

10-2024

NĂM THỨ 63

ISSN 2734-9888

XÂY DỰNG

tapchixaydung.vn

TẠP CHÍ CỦA BỘ XÂY DỰNG

JOURNAL OF CONSTRUCTION 63thYear



Mô hình khai thác, sử dụng hè phố để phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững tại Thủ đô Hà Nội

Model of exploiting and using sidewalks to develop tourism and sustainable urban economy in ha noi capital

> TS THÂN ĐÌNH VINH¹, THS NGUYỄN THỊ BÍCH²

¹Trưởng Bộ môn, Khoa KTHT&MT Đô thị, Trường ĐH Kiến trúc Hà Nội, Email: Thandinhvinh08@gmail.com

²GV Trường Đại học Thành Đô, Email: Bichnguyen86@gmail.com

TÓM TẮT

Hà Nội thành phố trực thuộc Trung ương và là một trong hai đô thị loại đặc biệt của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Yêu cầu phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững tại thủ đô Hà Nội đã được đặt ra trong nhiều Nghị quyết, Chiến lược, kế hoạch của Trung ương và thành phố. Khai thác, sử dụng hè phố để kinh doanh, trông giữ phương tiện nhằm phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững đã được thực hiện ở nhiều thành phố trên thế giới và Việt Nam. Việc khai thác, sử dụng hè phố mang lại nhiều lợi ích về phát triển kinh tế - xã hội đặc biệt là phát triển du lịch, kinh tế đô thị, kinh tế đêm tạo thêm nhiều sinh kế cho người dân góp phần xây dựng đô thị văn minh, hiện đại phát triển bền vững. Nghiên cứu này đánh giá thực trạng sử dụng hè phố tại 138 tuyến phố trên địa bàn 17 quận, huyện của TP Hà Nội. Trên cơ sở đó, nhóm tác giả đề xuất một số mô hình khai thác, sử dụng hè phố để phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững tại thủ đô Hà Nội. Hy vọng những kết quả này sẽ giúp hỗ trợ các nhà hoạch định chính sách, nhà khoa học trong công tác quản lý, khai thác, sử dụng hè phố để phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững hiện nay.

Từ khóa: Hè phố; du lịch; kinh tế đô thị; kinh tế đêm; phát triển bền vững; Hà Nội.

ĐẶT VẤN ĐỀ

Giao thông đô thị là một hệ thống phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa giữa các khu vực trong đô thị và giữa đô thị với vùng phụ cận. Bao gồm hệ thống các công trình giao thông, các loại phương tiện giao thông, các công trình phục vụ giao thông và hệ thống quản lý khai thác giao thông trong đô thị. Giao thông hay hệ thống giao thông bao gồm các công trình giao thông (công trình đường bộ, đường sắt...), các loại phương tiện (ô tô, tàu, máy bay...), các công trình phục vụ (trạm sửa chữa, trạm nghỉ...) và hệ thống

ABSTRACT

Hanoi is the capital, municipal city and one of two special urban areas of the Socialist Republic of Vietnam. Requirements for sustainable tourism and urban economic development in the capital Hanoi have been set out in many Resolutions, Strategies, and plans of the Central Government and the City. Exploiting and using sidewalks for business and vehicle maintenance to develop tourism and a sustainable urban economy has been implemented in many cities in the world and Vietnam. The exploitation and use of sidewalks brings many benefits in terms of socio-economic development, especially the development of tourism, urban economy, and night economy, creating more livelihood for people, contributing to urban construction. A civilized, modern city with sustainable development. This study evaluates the current situation of sidewalk use in 138 streets in 17 districts of Hanoi city. On that basis, we propose a number of models to exploit and use sidewalks to develop sustainable tourism and urban economy in the capital Hanoi. Hopefully these results will help support policy makers and scientists in the management, exploitation and use of sidewalks to develop sustainable tourism and urban economy today.

Keywords: Sidewalks; tourism; urban economy; Night economy; sustainable development; Hanoi.

quản lý khai thác [8]. Mỗi bộ phận trên hệ thống giao thông có những chức năng khác nhau, xét trên mặt cắt ngang đường đô thị thì lòng đường thường có chức năng chính là giao thông cơ giới, hè phố có chức năng chính là tổ chức đi bộ, trồng cây xanh và bố trí công trình hạ tầng kỹ thuật.

Hiện nay, có nhiều tên gọi khác nhau như hè phố, vỉa hè, hè đường, lề đường... tuy nhiên trong đô thị thường gọi là hè phố. Theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 07:2023/BXD thì, hè phố là bộ phận thuộc đường đô thị có nhiều chức năng: Bố trí phần đường

dành cho đi bộ, đi xe đạp, cây xanh, công trình hạ tầng kỹ thuật đô thị, không gian công cộng, dự trữ đất [5]. Để mô tả hết chức năng của hè phố ngoài những chức năng trên thì còn phải kể đến chức năng khá phổ biến là có thể sử dụng để khai thác phát triển du lịch, kinh tế đô thị, kinh tế đêm, sử dụng trạm trông giữ phương tiện. Trong thực tế các văn bản pháp quy của Việt Nam ít đề cập đến chức năng này. Hiện nay, nhiều đô thị tổ chức các không gian đi bộ, phát triển kinh tế đô thị nhưng lại thiếu mô hình khai thác, sử dụng hè phố để áp dụng. Ngày 18/5/2023 Chính phủ ban hành Nghị quyết số 82/NQ-CP về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu đẩy nhanh phục hồi, tăng tốc phát triển du lịch hiệu quả, bền vững [7]. Để ngành Du lịch phát triển trọng tâm, trọng điểm, với phương châm **"Sân phẩm đặc sắc - Dịch vụ chuyên nghiệp - Thủ tục thuận tiện, đơn giản - Giá cả cạnh tranh - Môi trường vệ sinh sạch, đẹp - Điểm đến an toàn, văn minh, thân thiện"**, thực sự trở thành ngành kinh tế mũi nhọn, thuộc nhóm 30 quốc gia có năng lực cạnh tranh du lịch hàng đầu thế giới. Đây là định hướng quan trọng đòi hỏi các địa phương cần nghiên cứu và ban hành kế hoạch hành động, nhiệm vụ giải pháp để triển khai thực hiện, trong đó việc phát triển kinh tế đêm, kinh tế đô thị gắn với du lịch dịch vụ là một trong những giải pháp cơ bản được nhiều đô thị lựa chọn triển khai.

Năm 2022, Hà Nội nhận giải thưởng "Điểm đến du lịch thành phố hàng đầu châu Á năm 2022" và giải thưởng "Điểm đến du lịch thành phố hàng đầu Thế giới năm 2022" do tổ chức Du lịch thế giới World Travel Awards 2022 đề cử và bình chọn. Năm 2023, Hà Nội tiếp tục nhận 3 giải thưởng của Tổ chức Du lịch thế giới, đó là: Điểm đến du lịch thành phố hàng đầu châu Á năm 2023; Điểm đến du lịch thành phố hàng đầu châu Á cho kỳ nghỉ ngắn ngày năm 2023 và Cơ quan quản lý du lịch thành phố hàng đầu châu Á [3]. Theo Sở Du lịch Hà Nội, trong tháng 10/2022, [10], tổng khách du lịch đến Hà Nội ước đạt 1,51 triệu lượt khách, trong đó, khách du lịch nội địa ước đạt 1,3 triệu lượt khách, khách du lịch quốc tế ước đón khoảng 212,76 nghìn lượt khách. Tổng thu từ khách du lịch ước đạt 3,97 nghìn tỷ đồng. Có thể thấy du lịch tại TP Hà Nội đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt là khu vực Phố cổ (khu vực tổ chức không gian đi bộ trên địa bàn quận Hoàn Kiếm).

Hà Nội đã ban hành Kế hoạch số 287/KH-UBND ngày 30/11/2023 của UBND TP Hà Nội về việc thực hiện Nghị quyết số 82/NQ-CP ngày 18/5/2023 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu đẩy nhanh phục hồi, tăng tốc phát triển du lịch hiệu quả, bền vững trên địa bàn TP Hà Nội giai đoạn 2023-2025 trong đó xác định: Đẩy mạnh cơ cấu lại ngành du lịch Thủ đô theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại, chất lượng, bền vững [12]. Thành phố đã triển khai nhiều nhiệm vụ quan trọng là Đề án phát triển, nâng cao hiệu quả kinh tế ban đêm trên địa bàn quận Hoàn Kiếm và Đề án quản lý, khai thác, sử dụng lòng đường, hè phố trên địa bàn TP Hà Nội. Tuy nhiên, quá trình triển khai đặt ra mục tiêu cần phải xây dựng được mô hình khai thác, sử dụng tạm thời một phần hè phố để trông giữ phương tiện giao thông đường bộ, để kinh doanh, phát triển kinh tế đô thị, du lịch, kinh tế đêm. Đây sẽ là cơ sở để áp dụng đối với các khu vực khác nhau trên địa bàn thành phố. Trong bài báo này nhóm tác giả nghiên cứu để xuất một số mô hình khai thác, sử dụng hè phố để phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững tại thủ đô Hà Nội. Trong đó đưa ra thực trạng khai thác, sử dụng hè phố để phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững tại thủ đô Hà Nội; một số nguyên tắc, tiêu chí để xuất mô hình khai thác, sử dụng hè phố để phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững tại thủ đô Hà Nội.

THỰC TRẠNG KHAI THÁC, SỬ DỤNG HÈ PHỐ ĐỂ PHÁT TRIỂN DU LỊCH, KINH TẾ ĐÔ THỊ BỀN VỮNG TẠI THỦ ĐÔ HÀ NỘI

Viện Khoa học công nghệ và Kinh tế xây dựng Hà Nội (đơn vị thuộc Sở Xây dựng Hà Nội) đã chủ trì, phối hợp với Nhóm chuyên

gia (trong đó có nhóm tác giả), phòng Quản lý đô thị các quận, huyện, UBND các phường, thị trấn sở tại tiến hành khảo sát, điều tra xã hội học, đánh giá thực trạng quản lý, sử dụng đối với hè phố tại 138 tuyến phố do UBND 17 quận, huyện đề xuất, kết quả như sau:

Địa bàn tiến hành khảo sát: Tại 12 quận nội, thành và 05 huyện có để án lên quận (Đông Anh, Hoài Đức, Thanh Trì, Gia Lâm, Đan Phượng) gồm 138 tuyến; Số đoạn tuyến được khảo sát: 272 đoạn tuyến (1 tuyến phố được khảo sát có thể có 1 hoặc nhiều đoạn tuyến với đặc tính kỹ thuật, đặc điểm xã hội khác nhau).

Thực trạng về hè phố

- **Theo chiều rộng hè phố:** Trong tổng số 272 đoạn tuyến khảo sát có: 21 đoạn chỉ có một bên hè phố (chiếm 7,72%); 106 đoạn có chiều rộng hè phố $0m < B_{vh} \leq 3m$ (chiếm 38,97%); 29 đoạn có chiều rộng hè phố $3m < B_{vh} \leq 4m$ (chiếm 10,66%); 54 đoạn có chiều rộng hè phố $4m < B_{vh} \leq 5m$ (chiếm 19,85%); 12 đoạn có chiều rộng hè phố $5m < B_{vh} \leq 6m$ (chiếm 4,41%); 33 đoạn có chiều rộng hè phố $6m < B_{vh} \leq 7m$ (chiếm 12,13%); 10 đoạn có chiều rộng hè phố $7m < B_{vh} \leq 8m$ (chiếm 3,68%); 7 đoạn có chiều rộng hè phố $8m < B_{vh}$ (chiếm 2,57%).



Hình 1. Bề rộng hè phố

Hình 2. Kết cấu hè phố

Nguồn: Khảo sát của tác giả và nhóm chuyên gia, [11]

- **Theo kết cấu hiện trạng của hè phố:** Trong tổng số 272 đoạn tuyến khảo sát có 523 hè phố, kết cấu hè phố được khảo sát khá đa dạng bao gồm: Kết cấu đá tự nhiên: 231 hè phố (44,17%); kết cấu gạch block: 119 hè phố (22,75%); kết cấu bê tông giá đá: 103 hè phố (19,69%); kết cấu gạch Terrazzo: 60 hè phố (11,47%) và kết cấu khác: 10 hè phố (1,91%).

- **Hiện trạng cây xanh trên tuyến phố:** Trong tổng số 523 hè phố được khảo sát, có 461 hè phố (88,15%) có cây xanh bố trí dọc theo tuyến. Cây xanh chủ yếu là cây bóng mát, một số tuyến có cây cảnh, cây bụi trồng xen kẽ. Hầu hết cây có đường kính $\leq 50cm$ (91,49%); mật độ cây tương đối dày, hè phố có khoảng cách giữa các cây $\leq 7m$ chiếm 80,61%. Cây xanh bố trí trên hè phố không đều: 76 hè phố (chiếm 14,18%) có cây xanh cách bó vỉa $L \leq 0,3m$; 60 hè phố (chiếm 11,47%) có cây xanh cách bó vỉa $0,3 < L \leq 0,5m$; 179 hè phố (chiếm 34,22%) có cây xanh cách bó vỉa $0,5 < L \leq 1m$ và 97 hè phố (chiếm 18,53%) có cây xanh cách bó vỉa $> 1m$.

- **Hiện trạng chiếu sáng trên tuyến phố:** Toàn bộ các tuyến khảo sát đều có bố trí điện chiếu sáng nằm sát bó vỉa của hè phố với mật độ bố trí: khoảng cách giữa các cột đèn: $L_{đèn} \leq 20m$ (chiếm 20%); $20 < L_{đèn} \leq 30m$ (chiếm 40,74%); $30 < L_{đèn} \leq 50m$ (chiếm 37,04%); $L_{đèn} > 50m$ (chiếm 2,22%).

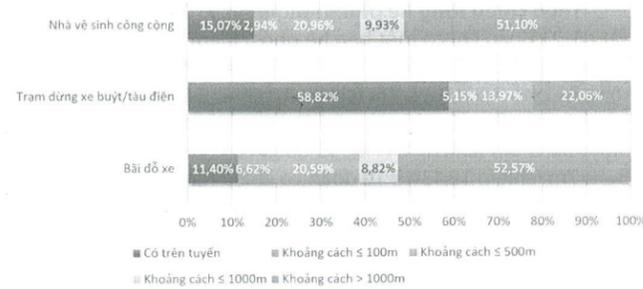
Thực trạng về khả năng tiếp cận đến các dịch vụ công cộng

Bãi đỗ xe: Có 31 đoạn/272 đoạn tuyến có bãi đỗ xe trên tuyến (chiếm 11,4%); có 18 đoạn/272 đoạn tuyến cách bãi đỗ xe $\leq 100m$ (chiếm 6,62%); có 56 đoạn/272 đoạn tuyến cách bãi đỗ xe $\leq 500m$ (chiếm 20,59%); có 24 đoạn/272 đoạn tuyến cách bãi đỗ xe $\leq 1000m$ (chiếm 8,82%) và 143 đoạn/272 đoạn tuyến cách bãi đỗ xe $> 1000m$ (chiếm 52,57%).

Trạm dừng xe buýt/tàu điện trên tuyến: Có 160/272 đoạn tuyến có trạm dừng xe buýt/tàu điện trên tuyến (chiếm 58,82%); có 14 đoạn/272 đoạn tuyến cách trạm dừng xe buýt/tàu điện $\leq 100m$ (chiếm 5,15%); có 38 đoạn/272 đoạn tuyến cách trạm dừng xe

buyt/tàu điện ≤ 500m (chiếm 13,97%) và có 60 đoạn/272 đoạn tuyến cách trạm dừng xe buýt/tàu điện > 1000m (chiếm 22,06%).

Nhà vệ sinh công cộng: Có 41 đoạn/272 đoạn tuyến có nhà vệ sinh công cộng nằm trên tuyến (chiếm 15,07%); có 8 đoạn/272 đoạn tuyến cách nhà vệ sinh công cộng ≤ 100m (chiếm 2,94%); có 57 đoạn/272 đoạn tuyến cách nhà vệ sinh công cộng ≤ 500m (chiếm 20,96%); có 27 đoạn/272 đoạn tuyến cách nhà vệ sinh công cộng ≤ 1000m (chiếm 9,93%) và 139 đoạn/272 đoạn tuyến cách nhà vệ sinh công cộng > 1000m (chiếm 51,10%).



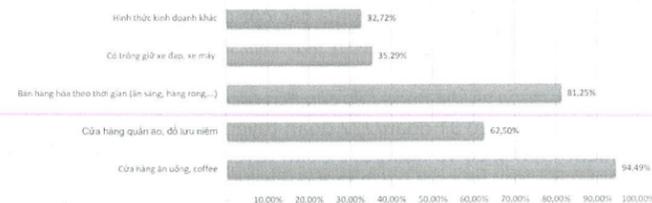
Hình 3. Khoảng cách đến các dịch vụ công cộng

Nguồn: Khảo sát của tác giả và nhóm chuyên gia, [11]

Thực trạng kinh doanh trên hệ phố phát triển du lịch, kinh tế đô thị

Trên thực tế hệ phố không chỉ có chức năng giao thông mà còn có chức năng cho các hoạt động kinh tế - xã hội. Hệ phố là nơi tạo ra nhiều sinh kế cho người dân nhất là người dân từ làng đô thị hóa lên phố và người dân trong các con phố nhỏ không có điều kiện để kinh doanh trực tiếp tại chỗ. Trên thế giới các đô thị đều chú trọng phát triển kinh tế hệ phố (có tài liệu gọi là kinh tế vỉa hè) để phát triển du lịch. Đặc biệt tại các khu vực có tài nguyên du lịch phong phú có điều kiện phát triển du lịch thì việc khai thác sử dụng hệ phố cho mục đích phát triển du lịch, dịch vụ lại càng được quan tâm. Theo thống kê chỉ trong 6 tháng đầu năm 2024, Hà Nội đón 14,05 triệu lượt khách, tăng 13,7% (riêng Hoàn Kiếm bình quân mỗi tuần đón khoảng hơn 3 vạn khách); tổng thu từ khách du lịch đạt 55.385 tỷ đồng, tăng 22,8% so với cùng kỳ năm 2023.[2]. Việc khai thác sử dụng hệ phố cho mục đích kinh doanh sẽ góp phần tạo ra nhiều dịch vụ, tiện ích bổ trợ cho phát triển du lịch.

Dịch vụ trông giữ xe trên hệ phố: Trong tổng số 272 đoạn tuyến được tiến hành khảo sát có 102 đoạn tuyến có triển khai dịch vụ trông giữ xe trên hệ phố (chiếm 37,50%). Dịch vụ trông giữ xe trên hệ phố có triển khai trên địa bàn quận Ba Đình (5 đoạn); quận Hoàn Kiếm (23 đoạn); Đống Đa (13 đoạn); Hai Bà Trưng (8 đoạn); Cầu Giấy (2 đoạn); Tây Hồ (13 đoạn); Hoàng Mai (11 đoạn); Thanh Xuân (1 đoạn); Bắc Từ Liêm (9 đoạn); Nam Từ Liêm (3 đoạn); Long Biên (10 đoạn) và huyện Thanh Trì (4 đoạn).



Hình 4. Hiện trạng kinh doanh dọc tuyến phố

Nguồn: Khảo sát của tác giả và nhóm chuyên gia, [11]

Tình trạng lấn chiếm hệ phố: Phần lớn các hệ phố được khảo sát đều có hiện tượng lấn chiếm hệ phố (chiếm 88,24%). Trên các tuyến phố khảo sát, đặc biệt các tuyến trong khu vực nội thành Hà Nội một số lượng lớn các cửa hàng (phần lớn là các cửa hàng coffee, trà đá,...) có trung bày hàng hóa trên hệ phố. Với đặc điểm khác nhau

của từng tuyến đường mà phạm vi lấn chiếm hệ phố cũng khác nhau, phần lớn các cửa hàng sử dụng trong 1m - 1,5m chiều rộng hệ phố tính từ vị trí công trình.

Hiện trạng các định vụ kinh doanh khác trên hệ phố: Phần lớn trên các tuyến được khảo sát chủ yếu kinh doanh cửa hàng ăn uống, coffee (chiếm 94,49%); bán hàng hóa theo thời gian (ăn sáng, hàng rong,...) chiếm 81,25%. Một số tuyến phố kinh doanh theo đặc trưng của tuyến như kinh doanh cửa hàng quần áo, đồ lưu niệm (chiếm 62,5%); kinh doanh đồ gia dụng, sửa chữa xe,... (chiếm 32,72%).

Phần lớn trên các tuyến phố khảo sát, các cửa hàng trên phố sử dụng hệ phố để đỗ xe máy cho khách hàng. Phần lớn xe đỗ ở vị trí sát công trình.

NGUYÊN TẮC, TIÊU CHÍ ĐỂ XUẤT MÔ HÌNH KHAI THÁC, SỬ DỤNG HỆ PHỐ ĐỂ PHÁT TRIỂN DU LỊCH, KINH TẾ ĐÔ THỊ BỀN VỮNG TẠI HÀ NỘI

Nguyên tắc

Nguyên tắc 1: Mô hình hệ phố có đủ điều kiện để kinh doanh, phục vụ phát triển du lịch, kinh tế đô thị, tạm trông giữ phương tiện giao thông phải được xây dựng dựa trên đặc điểm hiện trạng, định hướng phát triển của TP Hà Nội và phù hợp với các quy định pháp lý hiện hành đồng thời phải xét đến yếu tố phát triển loại hình du lịch dịch vụ, tính chất, chức năng của các khu vực;

Nguyên tắc 2: Xây dựng mô hình hệ phố có đủ điều kiện để kinh doanh, phục vụ phát triển du lịch, kinh tế đô thị, tạm trông giữ phương tiện giao thông phải đảm bảo nguyên tắc trật tự, an toàn giao thông theo luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ [9], an ninh, vệ sinh an toàn thực phẩm và phòng chống cháy nổ;

Nguyên tắc 3: Mô hình được xây dựng phải đảm bảo tính khả thi, khả dụng và là cơ sở để áp dụng trên địa bàn toàn thành phố trong đó ưu tiên tập trung khu vực phố cổ, phố cũ;

Nguyên tắc 4: Mô hình được xây dựng phải đảm bảo được các yêu cầu kinh doanh, phát triển du lịch dịch vụ, giao thông và bố trí công trình hạ tầng kỹ thuật khác;

Nguyên tắc 5: Mô hình được xây dựng phải thỏa mãn các tiêu chí để sử dụng hệ phố trong phát triển kinh doanh và trông giữ phương tiện giao thông. Trường hợp không thỏa mãn tiêu chí thì cần đưa ra cơ sở để xuất và sử dụng các biện pháp quản lý nhằm hướng tới mục tiêu kinh doanh phát triển du lịch hoặc giao thông trong những khoảng thời gian nhất định;

Nguyên tắc 6: Mô hình đưa ra phải đơn giản, dễ áp dụng, dễ cài tạo.

Tiêu chí

Trên cơ sở thực trạng, kinh nghiệm và nguyên tắc các tiêu chí để lựa chọn các phố có hệ phố sử dụng để kinh doanh và trông giữ phương tiện cần đáp ứng 6 tiêu chí sau:

Tiêu chí 1. Hệ phố cho phép kinh doanh phải có hệ phố chiều rộng tối thiểu 3m (trừ trường hợp đặc biệt trong khu vực phố Cổ): Bề rộng hệ phố đảm bảo từ 3m trở lên để đáp ứng cho người đi bộ 1,5m, bố trí hạ tầng kỹ thuật, một phần để kinh doanh và trông giữ phương tiện. Đối với khu phố Cổ cho phép hệ phố có chiều rộng nhỏ hơn 3m được kinh doanh trong thời gian tổ chức không gian đi bộ hoặc thời gian khác được UBND quận cấp phép;

Tiêu chí 2. Đảm bảo chỗ đỗ xe cho khách tại chỗ hoặc trong phạm vi cho phép: Hệ phố đủ điều kiện để kinh doanh cần đảm bảo cho nhu cầu đỗ xe của khách. Trong điều kiện Hộ kinh doanh không có chỗ đỗ xe cho khách thì có thể xem xét khi đảm bảo một trong các yêu cầu dưới đây:

- Từ địa điểm kinh doanh đến bãi đỗ xe gần nhất không lớn hơn 500m;
- Hoặc khoảng cách từ địa điểm kinh doanh đến ga, bến xe công

cộng gần nhất không lớn hơn 500m.

Tiêu chí 3. Kinh doanh đảm bảo yếu tố an toàn, văn minh: Các hộ kinh doanh (có đăng ký kinh doanh theo quy định) cần được chính quyền địa phương phổ biến, tập huấn và ký cam kết về việc kinh doanh đảm bảo an toàn, văn minh, thân thiện; Riêng các hộ kinh doanh ăn uống cần có giấy chứng nhận vệ sinh an toàn thực phẩm;

Tiêu chí 4. Đảm bảo an ninh trật tự, an toàn phòng chống cháy nổ và vệ sinh môi trường: Hoạt động kinh doanh phải đảm bảo phòng chống cháy nổ, vệ sinh môi trường không để ảnh hưởng tới hạ tầng kỹ thuật (độ chịu lực của kết cấu hệ phố, đảm bảo an toàn tủ điện), cây xanh khu vực kinh doanh;

Tiêu chí 5. UBND cấp huyện cần lấy ý kiến của người dân trước khi tiến hành cho phép hệ phố kinh doanh hoặc trông giữ xe tạm thời theo quy định;

Tiêu chí 6. Hệ phố tổ chức kinh doanh phải được UBND cấp huyện cấp phép về:

- Thời gian kinh doanh: Đảm bảo phù hợp với tình hình thực tế tại tuyến phố và đảm bảo an ninh trật tự và giao thông thông suốt;
- Mặt hàng kinh doanh: Do UBND cấp huyện xác định cụ thể đảm bảo phát triển đô thị, phát triển du lịch, kinh doanh thương mại văn minh, phù hợp với văn hóa địa phương;
- Đối với hộ kinh doanh di động: Phải được trang bị quầy bán hàng theo quy cách được UBND cấp huyện ban hành.

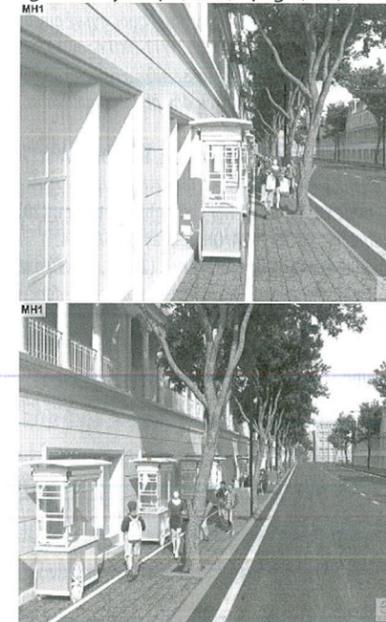
ĐỀ XUẤT MỘT SỐ MÔ HÌNH KHAI THÁC, SỬ DỤNG HỆ PHỐ ĐỂ PHÁT TRIỂN DU LỊCH, KINH TẾ ĐÔ THỊ BỀN VỮNG TẠI THỦ ĐÔ HÀ NỘI

Mô hình 1: MH1 (Bề rộng hệ phố: 1,5m ≤ B_{hp} ≤ 3,0m, Áp dụng đối với khu vực phố Cổ)

+ **B_{hp} rộng 1,5m:** Không tổ chức kinh doanh, phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 1,5m.

+ **B_{hp} rộng 1,5m < B_{hp} < 3,0m:** Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 0,0m < B_{hp} < 1,5m và phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 1,5m.

+ **B_{hp} rộng 3,0m:** Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 1,5 m; phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 1,5m;



Hình 5. Đề xuất mô hình 1

Mô hình 2: MH2 (Bề rộng hệ phố: 3,00m ≤ B_{hp} ≤ 4,50m, Cây xanh sát chỉ giới đường đỏ)

+ **B_{hp} rộng 3,0m ≤ B_{hp} ≤ 4,0m:** Phần kinh doanh giữa các cây xanh (B_{kd}) rộng 1,5 m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 1,5-2,5m. Không đỗ xe trên hè.

+ **B_{hp} rộng 4,0m < B_{hp} ≤ 4,5m:** Phần kinh doanh giữa các cây xanh (B_{kd}) rộng 1,5 m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 1,5m. Phần sát mép phần đường xe chạy được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) theo hình thức đỗ ngang hoặc chéo góc rộng 1,0m < B_{đx} ≤ 1,5m và phải đảm bảo đỗ được xe.

Mô hình 3: MH3 (Bề rộng hệ phố: 3,00m ≤ B_{hp} ≤ 4,50m, Cây xanh sát bó vỉa)

+ **B_{hp} rộng 3,0m ≤ B_{hp} ≤ 4,0m:** Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 1,5 m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 1,5-2,5m. Không đỗ xe trên hè.

+ **B_{hp} rộng 4,0m < B_{hp} ≤ 4,5m:** Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 1,5 m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 1,5m. Phần sát mép phần đường xe chạy được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh, theo hình thức đỗ ngang hoặc chéo góc bề rộng 1,0m < B_{đx} ≤ 1,5m và phải đảm bảo đỗ được xe.

Mô hình 4: MH4 (Bề rộng hệ phố: 4,5 < B_{hp} ≤ 6m, cây xanh sát chỉ giới đường đỏ)

+ **B_{hp} rộng 4,5m < B_{hp} ≤ 5,0m:** Phần kinh doanh giữa các cây xanh (B_{kd}) rộng 1,5m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật 1,5m. Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) theo hình thức chéo góc rộng 1,5m < B_{đx} < 2,0m và phải đảm bảo đỗ được xe;

+ **B_{hp} rộng 5,0m < B_{hp} < 6,0m:** Phần kinh doanh giữa các cây xanh (B_{kd}) rộng 1,5m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật 1,5m ≤ (B_{đb-kt}) < 2,5m. Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) có bề rộng 2,0m;

+ **B_{hp} rộng 6,0m:** Phần kinh doanh giữa các cây xanh (B_{kd}) rộng 2,0 m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 2,0m; Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) rộng 2,0m.

Mô hình 5: MH5 (Bề rộng hệ phố: 4,5m < B_{hp} ≤ 6m, cây xanh sát bó vỉa)

+ **B_{hp} rộng 4,5m < B_{hp} ≤ 5,0m:** Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 1,5m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật 1,5m. Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh theo hình thức chéo góc rộng 1,5m < B_{đx} < 2,0m và phải đảm bảo đỗ được xe;

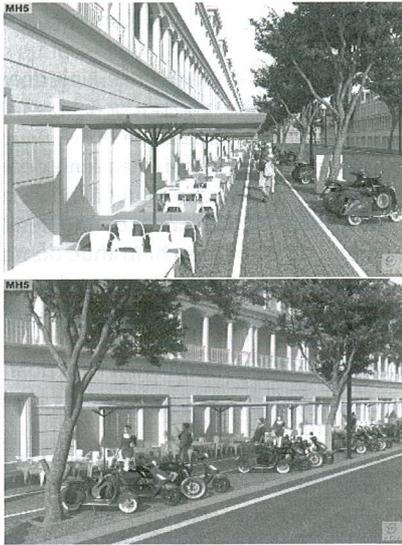
+ **B_{hp} rộng 5,0m < B_{hp} < 6,0m:** Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 1,5m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật 1,5m ≤ (B_{đb-kt}) < 2,5m. Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh có bề rộng 2,0m;

+ **B_{hp} rộng 6,0m:** Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 2,0 m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 2,0m; Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh rộng 2,0m.

Mô hình 6: MH6 (Bề rộng hệ phố: 6m < B_{hp} ≤ 7,5m, cây xanh sát chỉ giới đường đỏ)

+ **B_{hp} rộng 6,0m < B_{hp} ≤ 6,5m:** Phần kinh doanh giữa các cây xanh (B_{kd}) rộng 2,0m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật 2,0m ≤ (B_{đb-kt}) < 2,5m. Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) có chiều rộng 2,0m;

+ **B_{hp} rộng 6,5m < B_{hp} < 7,5m:** Phần kinh doanh giữa các cây xanh rộng 2,0m ≤ B_{kd} ≤ 2,5m; Phần hệ cho người đi bộ và người khuyết tật 2,0m ≤ (B_{đb-kt}) < 3,0m. Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) có bề rộng 2,0m;



Hình 6. Đề xuất mô hình 5

+ **B_{hp} rộng 7,5m**: Phần kinh doanh giữa các cây xanh (B_{kd}) rộng 2,5m; Phần hè cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 3,0m; Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) rộng 2,0m.

Mô hình 7: MH7 (Bề rộng hè phố: $6m < B_{hp} \leq 7,5m$, cây xanh sát bó vỉa)

+ **B_{hp} rộng 6,0m < B_{hp} ≤ 6,5m**: Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 2,0m; Phần hè cho người đi bộ và người khuyết tật $2,0m \leq (B_{đb-kt}) < 2,5m$. Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh có chiều rộng 2,0m;

+ **B_{hp} rộng 6,5m < B_{hp} < 7,5m**: Phần kinh doanh rộng 2,0m ≤ B_{kd} ≤ 2,5m; Phần hè cho người đi bộ và người khuyết tật $2,0m \leq (B_{đb-kt}) < 3,0m$. Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh có bề rộng 2,0m;

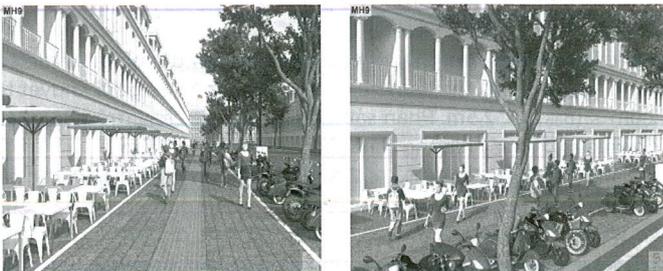
+ **B_{hp} rộng 7,5m**: Phần kinh doanh (B_{kd}) rộng 2,5m; Phần hè cho người đi bộ và người khuyết tật (B_{đb-kt}) rộng 3,0m; Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh rộng 2,0m.

Mô hình 8: MH8 (Bề rộng hè phố: B_{hp} > 7,5m, cây xanh sát chỉ giới đường đô)

Phần kinh doanh giữa các cây xanh rộng >2,5m; Phần hè phố tổ chức đi bộ và người khuyết tật >3,0m; Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh rộng 2,0m và phải đảm bảo lối ra vào công trình.

Mô hình 9: MH9 (Bề rộng hè phố: B_{hp} > 7,5m, cây xanh sát bó vỉa)

Phần kinh doanh giữa các cây xanh rộng >2,5m; Phần hè phố tổ chức đi bộ và người khuyết tật >3,0m; Phần sát mép đường xe chạy (trên hè) được đỗ xe đạp, xe máy (không đỗ ô tô) giữa các cây xanh rộng 2,0m và phải đảm bảo lối ra vào công trình.



Hình 6. Đề xuất mô hình 9

KẾT LUẬN

Phát triển kinh tế khu vực đô thị là 1 trong 6 nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu trong Nghị quyết số 06-NQ/TW của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 [1]. Với khoảng 907 đô thị (Tính đến 30/6/2024) [4], đang đóng góp khoảng 70% GDP cả nước, qua đó cho thấy tầm quan trọng của khu vực đô thị trong việc phát triển kinh tế - xã hội. Việc khai thác, sử dụng hệ phố mang lại nhiều lợi ích đặc biệt là phát triển du lịch, kinh tế đô thị, kinh tế đêm tạo thêm nhiều sinh kế cho người dân góp phần xây dựng đô thị văn minh, hiện đại phát triển bền vững. Nghiên cứu đã đề xuất 09 mô hình khai thác, sử dụng hệ phố để phát triển du lịch, kinh tế đô thị bền vững tại thủ đô Hà Nội. Vậy, với kết quả có thể được tham khảo trong công tác quản lý, quy hoạch, xây dựng, khai thác để phát triển du lịch, đô thị ở Hà Nội và các đô thị khác. Hy vọng sẽ đóng góp vào sự phát triển du lịch, kinh tế đô thị của thành phố, góp phần cụ thể hóa Kế hoạch số 287/KH-UBND; Nghị quyết số 82/NQ-CP; Nghị quyết số 06-NQ/TW của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Bộ Chính trị, (2022), Nghị quyết số 06-NQ/TW về Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.
- [2]. Bộ Thông tin và Truyền thông, (2024), <https://cand.com.vn/doanh-nghiep/hanoi-thu-hut-trai-nghiem-nhieu-dich-vu-du-lich-tai-cho-i737010/#:~:text=Hi%E1%BB%87n%20nay%2C%20b%C3%ACnh%20qu%C3%A2n%20m%E1%BB%97i,th%E1%BB%83%20v%C3%A0%20phi%20v%E1%BA%ADt%20th%E1%BB%83>, truy cập ngày 4/8/2024.
- [3]. Bộ Văn hóa thể thao và Du lịch, (2023), Chuyên trang chuyển đổi số, <https://dx.bvhttdl.gov.vn/SitePages/ListNewfeed.aspx?CID=56&ItemID=32602>, truy cập ngày 6/7/2024.
- [4]. Bộ Xây dựng, (2024), Báo cáo tình hình thực hiện nhiệm vụ 6 tháng đầu năm và kế hoạch 6 tháng cuối năm 2024 của Bộ Xây dựng. Cổng thông tin điện tử Bộ Xây dựng. 9/7/2024.
- [5]. Bộ Xây dựng, (2023), Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật QCVN 07:2023/BXD, ban hành theo Thông tư số 15/2023/TT-BXD ngày 29/12/2023.
- [6]. Bộ Xây dựng, (2021), Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng QCVN 01:2021/BXD, ban hành theo thông tư 01/2021/TT-BXD ngày 19/5/2021.
- [7]. Chính Phủ, (2023), Nghị quyết số 82/NQ-CP ngày 18 tháng 5 năm 2023 của Chính phủ, về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu đẩy nhanh phục hồi, tăng tốc phát triển du lịch hiệu quả, bền vững.
- [8]. Phạm Trọng Mạnh, Nguyễn Mạnh Hùng, Thân Đình Vinh (2016), Giáo trình Quy hoạch giao thông đô thị, NXB Hà Nội.
- [9]. Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, (2024), Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ, số 36/2024/QH15 ngày 27/6/2024.
- [10]. Sở Văn hóa thể thao và Du lịch Hà Nội, (2022), Báo điện tử Đảng cộng sản Việt Nam, <https://dangcongsan.vn/kinh-te-va-hoi-nhap/ha-noi-duoc-vinh-danh-la-diem-den-du-lich-thanh-pho-hang-dau-the-gioi-nam-2022-624583.html>, truy cập ngày 6/7/2024.
- [11]. Sở Xây dựng TP Hà Nội, (2024), Tờ trình số 140/TTTr-SXD ngày 19/6/2024 về việc phê duyệt đề án "Quản lý, khai thác, sử dụng lòng đường, hệ phố trên địa bàn thành phố Hà Nội", tháng 6/2024.
- [12]. Thành phố Hà Nội, (2023), Kế hoạch số 287/KH-UBND ngày 30/11/2023 của UBND TP Hà Nội, về việc thực hiện Nghị quyết số 82/NQ-CP ngày 18/5/2023 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu đẩy nhanh phục hồi, tăng tốc phát triển du lịch hiệu quả, bền vững trên địa bàn TP Hà Nội giai đoạn 2023-2025.
- [13]. Tiêu chuẩn TCVN 13592:2022 Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế.