

Nghiên cứu các tuyến phố thương mại tại Hà Nội: Đặc trưng và thách thức trong quản lý đô thị

Dương Thị Vân Anh^{1,*}, Nguyễn Thị Hà Thành¹, Phạm Sĩ Dũng²



Use your smartphone to scan this QR code and download this article

TÓM TẮT

Tại nhiều thành phố trên thế giới, các tuyến phố thương mại là một loại không gian đô thị quan trọng, phản ánh phần nào bộ mặt và sức sống của đô thị. Trong sự phát triển của Hà Nội, các tuyến phố thương mại là một hình thức dễ quan sát thấy. Để tài được thực hiện với mục tiêu chính là chỉ ra vai trò, đặc điểm của một số tuyến phố thương mại điển hình trong tiến trình phát triển của Hà Nội dựa trên bộ chỉ tiêu gồm 3 khía cạnh và 10 tiêu chí. Các tuyến phố được lựa chọn bao gồm: Hàng Bạc, Khâm Thiên, Quan Nhân và Văn Quán, gắn với quá trình phát triển đô thị Hà Nội từ trung tâm đến ngoại vi. Các phương pháp chính được sử dụng gồm: thu thập, tổng hợp số liệu; điều tra, khảo sát thực địa, sử dụng công cụ Map Plus và phiếu mô tả được thiết kế sẵn; phỏng vấn xã hội học đối với khách đến tuyến phố và người dân về nhận thức đối với các tuyến phố nghiên cứu. Kết quả cho thấy các tuyến phố thương mại có những đặc trưng, điểm mạnh và điểm yếu riêng. Dựa trên kết quả nghiên cứu, đề tài cũng đóng góp một phần cơ sở cho việc đề xuất một số kiến nghị đối với quản lý các tuyến phố thương mại nghiên cứu. Từ đó, đề tài cũng mở rộng kiến nghị đối với chính sách quản lý phát triển đô thị của Hà Nội nói riêng, các đô thị Việt Nam nói chung, hướng tới phát triển đô thị bền vững và chất lượng hơn cho người dân.

Từ khoá: tuyến phố thương mại, quản lý đô thị, Hà Nội

1 ĐẶT VẤN ĐỀ

Đô thị có thể được coi như là một thực thể sống, được tạo nên bởi tất cả các khía cạnh về dân cư, kinh tế, văn hóa, xã hội, môi trường, và thay đổi liên tục theo hai trục không gian và thời gian. Trong quá trình hình thành các thực thể sống đó, hoạt động thương mại chiếm một vị trí quan trọng và nổi bật. Trong đó, tuyến phố thương mại là một loại hình không gian quan trọng của đô thị, là nơi diễn ra các hoạt động tương tác xã hội và cuộc sống công cộng của cư dân đô thị¹ gây nên tác động đến nhận thức cũng như cảm xúc của cư dân². Tuyến phố thương mại không chỉ mang chức năng phục vụ các hoạt động thương mại, mà còn là nơi du khách ngồi, nghỉ ngơi, trò chuyện, dạo phố³. Những tuyến phố hấp dẫn sẽ thu hút khách đến, lôi kéo người dân đô thị ra khỏi nhà và hòa mình vào không gian xã hội, và bởi vậy sẽ góp phần quyết định hành vi của cư dân¹. Tuyến phố thương mại còn góp phần giúp chúng ta giảm sự phụ thuộc vào giao thông cơ giới, và bởi vậy nâng cao tính an toàn⁴, hay thể hiện bản sắc của đô thị². Sức sống và tính sinh động của các tuyến phố thương mại được coi là có mối quan hệ chặt chẽ với năng lực quản lý, thiết kế và phát triển⁵. Để phát huy được chức năng của các tuyến phố thương mại hiện đại, không gian đi bộ giữ vai trò rất quan trọng. Nhiều thành phố lớn

trên thế giới đã và đang nỗ lực phục hồi, cải tạo và phát triển không gian đi bộ trên các tuyến phố, như Copenhagen, Melbourne⁶. Trong đó, mật độ và loại cây xanh, kiến trúc tòa nhà, gia tăng diện tích quảng trường và không gian công cộng, cải tiến trang thiết bị đô thị như ghế ngồi, đá lát vỉa hè,... đều góp phần cải thiện chất lượng các tuyến phố thương mại. Mặc dù trên thế giới đã có nhiều đề tài nghiên cứu về tuyến phố thương mại và có nhiều tính ứng dụng trong thực tiễn, nhưng ở Việt Nam, hướng đi này vẫn chưa thực sự được quan tâm. Một số ít công trình đã xuất bản nghiên cứu về tuyến phố thương mại như: *Phổ chuyên doanh ở Sài Gòn - Thành phố Hồ Chí Minh* của Nguyễn Minh Hòa (2007); *Xây dựng không gian phố cổ Gia Hội thành tuyến phố thương mại du lịch đặc trưng của thành phố Huế* của Đặng Minh Nam (2021); *Mô hình phố chuyên doanh: Ứng dụng trong phát triển thương mại tại thành phố Đà Nẵng* của Võ Quang Trí (2016),... Tuy nhiên, các nghiên cứu mới chỉ tập trung nghiên cứu các phố chuyên doanh, phố cổ thương mại du lịch,... mà chưa có nghiên cứu nào so sánh các đặc trưng giữa các tuyến phố thương mại trong đô thị. Để có thể nhận diện rõ hơn bộ mặt đô thị Hà Nội với các đặc trưng riêng của các tuyến phố thương mại trong quá trình phát triển, nhóm tác giả đã thực hiện nghiên cứu này, nhằm cung cấp cơ

¹Trường Đại học Khoa học Tự Nhiên, ĐHQGHN, Việt Nam

²Trường Đại học Xây dựng Hà Nội, Việt Nam

Liên hệ

Dương Thị Vân Anh, Trường Đại học Khoa học Tự Nhiên, ĐHQGHN, Việt Nam

Email: duongthivananh_t65@hus.edu.vn

Lịch sử

- Ngày nhận: 16-01-2024
- Ngày sửa đổi: 09-7-2024
- Ngày chấp nhận: 16-8-2024
- Ngày đăng:

DOI:



Bản quyền

© ĐHQG Tp.HCM. Đây là bài báo công bố mở được phát hành theo các điều khoản của the Creative Commons Attribution 4.0 International license.



Trích dẫn bài báo này: Anh D T V, Thành N T H, Dũng P S. **Nghiên cứu các tuyến phố thương mại tại Hà Nội: Đặc trưng và thách thức trong quản lý đô thị.** *Sci. Tech. Dev. J. - Soc. Sci. Hum.* 2024; (1):1-9.

sở thông tin quan trọng phục vụ công tác quản lý và quy hoạch đô thị, nâng cao chất lượng sống của dân cư đô thị. Đề tài được nghiên cứu tại 4 tuyến phố đại diện (Hàng Bạc, Khâm Thiên, Quan Nhân, Văn Quán) nằm ở 4 vị trí khác nhau, đại diện cho các không gian thương mại đô thị khác nhau của Hà Nội theo chiều dài phát triển từ lõi nội đô lịch sử ra đến vùng đô thị hóa mạnh mẽ ở khu vực ven đô.

BỘ TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ TUYẾN PHỐ THƯƠNG MẠI

Việc nghiên cứu so sánh đặc trưng các tuyến phố thương mại cần thiết phải được đánh giá theo những tiêu chí nhất định, đồng nhất, bởi đây là cơ sở để thực hiện so sánh, phục vụ công tác quản lý, quy hoạch đô thị. Do đó, nhóm tác giả đã đề xuất bộ tiêu chí đánh giá dựa trên 3 khía cạnh chính: Đặc trưng nhận diện tuyến phố; Khả năng tiếp cận tuyến phố; Môi trường - cảnh quan tuyến phố (xem Bảng 1).

Đối với khía cạnh *Đặc trưng nhận diện tuyến phố*: Khía cạnh này bao gồm 5 tiêu chí. Đồ ăn ngon, sự đa dạng mặt hàng, dịch vụ tốt, cửa hàng có chất lượng trên các tuyến phố^{3,7} cũng là những yếu tố quyết định đến tính hấp dẫn của tuyến phố đối với người dân và du khách. Trong bộ tiêu chí đề xuất của nhóm tác giả, liên quan đến các yếu tố này, sự “đa dạng các loại hàng quán” được sử dụng để đánh giá tính đa dạng các mặt hàng thương mại trên các tuyến phố nghiên cứu. Ngoài ra, tiêu chí “mật độ hàng quán” được nhóm tác giả đưa vào đánh giá, nhằm xác định tính sôi động của tuyến phố đó. Mật độ hàng quán cao sẽ góp phần thu hút người dân và du khách, từ đó tạo nên tính sôi động cho tuyến phố, và ngược lại.

Các yếu tố văn hóa, kiến trúc đặc trưng mang lại những cảm giác về nơi chốn, bản sắc địa phương cho tuyến phố³, và bởi vậy nó sẽ lưu giữ cảm xúc của người dân và du khách, khiến nó được nhớ đến, được yêu thích. Để đánh giá các yếu tố này, nhóm tác giả sử dụng các tiêu chí về “kiến trúc đặc trưng” (thể hiện bởi màu sắc, khung hình, loại hình kiến trúc,...), “địa điểm đặc trưng”. “Địa điểm đặc trưng” bao gồm các di tích lịch sử, văn hóa điển hình, các trung tâm thương mại trên tuyến phố, vô tình trở thành điểm đến chia khóa, để nhớ của tuyến phố đó. Người dân và du khách có thể đến thăm các điểm chia khóa này trước, và rồi có hứng thú tiếp tục tham quan, mua sắm trên tuyến phố đó, nếu như tuyến phố đó có tính hấp dẫn. Những địa điểm đặc trưng còn có thể được sử dụng để xác định vị trí, đường đi dễ dàng hơn đối với tuyến phố, hoặc có khi góp phần thể hiện giá trị nghệ thuật của con phố².

Đối với khía cạnh *Khả năng tiếp cận giao thông*: Nhóm tác giả đề xuất tiêu chí Giao thông tuyến phố

(TC1). Khả năng tiếp cận giao thông tốt là một trong những yếu tố quyết định nên những tuyến phố đáng sống, vì nó đảm bảo tính an toàn cho người dân⁴. Trong nghiên cứu này, nhóm tác giả sẽ nghiên cứu mật độ giao thông tại các khung giờ khác nhau trong ngày, với hai mục đích: nắm được thời gian giãn nở hoạt động thương mại bị trùng/lệch với thời gian mật độ giao thông gia tăng; nắm được sự thay đổi lưu lượng phương tiện giao thông trong ngày của tuyến phố. Các con phố thương mại hầu như đều có khả năng tiếp cận dễ dàng, tuy nhiên vào thời điểm lưu lượng phương tiện giao thông đông đúc thì việc tiếp cận sẽ khó khăn hơn, đồng thời có thể gây giảm tính hấp dẫn trong những khung giờ cao điểm.

Đối với khía cạnh *Môi trường - cảnh quan*: Nhóm tác giả đề xuất 4 tiêu chí: Vệ sinh môi trường (CQ1), Không gian xanh (CQ2), Không gian vỉa hè (CQ3) và Hàng rong (CQ4). Vấn đề vệ sinh môi trường và không gian xanh là những tiêu chí quan trọng để đánh giá sự hấp dẫn của tuyến phố, bởi chúng giúp cho người đi lại trên tuyến phố đó có cảm giác dễ chịu, thoải mái, và an toàn^{3,7}. Để thực hiện đánh giá tiêu chí vệ sinh môi trường, nhóm tác giả sẽ đánh giá tần suất xuất hiện rác thải rắn trên tuyến phố cùng mùi lạ phát sinh, gây khó chịu cho người dân và du khách trên tuyến phố đó. Đối với không gian xanh, nhóm tác giả đánh giá mật độ cây xanh tuyến phố. Mật độ cây xanh cao góp phần giảm thiểu ô nhiễm, điều hòa vi khí hậu và tạo cảnh quan cho tuyến phố.

Không gian vỉa hè vừa góp phần tạo cảnh quan tuyến phố, vừa là không gian quan trọng, có thể giúp cho người đi bộ dễ dàng dạo phố, tạo nên sự thuận tiện và thoải mái của người dùng đối với tuyến phố^{2,7}, và đôi khi cũng có thể ngược lại nếu không gian vỉa hè bị lấn chiếm. Gánh hàng rong có thể coi là một trong những nét văn hóa truyền thống đặc trưng của nhiều nước Đông Nam Á. Có nhiều tranh cãi về sự xuất hiện của các gánh hàng rong trên các đường phố hiện đại ngày nay. Chúng có thể gây nên sự lộn xộn đối với tính thẩm mỹ của các tuyến phố thương mại, hay ảnh hưởng đến điều kiện vệ sinh môi trường. Nhưng có khi, chính các gánh hàng rong lại tạo nên sự hấp dẫn đối với du khách³, bởi chúng góp phần thỏa mãn nhu cầu đa dạng của người tiêu dùng⁴.

PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Phương pháp khảo sát thực địa

Phương pháp khảo sát thực địa là phương pháp truyền thống của khoa học địa lý, giúp cho việc đối chiếu, thu thập thông tin, kiểm tra kết quả nghiên cứu. Nhóm nghiên cứu đã tiến hành khảo sát thực địa tại 4 tuyến phố Hàng Bạc, Khâm Thiên, Quan Nhân, Văn Quán

Bảng 1: Bộ tiêu chí đánh giá tuyến phố thương mại

Mã	Khía cạnh, tiêu chí	Nguồn tài liệu tham khảo
1. Đặc trưng nhận diện tuyến phố		
ĐT1	Sự đa dạng các mặt hàng thương mại	N. M. Ghazi và cộng sự, 2019 ³ ; A. Jacobs, 1995 ⁷
ĐT2	Hoạt động thương mại theo loại hình	N. M. Ghazi và cộng sự, 2019 ³ ; A. Jacobs, 1995 ⁷
ĐT3	Kiến trúc	N. M. Ghazi và cộng sự, 2019 ³ ; S. Balasubramanian và cộng sự, 2022 ¹
ĐT4	Địa điểm đặc trưng	S. A. Mussab và cộng sự, 2018 ²
ĐT5	Sự giãn nở của không gian thương mại	S. D. Pham, 2022 ⁸
2. Khả năng tiếp cận tuyến phố		
TC1	Giao thông tuyến phố	N. M. Ghazi và cộng sự, 2019 ³ ; Global Designing Cities Initiative & NACTO, 2016 ⁴ ; S. D. Pham, 2022 ⁸
TC2	Không gian đi bộ	Ja'afar, N. H và cộng sự, 2012 ⁹ ; S. A. Mussab và cộng sự, 2018 ²
3. Môi trường - cảnh quan tuyến phố		
CQ1	Vệ sinh môi trường (rác thải rắn, mùi)	N. M. Ghazi và cộng sự, 2019 ³
CQ2	Không gian xanh	N. M. Ghazi và cộng sự, 2019 ³ ; S. Balasubramanian và cộng sự, 2022 ¹ ; S. A. Mussab và cộng sự, 2018 ²
CQ3	Tính thẩm mỹ của không gian đi bộ	Ja'afar, N. H và cộng sự, 2012 ⁹ ; S. A. Mussab và cộng sự, 2018 ²
CQ4	Hàng rong	N. M. Ghazi và cộng sự, 2019 ³ ; S. D. Pham, 2022 ⁷

[Nguồn: Tác giả]

vào các ngày chủ nhật (ngày 5/3/2023) và thứ ba (ngày 7/3/2023) đối với 3 khung giờ cố định như sau: từ 7h00-10h00, 11h00-13h00, 17h00-21h00, nhằm thực hiện quan sát các hoạt động buôn bán, hoạt động đi lại của người dân, sự giãn nở không gian thương mại, ... Đây là cơ sở để chỉ ra đặc trưng các tuyến phố, độ giãn nở theo khung giờ của các tuyến phố nghiên cứu: phố Hàng Bạc; phố Khâm Thiên; phố Quan Nhân; phố Văn Quán. Đồng thời, nhóm tác giả đo đếm mặt hàng kinh doanh dịch vụ, cây xanh tuyến phố, ... phục vụ cho việc mô phỏng lại các mặt hàng kinh doanh và mật độ cây xanh tại tuyến phố trên phần mềm Auto-Cad. Phương pháp khảo sát, thực địa được nhóm tác giả thực hiện với sự hỗ trợ của phần mềm MAP-PLUS, nhằm định vị và lưu giữ các vị trí ảnh chụp thực địa trên nền ảnh Google Earth 2023, ghi chú các thông tin của ảnh bằng điện thoại smartphone.

173 Phương pháp điều tra xã hội học

174 Nghiên cứu sử dụng phương pháp điều tra xã hội học
175 với bảng hỏi có cấu trúc được thiết kế sẵn, giới hạn số
176 câu hỏi và thời gian phỏng vấn không quá dài. Đây là
177 phương pháp để thu thập số liệu sơ cấp, mang lại hiệu

quả cao vì trong quá trình thống kê có chọn lọc những
178 số liệu cần thiết cho nghiên cứu đang thực hiện. 179
180 Thông tin về đặc trưng của tuyến phố thương mại qua
181 3 tiêu chí về đặc trưng nhận diện, khả năng tiếp cận
182 và môi trường, cảnh quan tuyến phố được thu thập
183 thông qua 8 ngày khảo sát thực địa (từ ngày 2/3/2023
184 đến ngày 9/3/2023), điều tra 20 phiếu đối với mỗi
185 tuyến phố. Đồng thời, tác giả cũng tiến hành thiết lập
186 phiếu online khảo sát trên mạng xã hội thu được 240
187 phiếu. Có 207 phiếu trên tổng số mẫu thu thập đạt
188 được độ tin cậy cao và được đưa vào sử dụng chính
189 thức, trong đó 41,6% người được khảo sát là nữ, 58,4%
190 là nam.
191 Cụ thể hơn, phương pháp phỏng vấn được sử dụng
192 với bảng hỏi có cấu trúc chia 4 phần, bao gồm:
193 - Phần 1: Hỏi đáp về thông tin cơ bản của người tham
194 gia phỏng vấn
195 - Phần 2: Thời gian, tần suất tiếp cận đến các tuyến
196 phố nghiên cứu
197 - Phần 3: Đánh giá về các đặc trưng tuyến phố thương
198 mại dựa trên 3 tiêu chí: Đặc trưng nhận diện, Khả
199 năng tiếp cận, và Môi trường - cảnh quan
200 - Phần 4: Mong muốn của người dân đối với các tuyến
201 phố thương mại

202 **Phương pháp phân tích, xử lý số liệu**

203 Sau khi khảo sát thực địa và thu thập dữ liệu sơ cấp,
204 nhóm tác giả tiến hành thống kê và phân tích dữ liệu
205 thu được nhằm tính toán mật độ cửa hàng, phân loại
206 các mặt hàng kinh doanh, dịch vụ trên các tuyến phố;
207 thống kê mức độ hài lòng của khách hàng về môi
208 trường - cảnh quan, khả năng tiếp cận, khả năng sử
209 dụng vỉa hè của các tuyến phố nghiên cứu từ phiếu
210 điều tra xã hội học. Các số liệu được phân tích giúp
211 cho các tác giả có thể so sánh giữa các tuyến phố
212 thương mại khác nhau, chỉ ra đặc trưng của các tuyến
213 phố.

214 **KẾT QUẢ - THẢO LUẬN**

215 **Khái quát về 4 tuyến phố**

216 Để tài lựa chọn 4 tuyến phố điển hình cho 4 không
217 gian đô thị đặc trưng của Hà Nội: phố Hàng Bạc (phố
218 cổ), phố Khâm Thiên (khu vực vùng ven trung tâm đô
219 thị), phố Quan Nhân (khu vực làng ven đô đã được đô
220 thị hóa), phố Văn Quán (khu vực mới được đô thị hóa
221 trong 10 năm trở lại đây). Các tuyến phố này đều có
222 điểm chung là đều thuộc loại hình không gian thương
223 mại nhà phố tại Hà Nội, với những đặc trưng và khác
224 biệt riêng. Ngoài ra, các tuyến phố được lựa chọn này
225 cũng nằm trên lát cắt đô thị (một lát cắt chạy dài từ
226 nội đô lịch sử ra đến vùng ven nội đô).

227 **Phố Hàng Bạc** thuộc địa phận của phường Hàng Bạc,
228 quận Hoàn Kiếm. Trước kia, phố Hàng Bạc có 3 nghề
229 khác nhau gồm nghề đúc bạc nén, nghề kim hoàn và
230 nghề đổi tiền. Song song với việc sản xuất, buôn bán,
231 người ta còn đổi bạc nén lấy bạc vụn. Vì vậy, vào thời
232 Pháp thuộc, phố này còn có tên tiếng Pháp là Rue de
233 changeurs (phố Đổi Bạc). Cả phố Hàng Bạc ngày nay
234 chỉ dài khoảng 0,5km nằm theo hướng Đông - Bắc.
235 Đầu phố phía Tây là ngã tư giáp với các phố Hàng
236 Ngang, Hàng Đào, Hàng Bồ, đầu phố phía Đông giáp
237 với phố Hàng Mắm.

238 **Phố Khâm Thiên** thuộc phường Khâm Thiên và Thổ
239 Quan, quận Đống Đa - nơi có mật độ dân số lớn nhất
240 thành phố Hà Nội, với gần 37.869 người/km² (Niên
241 giám thống kê Thành phố Hà Nội 2021). Con phố dài
242 khoảng 1,2km, bắt đầu từ phố Lê Duẩn - nơi đường
243 tàu hỏa chạy qua đến ngã tư Tôn Đức Thắng - Nguyễn
244 Lương Bằng (Ô Chợ Dừa). Con phố có tới 26 ngõ nhỏ,
245 với mật độ dân cư và hàng quán đông đúc. Phố Khâm
246 Thiên từng là con phố chuyên doanh với gần 200 cửa
247 hàng may mặc và hơn 50 cửa hàng bán quần áo (Phan
248 Thế Long, 2021).

249 **Phố Quan Nhân** thuộc phường Nhân Chính, quận
250 Thanh Xuân. Con phố có chiều dài khoảng 2,7km,
251 kéo dài từ Cống Mọc (cầu Nhân Mục) chạy qua thôn
252 Mọc, Quan Nhân, ra đến phố Vũ Trọng Phụng. Quan

Nhân là một trong 4 thôn của xã Nhân Mục Môn thời
253 trước. Tại Quan Nhân có đầy đủ các dịch vụ và các
254 loại hình kinh doanh, tiêu biểu là các mặt hàng thực
255 phẩm. Phố Quan Nhân có đặc thù là con phố được
256 đô thị hóa từ làng nông thôn ven đô cũ nên trong quá
257 trình phát triển vẫn lưu giữ những nét xưa cũ của làng
258 quê, cùng với sự đan xen của các yếu tố hiện đại.
259

260 **Tuyến phố Văn Quán** thuộc Khu đô thị mới Văn
261 Quán. Khu đô thị Văn Quán thuộc phường Văn Mỹ
262 và Phúc La, quận Hà Đông, được khởi công xây dựng
263 từ quý II/2003. Đến nay, khu đô thị trở thành một
264 trong những điểm có vị trí đắt giá trong quần thể các
265 khu đô thị được quy hoạch tại quận Hà Đông. Tuyến
266 phố nghiên cứu giáp với hồ Văn Quán (hồ Than Thờ)
267 dài khoảng 0,7km. Đây là tuyến phố thuộc khu đô
268 thị nên có mật độ dân cư tập trung đông với mức thu
269 nhập cao, gồm các dãy nhà phố và biệt thự liền kề.

270 **Đánh giá đặc trưng tuyến phố thương mại**
271 **Đặc trưng nhận diện tuyến phố**

272 *Về số lượng hàng quán và mật độ hàng quán:* Do đặc
273 thù phát triển ở khu vực trung tâm thương mại của Hà
274 Nội từ lâu đời và với vị trí đắc địa cho các hoạt động
275 kinh doanh, buôn bán, nên phố Hàng Bạc và Khâm
276 Thiên có số lượng cửa hàng kinh doanh thương mại
277 rất lớn, với tỷ lệ 96,6% ở Hàng Bạc và 90,5% ở Khâm
278 Thiên. Trong khi đó, tỷ lệ này ở phố Quan Nhân là
279 80,5% và ở Văn Quán là 83,3%. Nếu tính về mật độ
280 thì có thể nhận thấy sự khác biệt rõ ràng hơn, mật độ
281 hàng quán so với chiều dài tuyến phố ở Hàng Bạc và
282 Khâm Thiên (141 cửa hàng/km ở phố Hàng Bạc và
283 130 cửa hàng/km ở phố Khâm Thiên) cao hơn hẳn so
284 với hai tuyến phố còn lại (với mật độ 41 cửa hàng/km
285 ở phố Quan Nhân, và thấp nhất là phố Văn Quán với
286 21 cửa hàng/km). Điều này ít nhiều cho thấy khu vực
287 vùng lõi nội đô lịch sử vẫn là khu vực hấp dẫn cho
288 các hoạt động thương mại và giữ vai trò là trung tâm
289 thương mại quan trọng của thành phố.

290 *Về mặt hàng kinh doanh,* mỗi một tuyến phố thương
291 mại nghiên cứu có những đặc trưng riêng. Sự đa dạng
292 hoặc chuyên doanh về một loại thương mại cũng là
293 cách để thu hút và khiến cho khách hàng hoặc khách
294 du lịch có thể nhận diện đến tuyến phố một cách dễ
295 dàng hơn. Căn cứ vào kết quả khảo sát, nhóm tác giả
296 phân tích được tỷ lệ các loại hình kinh doanh thương
297 mại trên 4 tuyến phố nghiên cứu, thể hiện ở Bảng 2
298 sau:

299 Hàng Bạc là tuyến phố chuyên doanh về mặt hàng
300 truyền thống là vàng, bạc (chiếm tỷ lệ 68,1% cửa hàng
301 kinh doanh thương mại trên tuyến phố). Mặc dù
302 hiện tại tuyến phố đã xuất hiện một số loại hình kinh
303 doanh khác (ăn uống, dịch vụ du lịch) cho phù hợp

Bảng 2: Thống kê loại hình kinh doanh thương mại trên các phố nghiên cứu (Đơn vị: hàng quán)

	Vàng bạc, trang sức	Ăn, uống	Thời trang, may mặc	Cơ khí, điện tử	Trung tâm thương mại	Khác
Phố Hàng Bạc	96	17	07	03	0	18
Phố Khâm Thiên	43	71	97	21	02	79
Phố Quan Nhân	16	105	17	16	03	66
Phố Văn Quán	0	27	0	0	0	03

[Nguồn: Tác giả]

với cuộc sống hiện đại, nhưng đây vẫn là một trong số ít các tuyến phố của khu phố cổ còn giữ được mặt hàng chuyên doanh lâu đời. Phố Khâm Thiên trước kia từng là tuyến phố chuyên doanh may mặc và bán quần áo. Cùng với quá trình phát triển kinh tế và xu hướng thị trường, con phố đã có nhiều thay đổi về loại hình hàng hóa kinh doanh thương mại. Tuy nhiên, do yếu tố lịch sử, đến nay vẫn có khoảng 31% cửa hàng trên phố bán quần áo thời trang. Bên cạnh đó, phố có đến 22,7% cửa hàng ăn uống và 13,7% cửa hàng vàng bạc, trang sức. Là tuyến phố phát triển từ không gian làng quê nông thôn ngoại thành xưa của Hà Nội nên phố Quan Nhân vẫn còn không gian thương mại cổ truyền (chợ) và thương mại có sự đa dạng xen lẫn. Trong đó, các hàng ăn vẫn chiếm tỷ lệ lớn (42,2%) chủ yếu phục vụ cho người dân địa phương và nhân viên văn phòng làm việc ở xung quanh. Nằm trong khu đô thị mới xây dựng từ năm 2003, phố Văn Quán tập trung phần lớn là các nhà hàng kinh doanh ăn uống, có khả năng chi trả giá thuê mặt bằng cao (90%), cùng tỷ lệ nhỏ cửa hàng khác phục vụ nhu cầu thiết yếu của cư dân xung quanh như cửa hàng cắt tóc, quẩy thuốc, chăm sóc sắc đẹp (10%).

Về sự giãn nở của không gian thương mại, vào thời điểm trong tuần, đa phần các cửa hàng trên phố Hàng Bạc không có sự giãn nở vì đặc thù của mặt hàng thương mại chỉ kinh doanh trong nhà (vàng, bạc). Vào khung giờ sáng đầu tuần, tuyến phố thường có ít khách du lịch nên khá vắng vẻ. Ở phố Quan Nhân vào buổi sáng, các hoạt động thương mại chưa sôi động, nhưng ở khung giờ chiều tối đến tối (17h00 đến 21h30) hoạt động này có sự giãn nở ra phía ngoài vỉa hè (ở phía cuối phố) bởi các gánh hàng rong (hàng ăn) và các quán cà phê vỉa hè. Phố Khâm Thiên là tuyến phố tập trung lượng khách hàng đông nhất vào khung giờ từ 17h30 đến 19h00, không gian thương mại cũng giãn nở nhiều nhất vào thời điểm này. Trong khi đó, phố Văn Quán chủ yếu đông khách vào buổi

tối (sau 20h00) vì xung quanh tuyến phố và quanh hồ đều kinh doanh hàng ăn và quán nước, thu hút được nhiều đối tượng tiếp cận.

Đến cuối tuần, không gian thương mại có sự chuyển biến khác biệt. Phố Hàng Bạc lúc này mới có sự giãn nở không gian thương mại (đối với hàng ăn, uống) vào khung giờ 8h30 đến 13h00 và từ 18h00 đến 21h00 nhờ có lượng khách du lịch ghé thăm phố cổ cuối tuần. Ở phố Khâm Thiên vào khung giờ 7h30 đến 9h00 và 17h00 đến 19h00, hoạt động thương mại (hàng ăn, quán nước, tạp hóa, đồ gia dụng) được mở rộng ra phía ngoài vỉa hè, lấn chiếm không gian đi bộ). Phố Quan Nhân vào cuối tuần chỉ giãn nở không gian thương mại ở cuối tuyến phố (quán cà phê, quán ăn), nơi giáp với đường Giáp Nhất do sự thiếu hụt lượng khách thường ngày là sinh viên, nhân viên văn phòng. Phố Văn Quán vào cuối tuần có số lượng khách hàng tập trung đông vào lúc 19h00 đến 22h00 tối vì tuyến phố có nhiều cửa hàng ăn, uống, không gian thương mại giãn nở chiếm gần hết không gian đi bộ hai bên đường. Những điều này cho thấy sự linh hoạt và “tính lỏng” của không gian thương mại. Thương mại cũng trở thành một hoạt động chức năng quan trọng, góp phần vào tính đa chức năng của vỉa hè, nơi thường chỉ được xem như không gian công cộng dành cho việc đi bộ của người dân. Đồng thời sự giãn nở của các không gian thương mại cho thấy sự chồng lấn giữa tính “công cộng” và “tư nhân” trong không gian đô thị.

Đối với kiến trúc nhà ở, phố Hàng Bạc đặc trưng với các ngôi nhà chồng diêm, nhà ống với chiều rộng mặt tiền khoảng 2-3m, các con ngõ nhỏ và hẹp. Phố Hàng Bạc vẫn còn một số nhà truyền thống lâu đời mang phong cách Việt cổ như căn nhà 47 Hàng Bạc (vừa bị phá hỏng do tai nạn giao thông vào cuối năm 2023), và một số căn nhà có kiến trúc kiểu Pháp (căn số 86, 98, 100, 114). Phố Khâm Thiên chủ yếu là các ngôi nhà ống cao tầng với màu sắc đa dạng, chiều rộng mặt tiền khoảng 4-5m. Đối với phố Quan Nhân thì hầu

380 như cả phố đều là các nhà ống, với mặt tiền nhỏ hẹp.
 381 Một số nhà liền kề có diện tích lớn hơn nằm ở cuối
 382 phố. Phố Văn Quán thì nổi bật với các kiểu biệt thự
 383 đơn lập, song lập với chiều rộng mặt tiền có thiết kế
 384 theo kiểu giả châu Âu. Ở tuyến phố chủ yếu là các căn
 385 biệt thự đơn lập, song lập với diện tích rộng, mặt tiền
 386 lớn khoảng 8m nên không gian kinh doanh thương
 387 mại cũng lớn hơn. Ngoại trừ phố Văn Quán được xây
 388 dựng chủ yếu theo quy hoạch (thiết kế của chủ đầu
 389 tư), 3 tuyến phố còn lại được xây dựng bởi các hộ gia
 390 đình cá thể.
 391 Đối với mỗi tuyến phố, *địa điểm đặc trưng* được coi là
 392 một trong những yếu tố giúp con người dễ dàng nhận
 393 biết tuyến phố và tăng cường tần suất tiếp cận đến
 394 tuyến phố. Trên tuyến phố Hàng Bạc có đến hai đền
 395 (đền Hàng Bạc, đền Nguyễn Khiết) và một đình (đình
 396 Kim Ngân), thường kéo theo lượng cư dân đến đông
 397 đúc hơn cả vào những ngày đầu tháng, ngày rằm. Phố
 398 Khâm Thiên có chùa Linh Ứng, là nơi thờ cúng linh
 399 thiêng. Hàng tháng, người dân địa phương luôn ghé
 400 thăm cầu may mắn khiến cho tuyến phố thêm nhộn
 401 nhịp, đông đúc. Quan Nhân là tuyến phố có nhiều
 402 đình, chùa nhất với hai ngôi đình (đình Cự Chính,
 403 đình Hội Xuân), một chùa (chùa Bồ Đề) và một nhà
 404 bia tưởng niệm liệt sĩ. Người dân xung quanh cũng
 405 tận dụng điều này để kinh doanh đồ lễ phục vụ cho
 406 du khách tới thăm (hương, hoa quả, lễ, đồ pháp phục).
 407 Khác với 3 tuyến phố được hình thành lâu đời, tuyến
 408 phố Văn Quán không có địa điểm đặc trưng bởi đây
 409 là tuyến phố nằm trong khu đô thị mới quy hoạch
 410 (Hình 1).

411 **Khả năng tiếp cận giao thông**

412 *Mật độ giao thông tuyến phố:* Trong thực tế, giao
 413 thông tuyến phố cũng ảnh hưởng lớn đến các hoạt
 414 động thương mại. Vào những khung giờ đông đúc,
 415 việc ùn tắc trên đường phố sẽ khiến cho khách hàng
 416 gặp khó khăn và thiếu an toàn khi tiếp cận đến tuyến
 417 phố để mua sắm. Theo khảo sát thực tế cho thấy, đối
 418 với tuyến phố Hàng Bạc, Khâm Thiên, Quan Nhân
 419 vào những giờ cao điểm trong tuần như khung giờ
 420 sáng (7h00-8h00) và chiều tối (17h30-19h00) thì số
 421 lượng xe đông đúc do nằm ở khu vực trung tâm dân cư
 422 đông đúc, lại kết nối với nhiều tuyến đường lớn, trọng
 423 điểm, nên không gian chật chội hơn so với những
 424 ngày cuối tuần. Riêng đối với phố Văn Quán, do nằm
 425 ở xa trung tâm hơn và trong khuôn viên khu biệt thự
 426 khá yên tĩnh kể cả vào các khung giờ cao điểm, do
 427 đó việc đi lại và tiếp cận đến tuyến phố khá an toàn,
 428 thoải mái. Kết hợp với kết quả phỏng vấn xã hội
 429 học trực tuyến với người dân Hà Nội về mức độ hài
 430 lòng đối với việc di chuyển (tiếp cận giao thông, chất

lượng đường sá), điểm trung bình kết quả cho thấy 431
 phố Văn Quán được đánh giá là tiếp cận giao thông 432
 dễ dàng và chất lượng đường sá tốt nhất (4,29/5), sau 433
 đó đến phố Hàng Bạc (2,99/5), Khâm Thiên (2,5/5). 434
 Phố Quan Nhân được người dân đánh giá “ít” thuận 435
 tiện di chuyển nhất (1,77/5) bởi tuyến phố nhỏ và dài, 436
 lòng đường hẹp hơn và dễ ùn tắc hơn so với các tuyến 437
 phố còn lại. 438

Không gian đi bộ: Via hè là không gian di chuyển của 439
 người đi bộ, giúp con người tiếp cận tới nhiều địa 440
 điểm khác nhau, đồng thời phải đảm bảo tính an toàn 441
 đối với người đi bộ. Via hè phố Hàng Bạc chỉ rộng 442
 khoảng 1,7m, gần như có rất ít không gian cho người 443
 đi bộ, bởi phần lớn không gian via hè đã được sử dụng 444
 cho không gian dựng xe máy trước các cửa hàng, và 445
 các gánh hàng rong. Via hè phố Khâm Thiên mặc dù 446
 vừa hoàn thành xong quá trình tu sửa, nhưng chiều 447
 rộng via hè không đều, chỗ hẹp 2-4m, có chỗ rộng 5- 448
 8m. Buổi sáng via hè dùng để bán hàng rong, để xe 449
 máy, đồ ăn sáng... còn vào buổi tối, lượng xe máy để 450
 trên via hè của phố còn đông hơn vì via hè lúc này là 451
 nơi để xe của các quán ăn, quán nước, các gánh hàng 452
 rong... Mặt khác, các cửa hàng ăn uống thời trang còn 453
 đặt các tấm biển quảng cáo bên ngoài via hè hoặc treo 454
 biển lấn chiếm lối đi, khiến cho không gian tuyến phố 455
 bị thu hẹp đi. Ở phố Quan Nhân (đoạn nối từ đường 456
 Vũ Trọng Phụng đến tòa nhà Ban Cơ yếu Chính phủ) 457
 không có via hè hoặc via hè rất hẹp, khiến cho tuyến 458
 phố trở nên mất an toàn hơn. Các nhà bán hàng tạp 459
 hóa, sửa chữa để lấn đồ ra ngoài via hè, đặt biển hiệu 460
 ngoài via hè, làm không gian đi bộ bị thu hẹp. Bên 461
 cạnh đó, nhiều cửa hàng ở đây lắp đặt biển hiệu cả 462
 ở trước mặt nhà và ở ngoài via hè, xâm chiếm nhiều 463
 không gian vốn dĩ đã chật hẹp của via hè. Phố Văn 464
 Quán có hai lối via hè: via hè trước mặt tiền và lối 465
 via hè giáp hồ nhưng cũng không có không gian cho 466
 người đi bộ do via hè để xe máy, quán nước, hàng rong 467
 (hoa quả, đồ ăn sáng), via hè cũng là chỗ đặt biển hiệu 468
 quán nước và quán nướng khá lớn, gây chiếm dụng 469
 không gian. Thực tế, những thách thức này khiến cho 470
 việc tiếp cận tới tuyến phố trở nên khó khăn hơn, làm 471
 giảm đi phần nào tính an toàn đối với các tuyến phố. 472

473 **Môi trường - cảnh quan**

Môi trường không khí và chất thải rắn: Phố Quan 474
 Nhân có khu tập kết rác với diện tích lớn và một số 475
 khu tập kết rác nhỏ xung quanh; điều này gây ô nhiễm 476
 không khí, đặc biệt ảnh hưởng đến các cửa hàng nằm 477
 xung quanh khu tập kết rác và khu nhà ở bên cạnh. 478
 Theo như kết quả phỏng vấn, Quan Nhân bị đánh 479
 giá có chất lượng môi trường kém nhất (1,68/5). Các 480
 tuyến phố Hàng Bạc, Khâm Thiên và Văn Quán không 481

482 có điểm tập kết rác chung nên không gặp tình trạng
483 này. Rác thải rả ở từng cửa hàng và hộ gia đình mặt
484 phố được thu gom gọn gàng, ít tình trạng người dân
485 xả rác bừa bãi ra phố. Theo đánh giá của người được
486 khảo sát, phố Hàng Bạc và Văn Quán được đánh giá có
487 chất lượng không khí tốt hơn so với hai tuyến phố còn
488 lại (4,05/5 và 4,4/5). Phố Khâm Thiên và phố Quan
489 Nhân gặp tình trạng ô nhiễm khói bụi, ô nhiễm âm
490 thanh lớn hơn cả, đặc biệt vào các khung giờ cao điểm
491 do tình trạng giao thông đông đúc.

492 *Mật độ cây xanh* trong tuyến phố cũng phản ánh được
493 phần nào chất lượng môi trường và cảnh quan tuyến
494 phố. Đối với các tuyến phố khảo sát, phố Hàng Bạc có
495 số lượng cây cối thưa thớt, cách ba đến năm nhà mới
496 có một cây, chủ yếu là cây bàng lằng. Cây xanh ở phố
497 Khâm Thiên chủ yếu là cây bàng lá nhỏ và phân bố
498 khá đồng đều dọc tuyến phố. Phố Quan Nhân có rất
499 ít cây xanh (trừ một số điểm có cây đa, cây sấu được
500 trồng từ lúc nơi đây còn là khu dân cư nông thôn,...),
501 chủ yếu rải rác gần khu tập kết rác, gần đình, gần hồ,...
502 Phố Văn Quán là tuyến phố có nhiều cây xanh (cây lộc
503 vừng) và không gian xanh nhất phân bố đồng đều, rải
504 rác khắp tuyến đường xung quanh hồ, trước các căn
505 biệt thự nhìn ra hồ; các cây có tán lá rộng, có khả năng
506 che nắng,... (xem Hình 1).

507 *Tính thẩm mỹ của không gian đi bộ*: Không gian vỉa hè
508 của phố Hàng Bạc rất hẹp nhưng chủ yếu làm chỗ đỗ
509 của các phương tiện giao thông và các gánh hàng rong,
510 điều này phần nào làm mất đi mỹ quan của tuyến phố.
511 Vỉa hè phố Khâm Thiên chủ yếu là nơi để xe của các
512 quán ăn, quán nước và gánh hàng rong. Vì là tuyến
513 phố buôn bán nhiều về thời trang, may mặc nên biển
514 hiệu đa dạng, kích cỡ to, nhiều kiểu dáng, đồng thời có
515 nhiều biển quảng cáo có ánh sáng led, điều này không
516 chỉ khiến không gian đi bộ trở nên chật hẹp mà còn
517 khiến cho tuyến phố trở nên lộn xộn và thiếu tính
518 thẩm mỹ hơn. Phố Quan Nhân là tuyến phố không
519 có vỉa hè, đoạn có vỉa hè thì khoảng cách rất chật hẹp.
520 Hoạt động buôn bán của tuyến phố đa dạng, nhiều
521 loại mặt hàng với các loại biển quảng cáo khác nhau
522 nên tuyến phố trở nên lộn xộn, mất thẩm mỹ. Đồng
523 thời, tuyến phố xuất phát từ một ngôi làng đô thị hóa
524 nên cảnh quan vẫn còn mang nhiều nét truyền thống,
525 đan xen hiện đại. Phố Văn Quán là tuyến phố mới,
526 được xây dựng trong khu đô thị nên được đầu tư về
527 cảnh quan hơn so với các tuyến phố còn lại. Xung
528 quanh lối đi bộ là hàng cây lộc vừng không chỉ giúp
529 điều hòa khí hậu mà còn tăng tính thẩm mỹ cho tuyến
530 phố. Mặc dù là tuyến phố có hai lối đi bộ nhưng
531 không gian này đang bị chiếm dụng bởi các mặt hàng
532 kinh doanh. Điều này giảm đi phần nào vẻ đẹp vốn
533 có của tuyến phố. Hàng rong tại Hà Nội được ví như
534 một nét đẹp cổ xưa, nhưng việc quản lý không hiệu

quả khiến cho sự xuất hiện của các gánh hàng rong 535
trở nên thiếu tính thẩm mỹ, lộn xộn, không đảm bảo 536
vệ sinh an toàn thực phẩm cho các tuyến phố. Các 537
gánh hàng rong xuất hiện nhiều ở các phố Hàng Bạc, 538
Khâm Thiên và Quan Nhân, vừa chiếm dụng không 539
gian vỉa hè vốn dĩ đã chật hẹp bởi hoạt động để xe máy 540
và bày hàng hóa của các cửa hàng mặt phố, đồng thời 541
lại khiến cho giao thông bị ảnh hưởng. Đối với tuyến 542
phố tại phố Văn Quán thì số lượng gánh hàng rong 543
xuất hiện ít hơn so với 3 phố còn lại do tuyến phố này 544
nằm trong khu đô thị mới, có sự kiểm soát chặt chẽ 545
hơn của ban quản lý và ban quản trị khu đô thị. 546

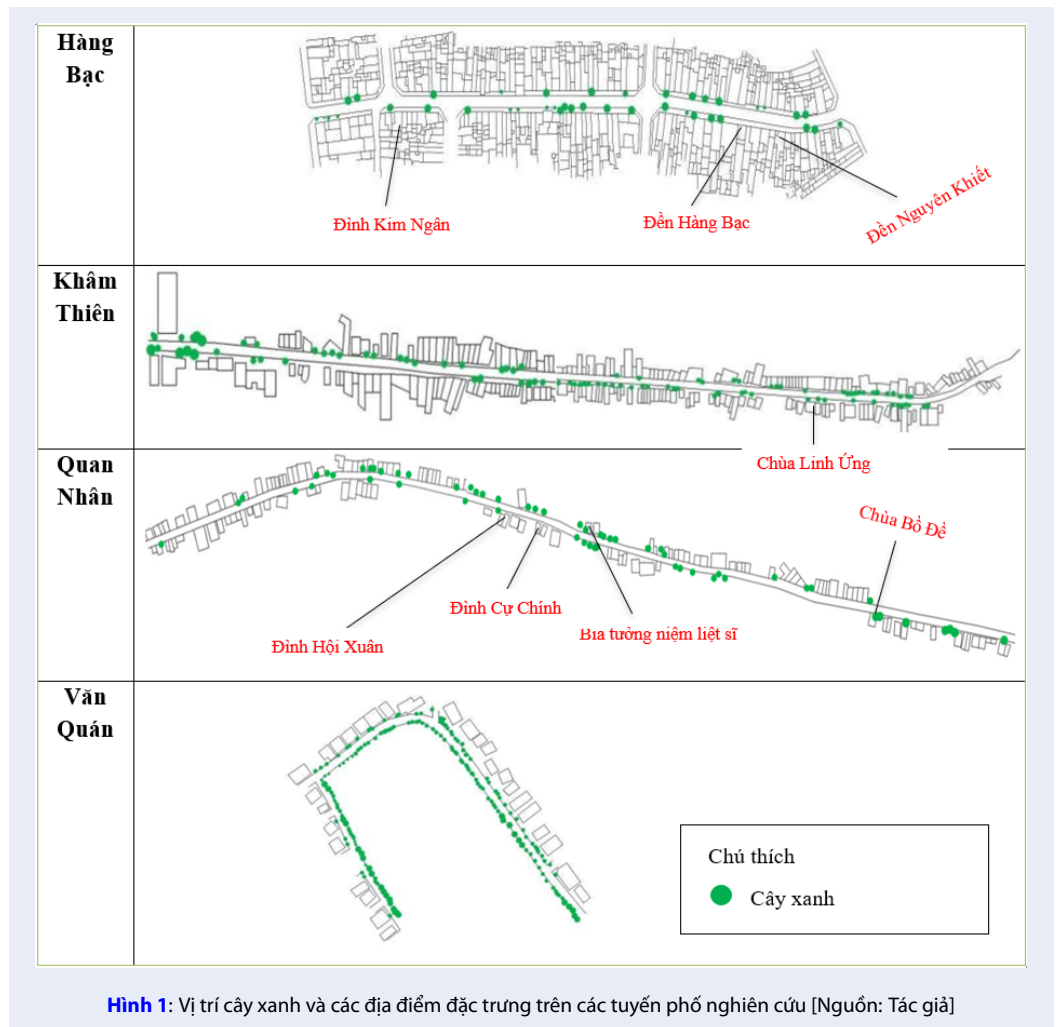
Những thách thức trong quản lý đô thị 547

548 Các tuyến phố thương mại đã nghiên cứu thể hiện 548
phần nào đặc trưng của các tuyến phố thương mại ở 549
Hà Nội. Từ vùng lõi lịch sử ra đến khu vực mới đô thị 550
hóa, các tuyến phố thương mại vừa có những điểm 551
hạn chế chung, nhưng cũng vừa tạo nên những thách 552
thức riêng trong quản lý đô thị. Những hạn chế và 553
thách thức này được tổng hợp trong Bảng 3. 554

555 Qua bảng tổng hợp trên, ta có thể nhận thấy một trong 555
những thách thức lớn đối với quản lý đô thị Hà Nội 556
hiện nay, đó là chất lượng không gian đi bộ của các 557
tuyến phố thương mại. Các tuyến phố thương mại 558
hiện nay thiếu đi sự hấp dẫn (phố Quan Nhân, Văn 559
Quán), chưa đảm bảo sự an toàn và thoải mái cho 560
người đi bộ (phố Hàng Bạc, phố Khâm Thiên, phố 561
Quan Nhân, phố Văn Quán), và cho cả người tham 562
gia giao thông qua tuyến phố (phố Khâm Thiên, phố 563
Quan Nhân). Cây xanh đường phố mang lại nhiều lợi 564
ích đối với người dân đô thị nhưng hiện nay cây xanh 565
phân bố không đồng đều, thưa thớt ở hai tuyến phố 566
Hàng Bạc và Quan Nhân. 567

KẾT LUẬN 568

569 Kết quả nghiên cứu cho thấy cả 4 tuyến phố nghiên 569
cứu đều có những nét đặc trưng riêng biệt về độ nhận 570
diện tuyến phố, giao thông tuyến phố và điều kiện môi 571
trường - cảnh quan tuyến phố. Các phố trung tâm 572
như Hàng Bạc, Khâm Thiên có tính chuyên doanh và 573
mật độ cửa hàng thương mại cao hơn rõ rệt, với sự 574
xen lẫn của các di tích văn hóa và những ngôi nhà 575
mang kiến trúc độc đáo xưa; phố Quan Nhân được 576
phát triển từ con đường làng nông thôn cũ, nên có 577
những đoạn đường không có vỉa hè hoặc vỉa hè hẹp, 578
thường xuyên ùn tắc và gây sự thiếu an toàn cho người 579
đi bộ; phố Văn Quán nằm trong khu đô thị mới, mới 580
được quy hoạch xây dựng trong khoảng 20 năm trở 581
lại đây nên kiến trúc nhà ở mang tính quy hoạch từ 582
trên xuống, có không gian xanh đặc trưng, vỉa hè và 583
lòng đường khá rộng nên dễ dàng tiếp cận. 584



585 Từ những đặc trưng và hạn chế của các tuyến phố
 586 thương mại trên, nhóm tác giả đề xuất một số kiến
 587 nghị phục vụ quản lý các tuyến phố thương mại ở Hà
 588 Nội như sau: Bảo tồn chặt chẽ các di tích, các nhà
 589 ở còn giữ được kiến trúc độc đáo (Hàng Bạc, Khâm
 590 Thiên); Quy định cụ thể đối với hệ thống biển hiệu các
 591 cửa hàng để đảm bảo sự đồng bộ, không gây ô nhiễm
 592 thị giác và lộn xộn, lấn chiếm không gian vỉa hè; Quy
 593 định và quản lý hiệu quả việc lấn chiếm vỉa hè để
 594 trưng bày hàng hóa của các cửa hàng dọc tuyến phố,
 595 các gánh hàng rong (Khâm Thiên, Văn Quán); Quy
 596 hoạch lại để tạo và mở rộng vỉa hè cho một số đoạn
 597 thuộc tuyến phố Quan Nhân, cung cấp không gian
 598 đi bộ an toàn và bổ sung không gian xanh cho người
 599 sử dụng; Quy hoạch lại khu tập kết rác ở xa khu dân
 600 cư, cải thiện điều kiện vệ sinh môi trường tuyến phố
 601 (Quan Nhân); Nâng cấp và khuyến khích hệ thống
 602 giao thông công cộng, tăng cường phân luồng giao
 603 thông để giảm thiểu ùn tắc trong các khung giờ cao
 604 điểm và hạn chế được lượng xe đi trên vỉa hè;

LỜI CẢM ƠN

Nhóm tác giả xin chân thành cảm ơn Hà Thị Thu
 Trang, Phùng Thị Liễu, Nguyễn Công Tuấn vì đã cùng
 tham gia khảo sát và thực hiện nghiên cứu này.

XUNG ĐỘT LỢI ÍCH

Bài nghiên cứu không có xung đột lợi ích.

ĐÓNG GÓP CỦA CÁC TÁC GIẢ

- Dương Thị Vân Anh: Khảo sát thực địa, xử lý số liệu và viết bản thảo
- Nguyễn Thị Hà Thành: Lên ý tưởng bài viết, hướng dẫn khảo sát, viết và chỉnh sửa bản thảo
- Phạm Sĩ Dũng: Lên ý tưởng bài viết, hướng dẫn khảo sát, viết và chỉnh sửa bản thảo

Bảng 3: Những hạn chế và thách thức trong công tác quản lý các tuyến phố nghiên cứu

	Đặc trưng nhận diện tuyến phố	Khả năng tiếp cận tuyến phố	Môi trường - cảnh quan tuyến phố
Phố Hàng Bạc	-	- Làn đường hẹp, xe cộ đông đúc vào những ngày cuối tuần; - Vĩa hè chật hẹp, xe máy, hàng rong lấn chiếm hầu hết các không gian đi bộ.	- Cây xanh có kích thước bé, nhiều loại cây, phân bố thưa thớt; - Nhiều loại biển hiệu khác nhau gây cảnh quan lộn xộn, mất trật tự.
Phố Khâm Thiên	- Các hoạt động thương mại lấn chiếm hầu hết vỉa hè.	- Thường xuyên tắc đường, xe cộ đông đúc; - Vĩa hè chật hẹp, các loại phương tiện giao thông và hàng rong lấn chiếm không gian đi bộ; nhiều biển hiệu kích thước lớn lấn vỉa hè.	- Tuyến phố có đa dạng các loại biển hiệu, xe cộ đông đúc, khiến cho cảnh quan lộn xộn.
Phố Quan Nhân	- Các hoạt động thương mại thường xuyên lấn chiếm ra ngoài làn đường đi lại.	- Dân cư đông đúc, có chợ truyền thống và buôn bán các mặt hàng thiết yếu nên tuyến phố thường xuyên ùn tắc.	- Cây xanh thưa thớt, kích cỡ to nhỏ đa dạng, phân bố không đồng đều; - Khu tập kết rác gần khu dân cư làm ảnh hưởng đến chất lượng cuộc sống người dân và hạn chế mức độ tiếp xúc của người dân đến tuyến phố.
Phố Văn Quán	- Các hoạt động thương mại lấn chiếm vỉa hè.	Vĩa hè rộng, thoáng nhưng bị các cửa hàng lấn chiếm làm nơi buôn bán, xe máy để tràn lan trên vỉa hè khiến cho không gian đi bộ bị thu hẹp đáng kể.	- Môi trường nước bị ô nhiễm, khiến cho cư dân không cảm thấy thoải mái khi đi dạo và mua sắm trên tuyến phố.

[Nguồn: Tác giả]

618 TÀI LIỆU THAM KHẢO

- 619 1. S. Balasubramanian, C. Irulappan, J.L. Kitchley. Aesthetics of
620 urban commercial streets from the perspective of cognitive
621 memory and user behavior in urban environments. *Frontiers of*
622 *Architectural Research* 11. 2022; 949-962; Available from: <https://doi.org/10.1016/j.foar.2022.03.003>.
623
- 624 2. Musaab SA, Suhana S, Nahith TA. A Review Paper on the Role
625 of Commercial Streets' Characteristics in Influencing Sense of
626 Place. *Social Sciences and Humanities*. 2019.26(4): 2825-2839;.
627
- 628 3. Ghazi NM, Abbas ZR. Toward liveable commercial streets: A
629 case study of Al-Karada inner street in Baghdad". *Heliyon* 5.
630 2019; e01652: 1-11; Available from: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2019>.
631
- 632 4. Global Designing Cities Initiative & NACTO. *Global Street Design Guide*. Island Press. 2016. 396 pages;.
633
- 634 5. Montgomery J. Making a City: Urbanity, Vitality and
635 Urban Design. (*Journal of Urban Design*. 1998. vol.
636 3(1)), pp.93-116; Available from: <https://doi.org/10.1080/13574809808724418>.
637
- 638 6. Jan Gehl. Nguyễn Minh Huyền, Nguyễn Quang Minh dịch. *Đô thị vị nhân sinh (Cities for People)*. 2010. NXB Xây dựng. 263
639 trang;.
640
- 641 7. Jacobs. *Great Streets*. First Pape, The MIT Press, Cambridge, MA.1995;.
642
- 643 8. Pham SD. La modernisation commerciale à Hanoi: Entre
644 émergence mondialisée et réalités vernaculaires. 2022; Available from: <https://www.revue-urbanites.fr/usea-pham-dugot/>.
645
- 645 9. Ja'afar NH, et al. Traditional street activities in Kuala Lumpur City Centre. *International Journal of Multidisciplinary Thoughts*, 2012. 2(1), 93-105;.
646
647

The research on commercial streets in Hanoi: characteristics and challenges in urban management

Duong Thi Van Anh^{1,*}, Nguyen Thi Ha Thanh¹, Pham Si Dung²



Use your smartphone to scan this QR code and download this article

ABSTRACT

In many cities around the world, commercial streets are an important type of urban space, partly reflecting the urban face and vitality. In the development of Hanoi, commercial streets are an easily observable form. The study was carried out with the main goal of pointing out the role and characteristics of some typical commercial streets in Hanoi's development process, based on a set of indicators including 3 aspects and 10 criteria. The selected streets are Hang Bac, Kham Thien, Quan Nhan, and Van Quan, associated with the urban development process of Hanoi from the center to the periphery. The main research methods used include data collection and synthesis, investigation, field survey, Map Plus tool use and pre-designed description sheets, and sociological interviews with visitors to the above streets and residents about their perceptions of these streets. The research results show that commercial streets have their own characteristics, strengths, and weaknesses. Based on the research results, the study contributes a basis to proposing some recommendations for the management of the researched commercial streets. In addition, the study also expands recommendations for urban development management policies of Hanoi in particular and of Vietnamese cities in general, towards more sustainable and quality urban development for people.

Key words: commercial streets, urban management, Hanoi

¹Hanoi University of Science, Vietnam National University, Vietnam

²Hanoi University of Civil Engineering, Vietnam

Correspondence

Duong Thi Van Anh, Hanoi University of Science, Vietnam National University, Vietnam

Email: duongthivananh_t65@hus.edu.vn

History

- Received: 16-01-2024
- Revised: 09-7-2024
- Accepted: 16-8-2024
- Published Online:

DOI :



Copyright

© VNUHCM Press. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International license.



Cite this article : Anh D T V, Thanh N T H, Dung P S. **The research on commercial streets in Hanoi: characteristics and challenges in urban management.** *Sci. Tech. Dev. J. - Soc. Sci. Hum.* 2024; ():1-1.