏi khảo sát	Tạ Hiện			Đinh Tiên Hoàng			Trịnh Công Sơn			Tỷ lệ (%)		
		ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)			
1	Xin ông/bà đánh giá về hệ thống biển quảng cáo trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	35	35	Số lượng	Thiếu	47	47	Số lượng	Thiếu	57	57
			Đủ	40	40		Đủ	33	33		Đủ	34	34
			Thừa	25	25		Thừa	20	20		Thừa	9	9
		Hình thức	Chưa đẹp	15	15	Hình thức	Chưa đẹp	25	25	Hình thức	Chưa đẹp	28	28
			Bình thường	71	71		Bình thường	56	56		Bình thường	60	60
			Đẹp	14	14		Đẹp	19	19		Đẹp	12	12
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	35	35	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	28	28
			Bình thường	43	43		Bình thường	48	48		Bình thường	53	53
			Hợp lý	22	22		Hợp lý	27	27		Hợp lý	19	19
		Cách bố trí	Chưa hợp lý	22	22	Cách bố trí	Chưa hợp lý	25	25	Cách bố trí	Chưa hợp lý	37	37
			Bình thường	48	48		Bình thường	59	59		Bình thường	33	33
			Hợp lý	30	30		Hợp lý	16	16		Hợp lý	30	30
		Màu sắc	Chưa hợp lý	27	27	Màu sắc	Chưa hợp lý	14	14	Màu sắc	Chưa hợp lý	20	20
			Bình thường	55	55		Bình thường	62	62		Bình thường	59	59
			Hợp lý	18	18		Hợp lý	24	24		Hợp lý	21	21

2	Xin ông/bà đánh giá về ghế ngồi nghỉ/tiêm chủng chân trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	39	39	Số lượng	Thiếu	35	35	Số lượng	Thiếu	32	32
			Đủ	37	37		Đủ	38	38		Đủ	44	44
		Hình thức	Thừa	24	24	Hình thức	Thừa	27	27	Hình thức	Thừa	24	24
			Chưa đẹp	62	62		Chưa đẹp	30	30		Chưa đẹp	22	22
			Bình thường	30	30		Bình thường	40	40		Bình thường	61	61
			Đẹp	8	8		Đẹp	30	30		Đẹp	17	17
		Cách bố trí	Chưa hợp lý	71	71	Cách bố trí	Chưa hợp lý	63	63	Cách bố trí	Chưa hợp lý	59	59
			Bình thường	23	23		Bình thường	25	25		Bình thường	32	32
		Màu sắc	Hợp lý	6	6	Màu sắc	Hợp lý	12	12	Màu sắc	Hợp lý	8	8
			Chưa hợp lý	30	30		Chưa hợp lý	38	38		Chưa hợp lý	36	36
3	Xin ông/bà đánh giá về vật liệu lát trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	35	35	Số lượng	Thiếu	12	12	Số lượng	Thiếu	24	24
			Đủ	32	32		Đủ	78	78		Đủ	55	55
		Hình thức	Thừa	33	33	Hình thức	Thừa	10	10	Hình thức	Thừa	21	21
			Chưa đẹp	28	28		Chưa đẹp	27	27		Chưa đẹp	29	29
			Bình thường	50	50		Bình thường	62	62		Bình thường	45	45
			Đẹp	22	22		Đẹp	11	11		Đẹp	26	26
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	28	28	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	26	26	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25
			Bình thường	43	43		Bình thường	55	55		Bình thường	47	47
		Cách lát	Hợp lý	29	29	Cách lát	Hợp lý	19	19	Cách lát	Hợp lý	28	28
			Chưa hợp lý	19	19		Chưa hợp lý	20	20		Chưa hợp lý	32	32
4	Xin ông/bà đánh giá về hệ thống chiếu sáng trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	15	15	Số lượng	Thiếu	10	10	Số lượng	Thiếu	12	12
			Đủ	66	66		Đủ	71	71		Đủ	63	63
		Hình thức	Thừa	19	19	Hình thức	Thừa	19	19	Hình thức	Thừa	25	25
			Chưa đẹp	12	12		Chưa đẹp	13	13		Chưa đẹp	20	20
			Bình thường	68	68		Bình thường	77	77		Bình thường	65	65
			Đẹp	20	20		Đẹp	10	10		Đẹp	15	15
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	15	15	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25
			Bình thường	64	64		Bình thường	72	72		Bình thường	46	46
		Cách bố trí	Hợp lý	11	11	Cách bố trí	Hợp lý	13	13	Cách bố trí	Hợp lý	29	29
			Chưa hợp lý	10	10		Chưa hợp lý	10	10		Chưa hợp lý	28	28
5	Xin ông/bà đánh giá về thùng rác trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	51	51	Số lượng	Thiếu	42	42	Số lượng	Thiếu	30	30
			Đủ	31	31		Đủ	35	35		Đủ	45	45
		Hình thức	Thừa	18	18	Hình thức	Thừa	23	23	Hình thức	Thừa	25	25
			Chưa đẹp	22	22		Chưa đẹp	18	18		Chưa đẹp	27	27
			Bình thường	63	63		Bình thường	75	75		Bình thường	44	44
			Đẹp	15	15		Đẹp	7	7		Đẹp	29	29
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	22	22	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	33	33
			Bình thường	55	55		Bình thường	62	62		Bình thường	40	40
		Cách bố trí	Hợp lý	20	20	Cách bố trí	Hợp lý	16	16	Cách bố trí	Hợp lý	27	27
			Chưa hợp lý	29	29		Chưa hợp lý	30	30		Chưa hợp lý	24	24
			Bình thường	45	45		Bình thường	40	40		Bình thường	53	53
			Hợp lý	26	26		Hợp lý	30	30		Hợp lý	23	23
		Màu sắc	Chưa hợp lý	22	22	Màu sắc	Chưa hợp lý	25	25	Màu sắc	Chưa hợp lý	31	31
			Bình thường	64	64		Bình thường	55	55		Bình thường	41	41
			Hợp lý	14	14		Hợp lý	20	20		Hợp lý	28	28

6	Xin ông/bà đánh giá về mức độ an toàn trên tuyến phố đi bộ?	Ban ngày	Tốt	92	92	Ban ngày	Tốt	90	90	Ban ngày	Tốt	85	85
			Khá tốt	5	5		Khá tốt	5	5		Khá tốt	8	8
			Trung bình	2	2		Trung bình	3	3		Trung bình	4	4
			Không tốt	1	1		Không tốt	2	2		Không tốt	3	3
			Ý kiến khác	0	0		Ý kiến khác	0	0		Ý kiến khác	0	0
		Ban đêm	Tốt	2	2	Ban đêm	Tốt	88	88	Ban đêm	Tốt	4	4
			Khá tốt	90	90		Khá tốt	5	5		Khá tốt	4	4
			Trung bình	5	5		Trung bình	5	5		Trung bình	87	87
			Không tốt	3	3		Không tốt	2	2		Không tốt	5	5
			Ý kiến khác	0	0		Ý kiến khác	0	0		Ý kiến khác	0	0

Đánh giá về mong muốn của người đi bộ trên tuyến phố đi bộ											
TT	Câu hỏi khảo sát	Tạ Hiện			Đình Tiên Hoàng			Trịnh Công Sơn			
		ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	
1	Theo ông/bà, tuyến phố đi bộ cần bổ sung điều gì trong tương lai?	Cây xanh	26	26	Cây xanh	12	12	Cây xanh	9	9	
		Địa điểm dừng nghỉ	7	7	Địa điểm dừng nghỉ	24	24	Địa điểm dừng nghỉ	13	13	
		Điểm nhấn (công chào,	28	28	Điểm nhấn (công chào,	9	9	Điểm nhấn (công chào,	21	21	
		Nhà vệ sinh công cộng	5	5	Nhà vệ sinh công cộng	15	15	Nhà vệ sinh công cộng	14	14	
		Cửa hàng thương mại	12	12	Cửa hàng thương mại	14	14	Cửa hàng thương mại	19	19	
		Hoạt động vui chơi giải	8	8	Hoạt động vui chơi giải	21	21	Hoạt động vui chơi giải	16	16	
		Bãi đỗ xe	14	14	Bãi đỗ xe	5	5	Bãi đỗ xe	8	8	
		Khác	0	0	Khác	0	0	Khác	0	0	

Bảng 2.6: Kết quả điều tra khảo sát tại 3 tuyến phố đi bộ khu vực NDLS (Phụ lục 5)

Như vậy ta thấy, tuyến phố đi bộ trong khu vực I (Tạ Hiện) và II (Đình Tiên Hoàng) có tần suất người đi bộ cao hơn, bởi vị trí, giá trị văn hóa lịch sử, hoạt động thương mại dịch vụ và hoạt động của con người. Các tuyến phố khu vực III (Trịnh Công Sơn) có không gian rộng lớn song còn thiếu các giá trị tạo bản sắc, xa khu trung tâm, hoạt động của con người còn nghèo nàn nên chưa hấp dẫn người đi bộ.

Hệ thống hạ tầng kỹ thuật và trang thiết bị tiện ích đô thị cơ bản hoàn chỉnh, nhưng chỗ thiếu, chỉ tập trung bố trí tại một số khu vực có không gian đi bộ rộng. Thiếu đồng bộ và chưa quan tâm tới yếu tố thẩm mỹ trong thiết kế. Đặc biệt, nhóm đối tượng dễ bị tổn thương gần như bị lãng quên trong các thiết kế, nên hạn chế khả năng tiếp cận, không thuận lợi và chưa đảm bảo tính công bằng xã hội, khi mọi người đều có quyền tới các không gian công cộng.

Hệ thống cây xanh chủ yếu cây bóng mát tại một số tuyến phố chủ đạo, chưa đảm bảo mật độ che phủ, môi trường thoải mái cho người đi bộ, không đảm bảo an toàn trong các điều kiện khí hậu khắc nghiệt.

Kết quả khảo sát trên hoàn toàn trùng khớp với những đánh giá hiện trạng. Do đó, các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ sẽ tập trung giải quyết để tạo tính thuận lợi, tăng tính hấp dẫn và đảm bảo an toàn cho hoạt động đi bộ của con người.

2.5. Bài học kinh nghiệm trong nước và quốc tế trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

2.5.1. Bài học kinh nghiệm quốc tế

Dựa vào những phân tích ở trên (Mục 1.1) một số bài học có thể ứng dụng trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội như sau:

(a) Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ hấp dẫn

Tuyến phố đi bộ hấp dẫn bởi vị trí trung tâm, không gian đi bộ rộng lớn, có nhiều công trình kiến trúc giá trị, hạ tầng kỹ thuật hoàn chỉnh và tiện ích đô thị hiện đại đầy đủ.

Cụ thể tại tuyến phố đi bộ Strøget, Copenhagen, Đan Mạch: Các công trình cao 4-5 tầng được xây dựng dọc tuyến phố đi bộ, với việc hạn chế phát triển theo chiều dọc nên người đi bộ vẫn cảm nhận được ánh nắng, thời gian và không gian. Mặt tiền các công trình được quan tâm thiết kế với nhiều loại hình và màu sắc khác nhau, vật liệu chủ yếu là gạch. Biển quảng cáo được bố trí ở mặt tiền sàn tầng 2 cao khoảng 4m. Ở tầng 1 thường là các cửa hàng thương mại dịch vụ như: quán cà phê, phòng trưng bày nghệ thuật, cửa hàng thủ công, cửa hàng lưu niệm, lối vào mỗi cửa hàng đều rất nhỏ, cửa rộng khoảng 2-3m. Các phố đi bộ được thay lại mặt lát của hè và đường, tổ chức lại hệ thống đèn và ánh sáng trang trí, bảo tồn các công trình kiến trúc cổ, quảng trường, đài phun nước, cột trang trí và mặt đứng các công trình trên tuyến phố.



Hình 2.19: Mặt đứng công trình trên tuyến phố Strøget Nguồn: Mạng

Tuyến phố đi bộ Marktgasse, Bern, Thụy Sĩ: Các tòa nhà, các tháp và khu nhà ở được xây dựng đồng bộ theo phong cách Trung cổ và kiến trúc Baroque với chiều cao khá đều. Hầu hết các tòa nhà đều có tầng hầm, tầng trệt và hai hoặc ba tầng phía trên. Các tòa nhà có mái vòm chạy dài 6km được đỡ bằng dãy cột đá sa thạch nằm ngay tầng trệt của các công trình. Phía trên của hệ thống mái vòm, phần nhô ra vẫn được tận dụng xây nhà hoặc văn phòng phía trên. Đây là hành lang đi bộ độc đáo vì thế những ngày nắng chói chang hay mưa tầm tã cũng không cản được bước chân của người đi bộ. Những ngôi nhà giờ được tái xây dựng bằng đá, đá cắt hoặc đá sa thạch có màu cà phê cổ kính kết hợp với mái ngói dốc màu đỏ tạo nên bản sắc đặc trưng tuyến phố. Những khu vườn được cắt tía cẩn thận đan xen với công trình tạo sự hài hòa với cảnh quan thiên nhiên.



Hình 2.20: Công trình trên tuyến phố đi bộ Marktgasse

Nguồn: <https://www.vecteezy.com/>

Tuyến phố đi bộ Rue Des Rosiers, Paris, Pháp : Những ngôi nhà cao 6 tầng với nhịp điệu tươi vui, những ban công từ tầng 2 tới tầng 5 và cửa căn áp mái kiểu Pháp. Paris có quy định ngặt nghèo về độ dài cũng như chiều cao của các tòa nhà được xây dựng trong trung tâm. Việc phá bỏ, sửa chữa về thiết kế cũng được kiểm soát chặt chẽ nhằm giữ hình ảnh cho khu nội đô. Biển quảng cáo được thiết kế liền với mặt đứng công trình, bố trí ngay trên lối vào của công trình, màu sắc rực rỡ, phong chữ mềm mại, mảnh và uốn lượn.



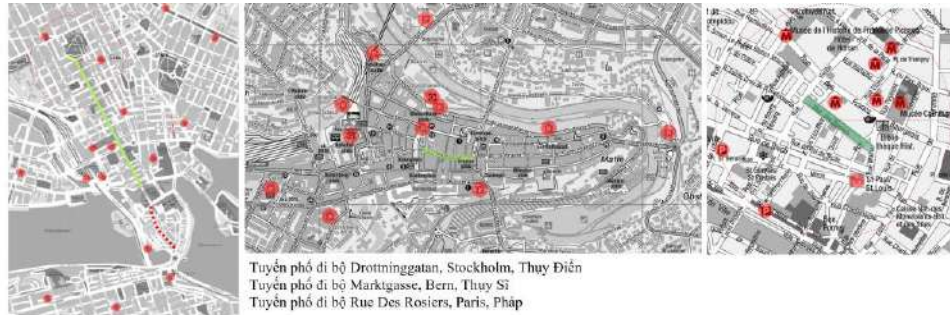
Hình 2.21: Hình ảnh TPĐB Rue Des Rosiers Nguồn: <https://www.shutterstock.com/>

(b) Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ thuận tiện

Hệ thống giao thông công cộng hoàn chỉnh, thuận tiện kết nối tới các nhà ga, bến xe...người đi bộ nhanh chóng và dễ dàng di chuyển giữa các địa điểm hấp dẫn.

Tuyến phố đi bộ Drottninggatan, Stockholm, Thụy Điển : Với mô hình giao thông xuyên tâm, đường giao thông huyết mạch được xây dựng xung quanh thành phố sau thế chiến thứ 2, nên hệ thống giao thông công cộng của thành phố Stockholm được xem là hiện đại nhất Châu Âu với đa dạng phương tiện. Vào giờ cao điểm những xe cá nhân ra vào thành phố đều bị kiểm soát bởi hệ thống theo dõi tại các ngã tư và có thu phí. Tuyến phố đi bộ Drottninggatan có chiều dài khoảng 1,5km trải dài về phía Bắc cây cầu Riksbron đến công viên Observatorielunden. Là con đường thương mại lớn nhất Thụy Điển (có khoảng 75.000 lượt người di chuyển/ngày), với nhiều khu mua sắm, nhà hàng, quán cà phê, văn phòng, khu vui chơi giải trí. Công trình hai bên tuyến phố có phong cách kiến trúc chủ đạo là những công trình gạch đỏ để thô, theo lối kiến trúc nhiều ô cửa sổ vuông vức và đặc biệt là không có ban công.

Hệ thống giao thông công cộng tại Bern, Thụy Sĩ: với xe buýt, tàu hỏa, tàu điện, tàu thủy, phà hoạt động liên tục, đúng giờ và giá phí vô cùng rẻ. Cùng với chính sách khuyến khích người đi bộ hoặc các phương tiện công cộng, Thụy Sĩ áp dụng thời gian làm việc linh hoạt hoặc doanh nghiệp chỉ trả tiền đi lại hàng năm cho nhân viên sử dụng phương tiện công cộng. Mạng lưới giao thông công cộng rộng khắp thành phố, nên tàu điện cũng chạy trên tuyến phố đi bộ Marktgasse, tạo điều kiện di chuyển thuận lợi cho mọi người.



Hình 2.22: Hệ thống giao thông thuận tiện tại một số thành phố

(c) Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ an toàn

Tuyến phố đi bộ luôn đảm bảo không gian hoạt động với nhiều loại hình hấp dẫn, đảm bảo chiếu sáng, an ninh, an toàn cho mọi người trong toàn thời gian.

Tuyến phố đi bộ Vương Phủ Tỉnh, Bắc Kinh, Trung Quốc là khu trung tâm thương mại sầm uất, những sản phẩm du lịch truyền thống như đồ thủ công mỹ nghệ vẫn tồn tại song song và tạo nên bản sắc riêng. Âm thực truyền thống phong phú. Tuyến phố ban ngày tràn ngập ánh sáng do mặt cắt đường rộng, biển quảng cáo và biển hiệu đồng bộ về kích thước, chiều cao, được bố trí ở mặt đứng tầng 2 của công trình theo chiều dọc thẳng đứng. Về ban đêm, tuyến phố được trang hoàng màu sắc rực rỡ, sự hoa lệ sang trọng của các cửa hàng với mảng kính lớn không chỉ thu hút người đi bộ mà còn tạo cảm giác an toàn và định hướng không gian.

Tuyến phố đi bộ Exhibition, thành phố London, Anh: Với 22.000m² lát gạch Yorkstone và đá Granite được dải màu ghi, với mô hình lát gạch chéo tăng tính độc đáo và cải thiện thị giác cho người đi bộ. Hệ thống thoát nước cho đường phố được thiết kế với hai kênh thoát nước tuyến tính liên tục, nắp cống được đặt riêng và đúc bằng gang. Hệ thống chiếu sáng đường phố đa chức năng nhằm tạo ra một giải pháp chiếu sáng đặc biệt và toàn diện. 28 cột đèn chiếu sáng bằng thép thon dài 20m được bố trí ở giữa tuyến phố Exhibition. Cùng với tiện ích đô thị như ghế đá, thùng rác...đã tạo nên cảnh quan tuyến phố với nhiều màu sắc, kết cấu thống nhất, mang lại cho người đi bộ cảm giác an toàn hơn.



Hình 2.23: Tuyến phố đi bộ Exhibition ban ngày và ban đêm

Nguồn: <https://ontheworldmap.com/>

2.5.2. Bài học kinh nghiệm tại Việt Nam

(a) Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ gắn với không gian mở

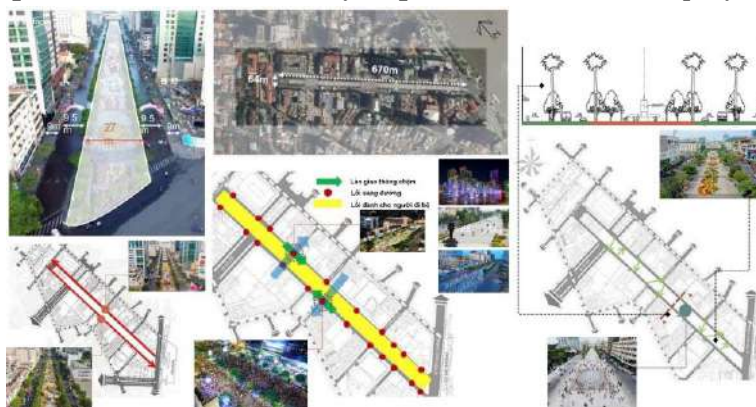
Với bề dày hình thành và phát triển, Việt Nam chứa đựng nhiều giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể, vì thế các tuyến phố đi bộ luôn thấm đẫm bản sắc truyền thống.

Các tuyến phố đi bộ khu vực hồ Gươm và phụ cận: có vị trí là trung tâm Thủ đô của thành phố, nơi hội tụ tất cả các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể. Chức năng Thương mại dịch vụ kết hợp với các chức năng bổ trợ như du lịch, vui chơi, thư giãn, lễ hội văn hóa nghệ thuật... tạo nên một không gian sinh động nhiều hoạt động cho người đi bộ. Với nhiều công trình kiến trúc có giá trị văn hóa lịch sử, cảnh quan cây xanh mặt nước đẹp, không gian thoáng đãng, môi trường trong lành. Hệ thống hạ tầng kỹ thuật và trang thiết bị tiện ích đô thị cơ bản hoàn thiện.



Hình 2.24: TPĐB khu vực hồ Gươm và phụ cận, thành phố Hà Nội Nguồn: [37]

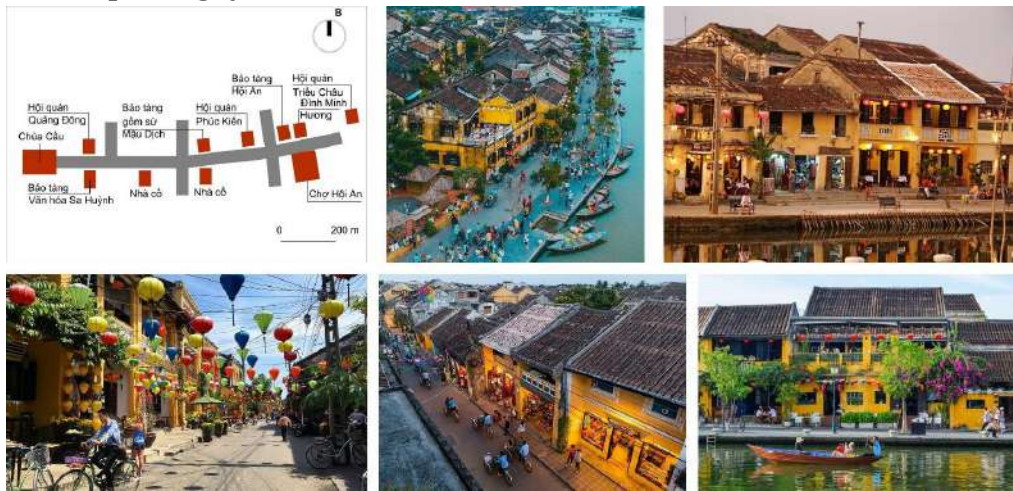
Tuyến phố đi bộ Nguyễn Huệ, thành phố Hồ Chí Minh có chiều dài 900m rộng 60m, đặt trước trụ sở UBND TP. HCM kết nối nhà ga Metro, nhà hát TP. HCM và quảng trường khu đô thị Thủ Thiêm (quận 2). Trên tuyến phố bố trí hai sân khấu biểu diễn nghệ thuật tạo không gian cho du khách giao lưu văn hóa: lễ hội, diễu hành, trải nghiệm âm nhạc đường phố... Các hộ kinh doanh tại đây chỉ được phép bày bán trên toàn bộ phần vỉa hè, các mặt hàng được quy hoạch rõ ràng, đa dạng, không trùng lặp. Tại tuyến phố, du khách được miễn phí các dịch vụ như: truy cập wifi, nhà vệ sinh, quầy thông tin du lịch...



Hình 2.25: TPĐB Nguyễn Huệ, thành phố HCM Nguồn: [99]

(b) Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ gắn với bảo tồn di sản

Tuyến phố đi bộ Trần Phú, thành phố Hội An, có chiều dài hơn 1km, lòng đường rộng 5m. Điểm nhấn phía Tây là Chùa Cầu – một cầu đi bộ bằng gỗ duy nhất ở Việt Nam có kiến trúc độc đáo, phía Đông là nút giao với đường Nguyễn Huệ, có bảo tàng lịch sử và văn hóa Hội An án ngữ. Trên tuyến phố có nhiều công trình kiến trúc quan trọng, mà hội quán người Hoa là một loại hình đặc thù, ghi lại dấu ấn định cư lập nghiệp hàng trăm năm của Hoa Kiều. Ngoài ra còn bốn hội quán khác tương ứng với bốn vùng miền của Trung Hoa có người di cư đến là Quảng Đông, Phúc Kiến, Quỳnh Phủ và Triều Châu. Với mục đích phục vụ du lịch văn hóa nên các công trình như bảo tàng Văn hóa Sa Huỳnh, bảo tàng Gốm sứ Mậu dịch được giữ nguyên cấu trúc, không gian, đường nét và chi tiết đặc trưng, tạo nhịp điệu cho toàn tuyến phố, còn độc đáo ở điểm là nhà có hai mặt tiền, mặt sau là phố Nguyễn Thái Học. [96; 103]



Hình 2.26: TPĐB Trần Phú và phụ cận, thành phố Hội An Nguồn: [20]

Nét hấp dẫn của tuyến phố đi bộ không chỉ là những công trình kiến trúc mà còn là nhịp sống chậm rãi, thanh bình sống không kém phần sinh động. Mỗi không gian góc phố, ngôi nhà đều toát lên vẻ cổ kính, lưu giữ một nền văn hóa nhiều tầng, nhiều lớp và đa dạng, có sự pha trộn giữa yếu tố vật thể và phi vật thể. Tỷ lệ công trình trên tuyến phố đi bộ với tỷ lệ con người được chú trọng; có không gian điểm nhấn đầu và cuối tuyến phố. Các hoạt động kinh doanh, thương mại được bố trí khéo léo và đa dạng dọc theo tuyến phố, xen kẽ với các hoạt động văn hóa, nghệ thuật và có chương trình tổ chức hoạt động đa dạng.

(c) Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ với nhiều hoạt động đa dạng

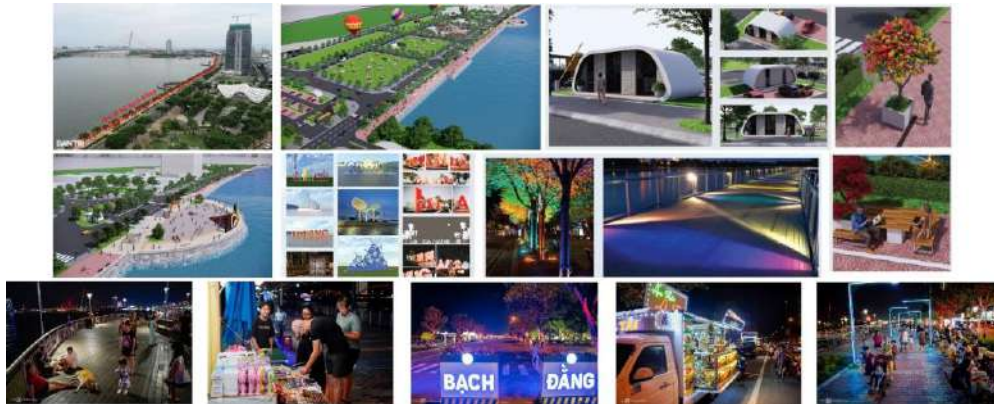
Sau năm 1975, thành phố Đà Nẵng đã đầu tư cho quy hoạch đôi bờ sông Hàn với những công viên, đường đi dạo dọc hai bờ sông, nhiều cây cầu tiếp nối nhau nối liền hai bờ Đông Tây. Không gian đô thị Đà Nẵng được quy hoạch theo hướng hướng ra sông, ra

biển để tạo không gian tốt cho kinh tế phát triển. Trong định hướng phát triển, thành phố Đà Nẵng sẽ mở rộng về các hướng Tây Bắc, Nam và Đông Nam, chú trọng đến việc quy hoạch trên nền tảng không gian xanh, thân thiện với môi trường, cơ sở hạ tầng giao thông ngầm với các bãi đỗ xe ngầm và tàu điện ngầm. [109]

Những quy hoạch này đã làm tiền đề để hình thành tuyến phố đi bộ Bạch Đằng dài 1,2km từ cầu Rồng đến cầu Trần Thị Lý với không gian rộng khoảng 8ha. Các hoạt động từ 15h ngày hôm trước đến 0h ngày hôm sau, riêng từ thứ 6 đến chủ nhật cấm xe hoàn toàn để phục vụ người đi bộ.

Với 27 ki ốt, ô tô bán hàng, 2 sân khấu nghệ thuật, cầu bán nguyệt cùng các hoạt động nghệ thuật đường phố, âm nhạc đường phố, ảo thuật, trò chơi dân gian... 3 nhà vệ sinh tiêu chuẩn 4 sao, 5 điểm check-in, trang trí cảnh quan, chiếu sáng nghệ thuật, camera an ninh, wifi miễn phí... Các xe bán hàng được phép kinh doanh đồ uống có cồn nhưng tự thu gom, xử lý nước thải, không xả ra môi trường. Ô tô bán hàng được đậu sát vỉa hè trong diện tích 10x2,5m, tự mua sắm bán ghế theo mẫu, sắp xếp trong khuôn viên 10x5,5m. Xen kẽ các ô tô bán hàng là ki ốt kích thước 10x4 (container 20 feet), được tự trang trí theo phương án kinh doanh, đảm bảo mỹ quan và an toàn trong thời tiết mưa bão. Không đặt máy bán hàng tự động trong phố đi bộ để đảm bảo công bằng cho các hộ kinh doanh. Toàn bộ 27 vị trí xe bán hàng và ki ốt đều đấu giá quyền sử dụng vị trí trong suốt thời gian 54 tháng (2023-2028), giá khởi điểm 127 triệu đồng/ki ốt hoặc 129 triệu đồng/ô tô bán hàng. Ngoài ra, nhà đầu tư còn trả phí thuê vỉa hè, lòng đường 6 triệu đồng/tháng/ki ốt, 6,7 triệu đồng/tháng/ô tô bán hàng.

Bên cạnh các dịch vụ, phố đi bộ hằng đêm có các sự kiện tại sân khấu đường Bình Minh 6 (nhạc EDM, DJ) hoặc cầu bán nguyệt. Tại công viên APEC có các hoạt động triển lãm, văn hóa, nghệ thuật tổ chức định kỳ. Dọc theo phố đi bộ còn các lễ hội chào mừng năm mới, Tết Việt, ẩm thực, khinh khí cầu, vũ điệu ánh sáng, các loại hình nghệ thuật đường phố như ký họa, ảo thuật, biểu diễn khiêu vũ, hip hop, các trò chơi dân gian. Không cho phép hoạt động hát karaoke bằng loa kéo di động.



Hình 2.27: TPĐB khu vực Bạch Đằng, thành phố Đà Nẵng Nguồn: [107; 108]

CHƯƠNG III: GIẢI PHÁP TỔ CHỨC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN TUYẾN PHỐ ĐI BỘ KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ THÀNH PHỐ HÀ NỘI

3.1. Quan điểm, mục tiêu và nguyên tắc về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

3.1.1. Quan điểm

- Phát triển tuyến phố đi bộ gắn với bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể, đặc trưng không gian, điều kiện khí hậu và truyền thống văn hóa xã hội, sinh hoạt của người Hà Nội để nhận diện tính độc đáo và hấp dẫn.
- Giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB hài hòa giữa lợi ích người dân và du khách.
- Giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB theo hướng kế thừa và phát huy hiệu quả các TPĐB hiện trạng, tăng cường kết nối với những tuyến phố tiềm năng để tạo thành mạng lưới đi bộ liên hoàn, gắn với hệ thống giao thông công cộng.
- Giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB chú trọng hoàn thiện và đồng bộ hệ thống hạ tầng kỹ thuật đảm bảo thuận tiện và an toàn.
- Giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan TPĐB gắn với công nghệ số giúp du khách tự tra cứu và tiếp cận nhanh chóng với các giá trị văn hóa lịch sử ngay trên tuyến phố đi bộ.

3.1.2. Mục tiêu

- Xây dựng những tuyến phố đi bộ thuận tiện, hấp dẫn và an toàn cho người đi bộ.
- Tăng hiệu quả môi trường cảnh quan, chất lượng sống, phát triển bền vững. Bảo tồn không gian kiến trúc cảnh quan đặc biệt từng khu vực của Hà Nội, giảm ô nhiễm môi trường, cải thiện sức khỏe của người dân đô thị.
- Kiến tạo những tuyến phố đi bộ với đa dạng hoạt động để tăng cường giao tiếp cộng đồng, thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương.
- Xác định tuyến phố đi bộ tiềm năng để xây dựng mạng lưới tuyến phố đi bộ liên tục, dễ dàng kết nối với hệ thống giao thông công cộng.

3.1.3. Nguyên tắc

Việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ cần tuân thủ những nguyên tắc sau:

a. Nguyên tắc 1: Phù hợp với Quy hoạch cấp cao hơn của thành phố, tuân thủ với quy định pháp luật, tiêu chuẩn và quy phạm

Để tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ trong khu vực nội đô lịch sử cần tuân thủ quy hoạch thuộc hệ thống quy hoạch quốc gia theo quy định của

pháp luật về quy hoạch, quy hoạch xây dựng đã được phê duyệt và phù hợp với nguồn lực huy động.

Bên cạnh đó, cần phải đảm bảo thống nhất và phù hợp với quy hoạch cấp cao hơn, vì việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan phải có sự liên kết chặt chẽ và khớp nối đồng bộ với các Quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật đô thị Thành phố được các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt (giao thông vận tải, cao độ nền và thoát nước mặt đô thị, cấp điện đô thị, cấp nước đô thị, thoát nước thải đô thị, thông tin liên lạc...), cũng như các quy hoạch chuyên ngành trên địa bàn thành phố đã được phê duyệt qua mạng lưới cây xanh đô thị, mạng lưới kinh doanh và khai thác kinh tế vỉa hè, kinh tế đêm... nhằm đảm bảo sự kết hợp hài hòa giữa lợi ích quốc gia và lợi ích cộng đồng đáp ứng mục tiêu phát triển kinh tế-xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu.

b. Nguyên tắc 2: Phát huy các giá trị văn hóa, lịch sử

Hà Nội ngàn năm văn hiến với hệ thống di sản văn hóa vật thể và phi vật thể đa dạng, phong phú và đặc sắc. Những giá trị này không chỉ là mục tiêu mà việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ hướng tới, mà còn là động lực để phát huy và bảo tồn các giá trị di sản, góp phần thúc đẩy phát triển du lịch và quảng bá hình ảnh đô thị. Do đó, những giải pháp đưa ra cần nêu bật được bản sắc đặc trưng về văn hóa, lễ thói và lối sống của người dân địa phương nhưng cũng cần có sự tổng hòa về kiến trúc, tạo sự thống nhất và đồng bộ về tổng thể.

c. Nguyên tắc 3: Phù hợp với điều kiện khí hậu

Các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trong điều kiện khí hậu nhiệt đới nóng ẩm phải được xem xét cách giảm nhiệt độ vào mùa hè và chống lạnh vào mùa đông, tạo sự thông thoáng cho môi trường đô thị, tránh tích tụ khói bụi, sương mù ảnh hưởng đến hoạt động và sức khỏe của người đi bộ và cộng đồng dân cư.

Tại Hà Nội với mạng lưới ô bàn cờ và cấu trúc đô thị như hiện nay thì các tuyến phố đi bộ đều có hướng Đông-Tây, Nam-Bắc, cần khai thác tối đa ánh sáng tự nhiên cho các tuyến phố đi bộ để tiết kiệm năng lượng nhưng cũng cần quan tâm đến người đi bộ luôn được bảo vệ trong hoạt động đi bộ, tạo sự thoải mái, tránh bị chiếu nắng trực tiếp. Đặc biệt chú trọng trồng thêm cây xanh ở hướng Tây để giảm nắng nóng gay gắt vào mùa hè trên tuyến phố đi bộ. Lựa chọn cây xanh hợp lý, bố trí kết hợp với không gian mặt nước, thảm cỏ, thảm cây hoa để khai thác hiệu quả những khoảng trống trên tuyến phố đi bộ và tăng tối đa khả năng thông gió tự nhiên. Sử dụng vật liệu đa dạng để nâng cao cản trở nhiệt của các tiện ích trang thiết bị đô thị.

d. Nguyên tắc 4: Đảm bảo thuận tiện và an toàn

Hệ thống giao thông công cộng như xe buýt, xe đạp công cộng, xe điện giúp người đi bộ di chuyển nhanh chóng và thuận tiện giữa các tuyến phố đi bộ trong khu vực sẽ thu hút và mở rộng lộ trình của du khách. Điều này thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương, quảng bá hình ảnh đô thị và phát huy bảo tồn các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể khu vực.

Một môi trường đi bộ an toàn là nơi con người cảm thấy được đảm bảo an ninh và giao thông ưu tiên người đi bộ. An ninh không chỉ ban đêm mà còn cả ban ngày khi những tuyến phố đi bộ là nơi công cộng, tập trung nhiều đông người nên dễ xảy ra tình trạng móc túi, trộm cắp. Người đi bộ sẽ không yên tâm và thoải mái để tham gia và trải nghiệm các hoạt động trên tuyến phố đi bộ. Về ban đêm, cần đảm bảo hệ thống chiếu sáng và đội ngũ quản lý hoặc hệ thống camera giám sát, các điểm dừng chân, ghế ngồi nghỉ phải được bố trí tại những khu vực đông người qua lại, hạn chế những vách ngăn gây cản trở tầm nhìn.

e. Nguyên tắc 5: Tạo sự hấp dẫn và bản sắc

Bản sắc mỗi tuyến phố đi bộ tạo nên sức hấp dẫn và sự khác biệt so với các tuyến phố khác, điều này được hình thành qua lịch sử hình thành và phát triển, qua tập tục văn hóa, lễ thói, lối sống của người dân. Khai thác những đặc tính này không những giúp việc bảo tồn di sản văn hóa phi vật thể và vật thể mà còn góp phần quảng bá hình ảnh đô thị với du khách thập phương, góp phần thúc đẩy kinh tế phát triển, cải thiện điều kiện sống của người dân. Sức hấp dẫn không chỉ dừng lại ở các hoạt động của con người đa dạng, bản sắc ấn tượng của tuyến phố đi bộ mà còn là văn hóa sống của người dân địa phương và con người văn minh, lịch thiệp.

f. Nguyên tắc 6: Tạo điều kiện phát triển kinh tế

Các hoạt động trên tuyến phố đi bộ cần tạo điều kiện phát triển kinh tế địa phương, đặc biệt là người dân sống trong khu vực có các tuyến phố đi bộ. Điều này giúp con người có động lực để tiếp tục duy trì, bảo tồn và phát huy các giá trị di sản văn hóa vật thể và phi vật thể. Khi điều kiện sống của con người được đảm bảo, người dân sẽ chuyên tâm hơn vào việc phát triển các định hướng và chính sách của chính quyền thành phố.

Hơn nữa, điều kiện kinh tế phát triển sẽ tạo thêm nhiều nguồn vốn để các sở ban ngành có nguồn ngân sách tổ chức những hoạt động thường niên, những dự án cải tạo và chỉnh trang tuyến phố.

3.2. Tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan của các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội

Từ các quan điểm và nguyên tắc nêu trên, việc đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ sẽ dựa trên 3 nhóm tiêu chí sau:

(1) Nhóm tiêu chí 1: Hấp dẫn

Tuyến phố đi bộ là không gian công cộng, phản ánh sinh động tính chất và cảm nhận về cuộc sống đô thị. Để có một tuyến phố đi bộ hấp dẫn, cần tạo ra cơ hội dừng lại, đứng, nhìn, nghe, gặp gỡ và trò chuyện cho mọi người thông qua việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan. Về không gian, cần tạo hình trên ba bình diện nền, đứng và trần để tăng tính hấp dẫn cho không gian tuyến phố đi bộ, với những kỹ xảo tạo chênh lệch độ cao, sử dụng kết hợp các không gian đóng, mở, khép dần, khuyết tan, xoay, đa hướng hoặc định hướng để thay đổi cảm giác về chiều sâu không gian. Về cảnh quan, cần tạo lập mối quan hệ giữa con người và cảnh quan xung quanh đảm bảo tỷ lệ cân bằng, tạo sự thân thiện. Tăng cường các điểm nhìn, tầm nhìn và góc nhìn đẹp, thiết kế những điểm dừng chất lượng kết hợp các yếu tố thiên nhiên và nhân tạo nhằm tăng sức hấp dẫn cho tuyến phố đi bộ.

Với các tiêu chí thành phần cụ thể như sau: Đầu tiên là vị trí tuyến phố phải nằm trong khu vực trung tâm, khoảng cách tới các địa điểm hấp dẫn dưới 500m đảm bảo cho mọi đối tượng có thể đi bộ được (Mục 2.1), điều này cho phép người đi bộ mở rộng lộ trình khám phá và di chuyển; Một không gian rộng lớn cũng tăng tính hấp dẫn hơn những không gian nhỏ bởi những thay đổi kích thước các yếu tố tạo không gian sẽ làm thay đổi cảm giác về không gian; Công trình kiến trúc có bản sắc, giá trị văn hóa lịch sử rõ ràng giúp tạo lập bản sắc của từng tuyến phố đi bộ. Việc thích ứng những di sản sẽ kéo dài sự tồn tại và nâng cao giá trị của công trình kiến trúc, góp phần bảo tồn và phát huy các giá trị di sản của khu vực nội đô lịch sử; Hệ thống hạ tầng kỹ thuật đảm bảo đáp ứng nhu cầu của người đi bộ, tích hợp công nghệ hiện đại và chuyển đổi số để thu hút và quảng bá hình ảnh đô thị tới mọi người đi; Tiềm ích đô thị cần đồng bộ và hiện đại để tạo nên một tổng thể tuyến phố đi bộ văn minh và hiện đại.

(2) Nhóm tiêu chí 2: Thuận lợi

Điều kiện khí hậu nhiệt đới gây cảm giác không thoải mái cho các hoạt động ngoài trời như đi bộ, bên cạnh đó mỗi nhóm đối tượng sẽ có những ngưỡng đi bộ tối ưu khác nhau. Vì thế cần phải tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ rất thuận tiện và dễ dàng kết nối để thu hút nhiều người lựa chọn hoạt động đi bộ cho các lộ trình di chuyển thay vì sử dụng các phương tiện cá nhân. Mạng lưới giao thông giữa đường dành cho người đi bộ và đường dành cho phương tiện cơ giới phải kết nối liền mạch, tại các điểm chờ hoặc bãi gửi xe cần đảm bảo bán kính đi bộ cho phép, đối với những tuyến đi bộ có chiều dài lớn, cần bố trí các điểm dừng nghỉ (Mục 2.1), đặc biệt quan tâm thiết kế tới nhóm đối tượng dễ bị tổn thương như trẻ em, người già, người khuyết tật.

Với các tiêu chí thành phần cụ thể như sau: Vị trí tuyến phố đi bộ kết nối tới các bãi gửi xe, điểm chờ giao thông công cộng, nhà ga, bến xe dưới bán kính 500m để kết nối thuận tiện cho mọi người. Điều này khuyến khích người dân sử dụng phương tiện công

cộng, giúp giảm áp lực lên các bãi gửi xe trong trung tâm thành phố, giảm ô nhiễm khói bụi và cải thiện sức khỏe cộng đồng; Hệ thống hạ tầng kỹ thuật đầy đủ giúp đảm bảo kết nối liên hoàn, khoảng cách giữa các điểm dừng nghỉ là 200m để nhóm đối tượng dễ bị tổn thương có thể tiếp cận thuận tiện, nhất là trong điều kiện thời tiết không thuận lợi như mưa bất chợt; Tiện ích đô thị được tích hợp đa chức năng và hiện đại, mang lại trải nghiệm thú vị và mới mẻ cho người đi bộ.

(3) Nhóm tiêu chí 2: An toàn

Tuyến phố đi bộ phải đảm bảo an toàn, không chỉ bảo vệ tính mạng và sức khỏe cộng đồng mà còn tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững. An toàn thể hiện ở nhiều khía cạnh trong tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan. Từ an toàn vật lý như hệ thống hạ tầng kỹ thuật có vật liệu hoàn thiện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật, đảm bảo khả năng chống chịu thời tiết và thiên nhiên, cho đến an toàn xã hội, đảm bảo người đi bộ luôn được an toàn trong các trường hợp khẩn cấp như hỏa hoạn, tội phạm và bạo lực. Trang thiết bị tiện ích đô thị được quan tâm thiết kế đúng tiêu chuẩn, màu sắc bắt mắt và hài hòa, vật liệu sử dụng thân thiện với môi trường, các thiết kế hàm chứa truyền tải thông điệp tích cực, vui tươi và sống động; Không gian cũng được quan tâm để đảm bảo an toàn cho người đi bộ, đặc biệt trong các sự kiện lễ hội lớn, với sự hấp dẫn và tính thuận tiện sẽ thu hút một lượng lớn người đi bộ đến tuyến phố, cần đảm bảo đủ không gian đi bộ tối thiểu để tránh thảm họa giẫm đạp, móc túi, hoặc trộm cắp. Tăng cường các thiết bị và đội ngũ giám sát tại các chốt đầu hoặc cuối tuyến phố đi bộ. Cần quan tâm tới hướng mở để dòng người đi bộ có lối di chuyển nhanh trong trường hợp cần thiết như không gian mở, không gian xanh, quảng trường...

3.2.1. Xây dựng các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội

Mục đích: Làm cơ sở đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội. Từ đó, phân loại các tuyến phố đi bộ có giá trị không gian kiến trúc cao, trung bình và thấp để đề xuất giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan phù hợp. Bên cạnh đó, các tiêu chí này còn giúp việc xác định các tuyến phố tiềm năng trong khu vực nội đô lịch sử trong tương lai.

Phương pháp xây dựng tiêu chí:

Các tiêu chí được xây dựng dựa trên:

- Đánh giá hiện trạng (Mục 1.2); Cơ sở lý thuyết và thực tiễn về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ trong điều kiện tại Việt Nam (Mục 2.1); Kết quả điều tra khảo sát (Mục 2.4)
- Quan điểm và nguyên tắc thiết kế về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ

Ngay từ những phân tích đánh giá đầu tiên, luận án đã xác định những tuyến phố đi bộ luôn chứa đựng tính hấp dẫn có thể bởi vị trí trong khu vực trung tâm nơi tập trung quỹ di sản đô thị, hay bởi các hoạt động thương mại dịch vụ sầm uất... Vì thế, tính hấp dẫn là bản lề để hình thành tuyến phố đi bộ nên chiếm trọng số lớn nhất 40%, từ đó phát triển hệ thống giao thông thuận tiện và đảm bảo an toàn để duy trì và tăng tính hấp dẫn cho tuyến phố đi bộ nên hai nhóm tiêu chí này chiếm trọng số tương đương nhau là 30%, tổng nhóm tiêu chí là 100. Tất nhiên, ba nhóm tiêu chí hấp dẫn, thuận tiện và an toàn có vai trò quan trọng như nhau trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ. Nhưng vì những yêu cầu khác biệt tại mỗi nhóm tiêu chí nên các tiêu chí thành phần có cách thức đánh giá và trọng số khác nhau.

TT	Nhóm tiêu chí	Tiêu chí thành phần	Cách thức đánh giá	Điểm	Tổng điểm	Trọng số
1	Hấp dẫn	Vị trí	Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn < 500m	10	10	40%
			Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn từ 500 đến dưới 1000m	5		
			Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn > 1000m	1		
		Không gian	TPDB có không gian lớn	5	5	
			TPDB có không gian trung bình	3		
			TPDB có không gian nhỏ	1		
		Kiến trúc	CTKT có bản sắc, giá trị VHLS rõ ràng	10	10	
			CTKT có bản sắc, giá trị VHLS chưa rõ ràng	5		
			CTKT chưa có bản sắc, không có giá trị VHLS	1		
		Cảnh quan	Rất đa dạng và hấp dẫn	5	5	
			Đa dạng nhưng chưa hấp dẫn	3		
			Đơn điệu và không hấp dẫn	1		
		Hạ tầng kỹ thuật	Vật liệu hoàn thiện đa dạng, ứng dụng công nghệ hiện đại	5	5	
			Vật liệu hoàn thiện đa dạng, chưa ứng dụng công nghệ hiện đại	3		
			Thiếu vật liệu hoàn thiện, chưa ứng dụng công nghệ hiện đại	1		
		Tiện ích đô thị	Có tính thẩm mỹ, đồng bộ và hiện đại	5	5	
			Có tính thẩm mỹ, chưa đồng bộ và hiện đại	3		
			Thiếu tính thẩm mỹ, chưa đồng bộ và hiện đại	1		
2	Thuận tiện	Vị trí	Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe <500m	10	10	30%
			Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe từ 500 đến dưới 1000m	5		
			Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe > 1000m	1		
		Hạ tầng kỹ thuật	Đầy đủ và có điểm dừng nghỉ = 200m	10	10	
			Đầy đủ, và có điểm dừng nghỉ > 200m	5		
			Chưa đầy đủ và không có điểm dừng nghỉ	1		
		Tiện ích đô thị	Tích hợp đa chức năng, hiện đại và đồng bộ	10	10	
			Tích hợp đa chức năng, chưa hiện đại và đồng bộ	5		
			Không tích hợp đa chức năng, chưa hiện đại và đồng bộ	1		
3	An toàn	Hạ tầng kỹ thuật	Vật liệu hoàn thiện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật	10	10	30%
			Vật liệu hoàn thiện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật ở mức cơ bản	5		
			Vật liệu hoàn thiện chưa đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật	1		
		Tiện ích đô thị	Thiết kế đầy đủ, đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	10	10	
			Thiết kế tương đối đầy đủ, chưa đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	5		
			Một số hạng mục cơ bản hoàn thiện, không đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	1		
		Không gian	Đảm bảo không gian đầy đủ cho các hoạt động đi bộ	10	10	
			Đảm bảo không gian tương đối cho các hoạt động đi bộ	5		
			Không đảm bảo không gian cơ bản cho các hoạt động đi bộ	1		
Tổng					100	100%

Bảng 3.1: Bộ tiêu chí đánh giá giá trị kiến trúc cảnh quan của các tuyến phố đi bộ

(4) Từ 80 điểm trở lên: Tuyến phố đi bộ tiềm năng

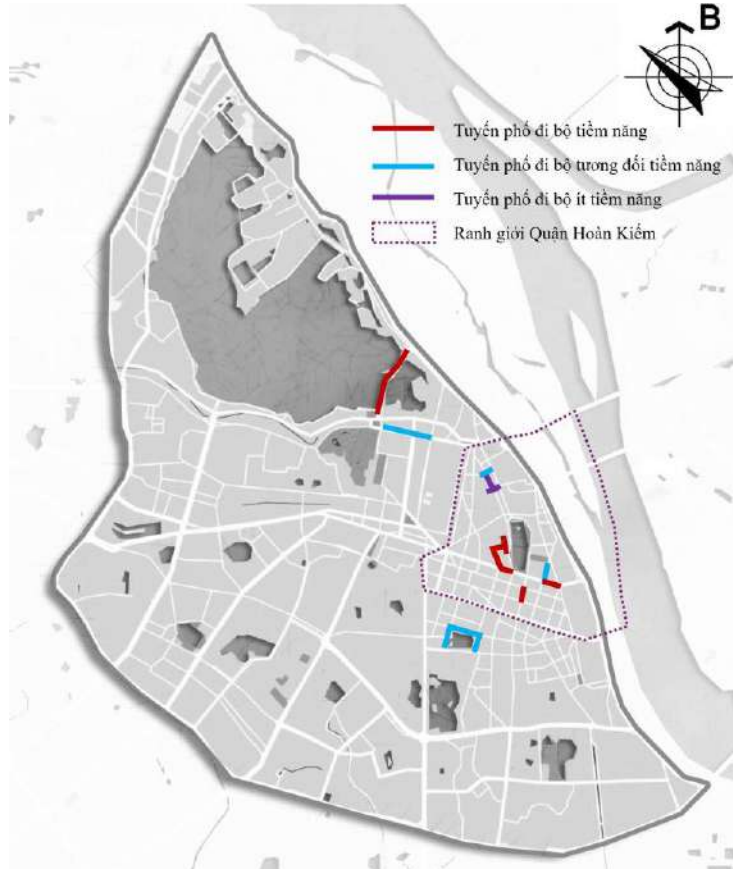
(5) Từ 70 – dưới 80 điểm: Tuyến phố đi bộ tương đối tiềm năng

(6) Dưới 70 điểm: Tuyến phố đi bộ ít tiềm năng

Dựa vào các tiêu chí (Mục 3.2.1) luận án đã đánh giá những tuyến phố tiềm năng trong khu vực nội đô lịch sử như sau:

CÁC TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ TPQB TIỀM NĂNG KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ THÀNH PHỐ HÀ NỘI																					T. Thành tích
TT	Phân tích chi	T. Tiêu chí	Các tiêu chí đánh giá	Điểm	Tổng điểm	Trung bình	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1	Phân tích chi	T. Tiêu chí	Đường phố có chiều rộng từ 10m trở lên	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
			Đường phố có chiều rộng từ 5m đến 10m	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
			Đường phố có chiều rộng từ 3m đến 5m	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
			Đường phố có chiều rộng từ 2m đến 3m	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
			Đường phố có chiều rộng từ 1m đến 2m	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,5m đến 1m	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,2m đến 0,5m	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,1m đến 0,2m	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,05m đến 0,1m	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,02m đến 0,05m	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
2	Phân tích chi	T. Tiêu chí	Đường phố có chiều rộng từ 10m trở lên	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
			Đường phố có chiều rộng từ 5m đến 10m	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
			Đường phố có chiều rộng từ 3m đến 5m	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
			Đường phố có chiều rộng từ 2m đến 3m	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
			Đường phố có chiều rộng từ 1m đến 2m	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,5m đến 1m	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,2m đến 0,5m	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,1m đến 0,2m	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,05m đến 0,1m	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,02m đến 0,05m	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
3	Phân tích chi	T. Tiêu chí	Đường phố có chiều rộng từ 10m trở lên	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
			Đường phố có chiều rộng từ 5m đến 10m	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
			Đường phố có chiều rộng từ 3m đến 5m	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
			Đường phố có chiều rộng từ 2m đến 3m	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
			Đường phố có chiều rộng từ 1m đến 2m	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,5m đến 1m	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,2m đến 0,5m	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,1m đến 0,2m	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,05m đến 0,1m	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
			Đường phố có chiều rộng từ 0,02m đến 0,05m	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
Tổng					100	100%	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10			

Bảng 3.3: Đánh giá tuyến phố tiềm năng khu vực nội đô lịch sử (Phụ lục 10)



Hình 3.1: Mạng lưới các tuyến phố tiềm năng trong khu vực NDLS

Như vậy, những tuyến phố tiềm năng chủ yếu trong khu vực I và II (Mục 1.2) bởi nơi đây chứa đựng quỹ di sản đô thị, các hoạt động thương mại sầm uất tạo nên sức hấp dẫn và thuận tiện di chuyển giữa các công trình có giá trị. Một số khu vực có giá trị cảnh quan cây xanh, mặt nước hoặc không gian mở đẹp kết hợp các yếu tố văn hóa cũng tạo nên tiềm năng của tuyến phố.

TUYẾN PHỐ ĐI BỘ TIỀM NĂNG					
TT	Thang điểm	Khu vực	Tên tuyến phố đi bộ	Điểm đánh giá qua Các TC	Số lượng
1	Từ 80 điểm trở lên	II	P.Hàng Bài (Từ P.Hai Bà Trưng đến P.Trần Hưng Đạo)	91	7
2			P.Tràng Thi (Từ P.Hàng Khay đến P.Nhà Chung)	86	
3			P.Nhà Chung(Từ P.Nhà Thờ đến Tràng Thi)	81	
4			P. Nhà Thờ	81	
5			P.Hàng Trống (Từ P.Bảo Khánh đến Lê Thái Tổ)	86	
6			P.Tràng Tiền (Từ P.Ngô Quyền đến Tông Đản)	91	
7		III	P. Thanh Niên	86	
TUYẾN PHỐ ĐI BỘ TƯƠNG ĐỐI TIỀM NĂNG					
TT	Thang điểm	Khu vực	Tên tuyến phố đi bộ	Điểm đánh giá qua Các TC	Số lượng
8	Từ 70 – dưới 80 điểm	I	P.Hàng Mã (Từ P.Hàng Đường đến P.Chả Cá)	72	6
9		II	P.Trần Bình Trọng (Từ Nguyễn Du đến Trần Nhân Tông)	74	
10			P.Quang Trung (Từ Nguyễn Du đến Trần Nhân Tông)	74	
11			P.Nguyễn Du (Từ Quang Trung đến Trần Bình Trọng)	74	
12			P. Ngô Quyền (Từ P.Lê Phụng Hiểu đến P.Tràng Tiền)	76	
13			P.Phan Đình Phùng (Từ P.Hùng Vương đến P.Cửa Bắc)	74	
TUYẾN PHỐ ĐI BỘ ÍT TIỀM NĂNG					
TT	Thang điểm	Khu vực	Tên tuyến phố đi bộ	Điểm đánh giá qua Các TC	Số lượng
14	Dưới 70 điểm	I	P.Chả Cá (Từ P.Hàng Mã đến P.Lăn Ông)	57	2
15	điểm		P.Lăn Ông (Từ P.Chả Cá đến P.Hàng Đường)	67	

Bảng 3.4: Bảng tổng hợp các tuyến phố đi bộ tiềm năng khu vực NĐLS
(Phụ lục 10)

3.3. Đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ cho khu vực nội đô lịch sử

Mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ kết nối với hệ thống giao thông công cộng, hệ thống tàu điện ngầm, hệ thống cây xanh mặt nước... tạo thành một khối hoàn chỉnh giúp việc di chuyển của người đi bộ thuận tiện và an toàn hơn. Đặc biệt, khu vực lõi trung tâm với nhiều công trình di sản kiến trúc và các hoạt động thương mại dịch vụ đa dạng, hoạt động kinh tế phát triển, mật độ dân cư cao tạo nên sức hấp dẫn, sôi động và thu hút người đi bộ.

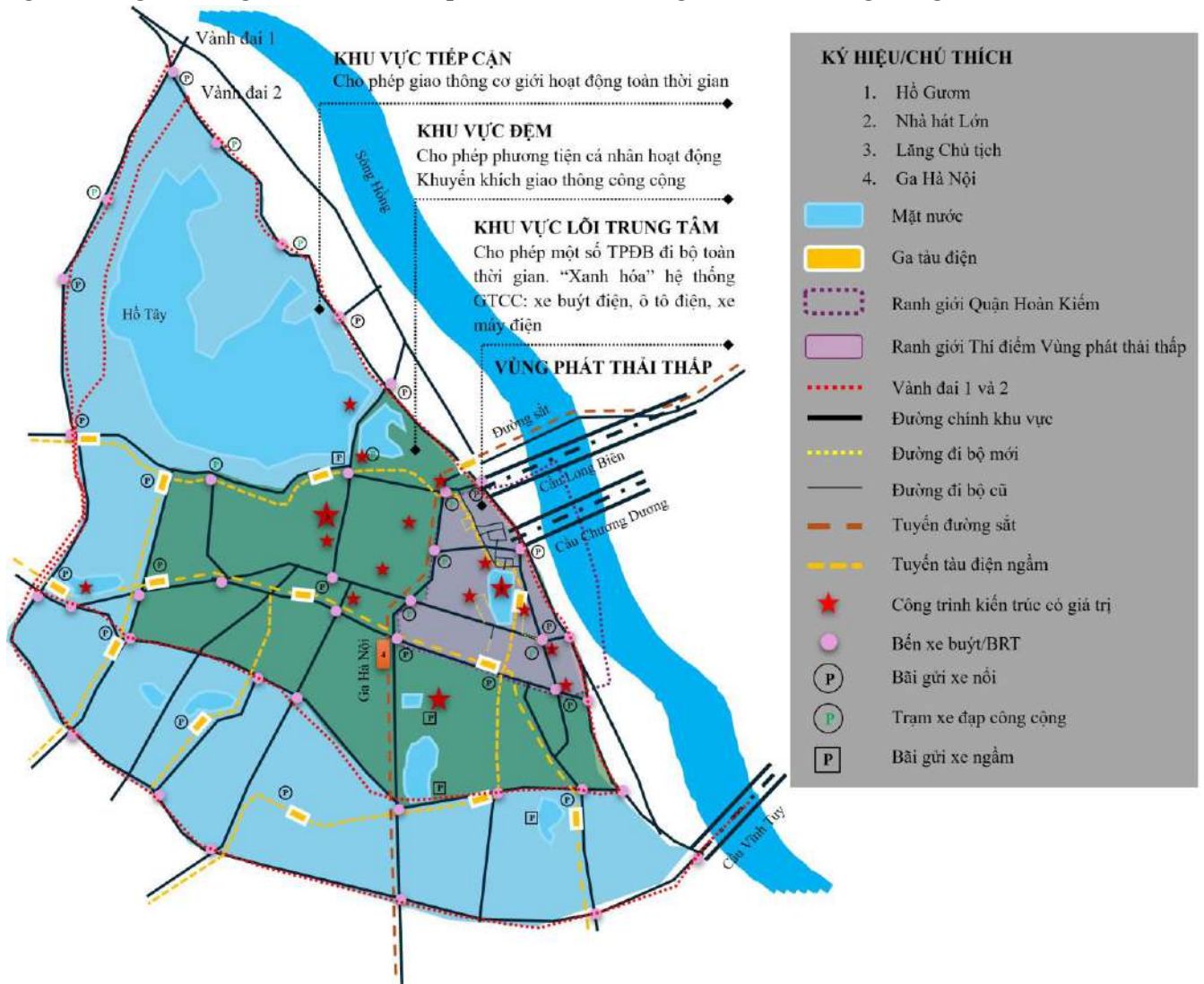
Luận án kế thừa hệ thống đường tàu điện ngầm theo Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến 2030, tầm nhìn 2050 để tăng tính liên mạch và kết nối của mạng lưới giao thông thành phố. Tuy nhiên bãi gửi xe nổi, luận án đề xuất cần bố trí ngay cạnh các ga tàu điện ngầm, điểm dừng đón của phương tiện công cộng như xe buýt/BRT để mọi người dễ dàng thay đổi hoặc chuyển tiếp phương tiện di chuyển nhanh chóng, thuận tiện. Các bãi gửi xe ngầm có thể khai thác sử dụng dưới tầng hầm các công trình công cộng hoặc công viên, vườn hoa kết nối với các cửa ngõ hoặc cổng chào của tuyến phố đi bộ phía trên, tạo sự liên hoàn trong di chuyển của người đi bộ.

Đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ được chia làm ba khu vực chính gồm: Khu vực lõi trung tâm; Khu vực đệm; Khu vực tiếp cận

“Khu vực lõi trung tâm”, nơi dành cho hoạt động đi bộ toàn thời gian tại một số tuyến phố và khuyến khích “xanh hóa” giao thông công cộng như xe buýt điện, ô tô điện, xe đạp điện... để thực hiện hóa từng phần định hướng “Vùng phát thải thấp” theo Luật Thủ đô số 39/2024/QH15. Trong đó, xác định 5 vùng hạn chế phương tiện giao thông gây ô nhiễm: “Vùng thứ nhất là khu vực tập trung các hoạt động phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội; mật độ dân cư cao, có các khu vực/địa danh cần được bảo tồn, có tiềm năng phát triển du lịch văn hóa xã hội” hoàn toàn trùng khớp với các đặc điểm “Khu vực lõi trung tâm” theo đề xuất trên. Việc xác định ranh giới, luận án đề xuất thí điểm tại Quận Hoàn Kiếm (trong Phạm vi nghiên cứu - Mục 3 Phần Mở đầu), nơi tập trung nhiều tuyến đi bộ, có hệ thống giao thông, biển báo cơ bản hoàn thiện, mật độ dân cư cao (Tính đến năm 2022 tổng số dân là 212.921 người, đạt 39.873 người/km²), nhiều công trình kiến trúc di sản giá trị, đậm đà bản sắc văn hóa xã hội, cảnh quan độc đáo sẽ mang lại nhiều lợi thế và khả năng thành công cao.

“Khu vực đệm” cho phép các phương tiện cá nhân hoạt động, song khuyến khích các loại phương tiện thân thiện với môi trường. Thúc đẩy phát triển hệ thống giao thông công cộng bền vững, mạng lưới tàu điện ngầm, xe buýt điện, BRT, xe đạp công cộng... đảm bảo phục vụ nhu cầu đi lại của người dân đô thị, kết nối giữa các địa điểm hấp dẫn thuận tiện và nhanh chóng. Ranh giới khu vực đệm được bám sát theo mạng lưới giao thông công cộng của thành phố (có thể điều chỉnh theo từng giai đoạn dựa trên tình hình phát triển thực tế) để khuyến khích người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng

trong mọi lộ trình di chuyển và thúc đẩy phát triển văn hóa đi bộ trong cộng đồng. Các thông tin về tuyến, xe được số hóa và ứng dụng công nghệ hiện đại, thông minh giúp người dùng dễ dàng tìm kiếm và cập nhật nhanh chóng lộ trình, thời gian, giá vé...



Hình 3.2: Đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ khu vực NDLA

“Khu vực tiếp cận”, nơi cho phép các phương tiện cơ giới hoạt động toàn thời gian. Là cửa ngõ của các hệ thống tàu điện ngầm, nhà ga, bến xe... kết nối xuyên suốt toàn khu vực. Các ga tàu điện ngầm, bãi gửi xe nổi hoặc ngầm được bố trí bên dưới các vườn hoa, công viên, quảng trường để không làm ảnh hưởng đến giao thông chung, an toàn kết cấu các công trình và hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật, đồng thời đảm bảo hài hòa với cảnh quan khu vực. Tại các điểm nhà chờ xe buýt, lối lên xuống ga tàu điện, cột đèn, lan can, rào chắn, các chi tiết kiến trúc của các công trình phụ trợ được thiết kế đồng bộ, dễ nhận biết, thuận lợi và an toàn.

3.4. Đề xuất các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử

3.4.1. Các giải pháp tổng thể

a. Đề xuất tổng thể mạng lưới các tuyến phố đi bộ khu vực NDLS

Giải pháp tổng thể mạng lưới các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội hướng tới xây dựng hệ thống đi bộ liên hoàn, thuận tiện, an toàn và hấp dẫn người đi bộ.

Hệ thống giao thông công cộng bao gồm: tàu điện ngầm, xe buýt, BRT, xe buýt điện, xe đạp công cộng... trải dài và bao phủ toàn khu vực, giúp trung chuyển một lượng lớn khách hàng đến và đi liên tục. Với các trục hướng tâm và vành đai di chuyển bên ngoài khu vực “Lõi trung tâm” giúp kết nối nhanh chóng và giảm thời gian di chuyển giữa các khu vực, cùng với chính sách ưu đãi khuyến khích người dân sử dụng phương tiện công cộng sẽ góp phần giảm khí thải từ phương tiện giao thông cá nhân, giảm tình trạng tắc đường và ô nhiễm môi trường. Điều này có ý nghĩa rất lớn đối với thành phố vốn phụ thuộc vào xe máy như Hà Nội.

Các tuyến tàu điện ngầm và vị trí các nhà ga tàu điện ngầm được kế thừa từ Quy hoạch chung Thủ đô đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 vì thế đề xuất vị trí bãi gửi xe, trạm xe đạp công cộng, bến xe buýt... sẽ giúp hoàn thiện cho mạng lưới giao thông khu vực nội đô lịch sử, thành phố Hà Nội, và nhằm mục đích hỗ trợ kết nối cho các hoạt động đi bộ của con người thuận tiện và an toàn. Bán kính tại các nút giao thông công cộng luôn đảm bảo khoảng cách đi bộ tối ưu cho người đi bộ. Các bãi đỗ xe sẽ bố trí ngầm dưới công viên, vườn hoa, hoặc dưới các công trình công cộng để khai thác không gian hiệu quả.

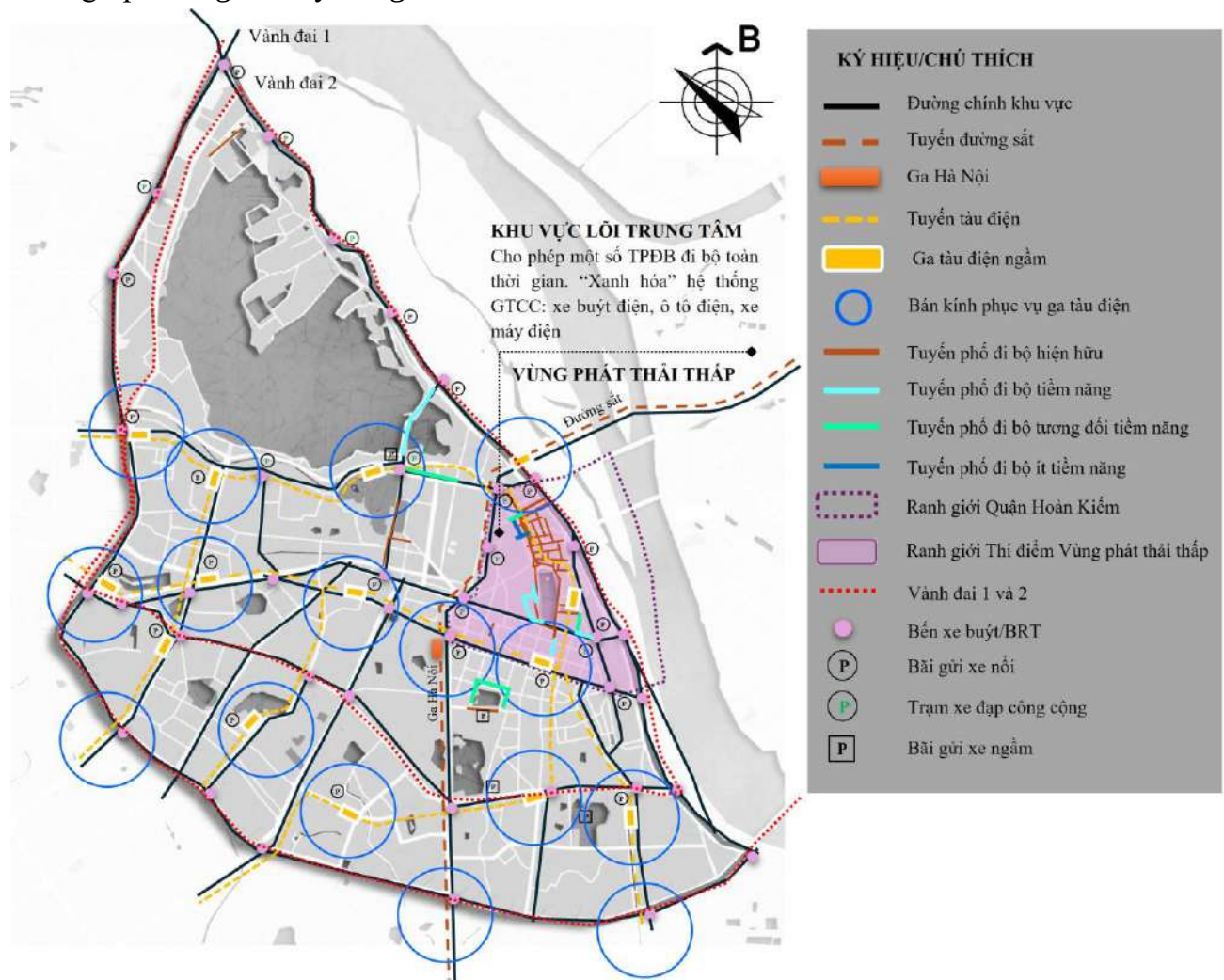
Hệ thống phương tiện công cộng sẽ dừng hoạt động trước “Lõi trung tâm” của khu vực nội đô lịch sử, nơi cho phép mọi người đi bộ toàn thời gian tại một số tuyến phố (Mục 3.3), nhằm đảm bảo an toàn cho mọi người tự do trải nghiệm tuyến phố đi bộ. Ngoài ra, còn giúp giảm ùn tắc giao thông, giảm phát thải và cải thiện chất lượng không khí trong khu vực “Lõi trung tâm”, điều này sẽ giúp khu vực đáp ứng và trở thành khu vực phát thải thấp trong tương lai, hoàn toàn phù hợp với định hướng và chính sách phát triển của chính quyền thành phố được nêu tại Điều 31, Luật Thủ đô số 39/2024/QH15.

Khu vực “Lõi trung tâm” là sự kết nối giữa các tuyến phố đi bộ cũ và tuyến phố đi bộ tiềm năng tạo thành mạng lưới các tuyến phố đi bộ, giúp hoạt động đi bộ trở nên hấp dẫn hơn, thuận tiện hơn và luôn an toàn. Các tuyến phố được kiến tạo cho con người thay vì các phương tiện cơ giới, các hoạt động của con người từ đó trở nên sôi động và náo nhiệt hơn thay vì tiếng còi xe inh ỏi... Người đi bộ dễ dàng dừng lại, nhìn ngắm, trò chuyện và tham gia các hoạt động trên tuyến phố, thúc đẩy giao tiếp cộng đồng, thúc đẩy phát triển

kinh tế địa phương, cải thiện sức khỏe người dân và nâng cao chất lượng môi trường sống.

Từ việc xác định khu vực phát thải thấp, tiến hành triển khai thí điểm, đánh giá định kỳ và báo cáo thường xuyên để kịp thời nắm bắt và điều chỉnh phù hợp với tình hình thực tế, mang lại lợi ích cao nhất cho người dân và du khách.

Như vậy, tổng thể mạng lưới các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử sẽ đảm bảo giao thông từng khu vực luôn thông suốt và thuận tiện, đa dạng loại hình phương tiện để người đi bộ lựa chọn và thay đổi phù hợp với lịch trình di chuyển; đảm bảo an toàn để thúc đẩy văn hóa đi bộ trong cộng đồng dân cư. Mạng lưới các tuyến phố đi bộ sẽ là chìa khóa giúp hướng tới xây dựng Thủ đô Xanh – Văn hiến – Văn Minh và Hiện đại.

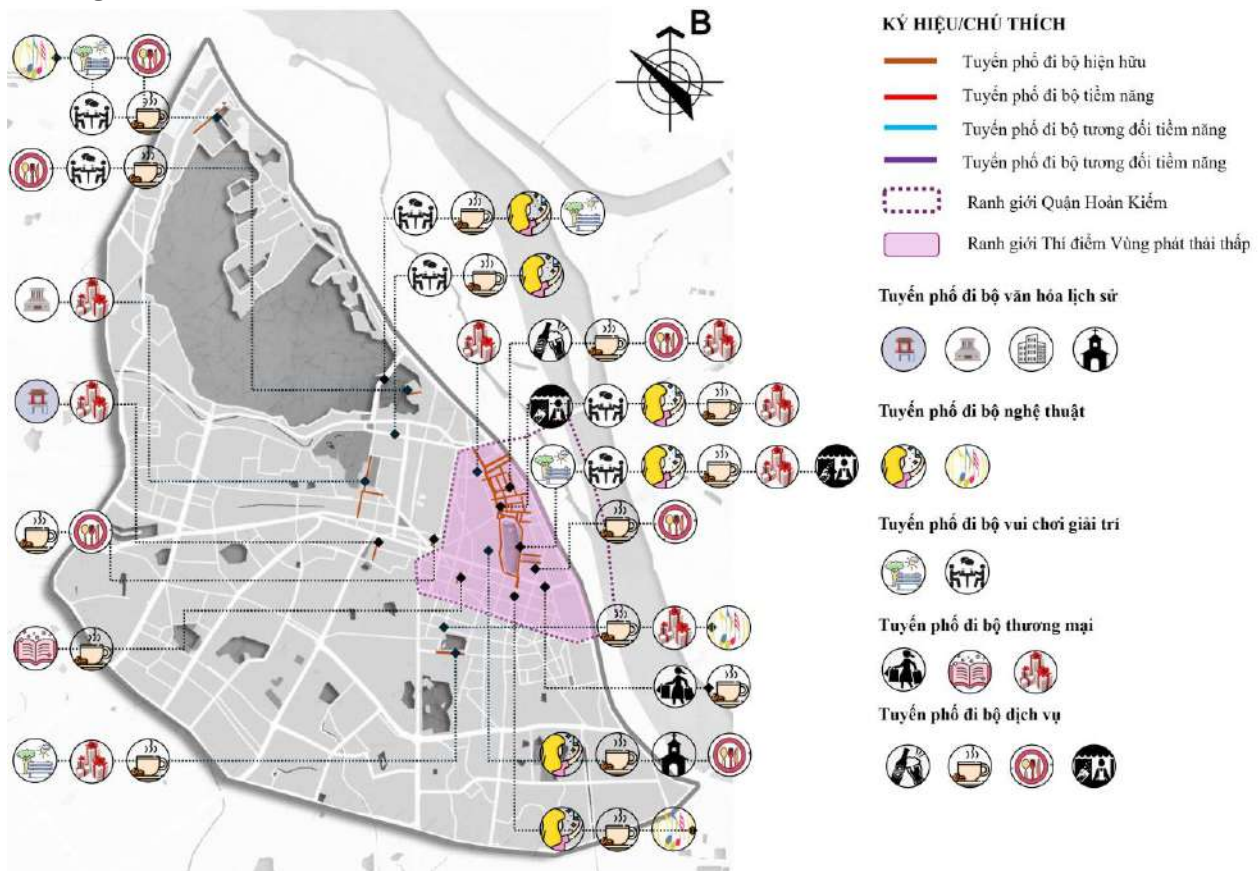


Hình 3.3: Giải pháp tổng thể mạng lưới các TPĐB khu vực NĐLS

b. Đề xuất tổng thể tính chất của mạng lưới TPĐB khu vực NĐLS

Trong giải pháp tổng thể, luận án đề xuất các tính chất cụ thể cho từng tuyến phố đi bộ để xây dựng mạng lưới tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử đa dạng và phong phú

với nhiều hoạt động hấp dẫn. Con người bị thu hút bởi những hoạt động này sẽ góp phần định hình và xác định tính chất của tuyến phố đi bộ. Đây là mối quan hệ tương hỗ và hai chiều gắn kết.



Hình 3.4: Đề xuất tổng thể tính chất của mạng lưới TPĐB khu vực NDLA

Do đó để tổ chức tuyến phố đi bộ thành công, ngoài các yếu tố về không gian kiến trúc cảnh quan thì cần quan tâm tới các hoạt động của con người trên tuyến phố đi bộ, có thể là tính chất đơn thuần thương mại, dịch vụ, văn hóa lịch sử, nghệ thuật, vui chơi giải trí...hoặc kết hợp đa tính chất.

Mỗi tính chất xác định dựa trên tiềm lực và giá trị không gian kiến trúc cảnh quan của mỗi tuyến phố. Ví dụ, tuyến phố đi bộ gần không gian mở, có cảnh quan cây xanh và mặt nước đẹp sẽ khuyến khích hoạt động ngoài trời như: đi dạo, thư giãn, nghỉ ngơi, ngắm cảnh...một số hoạt động dịch vụ sẽ mở để phục vụ nhu cầu của con người như: café, cửa hàng ăn nhẹ...những hoạt động này góp phần gắn kết con người với thiên nhiên. Những tuyến phố đi bộ khu vực này thường có không gian rộng, có thể thiết kế làm những tuyến phố đi bộ chuyên đề, giúp mọi người có cơ hội trải nghiệm và khám phá chuyên sâu hơn về một lĩnh vực như văn hóa, nghệ thuật...tăng cường sự đa dạng không gian để kích thích sự tò mò, và ham biết của con người.

Những tuyến phố đi bộ có những giá trị không gian kiến trúc cảnh quan vượt trội về văn hóa lịch sử, cần bổ sung những tính chất bổ trợ như cửa hàng bán đồ lưu niệm,..., có chọn lọc để phù hợp với văn hóa tín ngưỡng và cảnh quan xung quanh.

Tại “Khu vực lõi trung tâm” thường tập trung nhiều tuyến phố đi bộ với đa chức năng, bởi nơi đây có vị trí thuận tiện, hoạt động thương mại dịch vụ sầm uất, mật độ dân cư đông, nên tính chất của tuyến phố đi bộ cần đảm bảo phục vụ cho mọi đối tượng, mọi độ tuổi, và giới tính để tăng sức hấp dẫn với người dân và du khách.

Như vậy, tính chất của tuyến phố đi bộ có thể là đơn hoặc kết hợp thêm một hoặc hai tính chất khác để bổ trợ, song dịch vụ luôn đóng vai trò nòng cốt và luôn kết hợp với tính chất khác để thu hút và làm đa dạng, phong phú chức năng tuyến phố đi bộ.

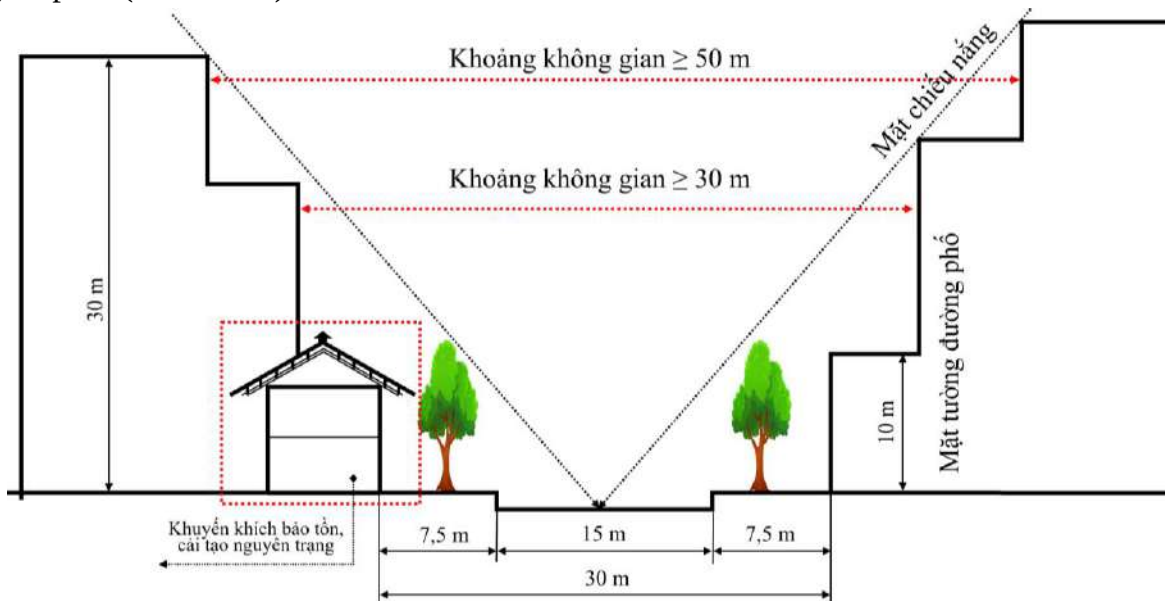
3.4.2. Các giải pháp chi tiết

a. Giải pháp về công trình kiến trúc

* Hình dáng và khối tích

Hình dáng và khối tích công trình kiến trúc góp phần tạo nên những giá trị không gian kiến trúc cảnh quan của tuyến phố đi bộ. Tỷ lệ hài hòa với con người và cảnh quan xung quanh sẽ tăng sức hấp dẫn với người đi bộ.

Đối với tuyến phố đi bộ có giá trị không gian kiến trúc cảnh quan trung bình và thấp, cần khuyến khích bảo tồn, cải tạo nguyên trạng các công trình hiện có 2 tầng trở xuống. Các công trình được phép cải tạo, xây dựng mới phải trên cơ sở phục dựng kiến trúc, hoặc theo không gian và phong cảnh kiến trúc đặc trưng tiêu biểu. Phát huy và nhân rộng phong cách kiến trúc các công trình nhà có giá trị đặc biệt tại khu vực tạo thành các dãy công trình thống nhất phong cách nhằm tăng giá trị không gian kiến trúc cảnh quan cho tuyến phố. (Mục 2.1.3)



Hình 3.5: Minh họa giải pháp khối tích công trình trên TPĐB

Nếu có xây mới phải khai thác nét đặc trưng tiêu biểu để phát huy phong cách, nghiên cứu tổng thể mặt đứng chung đoạn ô phố với chiều cao tầng điển hình, chiều cao tầng một các công trình xây dựng mới cùng độ cao với các công trình liền kề. Các khoảng lùi giúp tuyến phố đi bộ có khoảng không gian đảm bảo chiều sáng và thông gió tự nhiên, tăng sức hấp dẫn và môi trường đi bộ trong lành, thoải mái.

Không xây dựng công trình cao tầng mới xung quanh hồ trong khoảng cách 16m kể từ mép hồ (ngoại trừ các công trình cao tầng hiện trạng, khu vực điểm nhấn cao tầng theo quy hoạch hoặc thiết kế đô thị).

* Mặt đứng công trình

Chất lượng mặt tiền công trình hai bên tuyến phố đi bộ là một yếu tố vô cùng quan trọng đối với chất lượng của một khu vực. Mặt tiền đẹp, ấn tượng, nhiều chi tiết thú vị sẽ thúc đẩy người đi bộ giao tiếp, tham quan, mua sắm và nán lại lâu hơn trên các tuyến phố đi bộ, giúp tăng cơ hội nhìn, ngắm, dừng lại, đứng bên cạnh, chạm, gặp gỡ, trò chuyện giữa con người với con người và với cảnh vật. (Mục 2.1)

Đối với tuyến phố đi bộ có giá trị không gian kiến trúc cảnh quan trung bình hoặc thấp, ngoài việc bảo tồn và phát huy các giá trị di sản kiến trúc, cần tăng cường cải tạo mặt đứng công trình chất lượng, ấn tượng và sinh động để thu hút, lôi cuốn người đi bộ trong các hoạt động trên tuyến phố đi bộ.

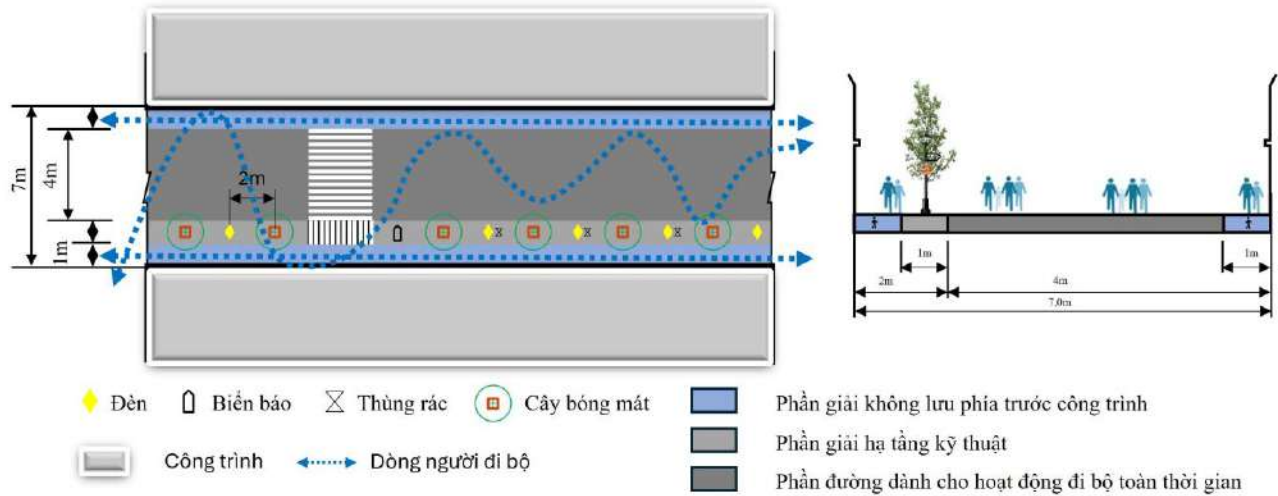
Đầu tiên, tạo sự thống nhất phân vị ngang giữa các công trình, trường hợp chưa thể cải tạo, chỉnh trang để tạo sự thống nhất phân vị ngang thì phải áp dụng biện pháp khắc phục bằng cách sử dụng phào, gờ chỉ hoặc hệ thống biển quảng cáo trên mặt đứng. Khuyến khích tổ hợp mặt đứng thống nhất các cụm nhiều nhà (hoặc hợp khối kiến trúc mặt tiền) nhưng vẫn đảm bảo nhịp điệu – phân vị đứng và phân vị ngang của dãy phố.



Hình 3.6: Minh họa giải pháp hợp khối mặt đứng công trình trên TPĐB

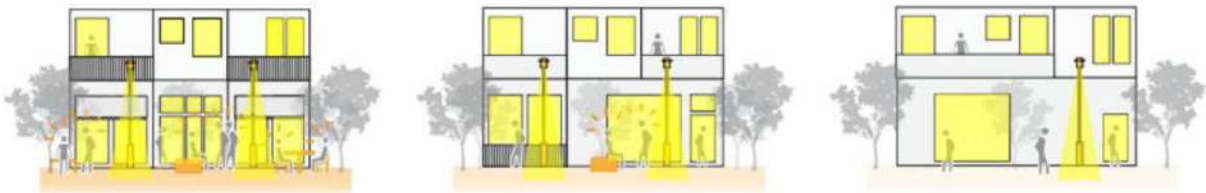
Tiếp theo, cần tạo lập khoảng không gian đủ rộng phía trước công trình để người đi bộ có thể cảm nhận và tạo cơ hội thúc đẩy gắn kết với tuyến phố đi bộ. Đối với những tuyến phố đi bộ có mặt cắt đường không đủ rộng và cho phép đi bộ toàn thời gian, thì bố trí vỉa hè (bao gồm Phần giải không lưu phía trước; Phần giải hạ tầng kỹ thuật; hoặc Phần đường đi bộ - Mục 2.1.2) lệch một bên, cùng cốt với lòng đường để đảm bảo không gian trải nghiệm. Một số tuyến khác cho phép đi bộ bán thời gian thì nên thiết kế vỉa hè và

lòng đường lệch cốt để tách biệt giữa giao thông dành cho người đi bộ và phương tiện cơ giới để đảm bảo an toàn cho người đi bộ.



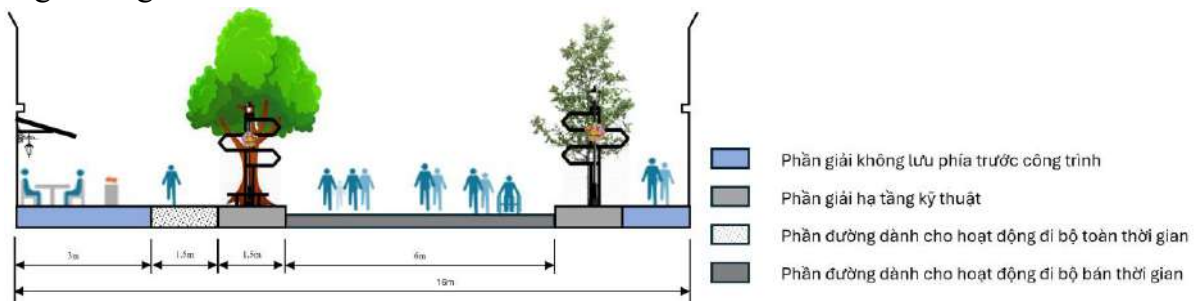
Hình 3.7: Minh họa mặt bằng và mặt cắt TPĐB toàn thời gian

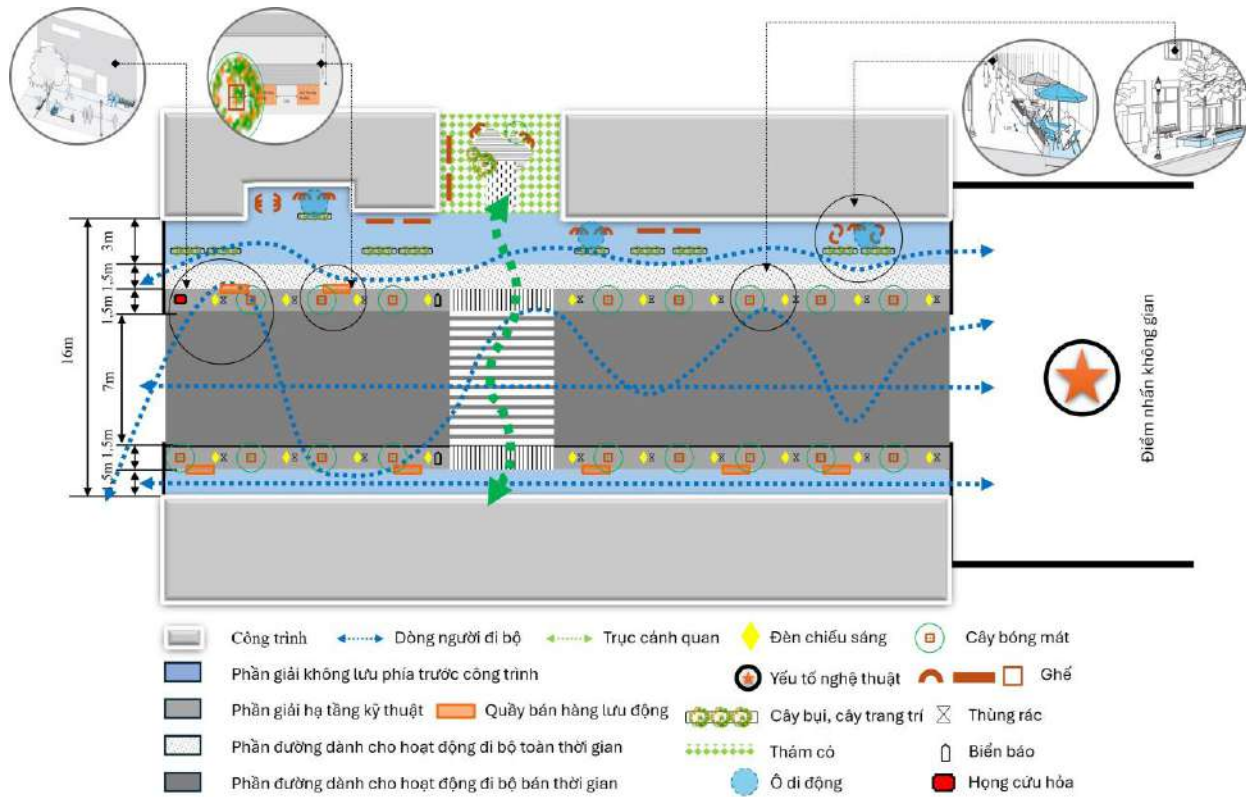
Sử dụng chiếu sáng nghệ thuật và ánh sáng từ mặt đứng công trình để tạo lập môi trường đi bộ an toàn, luôn luôn sôi động, tăng sự thân thiện và an toàn trong mọi thời điểm.



Hình 3.8: Minh họa ánh sáng từ công trình và đèn đường trên TPĐB

Với những tuyến phố đi bộ có mặt cắt đường phù hợp và đủ rộng phải bảo tồn các khoảng trống phía trước và giữa các công trình nhằm phục hồi hình thức và cấu trúc không gian tuyến phố. Tăng cường bố trí các điểm dừng chân chất lượng, những không gian mở để thúc đẩy giao tiếp cộng đồng, hoạt động thương mại dịch vụ, và quảng bá hình ảnh tuyến phố đi bộ. Tại đây, bố trí các thành phần chính (Mục 2.1.2) trên tuyến phố, kết hợp các điểm dừng, đỗ giao thông công cộng tại sự thuận tiện và di chuyển dễ dàng cho người đi bộ.





Hình 3.9: Minh họa mặt bằng và mặt cắt TPĐB bán thời gian

* Màu sắc và vật liệu công trình kiến trúc

Màu sắc và vật liệu công trình thân thiện với môi trường, hài hòa với cảnh quan xung quanh, mang tính bản địa và truyền thống mang lại cảm giác thân quen, gần gũi với mọi người.

Nên sử dụng vật liệu đồng nhất, có thể dùng cửa gỗ, cửa chớp thay vì cửa sắt kéo hoặc cửa nhôm kính. Lan can trên các ban công bằng vật liệu gỗ hoặc giả gỗ dùng màu sắc cùng màu với cửa, hoa văn bê tông thoáng cách điệu họa tiết dân tộc theo hướng đơn giản để nâng cao giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

Có thể cân nhắc sử dụng các vật liệu hiện đại, song cần điều chỉnh mức độ sử dụng phù hợp với điều kiện khí hậu nhiệt đới và không làm giảm giá trị không gian kiến trúc cảnh quan của tuyến phố đi bộ.

Hạn chế sử dụng các vật liệu từ kính, cấu kiện mặt đứng bằng bê tông tấm, các loại gạch, đá chuyên để lát nền hoặc ốp khu vệ sinh để trang trí mặt đứng.



Hình 3.10: Đề xuất màu sắc phù hợp

b. Cây xanh mặt nước

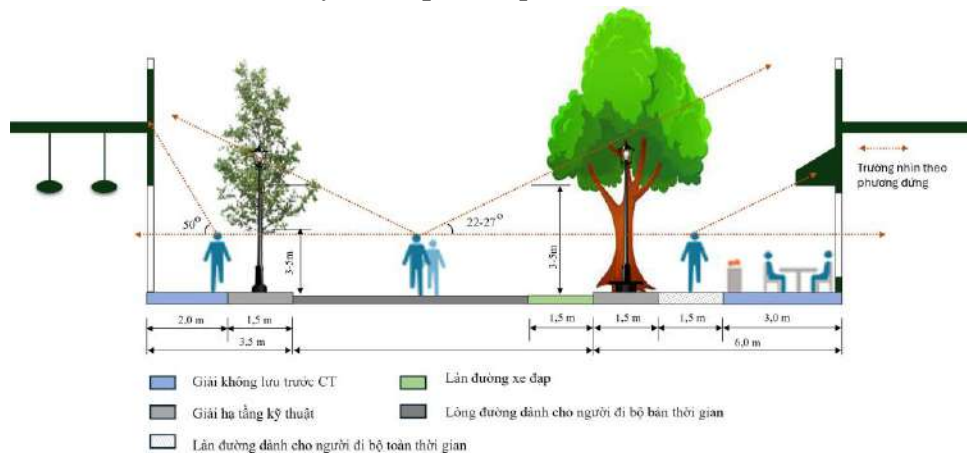
* Cây xanh

Tổ chức những tuyến phố đi bộ gắn kết các không gian mở, không gian mặt nước với hệ thống công viên, vườn hoa khu vực nội đô lịch sử, hình thành những tuyến hoặc trục xanh, không gian xanh đô thị. Góp phần tạo lập chất lượng cảnh quan và nâng cao đời sống văn hóa, tinh thần cho cộng đồng dân cư, hướng tới chiến lược xây dựng Thủ đô Xanh – Văn hiến văn minh – Hiện đại.

Lựa chọn cây xanh phù hợp với điều kiện khí hậu nhiệt đới, sinh trưởng tốt mà không cần chăm sóc cắt tỉa quá nhiều, tán cây rộng, hoa lá có màu sắc rực rỡ vừa tạo bóng mát vừa tạo cảnh quan đẹp cho toàn tuyến phố đi bộ. Cây có thân thẳng, gỗ dai để phòng bị giòn gãy, tán lá gọn, thân cây không có gai, có độ phân cành cao. Lá cây có bản rộng để tăng cường quá trình quang hợp, tăng mật độ che phủ cho người đi bộ. Hoa quả (hoặc không có quả) không hấp dẫn ruồi nhặng làm ảnh hưởng đến vệ sinh môi trường. Tuổi thọ cây phải dài (50 năm trở lên). Cây có hoa đẹp, có những biểu hiện đặc trưng theo mùa để tạo cảnh quan hấp dẫn, thu hút người đi bộ.



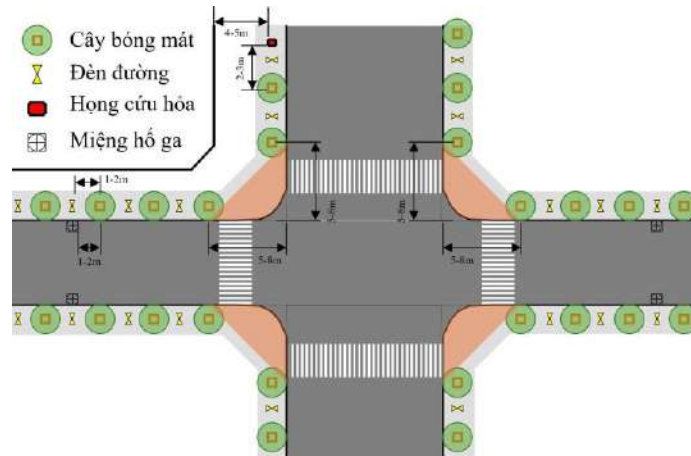
Hình 3.11: Đề xuất cây xanh phù hợp với điều kiện khí hậu nhiệt đới



Hình 3.12: Minh họa mặt cắt trồng cây xanh tuyến phố đi bộ

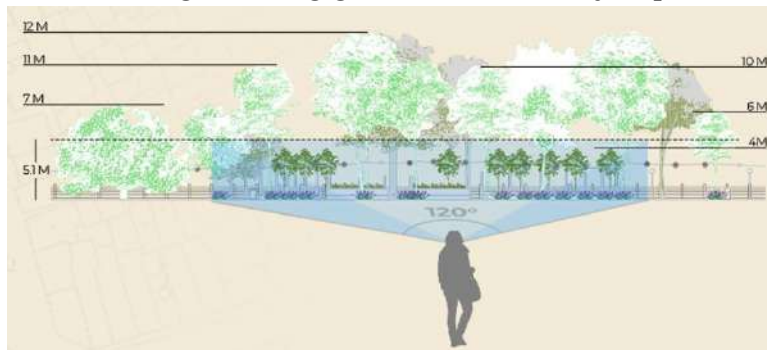
Để đảm bảo cây xanh không che khuất tầm nhìn đến công trình kiến trúc trên các tuyến phố đi bộ, cần lưu ý chiều cao tán từ 3m đến 5m tính từ mặt đường. Căn cứ để bố trí cây xanh phù hợp. Đối với tuyến phố đi bộ có giá trị không gian kiến trúc cảnh quan cao,

Khoảng cách giữa các cây trồng được xác định tùy thuộc vào đặc điểm cây trồng hoặc theo từng vị trí hoặc theo phân cấp và tính chất của tuyến phố đi bộ. Trồng cây ở khoảng phía trước tường giữa hai nhà. Cây xanh trồng cách góc phố 5-8m tính từ lề đường giao nhau gần nhất, không ảnh hưởng đến tầm nhìn giao thông. Cây xanh được trồng cách các hộc cứu hỏa trên đường từ 2-3m; cách cột đèn chiếu sáng và miệng hố ga 1-2m. Cây xanh được trồng cách mạng lưới đường dây, đường ống kỹ thuật (cấp thoát nước, cáp ngầm) từ 1-2m.



Hình 3.13: Minh họa bố trí khoảng cách cây xanh trên TPĐB

Tại các tuyến phố đi bộ có khoảng không lớn, nên trồng 03 lớp cây gồm cây bóng mát, cây bụi hoặc cây trang trí, thảm hoa cỏ để tăng giá trị cảnh quan cho tuyến phố và đảm bảo điều hòa khí hậu, giảm tiếng ồn và khói bụi cho phần mặt tiền công trình. Những khoảng lùi công trình tạo không gian thông thoáng cho cây sinh trưởng và phát triển, giúp đảm bảo chiếu sáng và thông gió tự nhiên cho tuyến phố đi bộ.



Hình 3.14: Minh họa đề xuất 3 lớp cây xanh trên TPĐB

* Mặt nước

Mặt nước là một yếu tố phong thủy không thể thiếu trong việc tổ chức kiến trúc cảnh quan, một thành phần quan trọng tạo nên sức hấp dẫn của tuyến phố đi bộ. Song vì phần lớn các tuyến phố đi bộ được hình thành trong khu vực lõi trung tâm lịch sử, nên mặt nước cũng có phần hạn chế. Tuy nhiên, một số tuyến phố đi bộ được tổ chức gần các không gian mở, không gian xanh như công viên, vườn hoa, hồ... giúp điều hòa khí hậu, cảnh quan hấp dẫn đã tạo được giá trị không gian kiến trúc cảnh quan cao.

Sử dụng mặt nước động và tĩnh để tăng trải nghiệm thông qua các giác quan của người đi bộ từ nghe tiếng nước chảy, chạm vào mặt nước, uống tại các vòi nước công cộng tươi mát... từ đó tăng sự gắn kết giữa con người và các không gian trên tuyến phố đi bộ.



Hình 3.15: Minh họa khai thác cảnh quan mặt nước

Với không gian rộng, tăng cường các yếu tố nghệ thuật tạo điểm nhấn không gian trên các tuyến phố đi bộ có giá trị không gian kiến trúc cảnh quan trung bình hoặc thấp, điều này giúp cải thiện sự hấp dẫn và lôi cuốn người đi bộ. Những tuyến phố đi bộ có giá trị không gian kiến trúc cao, cần khéo léo xử lý phần tiếp xúc mặt nước mềm mại, kết hợp các thảm hoa, thảm cỏ, khóm cây bụi và cây trang trí để tạo cảnh quan hài hòa.

c. Hạ tầng kỹ thuật

* Điểm dừng đỗ phương tiện công cộng tích hợp công nghệ thông minh

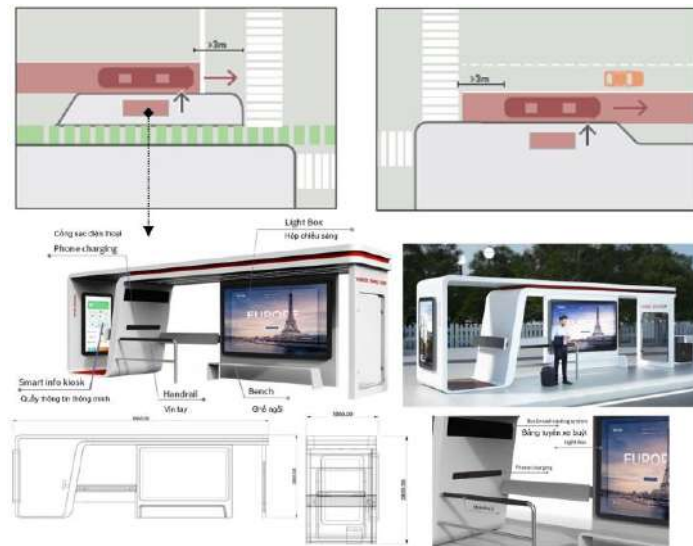
Căn cứ vào mục 2.1, giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử đảm bảo tính thuận tiện cho mọi đối tượng là khoảng cách di chuyển từ tuyến phố đi bộ đến các điểm chờ phương tiện giao thông công cộng, bãi gửi xe...phù hợp với mọi đối tượng là 500m và khoảng cách giữa các điểm dừng chân không vượt quá 200m.

Xây dựng mạng lưới hệ thống giao thông công cộng hoàn chỉnh gồm xe buýt, BRT, tàu điện trên cao, tàu điện ngầm, ô tô điện, xe đạp cộng đồng, xích lô... đáp ứng nhu cầu sử dụng của mọi đối tượng. Đặc biệt quan tâm thiết kế đến nhóm đối tượng dễ bị tổn thương như người già, trẻ nhỏ và người khuyết tật.

Thiết kế các vành đai giới hạn hoạt động của từng nhóm phương tiện. Tại “khu vực lõi trung tâm”, nơi khuyến khích hoạt động đi bộ toàn thời gian tại một số tuyến phố và “xanh hóa” hệ thống giao thông công cộng, kết nối với các khu vực xung quanh bằng hệ

thông tàu điện ngầm. Tại mỗi ga tàu điện, bố trí các trạm xe đạp cộng đồng để người đi bộ lựa chọn hình thức di chuyển tiếp theo (nếu có).

Tại “Khu vực đệm” và “Khu vực tiếp cận” là nơi hệ thống giao thông công cộng hoạt động liên tục, nên cần ứng dụng công nghệ tiên tiến và tích hợp nhiều chức năng để đáp ứng nhu cầu sử dụng của con người, đảm bảo đi lại thuận tiện và an toàn.



Hình 3.16: Minh họa điểm chờ xe buýt thông minh

Nguồn: [66]

Bên cạnh đó, cần có những chính sách khuyến khích người dân sử dụng hệ thống giao thông công cộng thông qua các hoạt động tuyên truyền, giảm giá vé, miễn phí cho người già, trẻ nhỏ và người khuyết tật. Song song là những chính sách phù hợp để hạn chế hoặc thay thế các phương tiện cá nhân trong khu vực trung tâm, góp phần giải quyết vấn đề tắc nghẽn giao thông, bãi đỗ xe, cải thiện điều kiện môi trường sống.

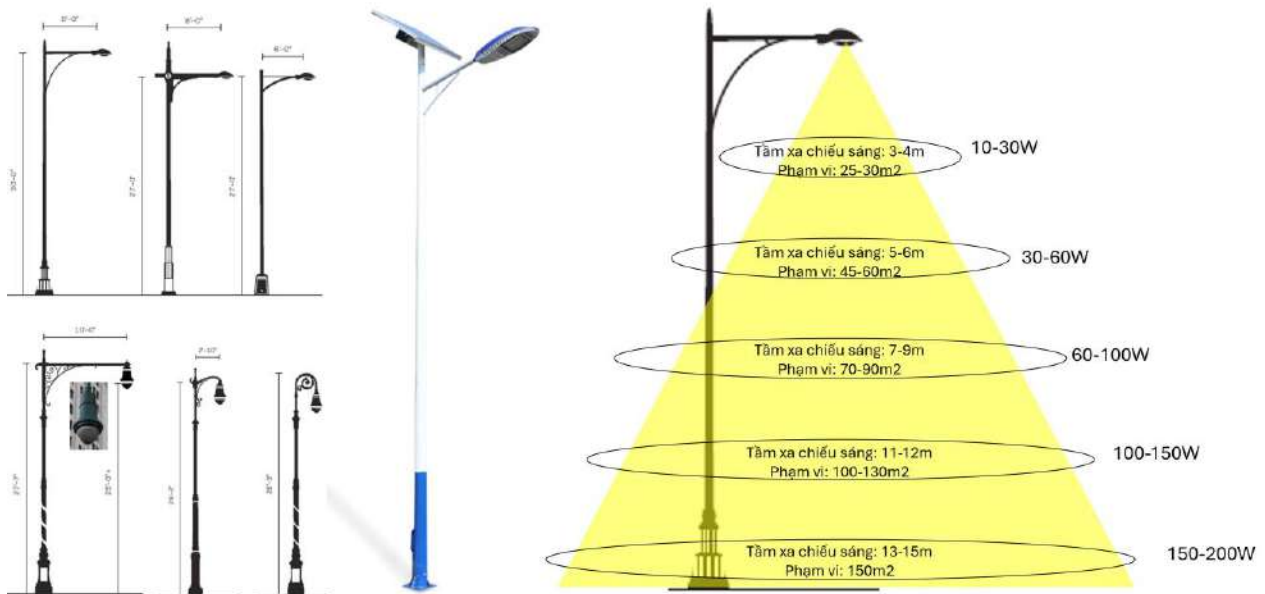
Những thiết kế cần chú ý tới Quy hoạch cấp cao của thành phố như Quy hoạch chung không gian xây dựng ngầm đô thị trung tâm thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tỷ lệ 1/10.000 và Quy hoạch bến xe, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận và trạm dừng nghỉ đã xác định rõ các đường bộ ngầm, đường sắt đô thị ngầm, lối đi bộ ngầm, bãi đỗ xe công cộng ngầm, hệ thống hạ tầng kỹ thuật, công trình công cộng ngầm... để khớp nối, tạo thành mạng lưới di chuyển liên hoàn, thuận tiện, giúp người đi bộ dễ dàng lựa chọn lộ trình phù hợp.

* Giải pháp về hệ thống cấp điện và chiếu sáng

Hệ thống chiếu sáng cần đảm bảo cường độ chiếu sáng để mang lại cảm giác an toàn cho người đi bộ, đặc biệt là vào ban đêm. (Mục 2.1.2).

Nên sử dụng các loại đèn có chiều cao phù hợp, thiết kế mẫu mã nhẹ nhàng, tinh tế để hài hòa với các công trình kiến trúc có giá trị di sản, kết hợp đèn đường năng lượng mặt trời tại một vài tuyến phố để tiết kiệm chi phí điện năng, bảo vệ môi trường, giảm rủi ro do chập điện, cháy nổ và tai nạn khác, đảm bảo an toàn cho người đi bộ.

Người đi bộ sẽ luôn có cảm giác an toàn bởi ánh sáng từ đèn đường và từ công trình kiến trúc hắt ra, mặt tiền kiến trúc đẹp, nhiều không gian đóng mở linh hoạt sẽ giúp tuyến phố đi bộ luôn sáng đèn kể cả khi không có người đi bộ. Cần có sự thống nhất và đồng bộ về màu sắc, cường độ để tránh nhiễu thị giác và ô nhiễm ánh sáng trên tuyến phố đi bộ.



Hình 3.17: Minh họa mẫu đèn chiếu sáng trên tuyến phố đi bộ Nguồn: [66]



Hình 3.18: Minh họa chiếu sáng nghệ thuật trên TPĐB

Ứng dụng công nghệ cảm biến chuyển động cho hệ thống chiếu sáng tuyến phố đi bộ thông minh giúp tiết kiệm điện năng, khai thác hiệu quả và đảm bảo an toàn. Sử dụng chiếu sáng nghệ thuật có ý đồ không chỉ giúp tăng giá trị không gian kiến trúc cảnh quan mà còn tạo lập bản sắc, thu hút và hấp dẫn người dân và du khách/

* Giải pháp về hệ thống cấp thoát nước

Do hệ quả của quá trình biến đổi khí hậu nên hiện tượng thời tiết cực đoan cũng xảy ra nhiều hơn, vì thế việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ cần quan tâm tới hệ thống thoát nước như kiểm soát ngập úng, thoát nước bề mặt. Ưu tiên xây dựng các trục thoát nước mưa, các trạm bơm chống ngập kết nối với hồ điều hòa... tăng cường không gian mở, giảm bê tông hóa trên các không gian vỉa hè, sử dụng vật liệu đan xen kết hợp thảm hoa, thảm cỏ.



Hình 3.19: Minh họa vật liệu gạch trồng cỏ giúp thoát nước bề mặt

Cần quy hoạch hệ thống cấp nước, bố trí các điểm vòi nước công cộng trên những tuyến phố đi bộ chính phù hợp để người đi bộ dễ dàng tiếp cận và sử dụng. Quảng trường nhạc nước hoặc đài phun nước cũng được sử dụng như một điểm nhấn, giúp định hướng không gian và tăng sức hấp dẫn cho tuyến phố đi bộ. Tùy theo quy mô và không gian để lựa chọn hình thức và tỷ lệ phù hợp. Vị trí thiết kế hợp lý để không ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh buôn bán hoặc cuộc sống sinh hoạt của người dân, có thể bố trí tại nút giao của những tuyến phố hoặc gần các không gian mở, không gian quảng trường, không gian xanh,

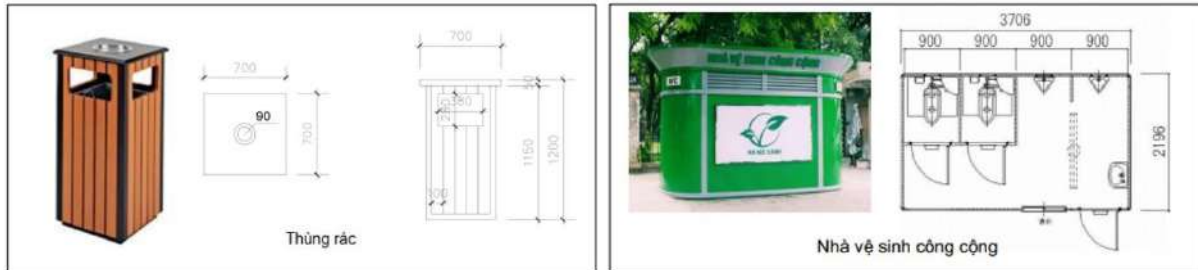


Hình 3.20: Minh họa đài phun nước buổi sáng và buổi tối

* Giải pháp về vệ sinh môi trường

Nâng cao chất lượng và duy trì hoạt động của các nhà vệ sinh công cộng đạt chuẩn về vệ sinh môi trường thân thiện và cảnh quan đô thị. Ứng dụng công nghệ mới để vận hành và khai thác sử dụng như cửa đóng mở tự động bằng cảm biến, màn hình led và loa hướng dẫn, nhắc nhở người sử dụng, trang bị các thiết bị hiện đại, sạch sẽ, phục vụ mọi nhu cầu vệ sinh cá nhân. Kết hợp khai thác trên các ứng dụng điện thoại, tích hợp thông tin tìm kiếm, vị trí và khoảng cách của các nhà vệ sinh công cộng cho người dân và du khách khi có nhu cầu sử dụng.

Những tuyến phố đi bộ cơ bản đầy đủ trang thiết bị tiện ích đô thị như thùng rác, ghế ngồi, nhà vệ sinh... nhưng cần quan tâm tới khoảng cách bố trí, hình thức thiết kế, màu sắc và dung tích của thùng rác. Việc phân loại rác thải cũng cần được đồng bộ có hệ thống để đạt hiệu quả cao.



Hình 3.21: Minh họa thùng rác và nhà vệ sinh công cộng

Khi bố trí nhà vệ sinh công cộng cần đảm bảo:

- Khoảng cách đi bộ tối đa giữa hai nhà vệ sinh công cộng không quá 1km
- Nhà vệ sinh công cộng phải đảm bảo cho người khuyết tật tiếp cận theo QCVN 10:2014/BXD
- Tại các khu vực không có địa điểm bố trí, nhà vệ sinh công cộng phải được bố trí trong các công trình công cộng, có biển chỉ dẫn đảm bảo việc tiếp cận từ các tuyến phố chính thuận tiện
- Các công trình công cộng xây dựng mới phải bố trí nhà vệ sinh công cộng có hướng tiếp cận từ phía ngoài

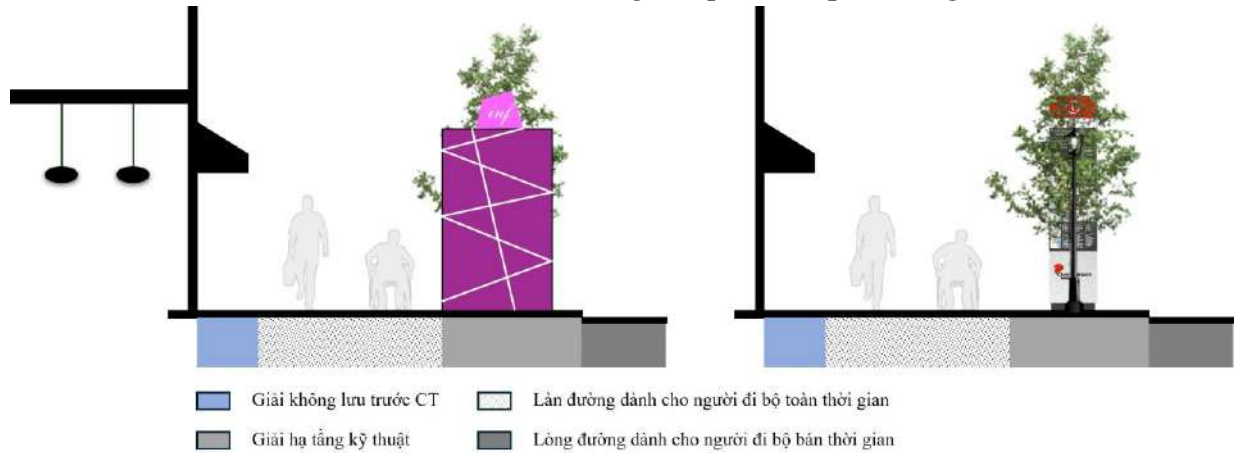
Bố trí hệ thống thu gom rác văn minh, hiện đại, đảm bảo thu gom, vận chuyển 100% rác. Có thể bố trí thùng rác di động hoặc cố định để đảm bảo nhu cầu của người dân trong các dịp nghỉ lễ nhằm đảm bảo vệ sinh môi trường sạch sẽ.

Có những biện pháp như lắp biển báo để rác đúng nơi quy định, định kỳ hoặc định lượng phát thông báo qua loa (khoảng 60 phút) về thông tin nhắc nhở vệ sinh môi trường, sử dụng camera ghi hình và xử phạt hành chính với hành vi xả rác bừa bãi (việc xử phạt cao mang tính khuyến cáo, răn đe). Đề xuất khoảng cách mỗi biển là 50m, cỡ chữ, phong chữ màu sắc dễ nhìn, kích thước phù hợp.

*** Giải pháp về hệ thống thông tin liên lạc**

Sóng wifi hoạt động tốt nhất trong môi trường không có vật cản, vì thế nên lựa chọn vị trí đặt thiết bị có không gian rộng. Trung bình, tầm phát sóng wifi của một bộ định tuyến dao động từ khoảng 30-50m tính từ vị trí đặt bộ phát wifi (modem), từ đó bố trí các điểm đặt thiết bị thu phát tín hiệu thông tin, wifi, trạm điện thoại, sạc pin... hợp lý trên tuyến phố đi bộ để phục vụ người dân và du khách. Tuy nhiên, trên thực tế khoảng cách này có thể thay đổi và không đồng đều do ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như: công suất

phát của thiết bị wifi, tần số của sóng wifi, các vật cản xung quanh thiết bị phát, hoặc tín hiệu từ các thiết bị điện tử khác và chậm làm giảm phạm vi phát sóng...



Hình 3.22: Minh họa trạm điện thoại và bảng thông báo

Tùy thuộc vào tuyến phố đi bộ để lựa chọn giải pháp biển quảng cáo phù hợp. Những tuyến phố đi bộ có giá trị không gian kiến trúc cảnh quan cao, cần lựa chọn sử dụng biển quảng cáo truyền thống hoặc biển quảng cáo điện tử để truyền tải thông tin tới khách hàng. Song cần đảm bảo kích thước biển hiệu không được che khuất các yếu tố cấu thành kiến trúc (các đường gờ, lanh tô, trần tường, tay vịn...). Vị trí gắn tại tường trên cửa tầng 1, có tỷ lệ phù hợp với kích thước mặt nhà, không lấn át mặt đứng công trình. Tuy nhiên, với những tuyến phố đi bộ có giá trị không gian kiến trúc cảnh quan trung bình hoặc thấp, cần được đánh giá và thiết kế cụ thể, từ hình thức và kích thước chữ, màu sắc, vật liệu để vừa tạo lập bản sắc mà vừa tạo sức hấp dẫn cho tuyến phố.



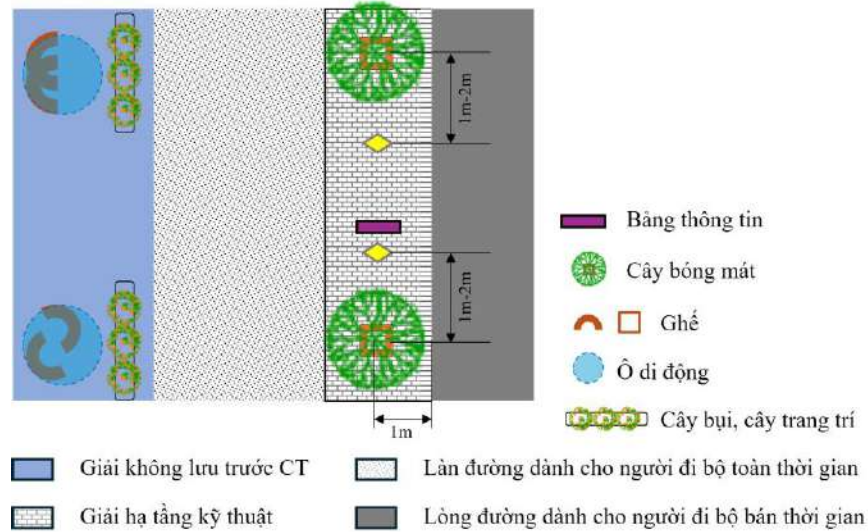
Hình 3.23: Minh họa biển quảng cáo trên TPĐB

Không sử dụng các mảng màu chói, sắc sỡ, phản quang. Nội dung phải rõ ràng, dễ hiểu, sử dụng phông chữ phù hợp. Không lắp đặt các loại bóng đèn chiếu sáng trên toàn bộ mặt đứng công trình. Đèn chiếu sáng biển hiệu phải lắp đặt đúng quy cách, không gây chói, lóa ảnh hưởng đến các công trình xung quanh và người đi bộ. Nếu có sử dụng tiếng nước ngoài thì phải đặt dưới nội dung tiếng Việt với cỡ chữ nhỏ hơn.

d. Tiềm ích đô thị

* Giải pháp về tiềm ích đô thị

Tùy thuộc vào phân cấp của từng tuyến phố đi bộ mà trang thiết bị tiện ích đô thị được bố trí và thiết kế để đảm bảo yêu cầu về công năng và thẩm mỹ, mang lại hiệu quả sử dụng cao và tăng tính hấp dẫn cho tuyến phố.



Hình 3.24: Minh họa bố trí tiện ích đô thị trên TPĐB

Những thiết kế về trang thiết bị tiện ích đô thị cần được chú ý về tỷ lệ, màu sắc và vật liệu để tạo nên tổng thể hài hòa, đồng nhất. Linh hoạt bố trí theo từng vị trí khu vực trên tuyến phố đi bộ để khai thác không gian hiệu quả, tạo điểm dừng nghỉ chất lượng. Cũng cần lưu ý tới các nhóm đối tượng khi thiết kế, nắm bắt tâm lý để có những giải pháp thiết kế đáp ứng nhu cầu của mọi người. Ví dụ, với trẻ con thì thiết kế những ghế ngồi màu sắc sặc sỡ, chiều cao phù hợp... với nhóm người dễ bị tổn thương như người già, người khuyết tật lại cần quan tâm tới những thiết kế đảm bảo an toàn, dễ dàng tiếp cận và sử dụng. Có thể bố trí ghế ngồi đơn lẻ tại những không gian nhỏ, hoặc theo nhóm, theo cụm kết hợp bồn hoa, mái che trên những tuyến phố đi bộ có không gian rộng lớn, vừa đảm bảo bóng mát và sự thoải mái cho con người vừa tạo cảnh quan hấp dẫn.



Hình 3.25: Minh họa bố trí ghế ngồi trên TPĐB Nguồn: [100]

Ngoài các trang tiện ích đô thị cơ bản, cần nâng cao chất lượng các tiện ích đô thị để hướng đến thành phố văn minh hiện đại. Tích hợp và sử dụng những công nghệ mới trong việc thiết kế và khai thác sử dụng các trang thiết bị tiện ích đô thị sẽ làm tuyến phố đi bộ trở nên hấp dẫn hơn, góp phần nâng tầm giá trị của tuyến phố. Đa tầng tiện ích, đa dạng trải nghiệm và đa sắc cảnh quan sẽ giúp người dân và du khách cảm nhận trọn vẹn các hoạt động trên tuyến phố đi bộ.



Hình 3.26: Minh họa các tiện ích đô thị tích hợp công nghệ thông minh Nguồn: [106]

* Phòng cháy chữa cháy

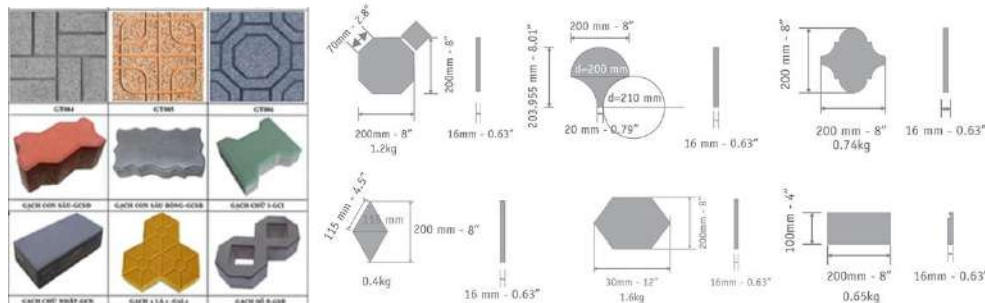
Trụ cứu hỏa có vai trò quan trọng để ứng phó khi phát sinh hỏa hoạn. Việc xây dựng trụ cứu hỏa cần được quan tâm ngay khi quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật. Trên các tuyến phố sẽ xuất hiện những vị trí của trụ cứu hỏa, nếu không đảm bảo tiêu chuẩn lắp đặt sẽ ảnh hưởng tới công tác cứu hộ cứu nạn và ảnh hưởng thẩm mỹ của tuyến phố và gây nguy hiểm cho người đi bộ.

Trụ cứu hỏa lắp đặt trên vỉa hè, cạnh đường giao thông phải đảm bảo điều kiện khoảng cách tối thiểu giữa trụ nước và tường các ngôi nhà không dưới 5m, cách mép vỉa hè không quá 2,5m. Họng lớn của trụ phải quay ra phía lòng đường, khoảng cách từ mặt đất đến đỉnh trụ nước là 700mm.

Có thể lắp đặt trụ ngầm trong các hố trụ, cho phép hố trụ có đáy hình vuông kích thước cạnh 1200mm và nắp đáy hố trụ có hình vuông hoặc tròn, chịu được tải trọng của xe trên 20 tấn.

* Vật liệu

Để lựa chọn gạch lát trên các tuyến phố đi bộ cần lưu ý rằng đây là một khu vực thường xuyên chịu nhiều tác động của ngoại lực, còn phải chịu sức nóng từ ánh nắng mặt trời, nhiệt độ, mưa, gió, chất ăn mòn... (Mục 2.3.1). Vì thế cần chọn một loại gạch đủ vững chắc, có độ dày và kích thước tiêu chuẩn, có độ dẻo dai đảm bảo không bị nứt vỡ, có độ ma sát tốt, chống trơn trượt, chống rong rêu và có độ bền cao như: gạch Block; Gạch Terrazzo; Gạch đá thiên nhiên; Gạch vỉa hè trồng cỏ hoặc đá tự nhiên, sỏi được thiết. Hơn nữa, sự đa dạng của gạch lát trên các tuyến phố còn làm giảm sự mệt mỏi của người đi bộ, tạo sự sinh động và làm mới không gian.



Hình 3.27: Minh họa gạch lát Nguồn: [100]

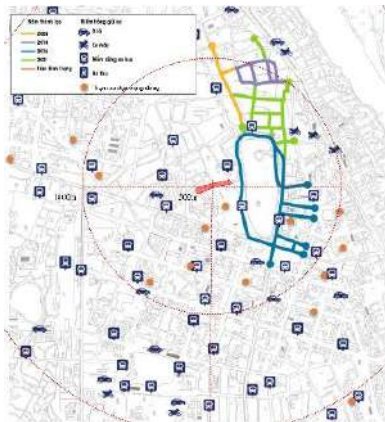
3.5. Nghiên cứu thí điểm tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Nhà Thờ và Trần Bình Trọng

3.5.1. Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Nhà Thờ

Căn cứ vào Đề án “*Tổ chức không gian đi bộ khu vực hồ Hoàn Kiếm và Phụ cận*” (Mục..) có xác định giai đoạn tiếp theo bổ sung thêm các tuyến phố đi bộ, trong đó có tuyến phố Nhà Thờ để mở rộng không gian đi bộ trên địa bàn Quận Hoàn Kiếm. Cùng với đó, tuyến phố Nhà Thờ nằm trong nhóm tuyến phố đi bộ tiềm năng theo đánh giá của Bộ tiêu chí (Mục..). Vì thế, tác giả lựa chọn tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố Nhà Thờ thí điểm cho tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội. Nằm ở trung tâm thành phố, tuyến phố Nhà Thờ là một trong những con phố đẹp của Hà Nội. Hơn tất cả, với vị trí đặc biệt, mỗi công trình, ngôi nhà, góc phố trên tuyến phố này không chỉ có giá trị về mặt nghệ thuật mà còn có giá trị lịch sử.

a. Đánh giá hiện trạng

*** Vị trí và mối liên hệ:** Tuyến phố Nhà Thờ kéo dài từ phố Hàng Trống đến quảng trường Nhà Thờ lớn (Quảng trường Đức Mẹ - Phía trước Nhà Thờ có đài Đức Mẹ bằng kim loại), thuộc phường Hàng Trống, quận Hoàn Kiếm, thành phố Hà Nội. Năm 1892, thời Pháp thuộc tuyến phố được gọi là đại lộ Nhà Thờ (avenue de la Cathédrale), năm 1945 đổi tên là Phố Nhà Thờ. Tuyến phố Nhà Thờ có chiều dài 108m và chiều rộng 12m.



Hình 3.28: Vị trí tuyến phố Nhà Thờ

- Phía Đông: Tiếp giáp với hồ Gươm, một trong những cảnh quan đặc sắc và điểm du lịch quan trọng của Hà Nội.
- Phía Tây: Công trình Nhà Thờ Lớn Hà Nội, có lịch sử lâu đời và là địa điểm sinh hoạt tín ngưỡng tôn giáo của người dân Thủ đô và các tỉnh lân cận.
- Phía Nam: Tiếp giáp với phố Nhà Chung, kết nối với vườn hoa Hàng Trống và trục đường chính Tràng Thi-Hàng Khay.
- Phía Bắc: Tiếp giáp với những tuyến phố Nhà Chung, Hàng Trống, kết nối thuận tiện với khu phố cổ Hà Nội, nơi tập trung nhiều di tích lịch sử, văn hóa và kiến trúc truyền thống.

Với vị trí thuận lợi, người đi bộ có rất nhiều lựa chọn cho loại hình phương tiện để tiếp cận tuyến phố Nhà Thờ. Các tuyến xe bus không trực tiếp dừng lại tuyến phố mà dừng ở các điểm cách tuyến phố rất gần như:

Tuyến xe buýt 09, 14, 36 đến bờ hồ Gươm, người đi bộ có thể đến phố Hàng Trống rẽ trái vào phố Nhà Thờ.

Tuyến xe buýt 01 đến phố Triệu Quốc Đạt, sau đó đi thẳng đến đường Phủ Doãn, rồi rẽ phải vào đường Âu Triệu. Tuyến phố này giao với phố Nhà Thờ.

Tuyến xe buýt 02 đến Tràng Thi (xuống tại điểm số 6 Tràng Thi, đi đến Phủ Doãn rồi rẽ phải vào Âu Triệu là đến phố Nhà Thờ.

Bên cạnh đó, các điểm tham quan nổi tiếng như hồ Gươm, phố Cổ, vườn hoa Lý Thái Tổ, tháp Hòa Phong... đều nằm trong bán kính 500m nên người đi bộ có thể dễ dàng di chuyển, kết nối và mở rộng lịch trình tham quan.

*** Đánh giá hiện trạng sử dụng đất:** Đất thương mại dịch vụ tập trung hai bên tuyến phố, chiếm đến 99%. Trong khi đó, đất ở thường nằm sâu vào bên trong các ngách, ngõ nhỏ hoặc trong lõi lô phố. Đất công cộng có quy mô rộng hơn, nằm rải rác và phân tán tại nhiều vị trí có điểm nhìn đẹp như mặt nước, vườn hoa, quảng trường... Tuyến phố Nhà Thờ kết nối với không gian quảng trường và kết thúc trực bằng công trình kiến trúc có giá trị lịch sử đã góp phần tạo lập cảnh quan đẹp cho tuyến phố.

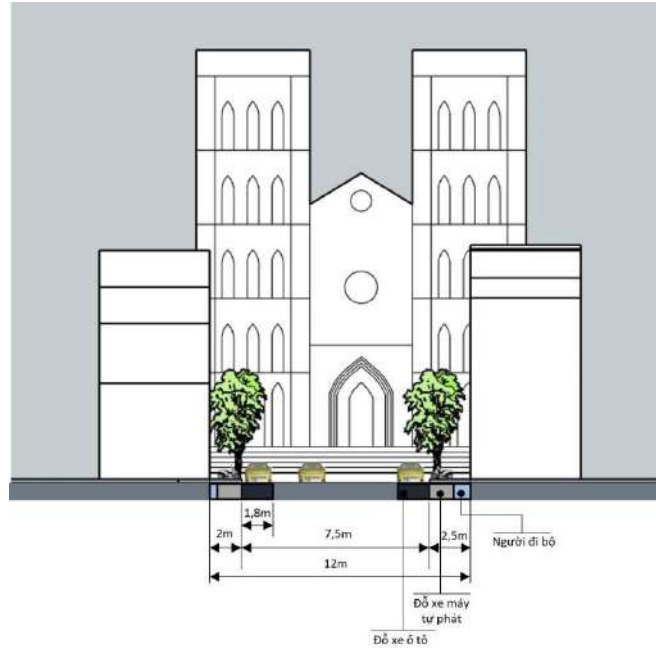


Hình 3.29: Sơ đồ đánh giá hiện trạng sử dụng đất

*** Đánh giá hiện trạng chức năng sử dụng đất:** Các công trình hai bên tuyến phố Nhà Thờ chức năng chủ yếu là thương mại dịch vụ hỗn hợp như nhà hàng, café giải khát, khách sạn, cửa hàng đồ lưu niệm, cửa hàng thời gian, văn phòng thông tin du lịch... Với chức năng ở kết hợp kinh doanh, tầng một được khai thác các các hoạt động thương mại dịch vụ, nên tuyến phố lúc nào cũng sôi động và náo nhiệt bất kể ngày thường hay cuối tuần. Vì vậy, tại một số khu vực vỉa hè thường bị lấn chiếm cho các mục đích khác như kinh doanh trà chanh, bãi đỗ xe... người đi bộ thường phải đi xuống lòng đường, gây mất an toàn và ảnh hưởng mỹ quan tuyến phố.



Hình 3.30: Người đi bộ phải đi xuống lòng đường



Hình 3.31: Mặt cắt hiện trạng tuyến phố Nhà Thờ

Dọc hai bên lòng đường tuyến phố Nhà Thờ hiện là bãi đỗ ô tô và xe máy nên hoạt động kinh doanh thương mại thường ở bên trong công trình. Nhưng tại những vị trí góc tuyến phố, nơi có tầm nhìn rộng và đảm bảo trường nhìn theo phương ngang nên các hoạt động kinh doanh khu vực này rất sôi động cả ngày và đêm.



Hình 3.32: Sơ đồ hiện trạng chức năng sử dụng đất

* **Đánh giá mặt đứng công trình:** Công trình nổi bật nhất phải kể đến là Nhà Thờ lớn, nằm cuối tuyến phố có trúc ấn tượng được thiết kế theo phong cách kiến trúc Gothic trung cổ châu Âu (thịnh hành trong thế kỷ 12 và thời Phục Hưng) mô phỏng Nhà thờ Đức Bà Paris với những mái vòm uốn cong, rộng, hướng lên bầu trời. Vật liệu xây dựng chính của nhà thờ là gạch đất nung, tường trát bằng giấy bồi. Nhà thờ có chiều dài 64,5m, chiều rộng 20,5m và hai tháp chuông cao 31,5m với những trụ đá to nặng bốn góc. Trên đỉnh là

cây thánh giá bằng đá. Những công trình xung quanh đều mang kiến trúc Pháp cổ kính đã tạo nên đặc trưng kiến trúc cho tuyến phố Nhà Thờ.

Mặt tiền tầng một công trình được khai thác để kinh doanh, thậm chí tại một số vỉa hè cũng bị lấn chiếm cho hoạt động này. Phân tích trường nhìn theo phương ngang ta thấy, những hướng nhìn đẹp thường tập trung đông người hơn những khu vực khác. Trên tuyến phố Nhà Thờ, việc đỗ xe ô tô dọc tuyến đã gây cản trở tầm nhìn, ảnh hưởng mỹ quan đô thị và chất lượng môi trường nên chưa hấp dẫn người đi bộ.



Hình 3.33: Sơ đồ hiện trạng mặt đứng công trình

Hình 3.34: Sơ đồ hiện trạng tiện ích đô thị

* **Đánh giá hiện trạng tiện ích đô thị:** Trên tuyến phố này gần như không có các tiện ích đô thị phục vụ cho người đi bộ như thùng rác, ghế ngồi nghỉ, điểm dừng chân, biển báo.

Hệ thống chiếu sáng hiện chỉ là đèn chiếu sáng đô thị, chưa được quan tâm đến đèn trang trí. Ánh sáng từ những công trình dịch vụ hai bên đường cũng hạn chế do các khoảng không gian đóng lớn trên mặt đứng nên tuyến phố về ban đêm chưa thật sự an toàn cho người đi bộ.

Mái hiên không nhiều, chỉ xuất hiện tại những hàng quán vỉa hè, điều này ảnh hưởng đến mỹ quan tuyến phố và cản trở tầm nhìn của người đi bộ. Biển quảng cáo được bố trí trên cửa sànc tầng một, song mỗi cửa hàng một kích thước mẫu mã khác nhau, chưa tạo sự thống nhất và đồng bộ trên cả tuyến phố. Đặc biệt tại một số công trình, biển quảng cáo chưa phù hợp với hình thức kiến trúc của công trình gây sự lạc quẻ, không hài hòa với cảnh quan xung quanh.

* **Đánh giá hiện trạng cây xanh:** Là một trong những tuyến phố có khá nhiều cây xanh bóng mát dọc trục, tuy nhiên, cây xanh còn nhỏ, tán cây chưa đảm bảo mật độ che phủ, chủng loại cây còn nghèo nàn, chưa được quan tâm trên các lớp cây xanh như cây bụi, cây trang trí hoặc thảm hoa thảm cỏ. Khoảng cách giữa các cây xanh chưa đảm bảo để

cây có điều kiện sinh trưởng tốt, do một số vị trí cây được trồng mật độ quá lớn hoặc quá thưa.



Hình 3.35: Sơ đồ hiện trạng cây xanh

Hình 3.36: Sơ đồ hiện trạng hoạt động của con người trên tuyến phố Nhà Thờ

*** Đánh giá hiện trạng hoạt động của con người:** Qua khảo sát, tuyến phố Nhà Thờ lúc nào cũng nhộn nhịp người qua lại, không chỉ là du khách trong nước mà còn rất nhiều du khách quốc tế. Du lịch và thương mại dịch vụ chiếm phần lớn trong các hoạt động của con người trên tuyến phố này. Bởi sự cổ kính của các công trình kiến trúc cũng như những giá trị kiến trúc cảnh quan của tuyến phố mang lại cho con người sự hấp dẫn đặc biệt.

Một nét văn hóa khác tạo nên sự khác biệt cho tuyến phố này là thương hiệu “trà chanh nhà thờ” đã tạo nên đặc điểm nơi chốn của tuyến phố này. Bởi chỉ cần một ly trà chanh nhà thờ, phóng tầm mắt nhìn về hướng nhà thờ, du khách đã được hưởng thụ một cảm giác thư thái, dễ chịu trong một không gian đặc biệt, cùng với cảnh đẹp cổ kính của công trình kiến trúc đã mang lại sự hấp dẫn cho du khách.

b. Giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Nhà Thờ đảm bảo tính hấp dẫn, thuận tiện và an toàn

*** Định hướng chung:** Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Nhà Thờ đảm bảo tính hấp dẫn, thuận tiện và an toàn như sau:

Chức năng: là xây dựng tuyến phố đa chức năng gồm các cửa hàng chất lượng cao, nhà hàng dịch vụ cao cấp, cho phép khai thác một phần vỉa hè để kinh doanh và tạo lập không gian vui chơi giải trí kết hợp khám phá du lịch văn hóa lịch sử.

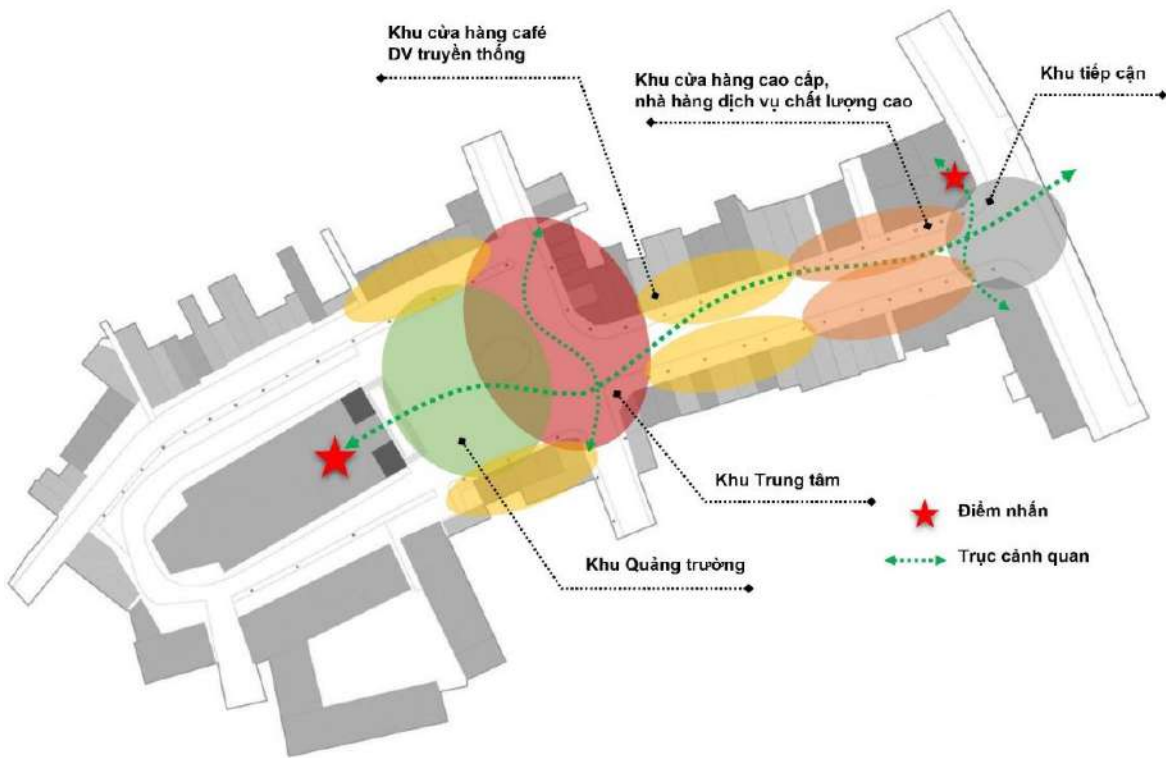
Kiến trúc: Bảo tồn và phát huy các công trình kiến trúc có giá trị, cho phép nâng tầng hoặc hợp khối công trình để tạo nên đường hình bóng tuyến phố đẹp.

Cảnh quan: Tăng cường cây xanh trong lớp thảm hoa thảm cỏ hoặc lớp cây bụi, cây trang trí. Có thể thay thế và trồng mới một số cây bóng mát để tăng tính thẩm mỹ và hiệu quả trong khai thác sử dụng. Bố trí đài phun nước tại quảng trường tạo điểm nhấn cho tuyến phố.

* Ý tưởng thiết kế

Do tuyến phố nằm tại khu vực trung tâm, nên hệ thống giao thông công cộng thuận tiện, người đi bộ dễ dàng di chuyển tới tuyến phố từ các bãi gửi xe hoặc các điểm chờ xe buýt. Tại nút giao giữa tuyến phố Nhà Thờ và tuyến phố Hàng Trống được bố trí cổng chào, bên cạnh là các điểm chụp ảnh, quầy/biển thông tin.

Tuyến phố được chia làm 4 phân đoạn bao gồm phân đoạn đầu là nhóm các cửa hàng cao cấp hoặc các nhà hàng dịch vụ chất lượng cao; phân đoạn hai là nhóm các cửa hàng thương mại dịch vụ truyền thống như trà đá, trà chanh...; phân đoạn ba là khu vực trung tâm, nơi giao lưu cộng đồng, vui chơi giải trí...; phân đoạn cuối là quảng trường, nơi mọi người có thể chụp ảnh, tham quan...



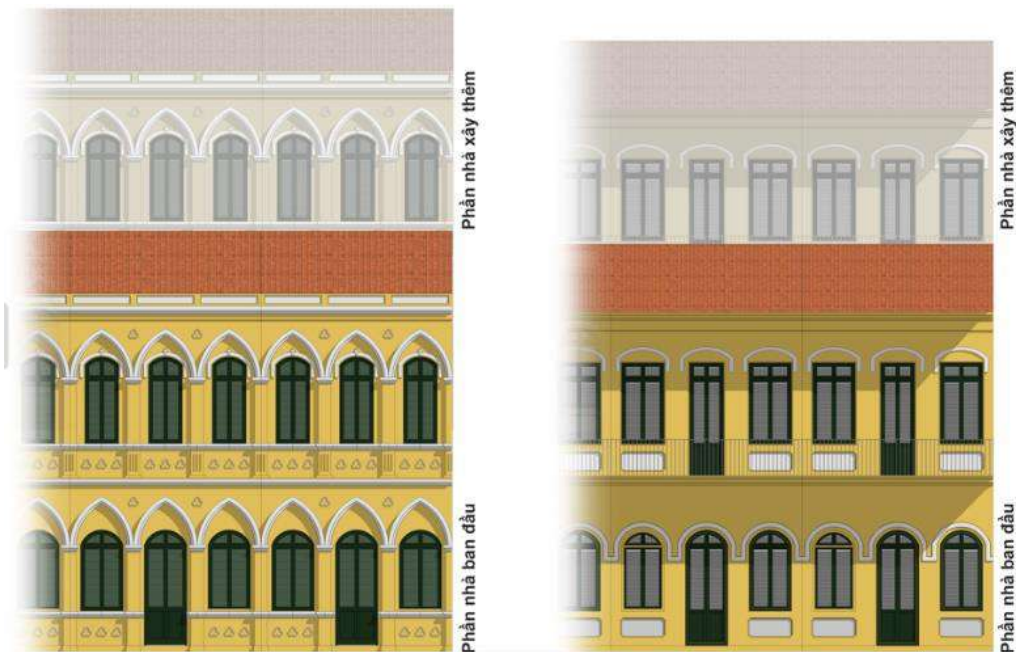
Hình 3.37: Sơ đồ ý tưởng

* **Giải pháp về hình thức và tầm vóc kiến trúc:** Theo cơ sở khoa học đã phân tích ở trên, tuyến phố Nhà Thờ hiện đã đảm bảo chiều nắng thông gió tự nhiên do mặt cắt đường rộng 12m, công trình hai bên tuyến phố thấp. Vì thế cần tiếp tục bảo tồn, duy trì hình thức và tầm vóc kiến trúc hiện tại của tuyến phố, song tại một số công trình điểm nhấn, có thể tăng chiều cao công trình trong giới hạn cho phép để tạo nhịp điệu



Hình 3.38: Mặt cắt đề xuất tuyến phố đi bộ Nhà Thờ

*** Giải pháp về mặt đứng công trình:** Với trường nhìn theo phương đứng từ 4,04 đến dưới 8,6m (Mục 2.1.4) nên thị giác người đi bộ sẽ tập trung trong khoảng này. Các công trình trên tuyến phố vốn đã có những giá trị di sản kiến trúc, nên để tuyến phố đi bộ trở nên hấp dẫn hơn cần duy trì và bảo tồn hình thức kiến trúc hiện tại, chi tiết mặt đứng cần được nhắc lại tạo sự thống nhất và đồng điệu. Tại một số công trình điểm nhấn, chiều cao công trình vẫn trong giới hạn cho phép, có thể cân nhắc nâng tầng để tăng hiệu suất khai thác và sử dụng.



Hình 3.39: Giải pháp mặt đứng công trình

*** Giải pháp về cây xanh mặt nước:** Lựa chọn cây sao đen (Mục 3.3.1) để trồng thêm tạo bóng mát cho người đi bộ và tạo cảnh quan cho tuyến phố. Bố trí kết hợp ghế ngồi,

điểm dừng chân để tăng không gian nghỉ ngơi cũng như địa điểm để nhìn ngắm không gian tuyến phố cho người đi bộ. Cùng với đó, tăng cường những bồn hoa di động, đặc biệt vào những dịp lễ hội hoặc sự kiện để thu hút mọi người. Lớp thảm hoa thảm cỏ, có thể lựa chọn cây lá gừng thuộc nhóm thân bò, chiều dài lá khoảng 10-15cm, hoa có màu xanh tím, thường nở từ tháng 6 đến tháng 8, sẽ giúp tuyến phố đi bộ xanh mát hơn. (Hình 3.48)

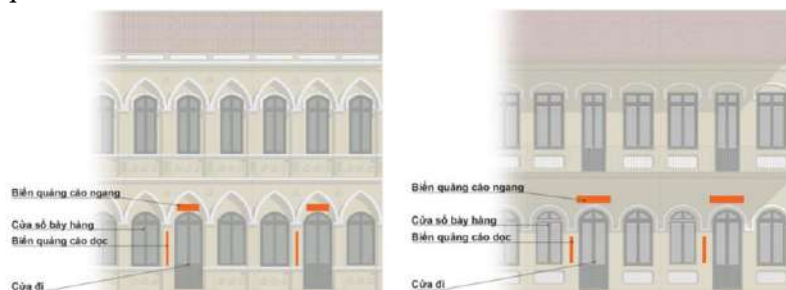
*** Giải pháp về tiện ích đô thị:** Vật liệu lựa chọn có màu sắc trung tính, phù hợp với màu sắc của mặt đứng công trình để tạo nên tổng thể hài hòa. Lựa chọn vật liệu có độ nhám phù hợp để tránh trơn trượt vào mùa mưa, đặc biệt cần lưu ý tới những đối tượng dễ bị tổn thương như người khuyết tật, người già và trẻ nhỏ. Bố trí vật liệu đan xen với thảm hoa thảm cỏ trên bình diện nền để giảm sự bê tông hóa bề mặt tuyến phố, điều này giúp thoát nước mưa nhanh hơn, chống úng ngập trong mùa mưa bão.



Hình 3.40: Giải pháp cây xanh mặt nước

Hình 3.41: Giải pháp tiện ích đô thị

Biển quảng cáo lắp đặt phía trên cửa công trình, nhưng không làm ảnh hưởng đến các chi tiết mặt đứng, thông tin được truyền tải rõ ràng đơn giản, màu sắc phù hợp với cảnh quan xung quanh.



Hình 3.42: Giải pháp biển quảng cáo



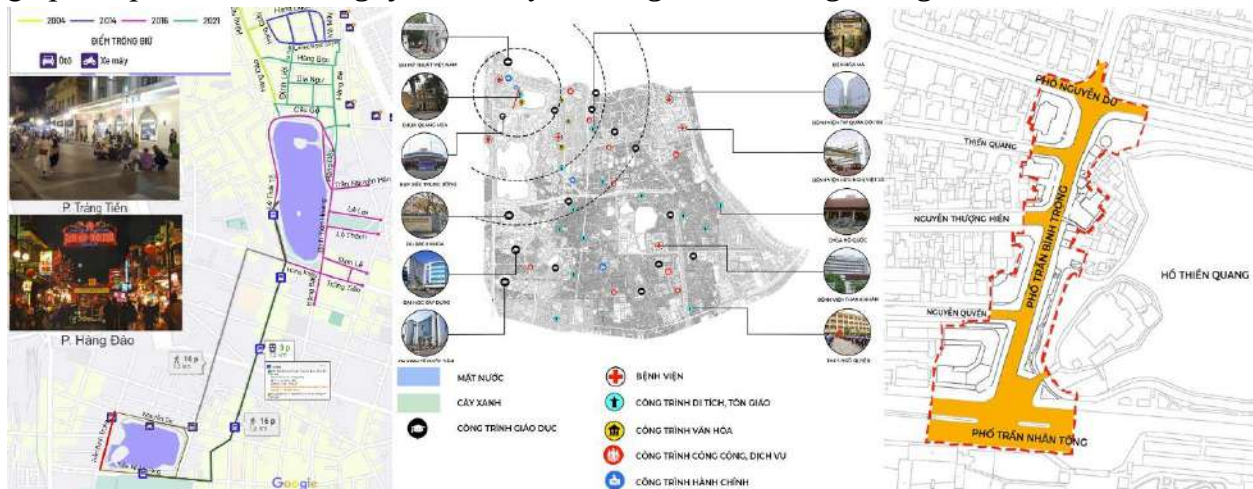
Hình 3.43: Phối cảnh minh họa

3.5.2. Nghiên cứu thí điểm tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Trần Bình Trọng

a. Đánh giá hiện trạng

*** Vị trí và môi liên hệ:** Tuyến phố Trần Bình Trọng nằm trong phân khu H1-4 khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội, là tuyến đường ở phía Tây khu vực hồ Thiền Quang, kéo dài từ phố Trần Hưng Đạo đến phố Trần Nhân Tông, thuộc địa phận hai phường là phường Trần Hưng Đạo quận Hoàn Kiếm và phường Nguyễn Du, quận Hai Bà Trưng.

Tuyến phố Trần Bình Trọng dài 270m, rộng 10m. Thời Pháp thuộc, phố có tên là Đơ-lôóc-mơ (rue Delorme). Từ sau cách mạng tháng Tám tới nay tuyến phố chính thức có tên Trần Bình Trọng. Phố nằm cách Hồ Gươm khoảng 1,1km về hướng Tây Nam. Tiếp giáp các phố Lê Duẩn, Nguyễn Du, Lý Thường Kiệt, Quang Trung.



Hình 3.44: Vị trí và môi liên hệ của tuyến phố Trần Bình Trọng

Tuyến phố có 5 nút giao thông trong đó 3 nút nhỏ và 2 nút lớn, với làn đường hai chiều, phương tiện đi lại chủ yếu là ô tô, xe máy và xe bus. Giờ cao tập trung nhiều phương tiện lưu thông từ 16-19h các ngày thứ 2 đến thứ 6.



Hình 3.45: Đánh giá hiện trạng giao thông

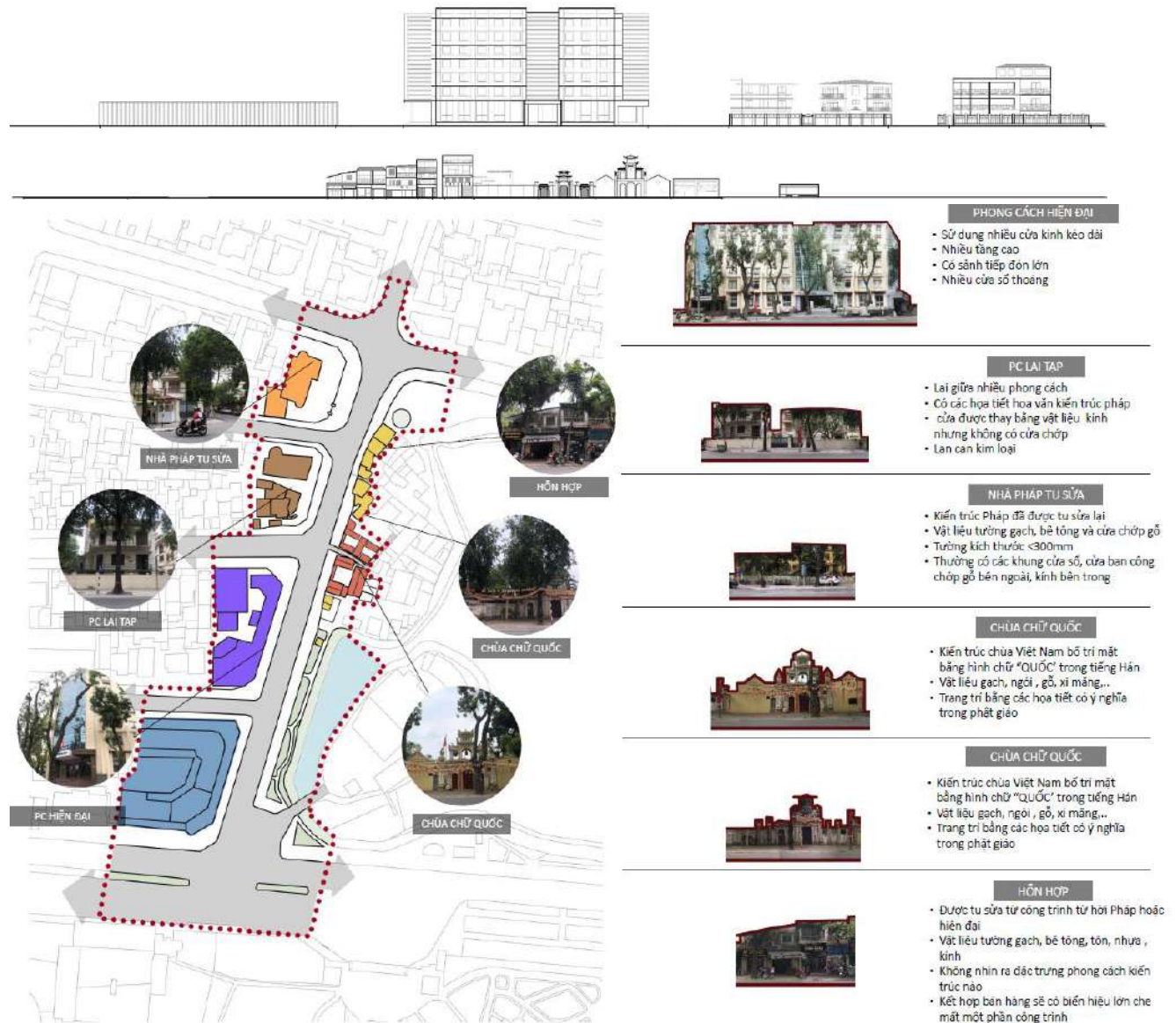
* **Đánh giá hiện trạng sử dụng đất và chức năng sử dụng đất:** Xung quanh khu vực chủ yếu là đất hành chính với nhiều chức năng đặc biệt và quan trọng của Thành phố. Bên cạnh đó còn đất ở và đất công cộng, song mật độ xây dựng cao. Chức năng sử dụng đất phần lớn là văn phòng hành chính, một số nhà ở kết hợp kinh doanh và các công trình công cộng như Tạp chí Cộng sản, Đại sứ quán, Nhà văn hóa học sinh sinh viên...



Hình 3.46: Đánh giá hiện trạng sử dụng đất và chức năng sử dụng đất

* **Đánh giá mật độ công trình:** Tầng cao trung bình trên tuyến phố trung bình khoảng 3,5 tầng. Đa số các công trình đều cao từ 2-3 tầng, trong đó có một vài công trình cao nổi bật. Nhìn chung khu vực chưa có sự phân bố đều về tầng cao. Hình thái kiến trúc đa

dạng, trong đó nhiều công trình được xây dựng từ thời Pháp, có nhiều công trình kiến trúc mang giá trị văn hóa lịch sử.



Hình 3.47: Đánh giá hiện trạng mặt đứng công trình

* Đánh giá hiện trạng tiện ích đô thị

Cơ bản các trang thiết bị vẫn còn sử dụng tốt, một số đã hư hỏng. Thùng rác xuất hiện nhiều nhưng đặt lộn xộn, có khi đặt dưới lòng đường. Một số nắp cống đã xuống cấp, vỉa hè bị bong tróc, nứt vỡ. Ghế đá hầu như đã hỏng hết hoàn bộ. Đèn chiếu sáng cơ bản đảm bảo sử dụng được, nhưng chưa được đầu tư quan tâm đến hệ thống đèn trang trí, chưa sử dụng nghệ thuật chiếu sáng để tăng tính thẩm mỹ và hấp dẫn cho tuyến phố.



Hình 3.48: Đánh giá hiện trạng tiện ích đô thị

* **Đánh giá hiện trạng cây xanh:** Tuyến phố Trần Bình Trọng có nhiều loại cây xanh phong phú đa dạng, đa phần cây phát triển tốt, chủ yếu là cây bóng mát. Điểm xanh duy nhất là vườn hoa lại chưa được quan tâm và đầu tư chăm sóc nên còn nghèo nàn về chủng loại cây xanh, chưa tạo được sức hút và mang lại thẩm mỹ cho tuyến phố. Hiện chưa có quy hoạch cây xanh theo ý đồ thiết kế, một số loại còn rụng lá nhiều, thân giòn dễ gãy vào mùa mưa bão gây nguy hiểm cho người đi bộ.



STT	TẦM CAO	CHUNG LOẠI	SỐ LƯỢNG	ĐƯỜNG KÍNH TÁN(M)	Khác
1	Cao	XÀ CỬ	34	6-20	Cây ưa sáng
2		SAO ĐEN	19	6-20	
3	Trung	PHƯỢNG	6	10	
4		HÒA SỮA	3	10	
5	Thấp	BẮNG LẮNG	3	6	
6		ĐẦU DÀ	2	5	
7	Cây bụi	THANH TÁO	18(m2)		Cây ưa sáng, chịu bóng
8		DIỄN VĨ TRẮNG	60(m2)		

b. Giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Trần Bình Trọng đảm bảo tính thuận tiện, hấp dẫn và an toàn

*** Định hướng chung:**

Tuyến phố Trần Nhân Tông hiện đã được khai thác sử dụng dành cho hoạt động đi bộ, do đó kết hợp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Trần Bình Trọng theo hướng kết nối toàn bộ khu vực vui chơi giải trí xung quanh hồ Thiền Quang gắn với công viên Thống Nhất để bổ trợ chức năng, cộng hưởng giá trị, tạo sự gắn kết giữa hai không gian, phát huy tiềm năng giá trị văn hóa lịch sử của khu vực, kích cầu phát triển kinh tế, trong đó có phát triển mô hình kinh tế đêm.

Việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Trần Bình Trọng sẽ tạo lập các không gian quảng trường, giao tiếp cộng đồng, phát huy giá trị của các công trình công cộng trong khu vực như Rạp xiếc Trung Ương, Công viên Thống Nhất, Cung Thanh niên Hà Nội.

Bảo tồn không gian mặt nước, tạo thêm các quảng trường nhạc nước để tăng sức hút và tạo cảnh quan hấp dẫn. Tăng cường trục xanh kết nối giữa mặt nước với công viên hoặc không gian xanh. Trồng thêm nhiều lớp cây xanh để tạo lập không gian cảnh quan phong phú, đa dạng và có bản sắc.

Hạn chế can thiệp vào các công trình hành chính trên các tuyến phố, tạo lập các hành lang xanh để đảm bảo yên tĩnh cho các cơ quan công quyền.

*** Viễn cảnh:** Tuyến phố Trần Nhân Tông hiện đang khai thác sử dụng vào ba ngày cuối tuần từ 19h thứ sáu đến 24h chủ nhật. Với lợi thế nằm giữa hai bên là không gian mở (Công viên Thống Nhất và hồ Thiền Quang) nên tuyến phố có không gian đi bộ rộng lớn và cảnh quan hấp dẫn. Vì thế đề xuất chuyển đổi tuyến phố Trần Nhân Tông là tuyến phố đi bộ toàn thời gian. Trong giai đoạn đầu, tổ chức kết nối với tuyến phố Trần Bình Trọng, một trong những tuyến phố được đánh giá tiềm năng (Mục...) để tạo không gian đi bộ liên hoàn, khai thác toàn diện cảnh quan thiên nhiên, tạo lập môi trường đi bộ thoải mái, trong lành và hấp dẫn, gắn kết con người và thúc đẩy giao tiếp cộng đồng. Sau đó, có thể cân nhắc triển khai giai đoạn tiếp theo các tuyến phố tiềm năng gồm Nguyễn Du và Quang Trung để tạo thành một khu vực dành riêng cho hoạt động đi bộ, cùng với không gian mở hiện hữu - Đây sẽ là một địa điểm, một nơi chôn lý tưởng cho các hoạt động đi bộ toàn hoặc bán thời gian, một lá phổi xanh trong lòng đô thị.

Với mục đích tạo lập bản sắc, hài hòa với các yếu tố tự nhiên, văn hóa xã hội và con người góp phần xây dựng Thủ đô Xanh - Văn hiến - Văn Minh và Hiện đại, những tuyến phố đi bộ khu vực hồ Thiền Quan sẽ được thiết kế để giới thiệu về văn hóa âm nhạc Việt Nam từ thời sơ kỳ đến nay, một trục thời gian được tái hiện về quá trình hình thành và phát triển tương ứng với tuyến phố Trần Bình Trọng, Nguyễn Du, Quang Trung và Trần Nhân Tông.

Tuyến phố Trần Bình Trọng: Tuyến phố với chủ đề âm nhạc Sơ khai, nổi bật trong đó là Trống đồng Đông Sơn, các loại nhạc cụ như đàn tranh, đàn tì bà, sáo trúc, đàn bầu,... sẽ là những sự kiện, buổi biểu diễn, sự kiện âm nhạc định kì trong tuần và diễn ra thường xuyên, làm điểm nhấn hoạt động của khu phố.

Tuyến phố Nguyễn Du: Tuyến phố với chủ đề âm nhạc thời Phong kiến, nổi bật là các sân khấu, buổi biểu diễn, sự kiện về loại hình nghệ thuật chèo, xẩm, quan họ, ca trù, hò và hát chầu văn.

Tuyến phố Quang Trung: Tuyến phố với chủ đề âm nhạc thời Cận đại là các sân khấu, buổi biểu diễn, sự kiện về nhạc đỏ, nhạc vàng và những ca khúc kháng chiến, những ca khúc về tình yêu quê hương đất nước.

Tuyến phố Trần Nhân Tông: Tuyến phố với chủ đề âm nhạc thời Hiện đại với các thể loại âm nhạc mới hiện nay, được cập nhật và thay đổi liên tục sẽ được tập trung trong các sân khấu và các buổi biểu diễn, các sự kiện lớn nhỏ trên tuyến phố này.

*** Ý tưởng thiết kế tuyến phố Trần Bình Trọng**

Khởi đầu của không gian đi bộ là tuyến phố Trần Bình Trọng lấy chủ đề chính là âm nhạc thời kì Sơ khai. Tuyến phố được chia làm 5 khu vực:

Đầu tiên khu vực quảng trường, nơi giao điểm giữa hai tuyến phố đi bộ Trần Nhân Tông và Trần Bình Trọng có không gian rộng lớn, là điểm hội tụ giữa một bên là không gian xanh mát và một bên là mặt nước đẹp. Vì thế, đây sẽ là nơi tổ chức các sự kiện lễ hội hoành tráng, quy mô và đảm bảo sức chứa lớn. Nhìn thẳng ra không gian quảng trường là công trình Nhà văn hóa học sinh sinh viên, đóng vai trò như điểm nhấn trong khu vực. Công trình sẽ được cải tạo với hình thức kiến trúc bắt mắt, ấn tượng tạo sức hút với mọi người và giúp định hình không gian.

Khu vực tiếp theo là không gian trải nghiệm khám phá, nơi mọi người tìm hiểu các giá trị văn hóa lịch sử âm nhạc sơ kỳ qua các tấm pano đặt trước khu ghế nghỉ, tại các vị trí có bụi ngòai và các điểm dừng chân. Sử dụng các yếu tố nghệ thuật để hình tượng hóa các loại hình nhạc cụ dân tộc tiêu biểu như đàn tì bà, đàn tranh, đàn bầu, kèn cổ để tăng tính hấp dẫn và đa dạng loại hình trải nghiệm cho du khách. Có thể khai thác tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan trên bình diện trần, và nền để tạo nên tổng thể tuyến phố đi bộ hoàn chỉnh.

Khu vực trung tâm, nơi chứa đựng những giá trị văn hóa lịch sử là cụm di tích chùa Quang Hoa – Thiền Quang – Pháp Hoa đã được Bộ Văn hóa và Thông tin xếp hạng di tích thắng cảnh năm 1989, thu hút nhiều du khách. Vì thế, khai thác yếu tố tâm linh kết hợp các hoạt động trải nghiệm góp phần bảo tồn và phát huy các giá trị di sản, quảng bá hình ảnh đô thị và thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương.

Khu dịch vụ được bố trí liền kề mặt nước nhằm khai thác các giá trị cảnh quan, kết hợp với những chuỗi cửa hàng cà phê, trà chanh, đồ uống giải khát... giúp du khách có

những giây phút trải nghiệm tĩnh tại, nhẹ nhàng và bình yên, trái ngược với không gian náo nhiệt và sôi động bên ngoài. Tại đây, cũng có những tuyến đường đi dạo ven hồ nhằm gắn kết người đi bộ với những không gian mở chất lượng, có hướng nhìn thoáng đãng và nhiều điểm nhìn đẹp..

Khu vực cuối cùng là khu thương mại dịch vụ với nhiều cửa hàng kinh doanh, cửa hàng lưu niệm, để giới thiệu và bày bán các sản phẩm chất lượng cao tới người dân và du khách. Khu vực này cũng có những hoạt động vui chơi giải trí cho mọi đối tượng để tăng cường giao tiếp và gắn kết cộng đồng.



Hình 3.51: Sơ đồ ý tưởng thiết kế tuyến phố đi bộ Trần Bình Trọng

*** Giải pháp về hình thức và tầm vóc kiến trúc:** Tổ hợp các cụm công trình, hợp khối kiến trúc mặt tiền để đảm bảo nhịp điệu và phân vị đứng hoặc ngang của dãy phố. Điều này góp phần tạo mặt đứng công trình hấp dẫn, thống nhất về hình thức kiến trúc. Có thể sử dụng phào chỉ, hệ thống biển quảng cáo để bố trí có ý đồ và tổ chức. Sử dụng vật liệu thân thiện với môi trường nhằm thích nghi và ứng phó với tình trạng biến đổi khí hậu.

Sửa chữa, cải tạo lại nhà dân cho đồng đều về màu sắc, kiến trúc cũng như chức năng. Sử dụng vật liệu thân thiện với môi trường. Điều chỉnh một số mái dốc thành mái bằng để tạo tính thống nhất trên tuyến phố đi bộ.

* Giải pháp về cây xanh mặt nước:

Cây bóng mát chủ yếu trồng những cây đặc trưng như cây hoa Phượng, là loài cây thân gỗ, vỏ cây xám trắng với cao trung bình 10 - 20 mét. Tán cây tỏa rất rộng gồm nhiều cành nhánh mọc xen kẽ và dày đặc. Lá cây là loại lá phức có hình dạng lông chim kép.

Bụi cây – thảm cỏ:

Cây chuối ngọc là loài cây thân gỗ, lá có hình bầu dục dạng răng cưa dài 3-5 cm và có màu vàng tươi khi phát triển rất rực rỡ, tán lá và cành mọc um tùm. Cây rất dễ sống và sinh trưởng tốt với nhiều điều kiện thời tiết khác nhau nhờ có bộ rễ chùm và lan rộng.

Cây cỏ lan chi thuộc loại cây thân thảo, thường xanh, mọc thành bụi nhỏ, có chiều cao trung bình khoảng 40 – 50cm. Đặc biệt lan chi chỉ có 1 thân rễ ngắn, rễ phát triển thành củ thịt, phình to, có màu trắng ngà, xốp và dễ dàng tách ra khỏi thân cỏ.



Hình 3.52: Minh họa giải pháp cây xanh

* Giải pháp về tiện ích đô thị

Hoàn thiện các trang thiết bị tiện ích đô thị trên tuyến phố để tạo sự đồng bộ và thống nhất, thiết kế những quảng trường tạo không gian trình diễn, giao lưu âm nhạc và biểu diễn nghệ thuật vào các dịp sự kiện văn hóa. Ứng dụng nghệ thuật chiếu sáng để biểu đạt ý đồ thiết kế và tạo môi trường đi bộ an toàn cho người đi bộ cả ban ngày và ban đêm. Quan tâm sử dụng đa dạng vật liệu trên ba bình diện (trần, đứng và nền) tạo sự phong phú trong không gian.



Hình 3.53: Minh họa giải pháp tiện ích đô thị



Hình 3.54: Minh họa giải pháp tổ chức KGKTCQ tuyến phố Trần Bình Trọng

3.6. Bàn luận về các kết quả đạt được của luận án

3.6.1. Bàn luận về hệ thống hóa lý thuyết tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

Luận án đã đạt được những thành tựu đáng kể trong việc hệ thống hóa và làm sâu sắc thêm lý thuyết về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trong quy hoạch và thiết kế đô thị, qua đó mở rộng hiểu biết và cung cấp một nền tảng vững chắc cho lĩnh vực này. Đóng góp cho công tác đào tạo, nghiên cứu khoa học và tư vấn tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ và chuyên đề Thiết kế đô thị riêng biệt. Và là tài liệu tham khảo cho các nghiên cứu chuyên sâu về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử.

Thông qua việc xây dựng các cơ sở khoa học chắc chắn, luận án đã thiết lập một phương pháp tiếp cận mới mẻ và hiệu quả để tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ đảm bảo hấp dẫn, thuận tiện và an toàn để hướng tới xây dựng Thủ đô Xanh – Văn hiến – Văn Minh và Hiện đại.

Tuy nhiên, cơ sở lý thuyết trên có thể thay đổi theo tính chất của từng tuyến phố và mục đích của từng khu vực để có những giải pháp thiết kế phù hợp.

3.6.2. Bàn luận về các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

Các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan là tiêu chí được xây dựng nhằm nhận diện các giá trị nổi trội là vật thể và phi vật thể. Từ việc đánh giá nhận diện, sử dụng phương pháp thang đo để lượng hóa và xác định giá trị của không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.

Các tiêu chí được xây dựng dựa trên kết quả điều tra xã hội học, cơ sở lý thuyết, cơ sở thực tiễn và pháp lý. Phương pháp này không chỉ đảm bảo rằng các tiêu chí đánh giá chính xác và toàn diện mà còn đảm bảo tính hợp pháp, phù hợp với chuẩn mực quốc tế. Sự tích hợp các lý thuyết về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ mang lại khả năng hiểu sâu về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan, giúp nắm bắt không gian và tinh thần, cảm xúc và gắn kết hoạt động của người đi bộ. Việc tham khảo các bài học kinh nghiệm thực tiễn của các tuyến phố đi bộ trên thế giới cung cấp cái nhìn thực tế, giúp hiểu rõ cách thức tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan, giúp việc bố trí, sắp xếp phù hợp với điều kiện hiện trạng. Vận dụng các nguyên tắc Quốc tế và Pháp luật Việt Nam nhằm đảm bảo rằng các tiêu chí không chỉ phù hợp với xu thế chung toàn cầu mà còn tuân thủ quy định pháp lý tại Việt Nam, từ đó tạo nên sự hợp lý và chính đáng trong mọi quyết sách và hành động.

Cho đến thời điểm hiện tại, các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan đã bao gồm các nội hàm về lý thuyết được nghiên cứu và tổng hợp. Sự kết hợp giữa phương pháp định tính và định lượng trong 3 nhóm tiêu chí với 12 nhóm tiêu chí thành phần đã giúp đánh giá chính xác các giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ. Tuy nhiên, các tiêu chí này không tránh khỏi việc bị tác động bởi yếu tố cảm quan của người đánh giá nên còn một số hạn chế nhất định. Ví dụ như với lăng kính cảm thụ thị giác khác nhau, người đánh giá có thể cho thang điểm cao hoặc thấp, dẫn đến tình trạng sai lệch kết quả. Nhưng để đối chiếu và kiểm chứng các kết quả, cần sử dụng nhiều phương pháp đánh giá như điều tra khảo sát, đánh giá hiện trạng.... Do đó, kết quả đánh giá vẫn có giá trị cao và đóng góp kết quả vào công tác nghiên cứu và mở rộng sau này.

3.6.3. Bàn luận về mô hình và giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ

Mô hình và giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ thành phố Hà Nội đặt ra một bài toán phức tạp nhưng hết sức cần thiết và cấp bách.

Việc xác định mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử được phân làm 3 khu vực: Khu vực lõi trung tâm; Khu vực đệm; Khu vực tiếp cận. Xây dựng vành đai giúp giữ gìn các giá trị không gian kiến trúc cảnh quan, tạo không gian độc đáo, hấp dẫn. Từng bước thiết lập không gian vật thể để tiến tới phục hồi, khai thác bền vững.

Trong khu vực lõi trung tâm - nơi cho phép đi bộ toàn thời gian tại một số tuyến phố sẽ giảm ùn tắc giao thông, giảm phát thải và cải thiện chất lượng không khí, đáp ứng và phù hợp với định hướng của Thủ đô. Tuy nhiên, việc hạn chế lưu thông của phương tiện cơ giới trong một khu vực tương đối lớn sẽ ảnh hưởng đến cuộc sống sinh hoạt và đi lại của người dân. Vì thế, một số tuyến phố chính vẫn nên cho các phương tiện cơ giới thân thiện với môi trường như xe buýt điện, ô tô điện, xe điện, xe đạp điện, xe đạp công cộng để người dân di chuyển thuận tiện. Cần có nhiều chính sách khuyến khích người dân sử dụng phương tiện công cộng, và xây dựng văn hóa đi bộ cho mọi người.

Để tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ hấp dẫn, thuận tiện và an toàn, các giải pháp tổng thể và chi tiết được đề xuất. Trong giải pháp tổng thể đề cập đến hệ thống giao thông và hoạt động của con người sẽ giúp xây dựng lộ trình phát triển theo từng giai đoạn, và linh hoạt điều chỉnh để phù hợp với tình hình thực tế. Sự đa dạng trong các hoạt động sẽ tăng tính hấp dẫn của tuyến phố và giúp quảng bá hình ảnh đô thị tới du khách trong và ngoài nước.

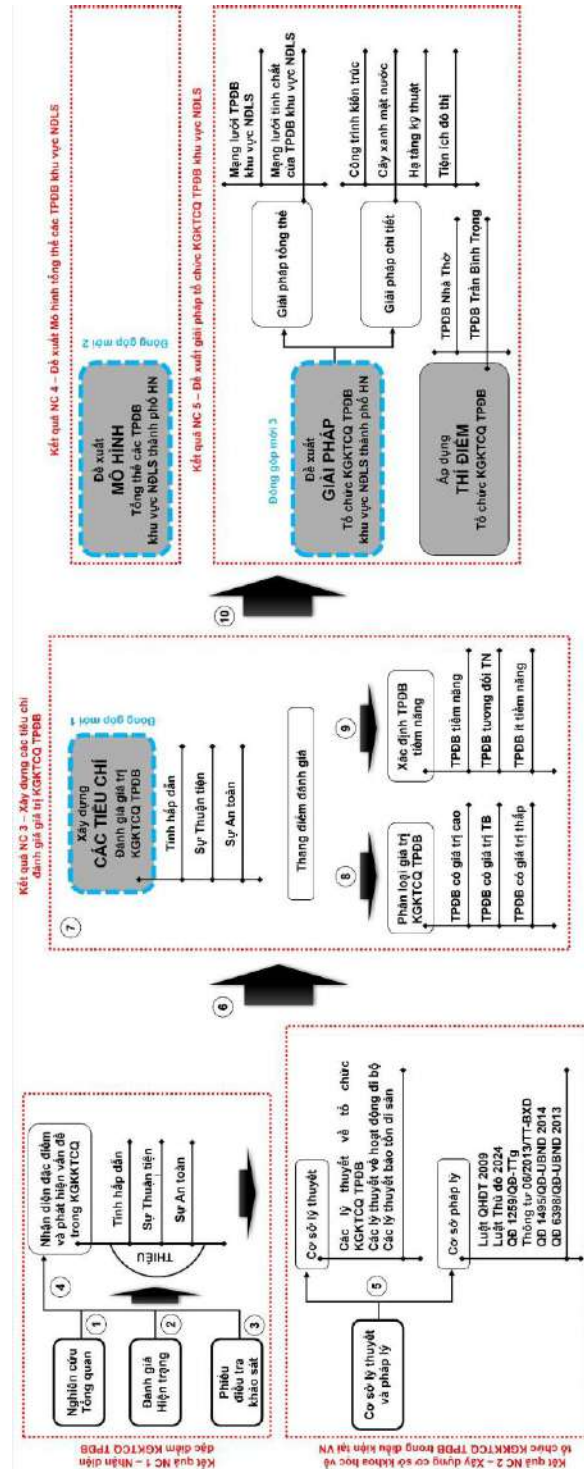
Các giải pháp chi tiết đưa ra những hướng dẫn cụ thể trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ, nhưng trong từng trường hợp cụ thể, các giá trị không gian kiến trúc cảnh quan có thể thay đổi theo cảm quan và tiêu chí của người đánh giá.

3.6.4. Bàn luận về khả năng phát triển nghiên cứu trong tương lai

Nghiên cứu tổ chức cảnh quan tuyến phố đi bộ là rất cần thiết và cần được triển khai sớm, để tạo lập bản sắc, hài hòa với các yếu tố tự nhiên, văn hóa xã hội và con người, góp phần xây dựng Thủ đô Xanh – Văn hiến – Văn minh và Hiện đại. Cùng với việc xác định vùng phát thải thấp theo Luật Thủ đô 2024, càng khẳng định tính cấp bách và vai trò của mạng lưới tuyến phố đi bộ trong hệ thống giao thông thành phố và đời sống của người dân.

Về các tuyến phố tiềm năng và tương đối tiềm năng, cần tiếp tục nghiên cứu và đánh giá lựa chọn tuyến phố phù hợp kết nối với mạng lưới các tuyến phố đi bộ cũ để khai thác sử dụng hiệu quả. Xây dựng chiến lược phát triển theo từng giai đoạn ngắn và dài hạn để có định hướng phát triển và điều chỉnh thích ứng với tình hình thực tiễn.

Do khu vực nội đô lịch sử có đặc thù riêng, nên cần tiếp tục nghiên cứu mở rộng các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan để góp phần cụ thể hóa, bổ sung lý thuyết, tài liệu tham khảo chuyên sâu và giúp tư vấn cho chính quyền trước khi thực hiện triển khai thực tiễn.



Hình 3.55: Sơ đồ quy trình nghiên cứu luận án

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Tuyến phố đi bộ hiện đã và đang là xu hướng phát triển tại nhiều thành phố trên thế giới. Với nhiều hình thức và cách thức hoạt động, các tuyến đường, tuyến phố, đường phố dần được thiết kế dành cho con người thay vì các loại phương tiện giao thông. Việc tổ chức không gian kiến trúc quan giúp tuyến phố đi bộ trở nên hấp dẫn, thuận lợi và an toàn để đáp ứng nhu cầu của mọi người, thu hút và khuyến khích con người đi bộ nhiều hơn, gắn kết với các hoạt động đi bộ trên những lộ trình di chuyển hàng ngày. Vì thế, tuyến phố đi bộ sẽ giúp tăng cường khả năng kết nối giữa các địa điểm, góp phần tạo dựng nơi chốn, giúp bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể, thúc đẩy giao tiếp và gắn kết cộng đồng, phát triển du lịch, cải thiện điều kiện kinh tế địa phương, tăng cường hoạt động thể chất, cải thiện sức khỏe cho người dân và cộng đồng.

Tại Việt Nam trong những năm gần đây, Nhà nước và các cấp Chính quyền đã đưa ra những định hướng rõ ràng nhằm giữ gìn và phát triển các tuyến phố đi bộ trong khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội. Tuy nhiên, với tốc độ đô thị hóa nhanh chóng cùng với những lợi ích to lớn mà tuyến phố đi bộ mang lại, đã dẫn tới tình trạng phát triển ồ ạt tuyến phố đi bộ ở nhiều thành phố cả nước nói chung và tại thành phố Hà Nội nói riêng. Thực tế, tuyến phố được gọi là đi bộ hiện nay do chặn đường xe cơ giới, bố trí một vài bồn hoa do động, một vài cửa hàng dịch vụ. Các hoạt động thì rất nghèo nàn, nhằm chán và có phần thương mại hóa, thiếu bản sắc, và lộn xộn, bãi gửi xe tự phát mọc lên xung quanh nhằm đáp ứng nhu cầu. Nó như những phản ứng dây truyền khi thiếu gì sẽ được bù đó một cách tự do không kiểm soát. Bên cạnh đó, công tác quản lý còn hạn chế, các nghiên cứu vẫn chưa có những lý luận đầy đủ, sâu sắc và toàn diện.

Để giải quyết cho những vấn đề trên, luận án đã tìm hiểu, đánh giá xu hướng tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ ở trên thế giới, sự hình thành và phát triển để từ đó làm cơ sở soi chiếu tại Việt Nam. Cùng với các cơ sở khoa học về không gian kiến trúc cảnh quan, về hoạt động đi bộ của con người, các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động đi bộ và khoảng cách đi bộ phù hợp với từng đối tượng, lứa tuổi. Song song là kết quả điều tra xã hội học người dân và xin ý kiến chuyên gia để phân tích và tổng hợp dữ liệu làm căn cứ đề xuất giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ phù hợp.

Với 5 quan điểm gồm: i) Phù hợp với định hướng QHC xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050. Phù hợp tính chất chức năng, đặc thù của khu vực nội đô lịch sử; ii) Phát triển gắn với bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể, đặc trưng không gian, điều kiện khí hậu và truyền thống văn hóa xã hội, lễ thói và thói quen sinh hoạt của người Hà Nội; iii) Giải quyết các vấn đề về đặc điểm hiện trạng, kết nối các tuyến phố đi bộ hiện hữu và những tuyến phố đi bộ tiềm năng; iv) Giải pháp tổ chức

không gian kiến trúc cảnh quan gắn với công nghệ số giúp du khách tự tra cứu và tiếp cận nhanh chóng với các giá trị văn hóa lịch sử ngay trên tuyến phố đi bộ; v) Tăng cường sự tham gia của cộng đồng dân cư trong công tác quản lý không gian kiến trúc cảnh quan.

Với 4 mục tiêu gồm: i) Xây dựng những tuyến phố đi bộ an toàn, thuận tiện và dễ dàng di chuyển cho người đi bộ; ii) Tăng hiệu quả môi trường cảnh quan, chất lượng sống, phát triển bền vững. Bảo tồn không gian kiến trúc cảnh quan đặc biệt từng khu vực của Hà Nội, giảm ô nhiễm môi trường, cải thiện sức khỏe của người dân đô thị; iii) Kiến tạo những tuyến phố đi bộ với đa dạng hoạt động để tăng cường giao tiếp cộng đồng, thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương; iv) Xác định tuyến phố đi bộ tiềm năng để xây dựng mạng lưới tuyến phố đi bộ liên tục, dễ dàng kết nối với hệ thống giao thông công cộng.

Với 6 nguyên tắc gồm: i) Nguyên tắc 1: Phù hợp với Quy hoạch cấp cao hơn của thành phố, tuân thủ với quy định pháp luật, tiêu chuẩn và quy phạm; ii) Nguyên tắc 2: Phát huy các giá trị văn hóa lịch sử; iii) Nguyên tắc 3: Phù hợp với điều kiện khí hậu; iv) Nguyên tắc 4: Đảm bảo an toàn, thuận tiện; iv) Nguyên tắc 5: Tạo sự hấp dẫn và bản sắc; vi) Nguyên tắc 6: Tạo điều kiện phát triển kinh tế

Tổng hợp các nghiên cứu, Luận án đưa ra kết quả như sau:

- Nhận diện các đặc điểm và vấn đề trong tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Xây dựng cơ sở lý luận về tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trong điều kiện tại Việt Nam.
- Xây dựng các tiêu chí đánh giá giá trị không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ và các tuyến phố tiềm năng.
- Nghiên cứu đề xuất mô hình tổng thể các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội.
- Nghiên cứu các giải pháp tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ và áp dụng các kết quả nghiên cứu để thí điểm tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ.

2. Kiến nghị

*** Chính phủ, các cơ quan Chính phủ**

Rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, quy chuẩn, tiêu chuẩn trong việc tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trong đô thị Việt Nam và đưa vào cơ sở pháp lý.

Xem xét tích hợp thiết kế đô thị cụ thể trong khung chính sách để giải quyết tất cả các khía cạnh của không gian kiến trúc cảnh quan, nhằm đảm bảo tuyến phố đi bộ sẽ là một địa điểm, một nơi chốn đa chức năng cho tất cả mọi người, đảm bảo thuận tiện, có bản sắc, hấp dẫn và an toàn.

Xây dựng cơ chế, chính sách cải thiện sự tham gia của cộng đồng trong quy hoạch đô thị, trong các dự án hoặc đề án cải tạo chỉnh trang tuyến phố đi bộ. Các bên liên quan phi chính phủ cần được tạo điều kiện tham gia vào hoạt động chính sách từ giai đoạn đầu của nghiên cứu, đánh giá vấn đề.

*** Thành phố Hà Nội, các cơ quan quản lý cấp Thành phố**

Tăng cường công tác cải tạo, chỉnh trang và tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ trong khu vực.

Chính quyền thành phố cần thảo luận với cộng đồng để xây dựng tuyến phố đi bộ tốt cho mọi người

Chính quyền cần huy động các nguồn lực khác nhau để tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ đạt hiệu quả cao về kinh tế, văn hóa và xã hội

Các kiến nghị trên đây không chỉ nhằm hoàn thiện lý thuyết mà còn tác động nhiều đến thực tiễn quản lý và sẽ là đóng góp quan trọng để nâng cao chất lượng quản lý không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội, góp phần xây dựng Thủ đô hướng tới thành phố Xanh – Văn hiến văn minh – Hiện đại.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ

Bài báo khoa học:

1. Lương Tú Quyên, Phạm Thị Ngọc Liên (2022), *Tổ chức không gian phố đi bộ trung tâm Hà Nội*, Tạp chí Kiến trúc số 326 tháng 6/2022, **ISSN: 0866-8617**.
2. Lương Tú Quyên, Phạm Thị Ngọc Liên (2022), *Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Hà Nội phù hợp điều kiện khí hậu nhiệt đới*, Tạp chí Xây dựng-Bộ Xây dựng số 653 tháng 10/2022, **ISSN: 2734-9888**.
3. Phạm Thị Ngọc Liên (2022), *Tuyến phố đi bộ - Giải pháp thông minh cho đô thị hiện đại*, Tạp chí Quy hoạch đô thị số 44/2022, **ISSN: 1859-3658**

Hội thảo khoa học:

1. Phạm Thị Ngọc Liên (2023), *Kinh kế vỉa hè hướng tới các mục tiêu bền vững*, Hội thảo “Địa phương hóa các mục tiêu phát triển bền vững” do Viện Hàn Lâm KHXHVN và Viện nghiên cứu PTBV vùng, **ISBN: 9978-604-979-342-4**
2. Phạm Thị Ngọc Liên (2022), *Tuyến phố đi bộ - Giao thông xanh hướng tới thành phố bền vững*, Kỷ yếu Hội thảo Khoa học “QH tích hợp và yêu cầu đổi mới trong đào tạo nguồn nhân lực” - Kỷ niệm 30 năm thành lập Khoa QHĐT&NT, **ISBN: 978-604-82-7028-5**
3. Phạm Thị Ngọc Liên (2024), *Định hướng tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ Hà Nội hướng tới các mục tiêu phát triển bền vững - Orientation to organize the landscape architectural space of Hanoi pedestrian streets towards the goals of sustainable development*. Advances in planning, architecture and construction for sustainable development – The 7th International Conference Series on Geotechnics, Civil Engineering and Structures CIGOS 2024, HCMC, VIETNAM, APR 4-5, 2024, Lecture Notes in Civil Engineering, vol 482, Springer, Singapore, 01 June 2024, pp 1152-1162, https://doi.org/10.1007/978-981-97-1972-3_128, **ISSN: 2366-2557** (Scopus index).
4. Phạm Thị Ngọc Liên (2023), *Nâng cao giá trị bất động sản trên tuyến phố đi bộ tại Hà Nội - Real estate enhancement on pedestrian street at Hanoi*, XII International Scientific and Practical Forum “Environmentally Sustainable Cities and Settlements: Problems and Solutions”, **E3S Web Conf eISSN: 2267-1242**, Số xuất bản: Volume 403, 2023 <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202340301003> (Scopus index).

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Alvisi Kirimoto và Partners và JSC-UAC-Mr. Nguyễn Đình Thành, Các dự án, đồ án, ý tưởng cuộc thi kiến trúc liên quan đến khu phố cổ *Hà Nội 36 phố phường – ý tưởng cho một góc phố đẹp*, Historical Hanoi 2013
2. Ausaid – Cơ quan phát triển quốc tế Australia (1995), *Dự án Quản lý quy hoạch và phát triển Hà Nội – Quy hoạch chi tiết khu vực khu phố cổ*
3. Báo cáo dự án (2013-2015), *KGCC thân thiện với thanh niên trong bối cảnh đô thị hoá nhanh chóng*, Viện trợ phát triển quan hệ đối tác
4. Bộ Xây dựng (2007), *TCXDVN 104:2007 Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế và Quyết định số 22/2007/QĐ-BXD ngày 30/6/2007 + Bộ Xây dựng (2008), Thông tư hướng dẫn quản lý đường đô thị*, Hà Nội
5. Bộ Xây dựng (2016), *Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia các công trình hạ tầng kỹ thuật và công trình chiếu sáng*
6. Cao Anh Tuấn (2008), “Tổ chức phố đi bộ tại Trung tâm lịch sử đô thị TPHCM”, *Tạp chí Kiến trúc VN*, (Số 07/2008), trang 50-52.
7. Chương trình dự án ASIA URBS (2010), *Dự án Hà Nội 2010 – Di sản và đặc trưng văn hóa – VNM 5-22*
8. Cơ quan nghiên cứu SIDA Thụy Điển (1998), *Nghiên cứu cải tạo ô phố thí điểm - phố cổ Hà Nội*
9. Đặng Thái Hoàng (2001), *Thiết kế đô thị có minh họa*, Nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội
10. Đào Ngọc Nghiêm (2013), *Nhận diện, bảo tồn và phát huy giá trị các công trình kiến trúc và di sản giai đoạn 1954-1986 tại nội đô Hà Nội*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp thành phố (Mã số 01C-04/01-2009-2)
11. Doãn Minh Khôi (2017), *Hình thái học đô thị*, Nhà xuất bản Xây dựng, Hà Nội

12. HAIDEP (2007), Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản JICA và Ủy ban Nhân dân Thành phố HN, *Chương trình Phát triển Đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam* 5,86,95,98,136,162
13. Hàn Tất Ngạn (1999), *Kiến trúc cảnh quan*, NXB Xây dựng, Hà Nội, trang 5, 86, 95, 98, 136, 162
14. Hồ Ngọc Hùng (2007), *Quy hoạch, tổ chức không gian đi bộ trong đô thị lớn Việt Nam đến năm 2020*, Trường ĐH Xây dựng, Hà Nội, trang 6,84
15. Kim Quảng Quân (2011), *Thiết kế đô thị có minh họa*, Nhà xuất bản Xây dựng
16. Lâm Quang Cường (1989), *Cơ sở khoa học hình thành cấu trúc mạng lưới đường phố các đô thị Việt Nam*, Luận án TSKH Matxcova, Nga, trang 67,69
17. Lương Tú Quyên, Phạm Thị Ngọc Liên (2022), “*Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan tuyến phố đi bộ Hà Nội phù hợp điều kiện khí hậu nhiệt đới*”, Tạp chí Xây dựng-Bộ Xây dựng số 653 tháng 10/2022, ISSN: 2734-9888
18. Lương Tú Quyên, Phạm Thị Ngọc Liên (2022), *Tổ chức không gian phố đi bộ trung tâm Hà Nội*, Tạp chí Kiến trúc số 326 tháng 6/2022, ISSN: 0866-8617.
19. Lương Tú Quyên (2002), *Tổ chức khu đi bộ trong các thành phố của Việt Nam*, Đề tài NCKH cấp Trường, Trường ĐHKT Hà Nội.
20. Nguyễn Bá Đương (2002), “*Một số quan điểm về bảo tồn khu phố Cổ Hà Nội và việc phát triển các không gian đô thị mới*”, Kỷ yếu Hội thảo: Hà Nội thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển, 12-14/12/2002, Hà Nội, trang 63-67
21. Nguyễn Hải Vân Hiền-Nguyễn Quang Minh (2021), “*Tổ chức các tuyến phố đi bộ trên thế giới và kinh nghiệm phát triển không gian công cộng tại Hà Nội*”, *Tạp chí Kiến trúc* (Số 05-2021), trang 61
22. Nguyễn Hoàng Hưng (2003), *Tổ chức không gian đi bộ trong các phố thương mại cũ Hà Nội*, Luận văn Thạc sĩ KHKT, Hà Nội
23. Nguyễn Liên Hương (2020), *Quản lý kiến trúc, cảnh quan không gian công cộng khu nội đô lịch sử thành phố Hà Nội*, Trường ĐHKT Hà Nội, trang 4,5

24. Nguyễn Thị Diệu Hương (2019), *Kiến trúc cảnh quan*, Trường ĐHKT Hà Nội, trang 5
25. Nguyễn Thị Kim Dung (2002), *Tổ chức và quản lý quy hoạch xây dựng không gian dành cho người đi bộ tại khu trung tâm Hoàn Kiếm thành phố Hà Nội*, Trường ĐHKT HN
26. Nguyễn Văn Đạm (1999), *Từ điển tiếng Việt, tường giải và liên tưởng*, NXB VH&TT, Hà Nội
27. Nguyễn Vũ Phương (2006), *Bảo tồn và phát huy giá trị di sản kiến trúc Trung tâm lịch sử đô thị Hà Nội theo hướng du lịch văn hóa*, Trường ĐHKTHN, trang 84
28. Phạm Hùng Cường (2006), *Phân tích và cảm nhận không gian đô thị*, Nhà xuất bản Khoa học Kỹ thuật, Hà Nội, trang 17-23
29. Phạm Ngọc Đăng (2014), *Nhiệt và khí hậu kiến trúc*, NXB Xây dựng
30. Phạm Thị Ngọc Liên (2023), *Nâng cao giá trị bất động sản trên tuyến phố đi bộ tại Hà Nội - Real estate enhancement on pedestrian street at Hanoi* (2023), E3S Web Conf eISSN: 2267-1242, Số xuất bản: Volume 403,2023 <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202340301003>
31. Quốc hội XHCN Việt Nam (2009) *Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12*
32. Quốc hội XHCN Việt Nam (2024) *Luật Thủ đô số 39/2024/QH15*
33. Thủ tướng Chính phủ (2011), *Thuyết minh Quy hoạch chung XD Thủ đô đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội, trang 14,15
34. Thủ tướng Chính phủ (2011), *Quy định quản lý theo đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050* (Ban hành kèm Quyết định số 1259/QĐ-TTg, Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050), Hà Nội, trang 51-69
35. Trần Trọng Chi (2011), *Lược sử kiến trúc thế giới Quyển 2*, trang 309,310
36. Trung tâm Nghiên cứu kiến trúc (1995), *Cải tạo, bảo tồn, nâng cấp các khu phố Cổ, Cũ trong các đô thị Việt Nam*, Trường ĐH Kiến trúc Hà Nội

37. UBND quận Ba Đình (2022), *Đề án Khu phố ẩm thực đêm kết hợp đi bộ Đảo Ngọc – Ngũ Xã*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp nhà nước (mã số KC11-04)
38. UBND Quận Hoàn Kiếm (2016), *Đề án tổ chức không gian đi bộ khu vực hồ Hoàn Kiếm và phụ cận*, Hà Nội
39. UBND quận Hoàn Kiếm (2020), *Đề án Mở rộng không gian đi bộ trên địa bàn Quận Hoàn Kiếm*,
40. UBND quận Hoàn Kiếm (2022), *Đề án Xây dựng tuyến phố đi bộ Hàng Khay, Tràng Tiền – Quảng trường Cách mạng Tháng Tám kết hợp với các trung tâm thương mại*,
41. UBND thành phố Hà Nội (2013), *Quyết định số 24/2015/QĐ-UBND ban hành Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc Khu phố Cổ Hà Nội*,
42. UBND thành phố Hà Nội (2013), *Quyết định số 6398/QĐ-UBND ban hành quy chế quy hoạch kiến trúc phố cổ Hà Nội*, tr.4-7.
43. UBND thành phố Hà Nội (2014), *Quyết định số 70/2014/QĐ-UBND ban hành Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc, chung của thành phố*.
44. UBND Thành phố Hà Nội (2016), *Quyết định số 11/2016/QĐ-UBND Ban hành quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc công trình cao tầng trong khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội*.
45. UBND thành phố Hà Nội, *Quyết định số 11/2016/QĐ-UBND do UBND thành phố Hà Nội ban hành ngày 04 tháng 04 năm 2016 về Quy chế quản lý quy hoạch kiến trúc công trình cao tầng trong khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội*.
46. UBND Thành phố Hà Nội, thành phố Toulouse, vùng thủ đô Brussels (2006), *Dự án Khôi phục phố cổ Hà Nội – 2010*.
47. Viện Quy hoạch xây dựng Hà Nội (2013), *Đề án Số 143/ĐA-UBND Mở rộng không gian đi bộ sang khu bảo tồn cấp I khu phố cổ Hà Nội*.
48. Việt Hà (2016), *Khí hậu kiến trúc*, NXB Xây dựng.
49. Vũ Hoài Đức (2020), *Đặc điểm và sự biến đổi cấu trúc không gian khu phố cũ Hà Nội*, Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội, tr.93-151.

Tiếng Anh

49. (1964), “Urban design in American”, *AIA Journal*, ‘No 1962-1964’
50. Ali Madanipour (1996), *Design of Urban Space*, John Wiley & Sons. New York,
51. Allan B. Jacobs (1993), *Great Streets*, Massachusetts Institute of Technology. USA,
52. Arnold Wiltick (1974), *Encyclopedia of Urban Planning*, Magraw Hill inc, Newyork
53. Banz. George(1970), *Elements of Urban Form*, Mcgaw Hill Book Company, New York.
54. Bentley. I (1999), *Profit and place, Urban transformations Power, people and Urban design*, Routledge publisher, London,
55. Bostadens Grannskab (1972), *Statens Planverk, report 24*. Stockholm.
56. Boston Transportation Department (2013), *Boston Complete Street – Design Guidelines*, Massachusetts, USA.
57. Boyer, M.s (1974), *Armature piétonnière et paysage urbain le cas de München comparé à Oldenburg, Brême, Bologne, Sienne de L’Amsterdam*, MATET et Documentation Francaise, Paris. Page 79.
58. Brian Rechards (1990), *Transport in City*, London
59. Camillo Sitte (1889), *City planning According to Artistic Principles*, Translated by George R.Collins and Christiane Crasemann Collins. London: Phaidon Press,1965
60. Cédric Feriel & traduit par Oliver Waine (2013), “Pedestrians, cars and the city”, *metropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Pedestrians-carsand-the-city.html>.
61. Chua Beng Huat and Norman Edwards (1992), *Public space – design, use and management*, Centre for advanced studies/ Singapore University Press. Claudio De Magalhaes.
62. City of Melbourne (2015), *Establishing a platform of evidence to shape Melbourne’s future*, page 19, 48
63. Department of housing and urban development (1977), *The rediscovery of the pedestrian – 12 European cities*, USA, page 19,49, 107

64. Emily Talen (2008), *Design for Diversity: Exploring socially Mixed Neighborhoods*, Elsevier Ltd, United State.
65. Fernando Herrera (2017), *Pedestrian malls of Southern California, the present, the past, and the future*, California State Polytechnic University, Pomona, page 5.
66. Global Designing Cities Initiative (2016), *Global street design guide*, The Global Design Cities Initiative (GDC), National Association of City Transportation Officials (NATO) and Global Expert Network
67. Guan Wang and Gunnar Nystrom (2011), *Public walking space – A study of commercial pedestrian streets in Copenhagen, Stockholm and Nanjing*, Blekinge Institute of Technology, Sweden, page 17-19, 29-32
68. Hall, Peter; Hass-Klau, Carmen (1985), *Can Rail Save the City? The impacts of rapid transit and pedestrianisation on British and German cities*, Aldershot: Gower Publishing, page 83. ISBN 978-0566009471
69. ITE (1998), *Design and Safety of Pedestrian Facilities*. Institute of transportation Engineers, Washington DC
70. Jan Gehl (2004), *Places for people*, Gehl Architectures, Urban Consultants Copenhagen, page 29 ;
71. Jan Gehl (2007), *Public spaces, Public life of Sydney*, Gehl Architects – Urban quality consultants, page 84;
72. Jan Gehl (2009), *Life between buildings - Using public space*, ISLANDPRESS, The United States of America, page 11-14, 137-197
73. Jan Gehl (2013), *Moscow towards a great city for people*, Gehl Architects – Urban quality consultants, page 102, 111;
74. Jan Gehl (2014), *Bylivsundersøkelse OSLO sentrum*, Gehl Architects – Urban quality consultants, page 67
75. Jan Gehl (2017), *Bern – An Altstadt for all*, Stadt Bern
76. Jan Gehl (2017), *Sofia - Public spaces, Public life*, Gehl Architects – Urban quality consultants, page 36

77. Jan Gehl-Gemzoe.Lars (2001), *New City Spaces*. Copenhagen, Danish Architectural Press.
78. Jane Jacob (1961), *The Death and Life of Great American cities*, Random House, NY.
79. Lynch Kelvin (1960), *The image of the city*, Cambridge, MA: MIT Press.
80. Mark Francis - *Public places and spaces Chapter: Control as a Dimension of Public-Space Quality* - Department of Environmental Design, University of California-Davis, Davis, CA, 95616, USA
81. Muhammad Jafni b Muhammad Azmid (), *Comparison study of Johor Bahru Sentral, Johore, Malaysia Sentral with Las Ramblas*, Barcelona, Spain
82. New York City Department of Transportation (2007), *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm*, NYCDOT, USA
83. Reid Ewing (1978), *Pedestrian and Transit, Friendly Design: A primer for Smart Growth*
84. Rob Krier (1979), *Urban Space*, Academy editions. London
85. Stephane Kirkland (2014), *Shared space and slow zones: Comparing public space in Paris and New York*, Project for Public Spaces.
86. Stephen Carr, Mark Francis, Leanni G.rivlin, Andrew M.Stone (1992) *Public space*-Cambridge university Press
87. The Seoul Institute (2016), *Walkable and bikeable cities-Lesson form Seoul and Singapore*, FSC ISBN 978-981-11-0103-8
88. Trancik.R (1986), *Finding Lost Space*, Van Nostrand: New York. Chapter 4: The Theories of Urban Spatial Design
89. Washington State Department of Transportation (1997), *Pedestrian Facilities Guidebook*, Washington.

Tiếng Nga:

90. Борович Е.Н. (1979), “Организация пешехонных зон в больших городахи их транспортное обслуживание”, М. Стр.98-99.

Tiếng Slovak:

90. Bohumin Kovac (1990), “Khu đi bộ - một chút thay đổi nguyên lý thiết kế”, *Tạp chí Project*, số 1/1999.
91. Emanuel Hruska (1973), “Hạt nhân lịch sử”, *Tạp chí Projekt*, số 167/1973, Bratislava
92. Filip Trnkus, Csc (1996), *Urbanistická Kompozícia i.*, Slovenská Technická Univerzita V.Bratislave, page 7, 64-67
93. JKavan, F. Trnkus (1998), *Urbanistický priestor*, ALFA, Bratislava,
94. Machtemens, D. Prinz (1979), *Raum für Fußgänger-1. ILS Dortmund*, page ,11
95. Reinborn/Koch (1992), *Entwurfstraining im Städtebau*, Kohlhammer, Stuttgart.
96. Viera Vojkova (1999), “Khu đi bộ phải có một cái gì đó làm điểm tựa”, *Tạp chí Projekt*, số 1/1999, Bratislava

96. <http://www.hoianworldheritage.org.vn/>
97. <https://100architects.com/>
98. <https://ampron.eu/products/smart-city-bus-shelters/>
99. <https://ashui.com/mag/duan/gioi-thieu-du-an/10684-quang-truong-pho-di-bo-duong-nguyen-hue-quan-1-tphcm.html>
100. <https://ashui.com/mag/tuongtac/nhin-ra-the-gioi/394-tao-su-hoanh-trang-va-doi-moi-cho-khong-gian-cong-cong-o-barcelona.html>
101. <https://ecom.sus.co.jp/global/products/smokingbooth/item.php?id=3>
102. <https://globaldesigningcities.org>
103. <https://hoianmemoriesland.com/vi/>
104. <https://kientrucvietnam.org.vn/>
105. <https://mt.gov.vn/tk/tin-tuc/56361/nho-dau-giao-thong-cong-cong-singapore-tot-nhat-the-gioi.aspx>
106. <https://obonparis.wordpress.com/2018/02/19/6-con-pho-tho-mong-dam-chat-phap-nhat-paris/>

107. <https://thanhvien.vn/du-khach-tap-nap-trai-nghiem-pho-di-bo-bach-dang-ben-song-han-185240607213447668.htm>
108. <https://toquoc.vn/da-nang-gap-rut-hoan-thanh-pho-di-bo-bach-dang-20240523182533974.htm>
109. <https://vi.wikipedia.org/>
110. <https://vnexpress.net/>
111. <https://vtv.vn/trong-nuoc/17-ao-ho-tai-ha-noi-bien-mat-chi-sau-5-nam>
112. <https://www.made-in-china.com/productdirectory.do>
113. <https://www.muenchen.de/>
114. <https://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/pedestrians.shtml>
115. <https://sachdientu.nxbhanoi.com.vn/kien-truc-thang-long-ha-noi-b10279.html>

PHỤ LỤC

Phụ lục 1. Phiếu khảo sát

Phụ lục 2: Con người và các hoạt động đi bộ

Phụ lục 3: Cụ li giao tiếp của con người

Phụ lục 4: Bản đồ Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn đến 2050

Phụ lục 5: Bảng tổng hợp kết quả điều tra khảo sát

Phụ lục 6: Các tiêu chí đánh giá giá trị KGKTCQ các TPĐB khu vực NĐLS

Phụ lục 7: Bảng thống kê công viên, vườn dạo khu vực NĐLS

Phụ lục 8: Bảng thống kê không gian mặt nước khu vực NĐLS

Phụ lục 9: Bảng thống kê CTKT có giá trị VHLS khu vực NĐLS

Phụ lục 10: Các tiêu chí đánh giá các tuyến phố tiềm năng khu vực NĐLS

PHỤ LỤC 1

PHIẾU KHẢO SÁT

Kính thưa Ông, bà:

Thành phố Hà Nội nói chung và khu vực nội đô lịch sử nói riêng đang dẫn đầu cả nước trong việc hình thành và phát triển các tuyến phố đi bộ. Tuyến phố đi bộ có vai trò quan trọng trong tổ chức giao thông cũng như tạo không gian kiến trúc cảnh quan đô thị, 50 tuyến phố đi bộ được triển khai theo định hướng chung xây dựng Thủ đô được Ủy ban nhân dân thành phố phê duyệt, phân bố trong 07 tiểu phân khu gồm A1 – Trung tâm chính trị Ba Đình; A2 – Khu di sản Hoàng thành Thăng Long; A3 – Khu phố Cổ; A4 – Khu phố Cũ; A5 – Khu vực hồ Gươm và phụ cận; A6 – Khu vực hồ Tây và phụ cận; A7 – Khu vực hạn chế phát triển. Để góp phần tạo lập bản sắc, hài hòa với các yếu tố tự nhiên, văn hóa xã hội và con người, xây dựng Thủ đô Xanh – Văn hiến – Văn Minh và Hiện đại, đề tài “**Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội**” triển khai thu thập ý kiến và mong muốn của du khách thông qua Phiếu khảo sát để phục vụ cho công tác nghiên cứu, rất mong ông/bà dành thời gian để trả lời các câu hỏi sau đây.

Xin chân thành cảm ơn./

I. Thông tin người tham gia khảo sát:

Họ và tên người được phỏng vấn:

.....

Giới tính: ☐ Nam ☐ Nữ

Tuổi:.....

Địa

chỉ:.....

Nghề nghiệp:

☐ Cán bộ viên chức Nhà nước

☐ Buôn bán, dịch vụ

☐ Lao động tự do

☐ Học sinh, sinh viên

☐ Công nhân

☐ Cán bộ về hưu

☐ Bộ đội, công an

II. Thông tin hoạt động cá nhân:

1. Ông/bà có thường xuyên đến các tuyến phố đi bộ không?

- ☐ Hàng ngày ☐ 1 lần/tuần ☐ Không bao giờ đến (Xin cho biết lý do).....
☐ 2 lần/tuần ☐ Vài tháng/ lần

2. Ông/bà di chuyển bằng phương tiện gì?

- ☐ Ô tô ☐ Xe máy ☐ Xe buýt/BRT
☐ Xe đạp/Xe đạp công cộng ☐ Tàu điện trên cao ☐ Khác

3. Ông/bà thường đến tuyến phố đi bộ vào thời gian nào?

- ☐ Sáng ☐ Trưa ☐ Chiều ☐ Tối

4. Mục đích của ông/bà đến tuyến phố đi bộ làm gì? (Có thể chọn nhiều câu trả lời)

- ☐ Tham quan du lịch ☐ Thư giãn ngắm cảnh ☐ Thử sức thể thao
☐ Ăn uống ☐ Mua sắm ☐ Lễ hội
☐ Biểu diễn nghệ thuật ☐ Vui chơi giải trí ☐ Khác

5. Ông/bà thích điều gì ở tuyến phố đi bộ? (Có thể chọn nhiều câu trả lời)

- ☐ Vị trí thuận tiện ☐ Không gian rộng
☐ Có nhiều công trình kiến trúc đặc trưng ☐ Có cảnh quan hấp dẫn
☐ Có nhiều cửa hàng thương mại dịch vụ ☐ Vệ sinh môi trường tốt
☐ Hạ tầng kỹ thuật hoàn chỉnh ☐ Tiện ích đô thị đa dạng
☐ Tất cả các ý trên

6. Xin ông/bà đánh giá về hoạt động văn hóa truyền thống trên tuyến phố đi bộ?

- ☐ Rất ấn tượng ☐ Ấn tượng ☐ Bình thường ☐ Không ấn tượng ☐ Ý kiến khác

7. Xin ông/bà đánh giá về hình thức của công trình kiến trúc?

- ☐ Đẹp ☐ Bình thường ☐ Không đẹp ☐ Ý kiến khác

8. Xin ông/bà đánh giá về hệ thống cây xanh trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
1	Số lượng	☐ Thiếu	☐ Đủ	☐ Thừa
2	Hình thức	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
3	Cách bố trí	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý

4	Chủng loại cây xanh	☐ Nghèo nàn	☐ Bình thường	☐ Đa dạng
---	---------------------	------------------------------------	--------------------------------------	----------------------------------

9. Xin ông/bà đánh giá về cảnh quan mặt nước trên tuyến phố đi bộ (nếu có)?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
1	Mặt nước tự nhiên	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
2	Mặt nước nhân tạo	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp

10. Xin ông/bà đánh giá về hệ thống biển báo trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
1	Số lượng	☐ Thiếu	☐ Đủ	☐ Thừa
2	Hình thức	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
3	Kích thước, tỷ lệ	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
4	Cách bố trí	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
5	Màu sắc	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hải hòa

11. Xin ông/bà đánh giá về hệ thống biển quảng cáo trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
1	Số lượng	☐ Thiếu	☐ Đủ	☐ Thừa
2	Hình thức	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
3	Kích thước, tỷ lệ	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
4	Cách bố trí	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
5	Màu sắc	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hải hòa

12. Xin ông/bà đánh giá về ghế ngồi nghỉ/điểm dừng chân trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
1	Số lượng	☐ Thiếu	☐ Đủ	☐ Thừa
2	Hình thức	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
3	Cách bố trí	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
4	Màu sắc	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hải hòa

13. Xin ông/bà đánh giá về vật liệu lát trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
----	-------------------	----------	--	--

1	Hình thức	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
2	Kích thước, tỷ lệ	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
3	Cách lát	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
4	Màu sắc	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hải hòa

14. Xin ông/bà đánh giá về hệ thống chiếu sáng trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
1	Số lượng	☐ Thiếu	☐ Đủ	☐ Thừa
2	Hình thức	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
3	Kích thước, tỷ lệ	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
4	Cách bố trí	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
5	Màu sắc	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hải hòa

15. Xin ông/bà đánh giá về thùng rác trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
1	Số lượng	☐ Thiếu	☐ Đủ	☐ Thừa
2	Hình thức	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
3	Kích thước, tỷ lệ	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
4	Cách bố trí	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý
5	Màu sắc	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hải hòa

16. Xin ông/bà đánh giá về điểm tra cứu thông tin du lịch (Quét mã QR) miễn phí trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá		
1	Số lượng	☐ Thiếu	☐ Đủ	☐ Thừa
2	Hình thức	☐ Chưa đẹp	☐ Bình thường	☐ Đẹp
3	Cách bố trí	☐ Chưa hợp lý	☐ Bình thường	☐ Hợp lý

17. Xin ông/bà đánh giá về mức độ an toàn trên tuyến phố đi bộ?

TT	Nội dung đánh giá	Đánh giá				
		Tốt	Khá tốt	Trung bình	Không tốt	Ý kiến khác

1	Ban ngày					
2	Ban đêm					

18. Trong tương lai, ông/bà có muốn thành phố của mình có nhiều tuyến phố đi bộ không?

☐ Có

☐ Không

19. Theo ông/bà, tuyến phố đi bộ cần bổ sung điều gì trong tương lai?

☐ Cây xanh

☐ Cửa hàng thương mại dịch vụ

☐ Địa điểm dừng nghỉ tạm thời

☐ Hoạt động vui chơi giải trí

☐ Điểm nhấn (cổng chào, đài phun nước)

☐ Bãi đỗ xe

☐ Nhà vệ sinh công cộng

☐ Khác

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của ông/bà

--- HẾT ---

PHỤ LỤC 2
CON NGƯỜI VÀ CÁC HOẠT ĐỘNG ĐI BỘ [28]

Đối tượng hoạt động	Hoạt động đi bộ chính	Thời gian của hoạt động đi bộ	Khoảng cách đi bộ	Tần suất hoạt động	Tốc độ đi bộ
Trẻ em	1. Đi học	5 phút	< 400m	2 lần/ngày	2-4 km/h
	2. Đến các tụ điểm vui chơi giải trí	< 20 phút	200-400m	2 lần/ngày	
	3. Đến các rung tâm TDVCC	< 20 phút	< 400m	Thỉnh thoảng	
Trung niên	4. Đi làm (đến bến xe buýt)	5 phút	< 400m	2 lần/ngày	4-6 km/h
	5. Đi mua bán ở trung tâm DVCC	30 phút	400-800m	1 lần/ngày	
	6. Nghỉ ngơi	120 phút	< 400m	Thỉnh thoảng	
Người già	7. Nghỉ ngơi	120 phút	< 200m	Thường xuyên	2-4 km/h
	8. Giao tiếp	5-120 phút	< 400m	1 lần/ngày	
	9. Thể dục dưỡng sinh	30 phút	< 200m	Thường xuyên	
Ghi chú	Bề rộng đường đi bộ: 1,5 – 2,25m		Một luồng đi bộ rộng: 0,75m		

BÁN KÍNH HOẠT ĐỘNG, TỐC ĐỘ ĐI BỘ VÀ LỨA TUỔI CON NGƯỜI [24]

STT	Lứa tuổi	Bán kính hoạt động	Tốc độ đi bộ
1	Trẻ em	100 - 150m	2-4 km/h
2	Thiếu niên	400m	4-6 km/h
3	Phụ nữ	500 - 600m	4-6 km/h
4	Nam giới	≥ 600m	4-6 km/h
5	Người già	400m	2-4 km/h

BÁN KÍNH HOẠT ĐỘNG VÀ THỜI GIAN ĐI BỘ [24]

STT	Khu vực hoạt động	Hoạt động	Bán kính/thời gian
1	Khu vui chơi trực tiếp	Vui chơi, gặp gỡ hàng xóm	200m/5 phút
2	Khu nhà ở	Khu vực giao tiếp cũng như gặp gỡ hàng ngày: các cửa hàng, nhà trẻ, trường tiểu học, trung tâm y tế, bến đỗ xe buýt	600m/ 10 phút
3	Khu phố	Các trung tâm cung cấp khác: Trung tâm mua sắm, trung tâm văn hóa, trường đại học, công sở	1000m/ 17 phút

TIÊU CHUẨN TRỒNG CÂY XANH [24]

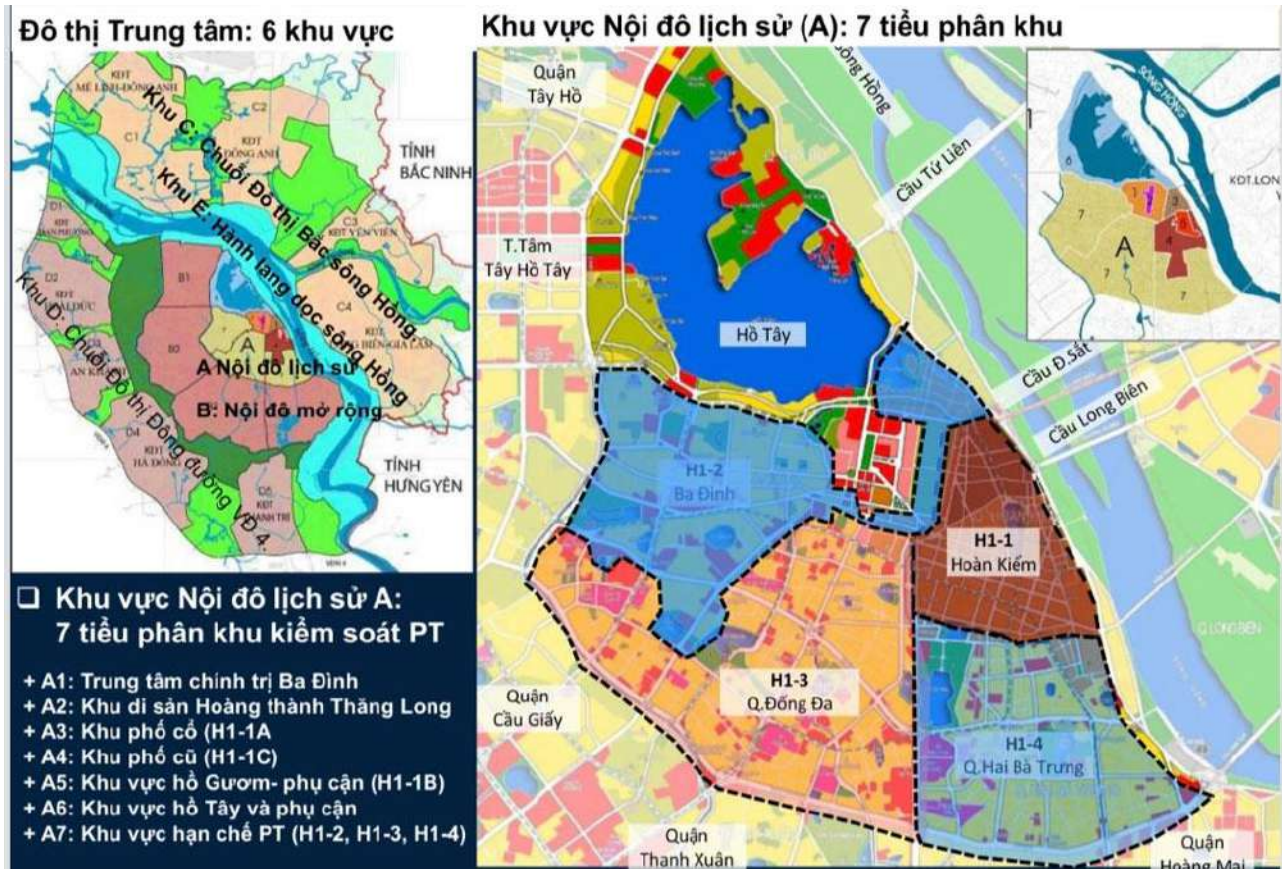
Phân loại	Chiều rộng	Cách trồng
Dải cây xanh lề đường	1,5 – 5m	Phối hợp trồng cây với lề rộng của đường
	1,5 – 2m	Trồng một cây cao vừa phải xen kẽ cây bụi
	2 – 3m	Trồng một hàng cây cao và một hàng cây thấp phía trước đường xe chạy
	3 – 5m	Trồng 1 hàng cây cao và 2 hàng cây thấp 2 bên xen kẽ cây bụi
	5 – 7m	Trồng 2 hàng cây cao
Dải cây xanh phân cách	1,5 – 2,5m	Không trồng cây bóng mát, chủ yếu là cây bụi
Bulvar	8 – 20m	Trồng cây một phía hoặc giữa đường có thể là cây lớn, cây bụi kết hợp đường dạo chơi
Vườn hoa dọc phố	> 80m	Kết hợp với yêu cầu của cây đường phố

PHỤ LỤC 3
CỰ LI GIAO TIẾP CỦA CON NGƯỜI [24]

STT	Cự li (m)	Khả năng
1	< 0,45m	Cự li thân mật
2	0,45 – 1,3m	Khoảng cách nói chuyện giữa bạn bè, hàng xóm, giữa người trong nhà
3	1,3 – 3,75m	Cự li xã giao
4	> 3,75m	Giảng bài, xem chỗ đông
5	20 – 25m	Bắt đầu cự li ảnh hưởng, nhận thức được các chi tiết
6	30m	Có thể nhận ra người quen, vẻ mặt, đầu tóc, tuổi tác
7	70 – 100m	Có thể phân biệt giới tính, tuổi tác, động tác con người
8	100m	Có thể nhìn thấy thân thể con người, phạm vi này gọi là “khu vực xã giao”
9	100 – 140m	Phân biệt được dạng cơ bản của công trình
10	140 – 1200m	Phân biệt được dạng cơ bản của công trình
11	> 1200 m	Như là một phong nền

PHỤ LỤC 4

KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ THÀNH PHỐ HÀ NỘI [33]



The Ha Noi capital construction master plan to 2030 and vision to 2050

Orientation of transportation development in inner city

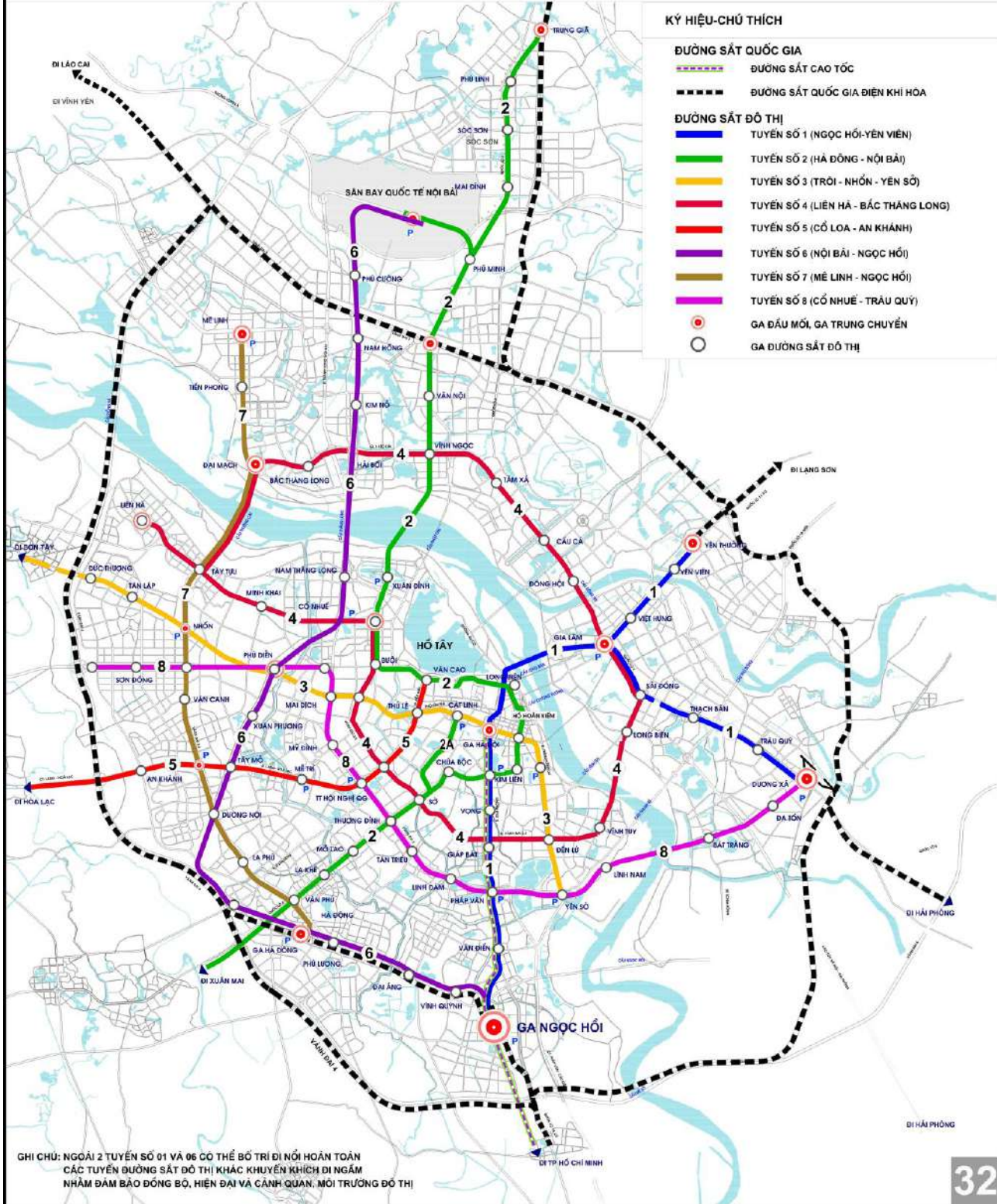


QUY HOẠCH CHUNG XÂY DỰNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI ĐẾN NĂM 2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN 2050

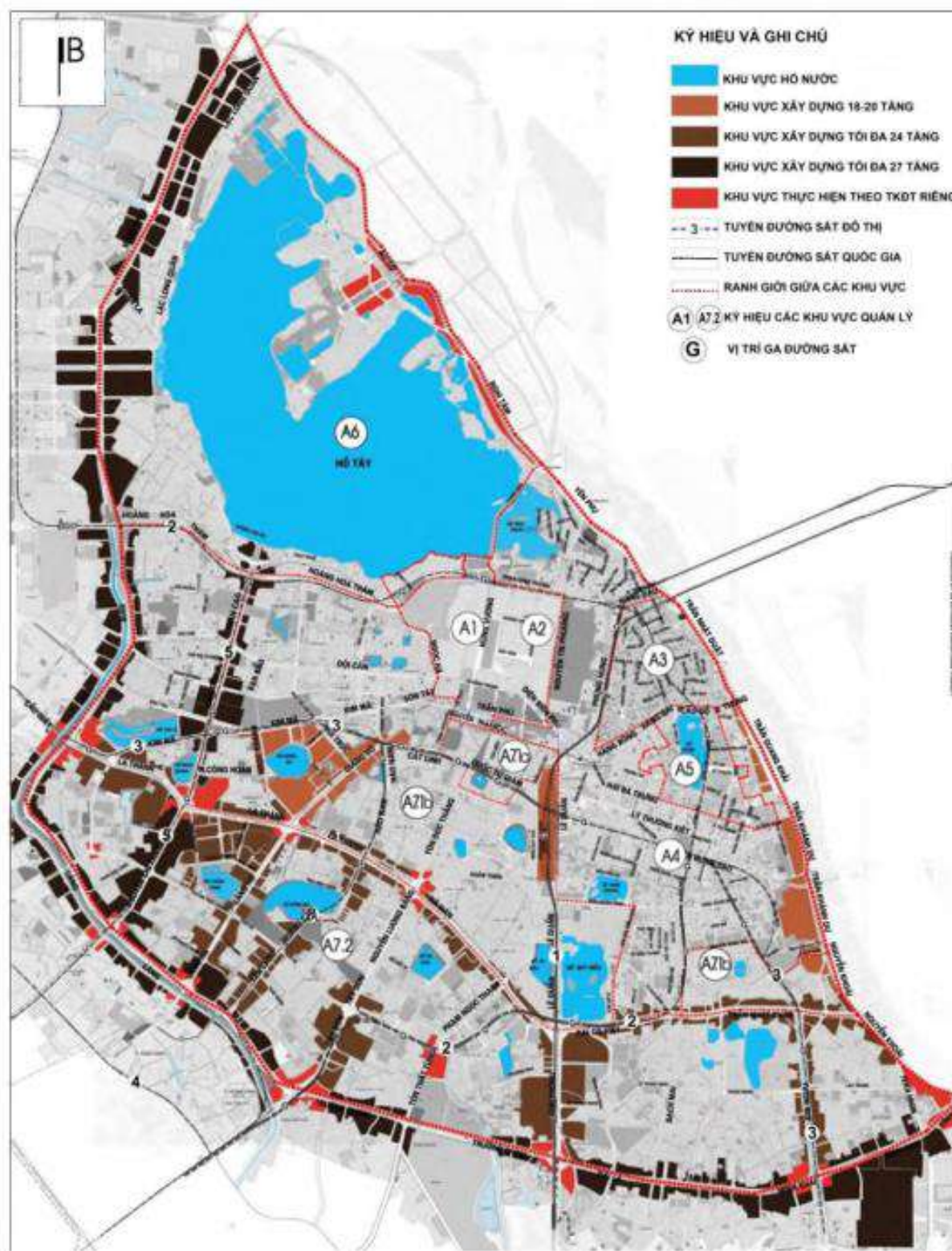
The Ha Noi capital construction master plan to 2030 and vision to 2050

MẠNG LƯỚI TÀU ĐIỆN NGẦM (METRO) ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

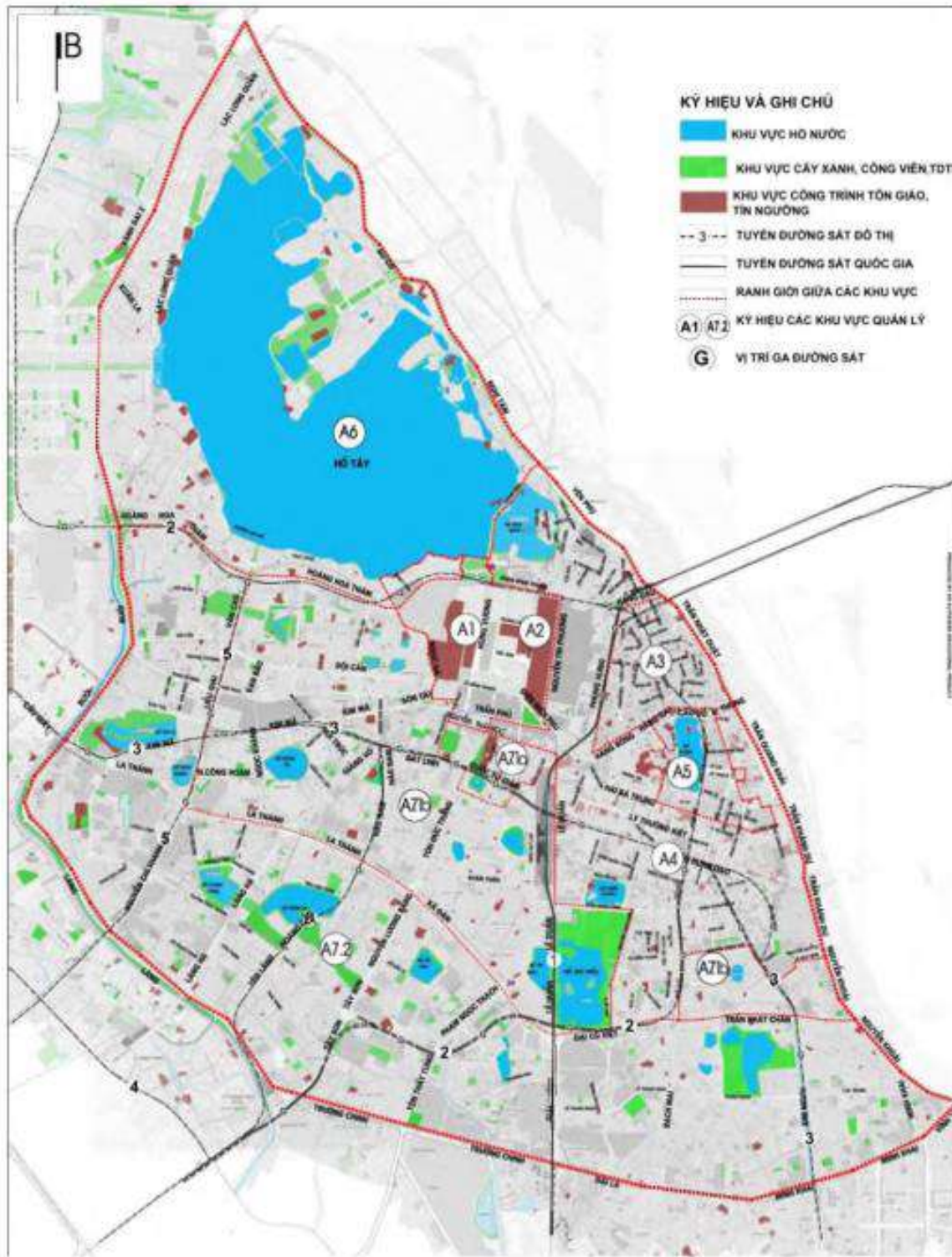
Orientation for metro and urban railway network



Sơ đồ vị trí và chiều cao công trình cao tầng khu vực Nội đô lịch sử



Sơ đồ vị trí cây xanh công viên, thể dục thể thao, khu vực hồ nước, công trình tôn giáo, tín ngưỡng khu vực Nội đô lịch sử



PHỤ LỤC 5
BẢNG TỔNG HỢP KẾT QUẢ ĐIỀU TRA KHẢO SÁT

BẢNG TỔNG HỢP KẾT QUẢ KHẢO SÁT

TT	Câu hỏi khảo sát	Tạ Hiện			Đình Tiên Hoàng			Trịnh Công Sơn		
		ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)	ND khảo sát	Số người trả lời	Tỷ lệ (%)
1	Ông/bà có thường xuyên đến các tuyến phố đi bộ không?	Hàng ngày	7	7	Hàng ngày	8	8	Hàng ngày	1	1
		1 lần/tuần	10	10	1 lần/tuần	21	21	1 lần/tuần	5	5
		2 lần/tuần	57	57	2 lần/tuần	67	67	2 lần/tuần	24	24
		Vài tháng/ lần	23	23	Vài tháng/ lần	3	3	Vài tháng/ lần	61	61
		Không bao giờ đến	3	3	Không bao giờ đến	1	1	Không bao giờ đến	9	9
2	Ông/bà đi chuyển bằng phương tiện gì?	Ô tô	6	6	Ô tô	10	10	Ô tô	25	25
		Xe máy	58	58	Xe máy	62	62	Xe máy	30	30
		Xe đạp	28	28	Xe đạp	15	15	Xe đạp	5	5
		Tàu điện trên cao	0	0	Tàu điện trên cao	1	1	Tàu điện trên cao	0	0
		Xe buýt/BRT	8	8	Xe buýt/BRT	12	12	Xe buýt/BRT	40	40
3	Ông/bà thường đến tuyến phố đi bộ vào thời gian nào?	Khác	0	0	Khác	0	0	Khác	0	0
		Sáng	5	5	Sáng	8	8	Sáng	12	12
		Trưa	3	3	Trưa	7	7	Trưa	5	5
		Chiều	5	5	Chiều	10	10	Chiều	15	15
		Tối	87	87	Tối	75	75	Tối	68	68
4	Mục đích của ông/bà đến tuyến phố đi bộ làm gì?	Tham quan du lịch	53	53	Tham quan du lịch	20	20	Tham quan du lịch	18	18
		Ăn thực	15	15	Ăn thực	4	4	Ăn thực	5	5
		Biểu diễn nghệ thuật	8	8	Biểu diễn nghệ thuật	16	16	Biểu diễn nghệ thuật	6	6
		Thư giãn ngắm cảnh	2	2	Thư giãn ngắm cảnh	28	28	Thư giãn ngắm cảnh	25	25
		Mua sắm	5	5	Mua sắm	8	8	Mua sắm	10	10
		Vui chơi giải trí	12	12	Vui chơi giải trí	12	12	Vui chơi giải trí	19	19
		Thê dục thể thao	1	1	Thê dục thể thao	5	5	Thê dục thể thao	11	11
		Lễ hội	4	4	Lễ hội	7	7	Lễ hội	6	6
5	Ông/bà thích điều gì ở tuyến phố đi bộ?	Khác			Khác	0	0	Khác	0	0
		Vị trí thuận tiện	10	10	Vị trí thuận tiện	12	12	Vị trí thuận tiện	2	2
		Có nhiều công trình kiến trúc đặc trưng	29	29	Có nhiều công trình kiến trúc đặc trưng	3	3	Có nhiều công trình kiến trúc đặc trưng	5	5
		Có nhiều cửa hàng thương mại dịch vụ	18	18	Có nhiều cửa hàng thương mại dịch vụ	3	3	Có nhiều cửa hàng thương mại dịch vụ	8	8
		Hạ tầng kỹ thuật hoàn chỉnh	16	16	Hạ tầng kỹ thuật hoàn chỉnh	15	15	Hạ tầng kỹ thuật hoàn chỉnh	30	30
		Không gian rộng	3	3	Không gian rộng	21	21	Không gian rộng	10	10
		Có cảnh quan hấp dẫn	9	9	Có cảnh quan hấp dẫn	23	23	Có cảnh quan hấp dẫn	11	11
		Vệ sinh môi trường tốt	5	5	Vệ sinh môi trường tốt	8	8	Vệ sinh môi trường tốt	8	8
6	Xin ông/bà đánh giá về hoạt động văn hóa truyền thống trên tuyến phố đi bộ?	Tiện ích đô thị đa dạng	10	10	Tiện ích đô thị đa dạng	15	15	Tiện ích đô thị đa dạng	26	26
		Tất cả các ý trên	0	0	Tất cả các ý trên	0	0	Tất cả các ý trên	0	0
		Rất ấn tượng	2	2	Rất ấn tượng	5	5	Rất ấn tượng	0	0
		Ấn tượng	12	12	Ấn tượng	89	89	Ấn tượng	3	3
		Bình thường	78	78	Bình thường	4	4	Bình thường	53	53
7	Xin ông/bà đánh giá về hình thức của công trình kiến trúc?	Không ấn tượng	8	8	Không ấn tượng	2	2	Không ấn tượng	44	44
		Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0
		Đẹp	55	55	Đẹp	81	81	Đẹp	3	3
		Bình thường	26	26	Bình thường	10	10	Bình thường	15	15
		Không đẹp	19	19	Không đẹp	9	9	Không đẹp	82	82
8	Xin ông/bà đánh giá về hệ thống cây xanh trên tuyến phố đi bộ?	Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0
		Đẹp	55	55	Đẹp	81	81	Đẹp	3	3
		Bình thường	26	26	Bình thường	10	10	Bình thường	15	15
		Không đẹp	19	19	Không đẹp	9	9	Không đẹp	82	82
		Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0	Ý kiến khác	0	0
		Số lượng	89	89	Số lượng	33	33	Số lượng	44	44
		Thiếu			Thiếu			Thiếu		
		Đủ	11	11	Đủ	46	46	Đủ	39	39
		Thừa	0	0	Thừa	21	21	Thừa	17	17
		Hình thức	35	35	Hình thức	19	19	Hình thức	13	13
		Bình thường	39	39	Bình thường	74	74	Bình thường	79	79
		Đẹp	26	26	Đẹp	7	7	Đẹp	8	8
9	Xin ông/bà đánh giá về cảnh quan mặt nước trên tuyến phố đi bộ (nếu có)?	Cách bố trí	32	32	Cách bố trí	27	27	Cách bố trí	35	35
		Chưa hợp lý	61	61	Chưa hợp lý	59	59	Chưa hợp lý	47	47
		Hợp lý	7	7	Hợp lý	14	14	Hợp lý	18	18
		Chùng loại cây xanh	21	21	Chùng loại cây xanh	20	20	Chùng loại cây xanh	12	12
		Nghèo nàn	63	63	Nghèo nàn	59	59	Nghèo nàn	68	68
		Bình thường	16	16	Bình thường	21	21	Bình thường	20	20
		Đa dạng			Đa dạng			Đa dạng		
		Mặt nước tự nhiên	Chưa đẹp		Mặt nước tự nhiên	Chưa đẹp		Mặt nước tự nhiên	Chưa đẹp	
9	Xin ông/bà đánh giá về cảnh quan mặt nước trên tuyến phố đi bộ (nếu có)?	Chưa đẹp			Chưa đẹp	26	26	Chưa đẹp	36	36
		Bình thường			Bình thường	39	39	Bình thường	41	41
		Đẹp			Đẹp	35	35	Đẹp	23	23
		Mặt nước nhân tạo	Chưa đẹp		Mặt nước nhân tạo	Chưa đẹp		Mặt nước nhân tạo	Chưa đẹp	

			Bình thường				Bình thường	58	58		Bình thường		
			Đẹp				Đẹp	3	3		Đẹp		
10	Xin ông/bà đánh giá về hệ thống biển báo trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	43	43	Số lượng	Thiếu	42	42	Số lượng	Thiếu	35	35
			Đủ	45	45		Đủ	55	55		Đủ	62	62
			Thừa	12	12		Thừa	3	3		Thừa	3	3
		Hình thức	Chưa đẹp	11	11	Hình thức	Chưa đẹp	14	14	Hình thức	Chưa đẹp	11	11
			Bình thường	69	69		Bình thường	77	77		Bình thường	82	82
			Đẹp	20	20		Đẹp	8	8		Đẹp	7	7
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	39	39	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	16	16	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	24	24
			Bình thường	35	35		Bình thường	73	73		Bình thường	60	60
			Hợp lý	26	26		Hợp lý	11	11		Hợp lý	16	16
		Cách bố trí	Chưa hợp lý	25	25	Cách bố trí	Chưa hợp lý	37	37	Cách bố trí	Chưa hợp lý	35	35
			Bình thường	58	58		Bình thường	48	48		Bình thường	54	54
			Hợp lý	17	17		Hợp lý	15	15		Hợp lý	11	11
Mẫu sắc	Chưa hợp lý	13	13	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	19	19	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	25	25		
	Bình thường	47	47		Bình thường	51	51		Bình thường	40	40		
	Hợp lý	40	40		Hợp lý	30	30		Hợp lý	35	35		
11	Xin ông/bà đánh giá về hệ thống biển quảng cáo trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	35	35	Số lượng	Thiếu	47	47	Số lượng	Thiếu	57	57
			Đủ	40	40		Đủ	33	33		Đủ	34	34
			Thừa	25	25		Thừa	20	20		Thừa	9	9
		Hình thức	Chưa đẹp	15	15	Hình thức	Chưa đẹp	25	25	Hình thức	Chưa đẹp	28	28
			Bình thường	71	71		Bình thường	56	56		Bình thường	60	60
			Đẹp	14	14		Đẹp	19	19		Đẹp	12	12
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	35	35	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	28	28
			Bình thường	43	43		Bình thường	48	48		Bình thường	53	53
			Hợp lý	22	22		Hợp lý	27	27		Hợp lý	19	19
		Cách bố trí	Chưa hợp lý	22	22	Cách bố trí	Chưa hợp lý	25	25	Cách bố trí	Chưa hợp lý	37	37
			Bình thường	48	48		Bình thường	59	59		Bình thường	33	33
			Hợp lý	30	30		Hợp lý	16	16		Hợp lý	30	30
Mẫu sắc	Chưa hợp lý	27	27	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	14	14	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	20	20		
	Bình thường	55	55		Bình thường	62	62		Bình thường	59	59		
	Hợp lý	18	18		Hợp lý	24	24		Hợp lý	21	21		
12	Xin ông/bà đánh giá về ghế ngồi nghỉ/điểm dừng chân trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	39	39	Số lượng	Thiếu	35	35	Số lượng	Thiếu	32	32
			Đủ	37	37		Đủ	38	38		Đủ	44	44
			Thừa	24	24		Thừa	27	27		Thừa	24	24
		Hình thức	Chưa đẹp	62	62	Hình thức	Chưa đẹp	30	30	Hình thức	Chưa đẹp	22	22
			Bình thường	30	30		Bình thường	40	40		Bình thường	61	61
			Đẹp	8	8		Đẹp	30	30		Đẹp	17	17
		Cách bố trí	Chưa hợp lý	71	71	Cách bố trí	Chưa hợp lý	63	63	Cách bố trí	Chưa hợp lý	59	59
			Bình thường	23	23		Bình thường	25	25		Bình thường	32	32
			Hợp lý	6	6		Hợp lý	12	12		Hợp lý	8	8
		Mẫu sắc	Chưa hợp lý	30	30	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	38	38	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	36	36
			Bình thường	40	40		Bình thường	36	36		Bình thường	33	33
			Hợp lý	30	30		Hợp lý	26	26		Hợp lý	31	31
13	Xin ông/bà đánh giá về vật liệu lát trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	35	35	Số lượng	Thiếu	12	12	Số lượng	Thiếu	24	24
			Đủ	32	32		Đủ	78	78		Đủ	55	55
			Thừa	33	33		Thừa	10	10		Thừa	21	21
		Hình thức	Chưa đẹp	28	28	Hình thức	Chưa đẹp	27	27	Hình thức	Chưa đẹp	29	29
			Bình thường	50	50		Bình thường	62	62		Bình thường	45	45
			Đẹp	22	22		Đẹp	11	11		Đẹp	26	26
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	28	28	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	26	26	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25
			Bình thường	43	43		Bình thường	55	55		Bình thường	47	47
			Hợp lý	29	29		Hợp lý	19	19		Hợp lý	28	28
		Cách lát	Chưa hợp lý	19	19	Cách lát	Chưa hợp lý	20	20	Cách lát	Chưa hợp lý	32	32
			Bình thường	58	58		Bình thường	61	61		Bình thường	40	40
			Hợp lý	23	23		Hợp lý	19	19		Hợp lý	28	28
Mẫu sắc	Chưa hợp lý	23	23	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	30	30	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	31	31		
	Bình thường	55	55		Bình thường	50	50		Bình thường	49	49		
	Hợp lý	22	22		Hợp lý	20	20		Hợp lý	20	20		
14	Xin ông/bà đánh giá về hệ thống chiếu sáng trên tuyến phố đi bộ?	Số lượng	Thiếu	15	15	Số lượng	Thiếu	10	10	Số lượng	Thiếu	12	12
			Đủ	66	66		Đủ	71	71		Đủ	63	63
			Thừa	19	19		Thừa	19	19		Thừa	25	25
		Hình thức	Chưa đẹp	12	12	Hình thức	Chưa đẹp	13	13	Hình thức	Chưa đẹp	20	20
			Bình thường	68	68		Bình thường	77	77		Bình thường	65	65
			Đẹp	20	20		Đẹp	10	10		Đẹp	15	15
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	15	15	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25
			Bình thường	64	64		Bình thường	72	72		Bình thường	46	46

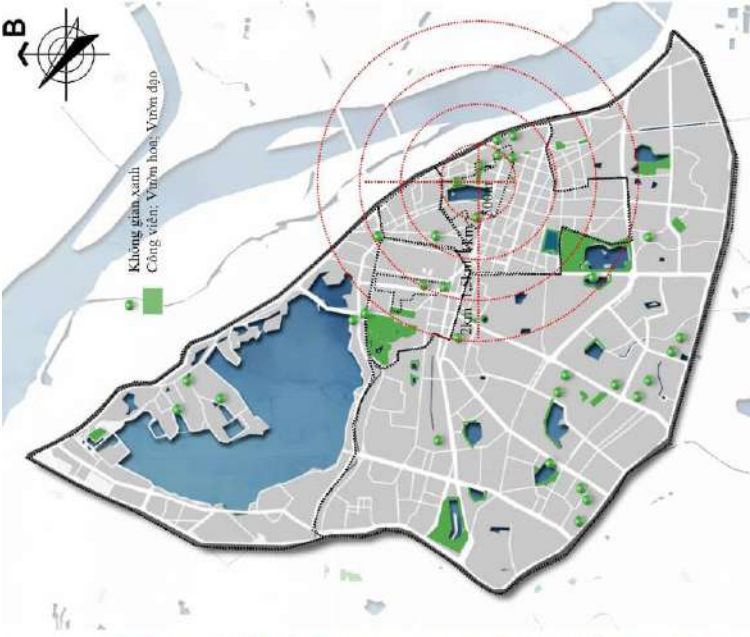
			Hợp lý	11	11		Hợp lý	13	13		Hợp lý	29	29
		Cách bố trí	Chưa hợp lý	10	10	Cách bố trí	Chưa hợp lý	10	10	Cách bố trí	Chưa hợp lý	28	28
			Bình thường	62	62		Bình thường	75	75		Bình thường	47	47
			Hợp lý	28	28		Hợp lý	15	15		Hợp lý	25	25
		Mẫu sắc	Chưa hợp lý	11	11	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	11	11	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	20	20
			Bình thường	79	79		Bình thường	81	81		Bình thường	70	70
15	Xin ông/bà đánh giá về thùng rác trên tuyến phố đi bộ?		Hợp lý	10	10		Hợp lý	8	8		Hợp lý	10	10
		Số lượng	Thiếu	51	51	Số lượng	Thiếu	42	42	Số lượng	Thiếu	30	30
			Đủ	31	31		Đủ	35	35		Đủ	45	45
			Thừa	18	18		Thừa	23	23		Thừa	25	25
		Hình thức	Chưa đẹp	22	22	Hình thức	Chưa đẹp	18	18	Hình thức	Chưa đẹp	27	27
			Bình thường	63	63		Bình thường	75	75		Bình thường	44	44
			Đẹp	15	15		Đẹp	7	7		Đẹp	29	29
		Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	25	25	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	22	22	Kích thước, tỷ lệ	Chưa hợp lý	33	33
			Bình thường	55	55		Bình thường	62	62		Bình thường	40	40
			Hợp lý	20	20		Hợp lý	16	16		Hợp lý	27	27
		Cách bố trí	Chưa hợp lý	29	29	Cách bố trí	Chưa hợp lý	30	30	Cách bố trí	Chưa hợp lý	24	24
			Bình thường	45	45		Bình thường	40	40		Bình thường	53	53
			Hợp lý	26	26		Hợp lý	30	30		Hợp lý	23	23
		Mẫu sắc	Chưa hợp lý	22	22	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	25	25	Mẫu sắc	Chưa hợp lý	31	31
16	Xin ông/bà đánh giá về điểm tra cứu thông tin du lịch (Quét mã QR) miễn phí trên tuyến phố đi bộ?		Bình thường	64	64		Bình thường	55	55		Bình thường	41	41
			Hợp lý	14	14		Hợp lý	20	20		Hợp lý	28	28
		Số lượng	Thiếu	95	95	Số lượng	Thiếu	82	82	Số lượng	Thiếu	93	93
			Đủ	3	3		Đủ	10	10		Đủ	7	7
			Thừa	2	2		Thừa	8	8		Thừa	0	0
		Hình thức	Chưa đẹp	45	45	Hình thức	Chưa đẹp	51	51	Hình thức	Chưa đẹp	34	34
			Bình thường	47	47		Bình thường	46	46		Bình thường	41	41
			Đẹp	8	8		Đẹp	3	3		Đẹp	25	25
17	Xin ông/bà đánh giá về mức độ an toàn trên tuyến phố đi bộ?	Cách bố trí	Chưa hợp lý	25	25	Cách bố trí	Chưa hợp lý	29	29	Cách bố trí	Chưa hợp lý	32	32
			Bình thường	59	59		Bình thường	38	38		Bình thường	55	55
			Hợp lý	16	16		Hợp lý	33	33		Hợp lý	13	13
		Ban ngày	Tốt	92	92	Ban ngày	Tốt	90	90	Ban ngày	Tốt	85	85
			Khá tốt	5	5		Khá tốt	5	5		Khá tốt	8	8
			Trung bình	2	2		Trung bình	3	3		Trung bình	4	4
			Không tốt	1	1		Không tốt	2	2		Không tốt	3	3
			Ý kiến khác	0	0		Ý kiến khác	0	0		Ý kiến khác	0	0
18	Trong tương lai, ông/bà có muốn thành phố của mình có nhiều tuyến phố đi bộ không?	Ban đêm	Tốt	2	2	Ban đêm	Tốt	88	88	Ban đêm	Tốt	4	4
			Khá tốt	90	90		Khá tốt	5	5		Khá tốt	4	4
			Trung bình	5	5		Trung bình	5	5		Trung bình	87	87
			Không tốt	3	3		Không tốt	2	2		Không tốt	5	5
			Ý kiến khác	0	0		Ý kiến khác	0	0		Ý kiến khác	0	0
		Có		76	76	Có		88	88	Có		39	39
		Không		24	24	Không		12	12	Không		61	61
19	Theo ông/bà, tuyến phố đi bộ cần bổ sung điều gì trong tương lai?												
		Cây xanh		26	26	Cây xanh		12	12	Cây xanh		9	9
		Địa điểm dừng nghỉ tạm thời		7	7	Địa điểm dừng nghỉ tạm thời		24	24	Địa điểm dừng nghỉ tạm thời		13	13
		Điểm nhấn (cổng chào, đài phun nước)		28	28	Điểm nhấn (cổng chào, đài phun nước)		9	9	Điểm nhấn (cổng chào, đài phun nước)		21	21
		Nhà vệ sinh công cộng		5	5	Nhà vệ sinh công cộng		15	15	Nhà vệ sinh công cộng		14	14
		Cửa hàng thương mại dịch vụ		12	12	Cửa hàng thương mại dịch vụ		14	14	Cửa hàng thương mại dịch vụ		19	19
		Hoạt động vui chơi giải trí		8	8	Hoạt động vui chơi giải trí		21	21	Hoạt động vui chơi giải trí		16	16
		Bãi đỗ xe		14	14	Bãi đỗ xe		5	5	Bãi đỗ xe		8	8
		Khác		0	0	Khác		0	0	Khác		0	0

PHỤ LỤC 6
CÁC TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ GIÁ TRỊ KGKTCQ CÁC TPĐB KHU VỰC NĐLS

CÁC TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ GIÁ TRỊ KIẾN TRÚC CẢNH QUAN CÁC TPĐB KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ THÀNH PHỐ HÀ NỘI						
TT	Nhóm Tiêu chí	TC thành phần	Cách thức đánh giá	Điểm	Tổng điểm	Trọng số
1	Hấp dẫn	Vị trí	Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn ≤ 500m	10	10	40%
			Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn từ 500 đến dưới 1000m	5		
			Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn ≥ 1000m	1		
		Không gian	TPĐB có không gian lớn	5	5	
			TPĐB có không gian trung bình	3		
			TPĐB có không gian nhỏ	1		
		Kiến trúc	CTKT có bản sắc, giá trị VHLS rõ ràng	10	10	
			CTKT có bản sắc, giá trị VHLS chưa rõ ràng	5		
			CTKT chưa có bản sắc, không có giá trị VHLS	1		
		Cảnh quan	Rất đa dạng và hấp dẫn	5	5	
			Đa dạng nhưng chưa hấp dẫn	3		
			Đơn điệu và không hấp dẫn	1		
		Hạ tầng kỹ thuật	Vật liệu hoàn thiện đa dạng, ứng dụng công nghệ hiện đại	5	5	
			Vật liệu hoàn thiện đa dạng, chưa ứng dụng công nghệ hiện đại	3		
			Thiếu vật liệu hoàn thiện đa dạng, chưa ứng dụng công nghệ hiện đại	1		
		Tiện ích đô thị	Có tính thẩm mỹ, đồng bộ và hiện đại	5	5	
			Có tính thẩm mỹ, chưa đồng bộ và hiện đại	3		
			Thiếu tính thẩm mỹ, chưa đồng bộ và hiện đại	1		
2	Thuận tiện	Vị trí	Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe ≤ 500m	10	10	30%
			Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe từ 500 đến dưới 1000m	5		
			Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe ≥ 1000m	1		
		Hạ tầng kỹ thuật	Dễ dàng kết nối, đa dạng và có điểm dừng nghỉ ≤ 200m	10	10	
			Dễ dàng kết nối, đa dạng và có điểm dừng nghỉ ≥ 200m	5		
			Khó kết nối và không có điểm dừng nghỉ	1		
		Tiện ích đô thị	Tích hợp đa chức năng, hiện đại và đồng bộ	10	10	
			Tích hợp đa chức năng, chưa hiện đại và đồng bộ	5		
			Không tích hợp đa chức năng, chưa hiện đại và đồng bộ	1		
3	An toàn	Hạ tầng kỹ thuật	Vật liệu hoàn thiện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật	10	10	30%
			Vật liệu hoàn thiện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật ở mức cơ bản	5		
			Vật liệu hoàn thiện chưa đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật	1		
		Tiện ích đô thị	Thiết kế đầy đủ, đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	10	10	
			Thiết kế tương đối đầy đủ, chưa đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	5		
			Một số hạng mục cơ bản hoàn thiện, không đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	1		
		Không gian	Đảm bảo không gian đầy đủ cho các hoạt động đi bộ	10	10	
			Đảm bảo không gian tương đối cho các hoạt động đi bộ	5		
			Không đảm bảo không gian cơ bản cho các hoạt động đi bộ	1		
Tổng					100	100%

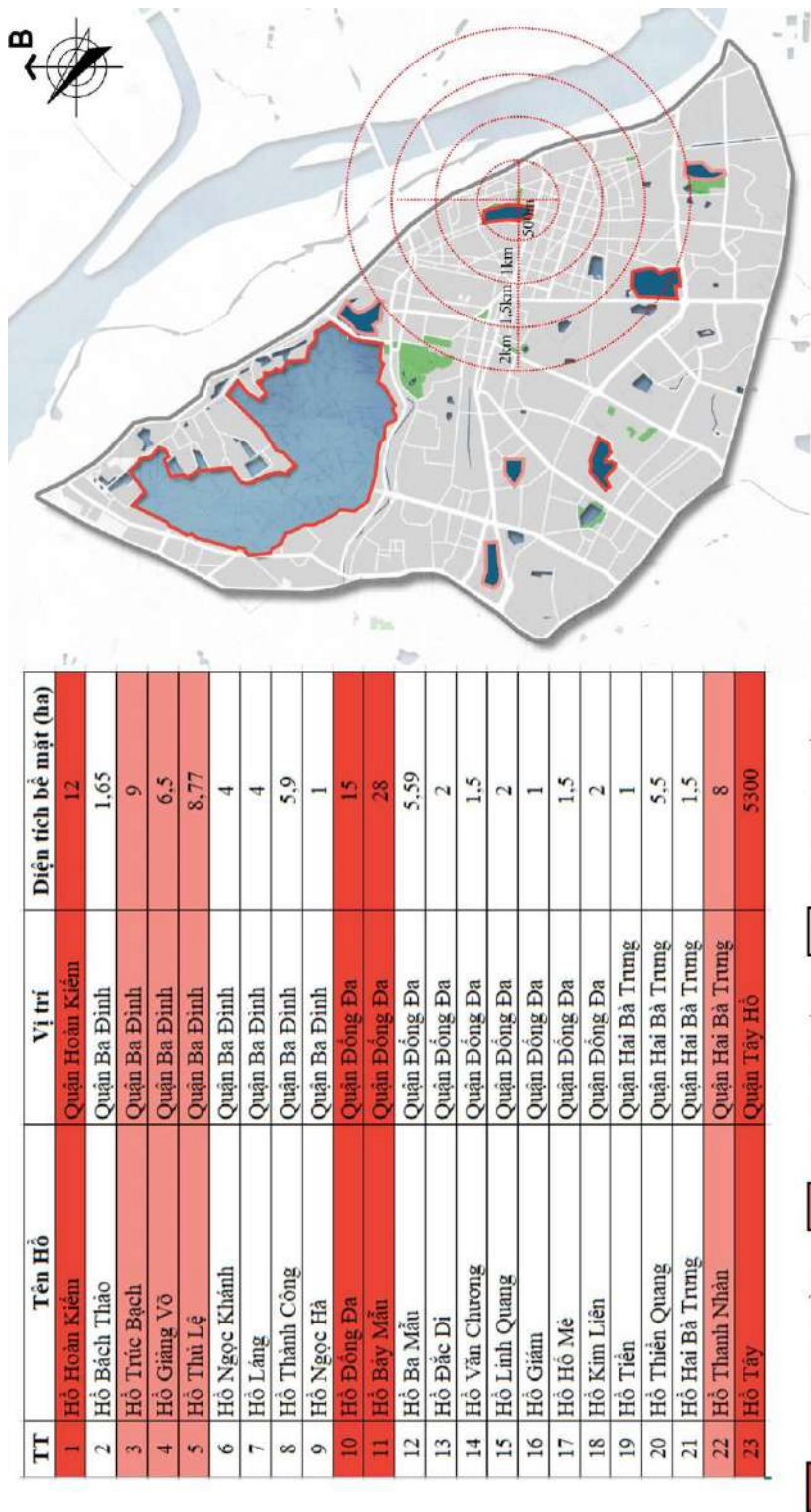
Đông Xuân	Hàng Giấy	Ô Quan Trưởng	Cầu Gỗ	Hàng Đào	Hàng Ngang	Hàng Đường	Hàng Buồm	Hàng Bè	Đào Duy Từ	Mã Mây	Đào Duy Từ (Chợ Gạo - Ô Quan Trưởng)	Hàng Dâu	Hàng Bạc	Đình Liệt	Gia Ngư	Lương Ngọc Quyền	Phùng Hưng	Ngõ Cầu Gỗ	Ngõ Trung Yên	Ngõ Phát Lộc	Tạ Hiện	Lê Thái Tổ	Đình Tiên Hoàng	Phố Sách 19/12	Hàng Bài	Tràng Tiền (đoạn từ Ngõ Quyền đến Hàng Khay)	Hàng Khay	Bảo Khánh (đoạn từ ngõ Bảo Khánh đến Lê Thái Tổ)	Lương Văn Can (Hàng Hành đến Lê Thái Tổ)	Đình Lê	Nguyễn Xí	Lò Sũ (đoạn từ ngã tư Hàng Dâu - Lò Sũ đến Đình Tiên Hoàng)	Hàng Dâu (đoạn từ ngã tư Hàng Dâu - Lò Sũ đến Đình Tiên Hoàng)	Lê Lai (đoạn từ Ngõ Quyền đến Đình Tiên Hoàng)	Lê Thạch (đoạn từ Ngõ Quyền đến Đình Tiên Hoàng)	Tổng Duy Tân	Trần Nhân Tông	Trần Nguyên Hân	Độc Lập	Ông Ích Khiêm	Chùa Một Cột	Trịnh Công Sơn	Đảo Ngọc - Ngõ Xá	Phố Ông Đồ/Văn Miếu (Xung quanh Hồ Văn)	Tuyến phố đi bộ quanh Hồ Ngọc Khánh		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46-51		
																						10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10		10										
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5																										
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
																					1																										
10	10	10	10	10	10	10	10			10			10	10	10	10	10			10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
								5	5		5	5						5	5	5				5				5								5	5										
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
																		1	1	1																											
10			10	10													10					10	10	10	10	10	10	10		10	10		10	10	10	10	10		10					10			
	5	5			5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		5	5	5	5							5	5							5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
												1		1	1	1				1	1	1																									
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1										

PHỤ LỤC 7
BẢNG THỐNG KÊ CÔNG VIÊN, VƯỜN ĐẠO KHU VỰC NĐLS

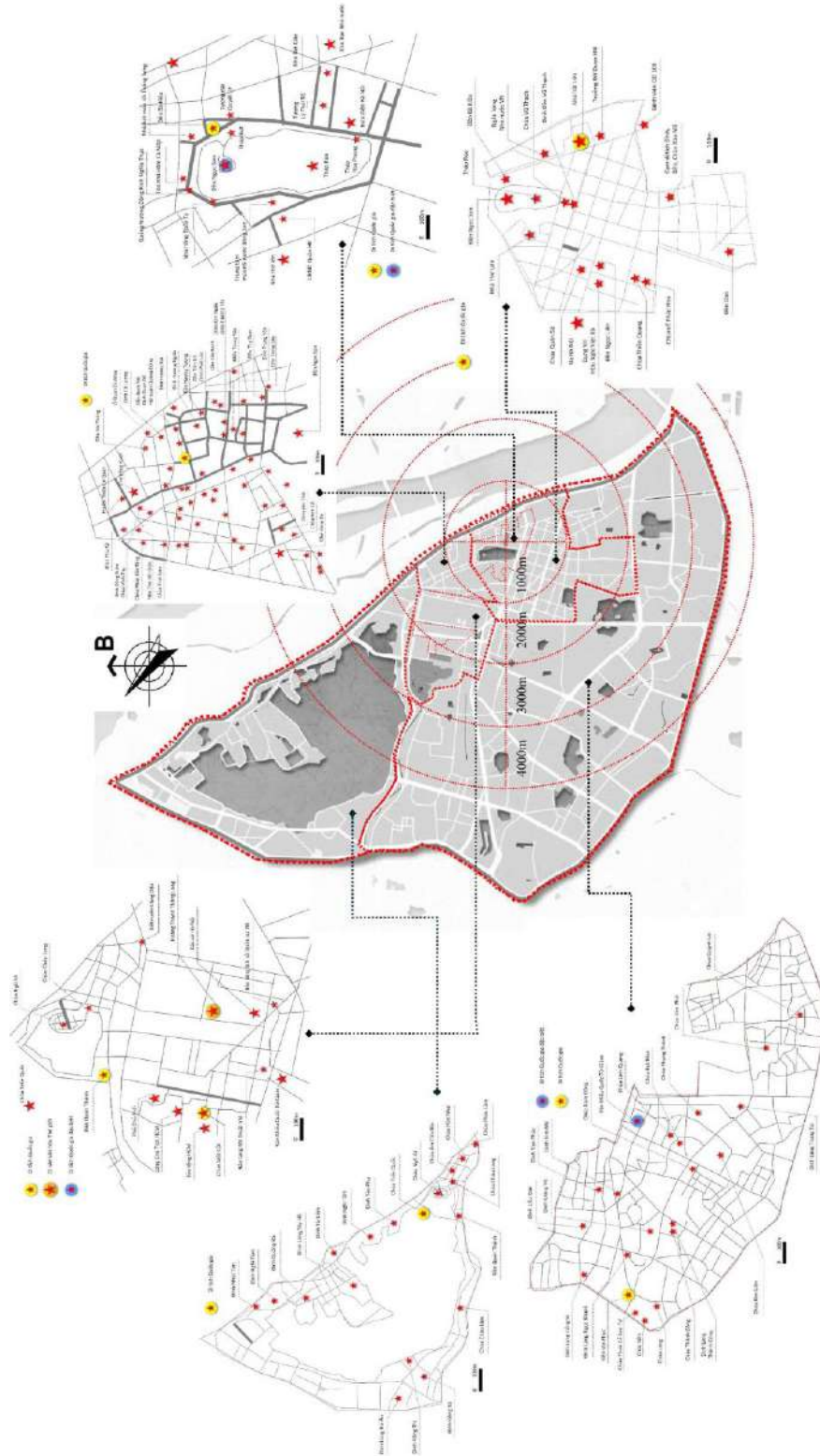


TT	Danh mục	Diện tích (ha)		Phân cấp (Quyết định 14/2021/QĐ.UBND ngày 06/09/2021)	Diện tích cây mang, thảm cỏ đang duy trì (m2)	Tính chất
		Tổng	Mặt nước			
Quận Ba Đình						
1	Công viên Bách Thảo	12,50	1,65	TP	49.027	Công viên chuyên đề
2	Công viên Thủ Lệ	21,90	8,77	TP	33.357	Công viên chuyên đề
3	Vườn hoa Lê Trác	0,10	0	Quận	642	Vườn dạo
4	Vườn hoa Văn Xuân (Vườn hoa Hàng Đậu)	0,42	0	Quận	2.280	Vườn dạo
5	Vườn hoa Hoàng Diệu	0,41	0	Quận	3.07	Vườn dạo
6	Vườn hoa Phan Đình Phùng	0,12	0	Quận	1.056	Vườn dạo
7	Công viên Indes Gardin	7,41	0,70	Quận	11.494	Công viên nghỉ ngơi
8	Vườn hồ Trúc Bạch	0,73	0	Quận	4.440	Vườn dạo
9	Vườn hồ Thiền Long (Giảng Võ)	7,03	0,50	Quận	2.977	Vườn hoa nghỉ ngơi
Quận Hoàn Kiếm						
1	Vườn hoa đền Bà Kiệu	0,16	0	Quận	396	Vườn dạo
2	Vườn hoa Chí Linh (Lý Thái Tổ)	1,04	0	Quận	4.320	Vườn dạo
3	Vườn hoa Điện Hồng (Cơm Cốc)	0,44	0	Quận	1.917	Vườn dạo
4	Vườn hoa Cổ Tân	0,27	0	Quận	1.094	Vườn dạo
5	Vườn hoa Bắc Cù	0,17	0	Quận	905	Vườn dạo
6	Vườn hoa Tào Phàn	0,14	0	Quận	517	Vườn dạo
7	Vườn hoa Ngõ Quyền	0,05	0	Quận	250	Vườn dạo
8	Vườn hoa 19/8	0,27	0	Quận	1.704	Vườn dạo
9	Vườn Cầu Nam	0,03	0	Quận	216	Vườn dạo
10	Vườn Phụng Hông	0,09	0	Quận	492	Vườn dạo
Quận Tây Hồ						
1	Vườn hoa đường Thanh Niên	1,10	0	Quận	3.947	Vườn dạo
2	Vườn hoa Lý Tử Trọng	0,85	0	Quận	5.940	Vườn dạo
3	Vườn hoa Tây Hồ (Mặt Nước Thượng)	0,87	0	Quận	4.519	Vườn dạo
Quận Hai Bà Trưng						
1	Công viên Thiền Nhạc	47,1	21,1	TP	118.562	Công viên TT đặc thù
2	Vườn hoa Pasteur	0,68	0	Quận	3.842	Vườn hoa
3	Vườn hoa Tăng Bạt Hổ 1,2	0,12	0	Quận	262	Vườn dạo
4	Vườn hoa Yên Bái (Nguyễn Cao)	0,19	0	Quận	717	Vườn dạo
5	Vườn quần hồ Thiên Quang	6,25	5,50	Quận	7.083	Vườn dạo
Quận Đống Đa						
1	Vườn hoa ĐH Thủy Lợi	0,76	0	Quận	3.673	Vườn dạo
2	Vườn hoa Trường ĐH Công Đoàn	0,27	0	Quận	1.442	Vườn dạo
3	Vườn hoa 1/6	1,36	0	Quận	6.500	Vườn dạo
4	Công viên Bà Mẫu	7,03	5,59	Quận	9.192	Vườn dạo
5	Vườn Đào Duy Anh	0,36	0	Quận	1.363	Vườn hoa nghỉ ngơi

PHỤ LỤC 8
BẢNG THỐNG KÊ KHÔNG GIAN MẬT NƯỚC KHU VỰC NĐLS



PHỤ LỤC 9 BẢNG THỐNG KÊ CTKT CÓ GIÁ TRỊ VHLS KHU VỰC NĐLS



PHỤ LỤC 10
CÁC TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ CÁC TUYẾN PHỐ TIỀM NĂNG KHU VỰC NĐLS

CÁC TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ TPĐB TIỀM NĂNG KHU VỰC NỘI ĐÔ LỊCH SỬ THÀNH PHỐ HÀ NỘI						
TT	Nhóm Tiêu chí	TC thành phần	Cách thức đánh giá	Điểm	Tổng điểm	Trọng số
1	Hấp dẫn	Vị trí	Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn ≤ 500m	10	10	40%
			Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn từ 500 đến dưới 1000m	5		
			Khoảng cách đến trung tâm thành phố và các điểm hấp dẫn ≥ 1000m	1		
		Không gian	TPĐB có không gian lớn	5	5	
			TPĐB có không gian trung bình	3		
			TPĐB có không gian nhỏ	1		
		Kiến trúc	CTKT có bản sắc, giá trị VHLS rõ ràng	10	10	
			CTKT có bản sắc, giá trị VHLS chưa rõ ràng	5		
			CTKT chưa có bản sắc, không có giá trị VHLS	1		
		Cảnh quan	Rất đa dạng và hấp dẫn	5	5	
			Đa dạng nhưng chưa hấp dẫn	3		
			Đơn điệu và không hấp dẫn	1		
		Hạ tầng kỹ thuật	Vật liệu hoàn thiện đa dạng, ứng dụng công nghệ hiện đại	5	5	
			Vật liệu hoàn thiện đa dạng, chưa ứng dụng công nghệ hiện đại	3		
			Thiếu vật liệu hoàn thiện đa dạng, chưa ứng dụng công nghệ hiện đại	1		
		Tiện ích đô thị	Có tính thẩm mỹ, đồng bộ và hiện đại	5	5	
			Có tính thẩm mỹ, chưa đồng bộ và hiện đại	3		
			Thiếu tính thẩm mỹ, chưa đồng bộ và hiện đại	1		
2	Thuận tiện	Vị trí	Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe ≤ 500m	10	10	30%
			Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe từ 500 đến dưới 1000m	5		
			Khoảng cách đến bãi gửi xe, điểm chờ GTCC, nhà ga, bến xe ≥ 1000m	1		
		Hạ tầng kỹ thuật	Đễ dàng kết nối, đa dạng và có điểm dừng nghỉ ≤ 200m	10	10	
			Đễ dàng kết nối, đa dạng và có điểm dừng nghỉ ≥ 200m	5		
			Khó kết nối và không có điểm dừng nghỉ	1		
		Tiện ích đô thị	Tích hợp đa chức năng, hiện đại và đồng bộ	10	10	
			Tích hợp đa chức năng, chưa hiện đại và đồng bộ	5		
			Không tích hợp đa chức năng, chưa hiện đại và đồng bộ	1		
3	An toàn	Hạ tầng kỹ thuật	Vật liệu hoàn thiện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật	10	10	30%
			Vật liệu hoàn thiện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật ở mức cơ bản	5		
			Vật liệu hoàn thiện chưa đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật	1		
		Tiện ích đô thị	Thiết kế đầy đủ, đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	10	10	
			Thiết kế tương đối đầy đủ, chưa đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	5		
			Một số hạng mục cơ bản hoàn thiện, không đúng tiêu chuẩn kỹ thuật (Phòng cháy chữa cháy; Cấp điện chiếu sáng; Vệ sinh môi trường...)	1		
		Không gian	Đảm bảo không gian đầy đủ cho các hoạt động đi bộ	10	10	
			Đảm bảo không gian tương đối cho các hoạt động đi bộ	5		
			Không đảm bảo không gian cơ bản cho các hoạt động đi bộ	1		
Tổng					100	100%

P.Hàng Mã (Từ P.Hàng Đường đến P.Chả Cá)	P.Chả Cá (Từ P.Hàng Mã đến P.Lân Ông)	P.Lân Ông (Từ P.Chả Cá đến P.Hàng Đường)
1	2	3
10	10	10
3	3	3
10		10
	5	
3	3	3
3	3	3
10		
	5	5
10		10
	5	
5	5	5
5	5	5
5	5	5
72	57	67

P.Trần Bình Trọng (Từ Nguyễn Du đến Trần Nhân Tông)	P.Quang Trung (Từ Nguyễn Du đến Trần Nhân Tông)	P.Nguyễn Du (Từ Quang Trung đến Trần Bình Trọng)	P.Hàng Bài (Từ P.Hai Bà Trưng đến P.Trần Hưng Đạo)	P.Tràng Thi (Từ P.Hàng Khay đến P.Nhà Chung)	P.Nhà Chung(Từ P.Nhà Thờ đến Tràng Thi)	P. Nhà Thờ	P.Hàng Trống (Từ P.Bảo Khánh đến Lê Thái Tổ)	P.Tràng Tiễn (Từ P.Ngô Quyền đến Tống Đán)	P. Ngô Quyền (Từ P.Lê Phụng Hiểu đến P.Tràng Tiễn)	P.Phan Đình Phùng (Từ P.Hùng Vương đến P.Cửa Bắc)
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
			10	10	10	10	10	10	10	10
5	5	5								
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
			5	5	5	5	5	5	5	
3	3	3								3
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
			10	10			10	10		
5	5	5			5	5			5	5
5	5	5		5	5	5	5		5	5
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
74	74	74	91	86	81	81	86	91	76	74

P. Thanh Niên
15
10
5
10
3
5
3
10
5
10
86