■Ngày nhận bài: 24/02/20256 ■Ngày sửa bài: 02/3/2026 ■Ngày chấp nhận đăng: 12/3/2026

Ứng dụng lý thuyết "Di chuyển và Địa điểm" trong cải tạo mặt cắt ngang đường đô thị tại Hà Nội

Application of the "Link and Place" framework to urban street cross-section improvements in Hanoi

> THS NGUYỄN THỊ THU HẰNG*, THS ĐẶNG THỊ THU THẢO, THS ĐẶNG VIỆT TUẤN
Trường Đại học Giao thông vận tải
*Email: hangntt@utc.edu.vn

TÓM TẮT

Lịch sử quy hoạch đường phố tại Việt Nam vốn chịu sự chi phối mạnh mẽ của tư duy ưu tiên giao thông cơ giới dẫn đến việc xem nhẹ chức năng không gian công cộng của đường phố trong đô thị. Bài báo này ứng dụng lý thuyết "Di chuyển và Địa điểm" (Link and Place) để cải tạo mặt cắt ngang tuyến phố Đông Xuân - Hàng Đào thuộc khu vực phố cổ Hà Nội. Thông qua các công cụ "Ma trận phân loại" và "Tam giác đánh đổi", nhóm tác giả phân tích các xung đột hiện hữu giữa nhu cầu di chuyển và các hoạt động kinh tế - văn hóa đặc thù tại khu vực. Nghiên cứu đề xuất giải pháp thu hẹp lòng đường từ 8 - 10 m xuống còn 6 - 8 m để mở rộng hè phố lên 3,5 m, đồng thời áp dụng hình thức thiết kế cùng cốt cao độ cho hè và mặt đường và chỉ phân biệt bằng sự thay đổi kết cấu vật liệu. Kết quả nghiên cứu không chỉ góp phần tối ưu hóa không gian cho người đi bộ và các hoạt động của chức năng "Địa điểm", mà còn thiết lập lộ trình chuyển đổi từ tư duy lấy xe cơ giới làm trung tâm sang hướng tiếp cận bền vững, lấy con người làm chủ thể trong quy hoạch và thiết kế đường đô thị.

Từ khóa: Di chuyển và địa điểm; mặt cắt ngang; đô thị bền vững.

ABSTRACT

The history of street planning in Vietnam has long been dominated by a philosophy prioritizing motorized traffic, consequently leading to the marginalization of the public space functions of streets within urban areas. This paper applies the "Link and Place" framework to improve the street cross-sections of the Dong Xuan - Hang Dao axis in Hanoi's Old Quarter. By utilizing the "Classification Matrix" and the "Trade-off Triangle", the authors analyze the inherent conflicts between mobility requirements and specialized socio-economic and cultural activities. The study proposes a strategic reduction of the carriageway width from 8 - 10m to 6 - 8m to facilitate the expansion of footways to 3.5m. Furthermore, it advocates for a shared-surface design (level-access) where the footway and carriageway maintain the same elevation, distinguished solely by varying paving materials and textures. The results not only optimize the spatial allocation for pedestrians and "Place" functions but also establish a roadmap for transitioning from a vehicle-centric design paradigm toward a sustainable, human-centered approach in urban street planning and design.

Keywords: Link and place; street cross-sections; sustainable urbanism.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Lịch sử quy hoạch và thiết kế đường phố chịu ảnh hưởng sâu sắc bởi sự bùng nổ của giao thông cơ giới tại Tây Âu và Bắc Mỹ vào thập niên 1950. Báo cáo Buchanan [1] cho rằng xung đột giữa xe cơ giới và môi trường đô thị chỉ có thể giải quyết bằng việc phân tách hoàn toàn giữa dòng phương tiện và không gian sống. Tại các quốc gia đang phát triển như Việt Nam, thực trạng quy hoạch đường phố cho thấy sự chi phối rõ rệt của quan điểm này, chức năng "Di chuyển - Link" của đường phố được ưu tiên tuyệt đối để giải tỏa áp lực giao thông, trong khi chức năng "Địa điểm - Place" bị xem nhẹ, dẫn đến hè phố trở thành không gian phụ trợ, dễ bị lấn chiếm và thiếu đi linh hồn của một không gian công cộng thực thụ [2]. Sự thất bại của quan điểm ưu tiên xe cơ giới đã thúc đẩy sự chuyển đổi mạnh mẽ, hướng tới cách tiếp cận toàn diện lấy con người làm trung tâm. Các lý thuyết hiện đại như "Link and Place" tại Anh [3] hay "Movement and Place" tại Úc [4] đã định nghĩa đường phố không chỉ thuần túy phục vụ chức năng di chuyển mà là không gian đa chức năng. Đường phố ngoài đáp ứng tốt chức năng di chuyển thì còn phải tạo

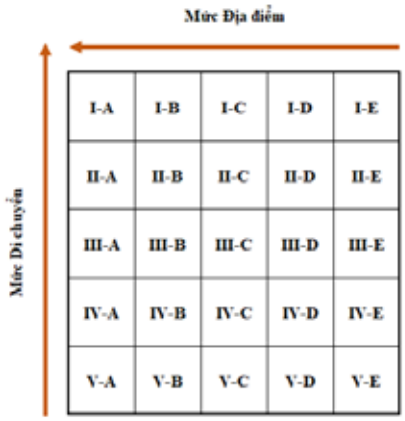
điều kiện đi lại an toàn, thuận tiện cho tất cả người dùng bất kể tuổi tác, khả năng hay phương tiện di chuyển. Đường phố phải trở thành địa điểm, không gian công cộng đáng sống, hỗ trợ cho các hoạt động xã hội, thương mại và củng cố bản sắc cộng đồng. Cùng ý tưởng đó, lý thuyết "Complete Streets" [5] của Mỹ lại nhấn mạnh tính công bằng trong thiết kế mặt cắt ngang đường, mục tiêu là tạo ra hệ thống hạ tầng an toàn, hỗ trợ mọi đối tượng đặc biệt là các nhóm yếu thế như người già và người khuyết tật với khả năng tiếp cận đa phương thức. Tuy nhiên, việc đưa tưởng này vào thực tế quy hoạch đường phố tại Hà Nội hiện nay vẫn còn là một thách thức lớn, đặc biệt trong bối cảnh mật độ dân số cao và sự chiếm ưu thế tuyệt đối của phương tiện xe cơ giới. Thông qua bài báo này, nhóm tác giả đề xuất sử dụng lý thuyết "Di chuyển và Địa điểm" như một giải pháp nền tảng cho sự chuyển đổi chiến lược. Đây không chỉ đơn thuần là việc điều chỉnh các thông số kỹ thuật, mà là sự thay đổi về tư duy thiết kế đường phố nhằm khôi phục không gian sống, đảm bảo tính công bằng và kiến tạo một môi trường đô thị bền vững.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT "DI CHUYỂN VÀ ĐỊA ĐIỂM"

2.1. Khái niệm về "Di chuyển" và "Địa điểm"

Trong quy hoạch và thiết kế, đường phố không còn bị giới hạn bởi định nghĩa đơn thuần là dải hành lang chỉ phục vụ mục đích di chuyển, mà được nhìn nhận là không gian đa chức năng vừa phục vụ di chuyển và địa điểm. Lý thuyết cốt lõi này được định hình thông qua sự tương tác giữa hai chức năng "Di chuyển" và "Địa điểm". Theo Jones [6], khi hoạt động với chức năng "Di chuyển", đường phố đóng vai trò như một "hành lang" cho các dòng chuyển động xuyên suốt. Nhu cầu trọng tâm của người dùng chức năng "Di chuyển" bao gồm cả phương tiện cơ giới và phi cơ giới là tính liên tục, sự thông suốt của mạng lưới và tối thiểu hóa thời gian hành trình. Hiệu quả của chức năng này thường được định lượng thông qua các chỉ số về lưu lượng, vận tốc và khả năng tiếp cận. Ngược lại, chức năng " Địa điểm" định vị đường phố là một "điểm đến", nơi diễn ra các tương tác kinh tế, văn hóa và xã hội. Người dùng chức năng "Địa điểm" không có mục đích đi xuyên qua mà có xu hướng lưu lại để thực hiện các hoạt động như mua sắm, thư giãn hoặc giao tiếp. Marshall [7] lập luận rằng giá trị của chức năng "Địa điểm" tỉ lệ thuận với khả năng thu hút con người dừng lại và tương tác. Tuy nhiên, chức năng này lại chịu tác động tiêu cực bởi các hiệu ứng phụ của giao thông như tiếng ồn, ô nhiễm và sự chia cắt không gian.

2.2. Phân loại đường phố đô thị



Hình 1. Ma trận phân loại đường phố theo lý thuyết "Di chuyển và Địa điểm"

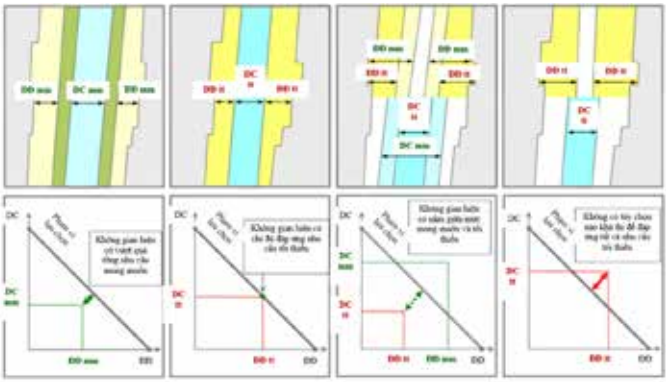
Điểm đột phá trong lý thuyết "Di chuyển và Địa điểm" của Jones [8] chính là việc khẳng định tính độc lập giữa hai chức năng "Di chuyển" và "Địa điểm". Thay vì coi chúng là hai thái cực đối nghịch, lý thuyết này phân loại đường phố theo một ma trận hai chiều cho phép các nhà quy hoạch nhận diện các khu vực có yêu cầu cao ở cả hai mặt. Đường phố không chỉ thuần túy chỉ có chức năng di chuyển mà còn được coi là địa điểm có các hoạt động kinh tế và xã hội. Vì vậy, đường phố phải đáp ứng được cả hai chức năng này, khi phân loại đường phố cần phải tính đến cả chức năng "Di chuyển" và "Địa điểm".

Hình 1 thể hiện ma trận phân loại đường phố 5x5 với các mức từ I đến V cho chức năng "Di chuyển" và từ A đến E cho chức năng "Địa điểm". Đường phố có nhu cầu di chuyển cao sẽ được xếp ở mức I và giảm dần về V. Tương tự như vậy, tuyến phố có nhu cầu địa điểm cao như quảng trường, trung tâm thương mại… sẽ được xếp ở mức A và giảm dần về E. Khung phân loại này đảm bảo chức năng di chuyển và địa điểm được đo lường bằng cùng một đơn vị, giúp cả hai chức năng được xem xét như nhau. Điều này khắc phục sự chênh lệch của các phương pháp phân loại thông thường, vốn thường nhấn mạnh ngầm vào chức năng di chuyển. Quan trọng hơn, ma trận phân loại khẳng định chức năng "Di chuyển" và "Địa điểm" là độc lập, chấp nhận cả loại đường có cả chức năng di chuyển và địa điểm cao. Cách tiếp cận này thúc đẩy sự hình thành các đội ngũ đa ngành, nơi kỹ sư giao thông và kiến trúc sư đô thị cùng hợp tác để đưa ra các giải pháp thiết kế tích hợp, đảm bảo sự bình đẳng trong phân bổ không gian và khôi phục chất lượng sống đô thị. Hiện nay, các bộ quy chuẩn hay tiêu chuẩn Việt Nam [9, 10] phân loại đường đô thị chủ yếu vẫn phân loại đường một chiều dựa hoặc vào tốc độ thiết kế hoặc chức năng của đường trong hệ thống giao thông đô thị. Bởi vậy, để ứng dụng được lý thuyết "Di chuyển và Địa điểm" vào quy hoạch và thiết kế đường cần chuyển đổi sang một hệ thống phân loại mới, phân loại hai chiều dựa vào cả chức năng di chuyển và địa điểm. Truc Lieu trong nghiên cứu [11] cũng đã có sự so sánh về phương pháp phân loại đường đô thị của Việt Nam và của Úc theo lý thuyết " Movement and Place" để có thể ứng dụng vào quy hoạch giao thông bền vững theo định hướng TOD ở TP.HCM.

2.3. Khái niệm về "Tam giác đánh đổi"

Khung phân loại đường phố hai chiều xác định mức "Di chuyển" và "Địa điểm" của mọi tuyến đường đô thị là độc lập và bình đẳng. Tuy nhiên, việc phân loại chỉ là bước đầu, để chuyển từ lý thuyết sang thực tiễn thiết kế cần phải giải quyết vấn đề về giới hạn không gian vật lý. Đây chính là lúc khái niệm "Tam giác đánh đổi" trở thành công cụ không thể thiếu. Tam giác này đóng vai trò là cầu nối định lượng, giúp chuyển đổi các yêu cầu chức năng đã được xác định qua ma trận phân loại hai chiều thành các yêu cầu về không gian trên mặt cắt ngang đường. Bằng cách trực quan hóa sự giới hạn về chiều rộng đường, "Tam giác đánh đổi" buộc nhà quy hoạch phải đối diện với thực tế khi tổng không gian cho cả nhu cầu di chuyển và địa điểm của tuyến đường vượt quá khả năng cung cấp thì cần phải chấp nhận đánh đổi chức năng quan trọng hơn. Do đó, sự liên kết giữa ma trận phân loại hai chiều và tam giác đánh đổi là then chốt, biến triết lý cân bằng chức năng thành quyết định phân bổ không gian rõ ràng và khả thi. Các yêu cầu chức năng của di chuyển và địa điểm có thể được chia nhỏ thành một tập hợp các yêu cầu chi tiết hơn và những yêu cầu này, đến lượt nó, có thể được chuyển thành các yêu cầu về không gian để cung cấp các yếu tố thiết kế đường cụ thể. Mỗi hoạt động đường phố liên quan sẽ có yêu cầu không gian "tối thiểu" và "mong muốn". Ví dụ theo [10], chiều rộng dải phân cách đường phố gom tối thiểu là 2 m nhưng mong muốn là 6 m. Ở mức mong muốn, mỗi hoạt động sẽ có không gian riêng với từng chức năng được ký hiệu là DC_{mm} và $ĐĐ_{mm}$. Tuy nhiên, ở mức tối thiểu (DC_{tt}, $ĐĐ_{tt}$) đôi khi có thể chia sẻ không gian bằng cách trộn lẫn các

hoạt động hoặc phân bổ các khung thời gian khác nhau, ví dụ một phần mặt đường được sử dụng làm làn xe buýt trong giờ cao điểm và khu vực bốc dỡ hàng hóa ngoài giờ cao điểm. Sau khi có các yêu cầu về không gian cho các hoạt động của chức năng di chuyển và địa điểm liên quan quan, có thể xác định được tổng yêu cầu về di chuyển và địa điểm trên mặt cắt ngang đường tương ứng với mức cung cấp tối thiểu và mong muốn.



1) 2) 3) 4)

Hình 2. Tam giác đánh đổi

Do không gian mặt cắt ngang đường phố bị giới hạn dẫn đến nhu cầu đánh đổi giữa việc phân bổ không gian cho các hoạt động di chuyển và địa điểm như được minh họa trong Hình 2. Xét một cách cực đoan, nếu toàn bộ chiều rộng được phân bổ cho các hoạt động phục vụ chức năng di chuyển, ví dụ như đối với đường cao tốc đô thị thì không gian sẽ ưu tiên cho phần xe chạy hoặc ngược lại với các đường ở khu vực quảng trường thì toàn bộ không gian có thể được phân bổ cho các hoạt động của chức năng địa điểm. Thông thường, một tỷ lệ không gian được phân bổ cho cả hai chức năng và tổng không gian đó phải được chứa dưới đường chéo trong Hình 2. Bốn trường hợp phân bổ không gian minh họa 4 kết quả có thể xảy ra khi so sánh nhu cầu cần phân bổ với không gian có sẵn, ở mức cung cấp tối thiểu và mong muốn.

- Trường hợp 1: Không gian hiện có đủ để đáp ứng ở mức mong muốn đối với cả hai chức năng "Di chuyển" và "Địa điểm". Đây là trường hợp lý tưởng khi không gian đường phố đủ lớn.

- Trường hợp 2: Không gian hiện có chỉ vừa đủ để đáp ứng ở mức tối thiểu đối với cả hai chức năng "Di chuyển" và "Địa điểm".

- Trường hợp 3: Có khả năng là phổ biến nhất, không gian hiện có đủ để đáp ứng ở mức tối thiểu về "Di chuyển" và "Địa điểm", nhưng lại không đủ để đáp ứng ở mức mong muốn. Khi đó, người làm quy hoạch buộc phải đưa ra sự lựa chọn ưu tiên chức năng nào, đáp ứng phần không gian đến mức mong muốn cho chức năng di chuyển thì phải thu hẹp không gian cho chức năng địa điểm ở mức độ tối thiểu hoặc ngược lại.

- Trường hợp 4: Không gian hiện có không đủ để đáp ứng ngay cả ở mức tối thiểu đối với cả hai chức năng "Di chuyển" và "Địa điểm".

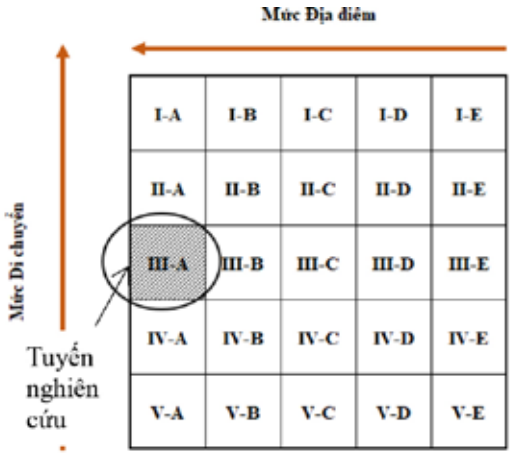
3. ỨNG DỤNG LÝ THUYẾT "DI CHUYỂN VÀ ĐỊA ĐIỂM" TRONG CẢI TẠO MẶT CẮT NGANG ĐƯỜNG ĐÔ THỊ

Trong bài báo này, nhóm tác giả ứng dụng lý thuyết "Di chuyển và Địa điểm" để cải tạo thử nghiệm mặt cắt ngang trục đường Đồng Xuân - Hàng Đường - Hàng Ngang - Hàng Đào (Đồng Xuân - Hàng Đào) trong khu vực Phố cổ của Hà Nội hướng tới mục tiêu lấy con người làm trung tâm, qua đó khôi phục chất lượng không gian đô thị.

3.1. Đánh giá hiện trạng giao thông trục đường Đồng Xuân - Hàng Đào

Trục đường nghiên cứu nằm trong khu vực Phố cổ Hà Nội (Hình 3) hiện đang đối mặt với áp lực giao thông lớn do sự xung đột gay gắt giữa phương tiện cơ giới và các hoạt động thương mại và du lịch sầm uất đặc trưng của khu phố cổ. Giao thông tại đây thường xuyên rơi vào tình trạng quá tải, đặc biệt là sự chồng lấn giữa dòng xe di chuyển và các hoạt động bốc dỡ hàng hóa ngay dưới lòng đường. Trên hè phố thì sự lấn chiếm của các hộ kinh doanh dọc tuyến đường đã đẩy người đi bộ phải đi chung với các phương tiện cơ giới gây mất an toàn cho người tham gia giao thông.

Hình 3. Mặt bằng tuyến phố nghiên cứu



Hình 4. Phân loại tuyến phố nghiên cứu

Theo khảo sát như ở Bảng 1, trục đường nghiên cứu có thể phân thành hai phân đoạn khá rõ ràng: Phân đoạn 1: Hàng Đường, Hàng Ngang, Hàng Đào với tổng chiều dài 533 m, tổng bề rộng 13 m và phân đoạn 2: Đồng Xuân với chiều dài 170 m, tổng bề rộng 15 m. Cả hai phân đoạn này đều đang dành ưu tiên lớn cho phương tiện cơ giới với bề rộng lòng đường là 8 m và 10 m (chiếm hơn 60% diện tích). Mặc dù vậy, khả năng di chuyển thực tế rất thấp do mật độ xe lớn kết hợp với hoạt động bốc dỡ hàng hóa của hơn 200 hộ kinh doanh dọc tuyến. Hơn nữa, sự thiếu hụt dải phân cách và làn dành riêng khiến dòng xe hỗn hợp thường xuyên xảy ra xung đột, gây mất an toàn giao thông nghiêm trọng. Xét về điều kiện không gian, phần hè phố chỉ rộng 2,5 m mỗi bên đối với cả hai phân đoạn, thực tế diện tích dành cho đi người bộ còn bị thu hẹp đáng kể do sự xuất hiện của các vật cản như biển báo, cột điện và hoạt động kinh doanh dọc tuyến. Điều này khiến chỉ số phục vụ giảm xuống dưới mức tối thiểu so với nhu cầu của một trục phố mang giá trị thương mại cũng như di sản văn hóa. Không gian này không đủ để đáp ứng đồng thời nhu cầu đi bộ và các hoạt động kinh tế vỉa hè đặc thù của Phố cổ.

Bảng 1. Một số thông số hình học cơ bản trục đường Đồng Xuân - Hàng Đào

TT	Tên đường	Chiều dài (m)	Tổng bề rộng đường (m)	Bề rộng mặt đường (m)	Bề rộng hè phải (m)	Bề rộng hè trái (m)
1	Đồng Xuân	170	15	10	2,5	2,5
2	Hàng Đào	201	13	8	2,5	2,5
3	Hàng Ngang	150	13	8	2,5	2,5
4	Hàng Đường	182	13	8	2,5	2,5

Từ sự phân bổ không gian mặt cắt ngang có thể nhận thấy mục tiêu ban đầu là quy hoạch tuyến phố theo chức năng di chuyển, ưu tiên sự lưu thông cho các phương tiện cơ giới bỏ qua chức năng địa điểm. Tuy nhiên, khi vận hành sự ưu tiên phương tiện cơ giới với không gian vốn hạn hẹp của tuyến phố đã phản tác dụng, các phương tiện cơ giới không thể di chuyển theo mục tiêu ban đầu. Thực tế không gian này hiện đang tập trung phục vụ chức năng di chuyển mức III, vốn là cấp độ không đòi hỏi năng lực thông hành lớn như các trục đường có mức I hay II. Trong khi đó, nhu cầu về mua sắm đi lại của người đi bộ lại tăng cao vì bản thân tuyến phố nằm trong khu vực phố cổ mang giá trị thương mại cũng như di sản. Nhìn nhận theo chức năng địa điểm thì tuyến phố này phải được xếp ở mức A. Hay nói cách khác, tuyến đường này nên được xếp vào vị trí III - A theo ma trận phân loại hai chiều (Hình 4). Việc duy trì mặt cắt ngang cũ không chỉ làm suy giảm chất lượng không gian đô thị mà còn ngăn cản khả năng tiếp cận an toàn của người dân và du khách, tạo rào cản lớn cho việc chuyển dịch sang các phương thức vận tải bền vững. Rõ ràng, việc phân bổ không gian trên mặt cắt ngang hiện tại là không thích hợp.

3.2. Đề xuất cải tạo mặt cắt ngang trục đường Đồng Xuân - Hàng Đào

Dễ thấy với tổng bề rộng đường là 13 m với phân đoạn 1 và 15 m với phân đoạn 2 không thể tối ưu hóa đồng thời mọi chức năng. Do đó, nhóm tác giả đề xuất giải pháp dựa trên việc chấp nhận một sự đánh đổi có tính toán bằng cách giảm chỉ số liên quan đến chức năng di chuyển và tối ưu chỉ số liên quan đến chức năng địa điểm để phù hợp với tuyến đường có cấp hạng III-A. Cụ thể như sau:

- Phân đoạn 1 - Hàng Đào: Ưu tiên tối đa chức năng "Địa điểm":

Tiến hành thu hẹp tổng bề rộng lòng đường xuống 6 m và mở rộng hè lên 3,5 m với mỗi bên. Bề rộng lòng đường 6 m chia thành 2 làn mỗi làn 3 m lưu thông 2 chiều (Hình 5), đây là mức tối thiểu nhưng đủ để duy trì chức năng "Di chuyển" ở cấp độ khu vực cho phép xe máy/xe con lưu thông với tốc độ thấp mà vẫn có thể phục vụ được xe cứu hỏa trong các trường hợp có sự cố. Việc thu hẹp này đóng vai trò như một biện pháp "dịu hóa giao thông" tự nhiên, buộc các phương tiện giảm tốc để bảo vệ không gian di sản. Trong khi đó, hè phố mỗi bên sẽ được tăng thêm 1 m là 3,5 m, việc tăng thêm 1 m so với hiện trạng (2,5 m) giúp giải quyết triệt để thiếu hụt chức năng địa điểm. Với 3,5 m bề rộng mỗi bên có thể bố trí vừa đủ 2 m dải đi bộ đảm bảo hành lang thông suốt cho khách du lịch và dân địa phương còn 1,5 m dành cho dải tiện ích. Điều này cho phép các hộ kinh doanh bày hàng hóa có kiểm soát hoặc bố trí thêm cây xanh, ghế nghỉ mà không lấn chiếm lối đi, nâng cao rõ rệt chất lượng không gian công cộng.

- Phân đoạn 2 - Đồng Xuân: Đáp ứng nhu cầu "Bốc xếp hàng hóa":

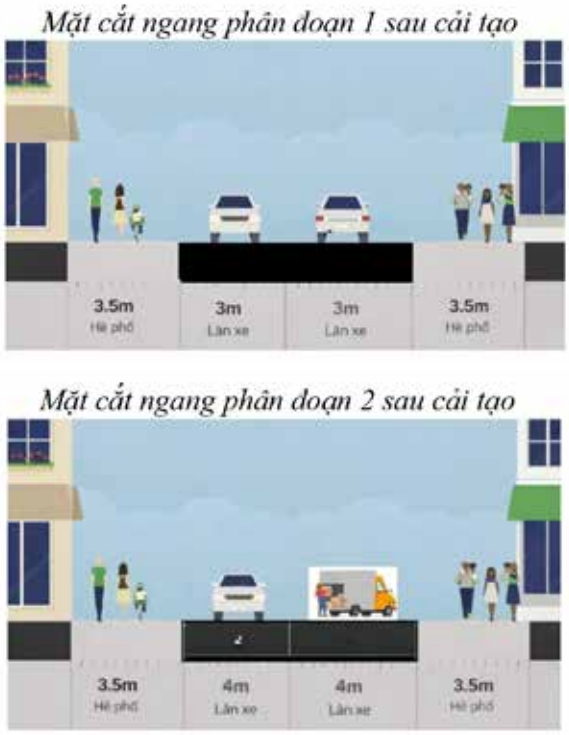
Vì phân đoạn này đi qua chợ Đồng Xuân - một địa điểm có nhu cầu mua bán và tham quan cao của người dân và du khách cũng như có lưu lượng bốc xếp hàng hóa cực cao, nhóm tác giả kiến nghị thu hẹp lòng đường là 8 m trên tổng bề rộng 10 m (Hình 5). Lòng đường 8 m rộng hơn 2 m so với phân đoạn 1 (6 m), cho phép duy trì 2 làn xe chạy ổn định và không gian dừng đỗ ngắn hạn để bốc xếp hàng hóa ngay sát mép hè. Điều này giúp giảm thiểu tình trạng xe hàng dừng đỗ gây tắc nghẽn. Bề rộng hè phố mỗi bên cũng tăng thêm 1 m, tức là duy trì 3,5 m mỗi bên giống như phân đoạn trước để đảm bảo tính đồng bộ, liên tục. Hè phố rộng 3,5 m cũng có thể đáp ứng mật độ người đi bộ và khách mua sắm sầm uất tại khu vực chợ Đồng Xuân - một điểm đến thú vị trong khu vực Phố cổ. Nhóm tác giả cũng kiến nghị hạ thấp cao độ của hè phố ở cả 2 phân đoạn làm cùng cốt với phần xe chạy chỉ phân biệt bằng vật liệu và màu sắc. Việc hạ thấp mức cao độ này càng thuận lợi hơn cho việc trục đường này sẽ trở thành tuyến phố đi bộ vào cuối tuần theo như vận hành hiện nay của tuyến phố.

Cùng với việc thay đổi mặt cắt ngang để đảm bảo cân bằng nhu cầu di chuyển và địa điểm của một tuyến phố vốn là tuyến có giá trị di sản và nhu cầu mua sắm cao giữ lại bản sắc của đường phố thì nhóm tác giả cũng kiến nghị các giải pháp quản lý sau:

- Cấm xe tải chở hàng lưu thông trong khu vực vào các giờ cao điểm;
- Chỉ cho phép xe giao hàng hoạt động trong các khung giờ ngoài cao điểm đã được xác định rõ ràng;
- Áp dụng tốc độ tối đa 25 km/h cho xe máy và xe dịch vụ được phép di chuyển;
- Sử dụng giải pháp chia sẻ không gian để xóa bỏ sự phân tách giữa lòng đường và hè phố, buộc người lái xe phải di chuyển chậm và nhường đường cho người đi bộ.

Mặt cắt ngang phân đoạn 1 trước cải tạo

Mặt cắt ngang phân đoạn 2 trước cải tạo



Hình 5. Mặt cắt ngang tuyến phố trước và sau cải tạo

Phương án cải tạo này chính là trường hợp thứ 3 của "Tam giác đánh đổi" đã được đề cập đến ở phần trên của bài báo. Khi không gian mặt cắt ngang đường là hữu hạn thì việc lựa chọn giảm nhu cầu không gian dùng cho chức năng di chuyển hay chức năng địa điểm cần phải được xem xét trong bối cảnh cụ thể phù hợp với vai trò của tuyến phố trong ma trận phân loại. Với trường hợp tuyến phố nghiên cứu do đặc trưng là tuyến phố nằm trong khu vực Phố cổ có nhu cầu mua sắm, tham quan du lịch cao nên nhóm tác giả đã lựa chọn giải pháp tăng không gian cho chức năng địa điểm đến mức mong muốn và giảm không gian cho chức năng di chuyển đến mức tối thiểu.

4. KẾT LUẬN

Nghiên cứu đã khẳng định rằng việc chuyển dịch từ tư duy coi trọng lưu thông cơ giới sang mô hình tích hợp giữa chức năng "Di chuyển" và "Địa điểm" là xu hướng tất yếu để phát triển đô thị bền vững. Việc nhìn nhận đường phố không chỉ là những "hành lang giao thông" mà là một không gian đa chức năng giúp khôi phục chất lượng sống, đảm bảo tính công bằng trong việc tiếp cận hạ tầng và củng cố bản sắc cộng đồng. Thông qua các công cụ phân tích như "Ma trận phân loại" và "Tam giác đánh đổi", nhà quy hoạch có cơ sở khoa học để xác định các thứ tự ưu tiên, từ đó đưa ra những giải pháp thiết kế mặt cắt ngang linh hoạt, phù hợp với đặc thù riêng biệt của từng khu vực đô thị. Kết quả thực nghiệm cho thấy, ngay cả trong những không gian có quỹ đất hạn chế và mật độ giao thông cao, việc chấp nhận một sự đánh đổi có tính toán để ưu tiên cho con người và các hoạt động kinh tế - xã hội vẫn mang lại hiệu quả tích cực. Nghiên cứu này đóng vai trò là tiền đề lý luận, góp phần thay đổi cách tiếp cận trong quy hoạch và thiết kế đường đô thị tại Việt Nam: Từ việc chạy theo nhu cầu lưu thông đơn thuần sang hướng kiến tạo những không gian công cộng đáng sống, cân bằng giữa phát triển kinh tế và bảo tồn giá trị nhân văn.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Giao thông vận tải trong Đề tài mã số T2025-XD-003.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Transport G.B.M. Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas. H.M. *Stationery Office,* 1963.

[2] Phạm Thúy Loan. Đường phố - Hè phố: Cơ sở khoa học cho nghiên cứu thiết kế đô thị. *Tạp chí Kiến trúc Việt Nam*, số 200, 2016.

[3] Jones P., Boujenko N. and Marshall S. Link & Place: A Guide to Street Planning and Design. *Local Transport Today Limited,* 2007.

[4] NSW T. NSW Movement and Place Framework, 2020.

[5] National Complete Streets Coalition - Smart Growth America.

[6] Jones P., Marshall S. and Boujenko N. Creating more people-friendly urban streets through "Link and Place" street planning and design. *IATSS Research,* 32(1), 14-25, 2008.

[7] Marshall S. Streets and Patterns. *Routledge, London,* 2004.

[8] Jones P. Link and Place: A New Approach to Street Planning and Design.

[9] Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia - Hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật. *QCVN 07:2023/BXD,* 2023.

[10] Tiêu chuẩn Quốc gia về Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế, *TCVN 13592:2022,* 2022.

[11] Lieu Tran T.T., Nguyen X.L., Quan Le N.M. A transit-oriented development approach using the New South Wales places and movements framework for sustainable transport planning in Vietnam: A case study of an intersection in Ho Chi Minh City. *Transportation Research Procedia,* 85, 233-240, 2025.