

ĐÁNH GIÁ ĐẶC ĐIỂM VÀ KHẢ NĂNG ĐI BỘ CỦA PHỐ NGUYỄN HỮU THỌ VÀ ĐƯỜNG LĨNH NAM, QUẬN HOÀNG MAI, HÀ NỘI

Lê Quang Trường¹, Nguyễn Thị Hà Thành²

Tóm tắt: Trong bối cảnh đô thị Hà Nội đang phát triển nhanh chóng, việc cải thiện điều kiện đi bộ tại các tuyến phố đóng vai trò quan trọng trong nâng cao chất lượng cuộc sống của cư dân đô thị. Nghiên cứu này tập trung khảo sát khả năng đi bộ tại hai tuyến phố thuộc quận Hoàng Mai: phố Nguyễn Hữu Thọ và đường Lĩnh Nam. Trên cơ sở dữ liệu từ khảo sát thực địa và 60 phiếu hỏi người dân tại khu vực nghiên cứu, bài báo tiến hành mô tả thực trạng không gian đi bộ trên từng tuyến phố, phân tích đánh giá của người dân đối với khả năng đi bộ của hai tuyến phố. Kết quả cho thấy, tuyến phố Nguyễn Hữu Thọ được đánh giá cao hơn cả về khả năng đi bộ, mức độ hài lòng tổng thể so với đường Lĩnh Nam. Ngoài ra, người dân có mức độ hài lòng cao hơn cũng cho thấy tần suất đi bộ trên tuyến phố cao hơn. Kết quả nghiên cứu gợi mở hướng điều chỉnh không gian đô thị theo hướng thân thiện và hiệu quả hơn cho người đi bộ.

Từ khóa: Khả năng đi bộ; Tuyến phố đô thị; Phố Nguyễn Hữu Thọ; Đường Lĩnh Nam.

AN EVALUATION OF THE PHYSICAL CHARACTERISTICS AND WALKABILITY OF NGUYEN HUU THO AND LINH NAM STREETS IN HOANG MAI DISTRICT, HANOI

Abstract: Within the rapidly urbanizing context of Hanoi, enhancing the walkability of streets is paramount for promoting its citizens' quality of life. This research endeavors to investigate the walkability of two main streets in Hoang Mai district: Nguyen Huu Tho street and Linh Nam road. Employing data derived from on-site surveys and 60 questionnaires administered to local residents within the study area, this paper delineates the current situation of pedestrian infrastructure on each street and analyzes residents' evaluations regarding the walkability of them. The findings reveal a higher appraisal of Nguyen Huu Tho street concerning its walkability, and a greater degree of overall satisfaction with Linh Nam road. Moreover, a positive correlation is observed, wherein residents expressing higher satisfaction levels exhibit a greater frequency of pedestrian activity along the respective street. These results offer insightful directions for the recalibration of urban spaces towards more pedestrian-centric and efficacious designs.

Keywords: Walkability; Urban street; Nguyen Huu Tho Street; Linh Nam Road.

Nộp bản thảo: 23/5/2025

Chấp nhận đăng: 02/7/2025

¹Cử nhân, Trường Đại học Khoa học Tự nhiên, ĐHQG Hà Nội, email liên hệ: truonglq03@gmail.com

²PGS.TS, Trường Đại học Khoa học Tự nhiên, ĐHQG Hà Nội.

1. Đặt vấn đề

Khoảng 60% dân số toàn cầu hiện đang sinh sống tại khu vực đô thị, con số này được dự báo sẽ tiếp tục gia tăng mạnh mẽ trong những thập kỷ tới (Turoń, K., Czech, P., Juzek, M, 2017). Tuy vậy, sự phát triển về kinh tế lại chưa hẳn đã đi đôi với nâng cao chất lượng cuộc sống của cư dân đô thị, bởi ảnh hưởng lớn hơn của hệ tư tưởng quy hoạch đô thị hướng tới ô tô bắt đầu từ những thập niên 1960. Môi trường sống thiếu lành mạnh bởi sự gia tăng tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường và lối sống thụ động gây ra tác động lớn tới sức khỏe của người dân đô thị, nhưng các chính quyền hầu như tập trung cho giải pháp y tế hơn là thiết kế lại môi trường xây dựng và xã hội (Tran, M, 2016).

Thuật ngữ “giao thông chủ động” bao gồm đi bộ và đi xe đạp; và “khả năng đi bộ” bao gồm các thuộc tính của môi trường xây dựng đô thị khuyến khích và/hoặc tạo điều kiện cho việc đi bộ nhiều hơn (Westenhöfer, J.; Nouri, E.; Reschke, M.L.; Seebach, F.; Buchcik, J, 2023). Về mặt lý luận, khái niệm “khả năng đi bộ” đã được tiếp cận như một chỉ số thể hiện mức độ thân thiện của môi trường đô thị đối với người đi bộ. Một số nghiên cứu quốc tế (Dovey, K., Pafka, E., 2019; Turoń, K., Czech, P., Juzek, M, 2017; Sonta, A., Jiang, X, 2023) chỉ ra rằng, một môi trường có khả năng đi bộ cao có thể góp phần giảm thiểu sự phụ thuộc vào phương tiện cơ giới, nâng cao hiệu quả sử dụng đất, tăng cường tính kết nối và khả năng tiếp cận không gian đô thị một cách công bằng, giúp cư dân đô thị có xu hướng vận động thể chất nhiều hơn, từ đó giảm khả năng bị thừa cân, béo phì (Frank, L.D.; Sallis, J.F et al., 2006), tạo nên sự hài lòng chung của tổng thể cư dân thành phố (Trpković, A.; Todorović et al., 2023). Tuy nhiên, tại Việt Nam, các nghiên cứu về khả năng đi bộ vẫn còn ít, chủ yếu tập trung vào việc mô tả hiện trạng mà chưa có nhiều tiếp cận sâu về mặt phân tích hoặc đánh giá định lượng có hệ thống. Công trình nghiên cứu của Phạm Thị Ngọc Liên (2024) phản ánh rõ thực trạng lấn chiếm vỉa hè tại các đô thị lớn, gây ảnh hưởng tiêu cực đến người đi bộ, trong khi các tuyến phố đi bộ hiện nay đa phần vẫn chỉ là các hình thức chuyển đổi tạm thời từ hạ tầng giao thông cơ giới, thiếu sự đồng bộ và kết nối không gian hiệu quả. Nghiên cứu của An Minh Ngọc và cộng sự (2024) cũng cho thấy, việc phát triển giao thông phi cơ giới ở Việt Nam vẫn đang thiếu sự định hướng chiến lược rõ ràng và công cụ quản lý phù hợp.

Từ cả góc độ lý luận và thực tiễn, có thể thấy rõ tính cấp thiết của việc xem xét nghiêm túc vai trò của hoạt động đi bộ trong không gian đô thị như một phần không thể tách rời của phát triển đô thị bền vững. Do đó, nghiên cứu này được thực hiện nhằm phân tích rõ đặc điểm và khả năng đi bộ của hai tuyến phố tiêu biểu tại quận Hoàng Mai, phố Nguyễn Hữu Thọ và đường Lĩnh Nam. Đây là hai trục đường quan trọng trong mạng lưới giao thông nội quận, đồng thời thể hiện sự khác biệt rõ về tổ chức không gian và điều kiện hạ tầng. Kết quả nghiên cứu đồng thời góp phần cung cấp phản hồi về thực trạng hạ tầng tuyến phố đô thị ở Hà Nội từ góc nhìn của cư dân - những người sử dụng, từ đó có thể cung cấp cơ sở phục vụ cho các hoạt động quy hoạch và quản lý hạ tầng hướng tới nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân đô thị tại quận Hoàng Mai nói riêng và tại Hà Nội nói chung.

2. Cơ sở dữ liệu và phương pháp nghiên cứu

2.1. Cơ sở dữ liệu

Cơ sở dữ liệu phục vụ nghiên cứu chủ yếu gồm dữ liệu sơ cấp thu thập được từ hoạt động khảo sát thực địa và điều tra phỏng vấn xã hội học tại hai tuyến đường lựa chọn nghiên cứu. Nguồn số liệu sơ cấp được tổng hợp và phân tích từ kết quả phỏng vấn 60 người dân sinh sống xung quanh

hai tuyến phố nghiên cứu (phân bố đều 30 mẫu cho mỗi tuyến phố). Những người được hỏi ở hai tuyến phố nghiên cứu có một số đặc điểm như sau: tỷ lệ giới tính không quá chênh lệch, với 51,7% nam và 48,3% nữ; tỷ lệ lớn người được hỏi trên 36 tuổi (76,7%), trong đó tỷ lệ người từ 18-25 tuổi chiếm 6,7%, người từ 26-35 tuổi chiếm 16,7%, người từ 36-45 tuổi, 46-55 tuổi cùng chiếm 21,7%, và người trên 55 tuổi chiếm 33,3%. Phần lớn trong số họ đã sống trên 5 năm tại gần tuyến đường khảo sát (95%), và 5% số còn lại đã sống tại đây từ 3-5 năm. Đặc điểm trên của người được khảo sát cũng ảnh hưởng đến một số hành vi, thói quen đi bộ của họ mà nhóm tác giả sẽ phân tích sâu thêm ở phần sau.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết sử dụng 3 phương pháp nghiên cứu chính sau đây:

Phương pháp khảo sát thực địa: với mục đích thu thập dữ liệu về hiện trạng không gian đi bộ tại hai tuyến phố nghiên cứu. Phương pháp quan sát trực tiếp được sử dụng để ghi nhận các yếu tố như chiều rộng vỉa hè, tình trạng lấn chiếm, mật độ hoạt động thương mại, hệ thống đèn tín hiệu và khả năng tiếp cận đến các tiện ích công cộng. Đồng thời, nhóm nghiên cứu tiến hành thiết lập mặt cắt ngang tuyến phố bằng phần mềm AutoCAD, nhằm mô tả chi tiết tổ chức không gian sử dụng của tuyến phố.

Phương pháp điều tra xã hội học: Nghiên cứu triển khai khảo sát xã hội học thông qua phỏng vấn trực tiếp người dân đang sinh sống gần hai tuyến đường Nguyễn Hữu Thọ và Linh Nam, với số lượng 30 phiếu cho mỗi tuyến, sử dụng bảng hỏi thiết kế sẵn. Nội dung bảng hỏi tập trung thu thập thông tin về tần suất đi bộ, mục đích di chuyển hàng ngày, phương thức tiếp cận các dịch vụ thiết yếu như chợ, trường học, siêu thị, cảm nhận về lợi ích sức khỏe, cũng như mức độ gắn kết cộng đồng thông qua hoạt động đi bộ. Đối tượng khảo sát được lựa chọn theo phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên, kết hợp với phương pháp "quả bóng tuyết".

Thống kê, phân tích, so sánh: nguồn dữ liệu điều tra đã được tổng hợp, nhập liệu và phân loại bằng phần mềm SPSS 24.0. Từ nguồn nhập liệu, nhóm tác giả đã tiến hành kiểm định thang đo bằng hệ số Cronbach's Alpha đối với các dữ liệu hỏi về mức độ đồng tình theo thang Likert (từ rất không đồng ý đến rất đồng ý). Sau khi xác nhận thang đo của các tiêu chí đánh giá có ý nghĩa thống kê, nhóm tác giả tiến hành phân tích dữ liệu và so sánh về kết quả đánh giá giữa hai tuyến phố khảo sát. Phân tích tương quan (phi tham số) dựa trên hệ số Spearman's rho được tiến hành cho hai biến thứ bậc: mức độ hài lòng tổng thể và tần suất đi bộ trên tuyến phố của người dân.

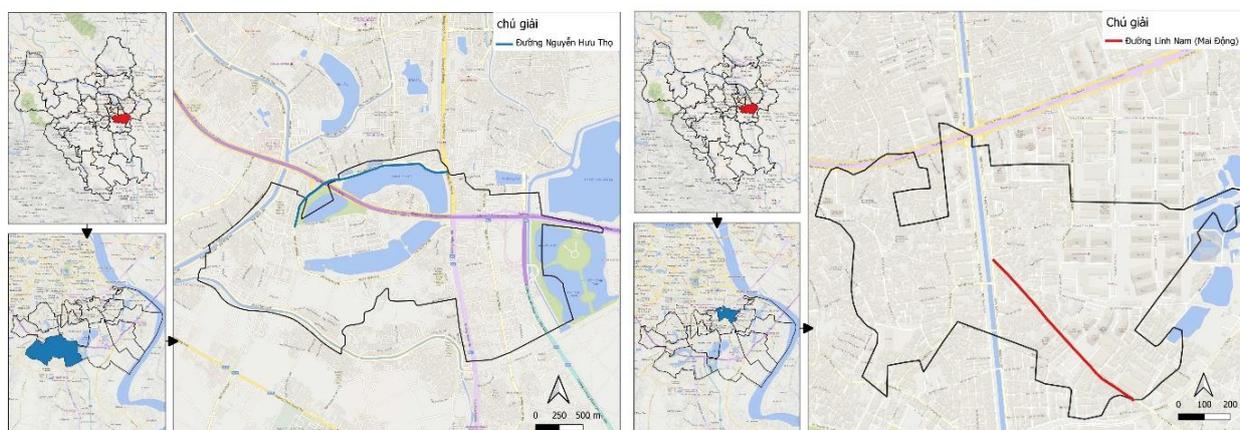
3. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

3.1. Đặc điểm không gian và hạ tầng của hai tuyến phố khảo sát

Tổng quan hai tuyến phố khảo sát

Tuyến phố Nguyễn Hữu Thọ là một trong những tuyến phố quan trọng của phường Hoàng Liệt, với chiều dài 1.930m, kết nối khu vực HH Linh Đàm và Bán đảo Linh Đàm, nơi có mật độ dân cư cao nhất trong quận, riêng khu vực HH Linh Đàm đã có quy mô 40.000 người (UBND phường Hoàng Liệt, 2024). Tuyến phố này không chỉ phục vụ cho lưu thông giao thông nội bộ của phường mà còn kết nối trực tiếp với đường liên tỉnh như Vành đai 3 và Giải Phóng, là những tuyến giao thông huyết mạch của Thủ đô (Hình 1).

HÌNH 1. BẢN ĐỒ VỊ TRÍ KHU VỰC NGHIÊN CỨU



Tuyến đường Lĩnh Nam, dài 800m, là một trong những tuyến phố quan trọng nằm trong địa phận phường Mai Động, có mật độ dân cư cao và là trục giao thông chính nối liền các khu vực trong phường và các khu vực lân cận (UBND phường Mai Động, 2024). Đặc biệt, tuyến đường này nằm ngay trung tâm phường Mai Động, kết nối trực tiếp với các tuyến đường liên tỉnh quan trọng như đường vành đai 3 và cầu Thanh Trì, giúp việc di chuyển giữa các khu vực nội thành và ngoại thành trở nên thuận tiện (Hình 1). Đây là một trong những tuyến phố có lưu lượng giao thông lớn và có vai trò quan trọng trong việc kết nối các khu dân cư với các khu vực thương mại, công cộng và dịch vụ của quận Hoàng Mai.

Đánh giá đặc điểm không gian tuyến phố từ góc nhìn xã hội

Tuyến phố Nguyễn Hữu Thọ có đa dạng các loại hình kinh doanh, dịch vụ với 5 loại hình chủ yếu. Trong đó loại hình dịch vụ ăn uống chiếm tỷ lệ cao nhất, với tỷ lệ 28%; cửa hàng bán đồ gia dụng chiếm 16%; các văn phòng công ty, ngân hàng và hệ thống siêu thị, chợ, hàng tạp hóa cùng chiếm tỷ lệ 15%; các cửa hàng bán quần áo thời trang chiếm 11%.

Tuyến phố được bố trí liền kề với công viên hồ Linh Đàm, một không gian xanh trải dài toàn tuyến mang lại môi trường đi bộ thoáng mát, an toàn và giàu tính thư giãn. Hành lang cây xanh, lối đi dạo ven hồ và các khoảng mở công cộng không chỉ giảm áp lực từ các mặt tiền thương mại đông đúc mà còn góp phần kết nối cộng đồng đô thị. Sự kết hợp giữa hoạt động thương mại sôi động và không gian xanh chất lượng giúp tuyến Nguyễn Hữu Thọ trở thành một không gian đi bộ tương đối phù hợp, nên được tổ chức và quản lý hợp lý.

Trong khi đó, đường Lĩnh Nam có đa dạng loại hình kinh doanh, dịch vụ trên mặt phố hơn, với 5 loại hình chủ yếu: dịch vụ ăn uống chiếm 36%; cửa hàng bán quần áo thời trang, mỹ phẩm, làm đẹp chiếm tỷ lệ 14%; cửa hàng bán và sửa chữa đồ điện tử chiếm 13%; các tiệm sửa chữa cơ khí chiếm 4%; siêu thị, hàng tạp hóa, chiếm 9%. Tuy nhiên, khác với tuyến phố Nguyễn Hữu Thọ, đường Lĩnh Nam còn có một số trường học và cơ quan Nhà nước.

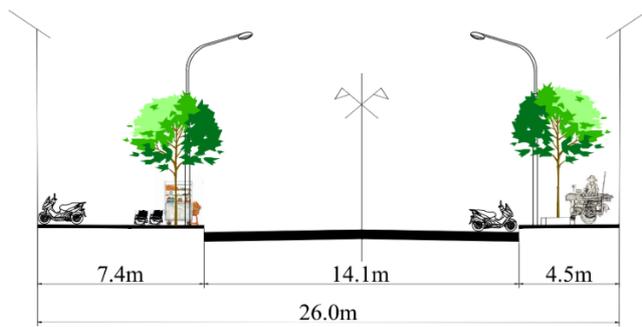
Đường Lĩnh Nam có mật độ thương mại cao với sự đa dạng ngành nghề, đặc biệt là dịch vụ ăn uống, cửa hàng tiện ích và điện tử, tạo ra chuỗi điểm đến liên tục, đáp ứng hiệu quả các nhu cầu sinh hoạt hàng ngày của người dân. Điều này góp phần gia tăng hoạt động đi bộ, đồng thời làm không

gian phố trở nên sinh động và an toàn hơn. Tuy nhiên, tuyến phố cũng tồn tại một số rào cản như thiếu không gian xanh hoặc hành lang che mát và sự gián đoạn vỉa hè do có nhiều ngõ nhỏ chia cắt. Những yếu tố này ảnh hưởng đến sự thoải mái và tính liên tục trong trải nghiệm đi bộ. Do đó, việc tổ chức lại mặt bằng vỉa hè, kiểm soát sử dụng không gian công cộng và cải thiện cảnh quan sẽ là các hướng can thiệp cần thiết nhằm nâng cao tính thân thiện với người đi bộ của tuyến đường này.

Đánh giá hiện trạng hạ tầng và mặt cắt tuyến phố

Phố Nguyễn Hữu Thọ: dựa trên yếu tố hạ tầng kiến trúc chưa đồng đều toàn tuyến phố Nguyễn Hữu Thọ, nhóm tác giả tiến hành thành lập 2 mặt cắt ngang cho tuyến phố. Mặt cắt ngang 1 đại diện cho đoạn từ ngã tư Nguyễn Hữu Thọ - Nguyễn Phan Chánh đến ngã tư Nguyễn Hữu Thọ - Hoàng Liệt; mặt cắt ngang 2 đại diện cho đoạn từ ngã tư phố Nguyễn Hữu Thọ - Hoàng Liệt đến ngã tư Nguyễn Hữu Thọ - Giải Phóng (Hình 2).

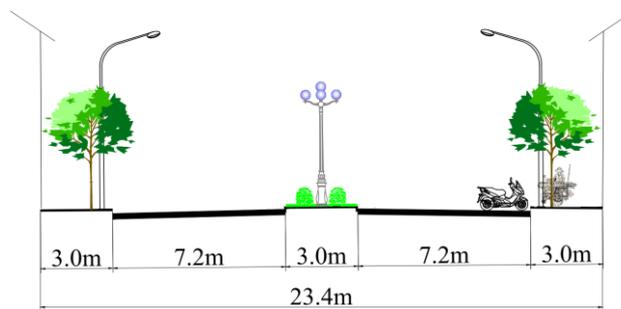
HÌNH 2. MẶT CẮT NGANG 1 HIỆN TRẠNG PHỐ NGUYỄN HỮU THỌ



HÌNH 3. VỊ TRÍ MẶT CẮT NGANG MẪU ĐOẠN 1 VÀ 2, PHỐ NGUYỄN HỮU THỌ



HÌNH 4. MẶT CẮT NGANG 2 HIỆN TRẠNG PHỐ NGUYỄN HỮU THỌ



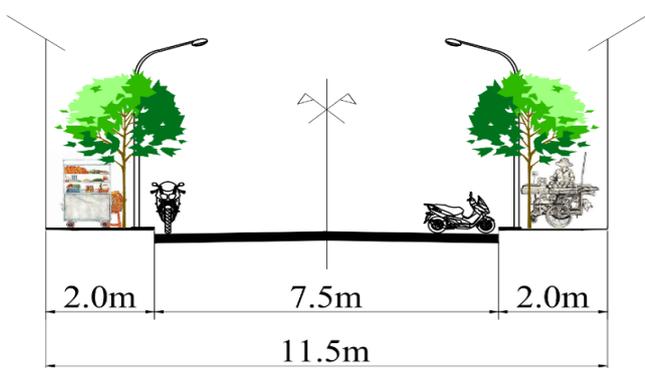
Mặt cắt ngang đoạn 1 của phố Nguyễn Hữu Thọ có tổng chiều rộng 26m, trong đó lòng đường chiếm 14,1m, vỉa hè bên trái rộng 7,4m và bên phải 4,5m (Hình 3). Đây là cấu trúc mặt cắt tương đối rộng, đặc biệt là phần vỉa hè - điều kiện lý tưởng để bố trí không gian đi bộ, cây xanh, ghế nghỉ và các chức năng hỗ trợ khác. Tuy nhiên, theo quan sát, phần vỉa hè dù có kích thước lớn nhưng bị chiếm dụng đáng kể bởi phương tiện dừng đỗ, hàng rong và các hình thức kinh doanh lấn chiếm.

Tình trạng này làm suy giảm đáng kể tính hiệu quả sử dụng của vỉa hè và khiến người đi bộ phải chia sẻ không gian với các hoạt động khi đi bộ.

Mặt cắt ngang đoạn 2 của phố Nguyễn Hữu Thọ có tổng chiều rộng 23,4m, gồm hai làn đường xe cơ giới mỗi bên 7,2m, vỉa hè hai bên rộng 3m và dải phân cách trung tâm rộng 3m (Hình 4). Cấu trúc này đảm bảo tổ chức giao thông hai chiều rõ ràng, đồng thời tạo ra một hành lang xanh ở giữa giúp giảm xung đột trực diện giữa hai luồng phương tiện. Tuy nhiên, với vỉa hè chỉ rộng 3m mỗi bên, trong khi có sự hiện diện của cây xanh, cột đèn và các hình thức kinh doanh nhỏ lấn chiếm, không gian còn lại dành cho người đi bộ bị thu hẹp đáng kể. Đặc biệt tại các khu vực gần hàng quán và nơi đỗ xe máy, lối đi bộ thực tế thường bị chia cắt và thiếu liên tục. Ngoài ra, dải phân cách lớn ở giữa tuy có giá trị thẩm mỹ và tạo vùng đệm giao thông, nhưng không góp phần trực tiếp vào trải nghiệm đi bộ nếu không được kết nối với điểm sang đường hợp lý hoặc các không gian tiếp cận được ở bên trong.

Đường Lĩnh Nam: nhóm tác giả nghiên cứu trọng tâm tại phường Mai Động nên đoạn đường Lĩnh Nam trong phạm vi phường Mai Động sẽ được chọn làm khu vực nghiên cứu. Đoạn Lĩnh Nam trong phạm vi phường Mai Động bắt đầu từ ngã ba Tam Trinh - Lĩnh Nam đến số 93 Lĩnh Nam (cổng Nhà máy dệt Hà Nội).

HÌNH 5. MẶT CẮT NGANG HIỆN TRẠNG ĐƯỜNG LĨNH NAM



HÌNH 6. VỊ TRÍ MẶT CẮT NGANG MẪU ĐƯỢC LỰA CHỌN THỂ HIỆN CHO ĐƯỜNG LĨNH NAM



Mặt cắt ngang tuyến phố Lĩnh Nam có tổng chiều rộng 11,5m, bao gồm lòng đường rộng 7,5m và hai vỉa hè mỗi bên 2m (Hình 5, 6). Tuy đáp ứng tiêu chuẩn cơ bản, nhưng thực tế cho thấy không gian vỉa hè bị chiếm dụng bởi xe máy, hàng rong và các hoạt động kinh doanh không cố định. Cây xanh và đèn chiếu sáng tuy có giá trị cảnh quan nhưng bố trí thiếu hợp lý, làm thu hẹp thêm lối đi thực tế. Chiều rộng vỉa hè hạn chế, cộng với việc sử dụng lộn xộn đã ảnh hưởng đến tính liên tục, an toàn và tiện nghi của người đi bộ. Người dân nhiều khi buộc phải đi xuống lòng đường, làm tăng nguy cơ mất an toàn giao thông. Như vậy, dù mặt cắt có cấu trúc rõ ràng, nhưng việc tổ chức không gian chưa hợp lý đang là rào cản lớn đối với khả năng đi bộ, đòi hỏi các giải pháp thiết kế và quản lý đồng bộ hơn trong tương lai.

3.2. Đánh giá của người dân về khả năng đi bộ trên các tuyến phố

Trong phần này, nhóm tác giả dựa trên khảo sát ý kiến đánh giá của người dân đối với những tiêu chí liên quan đến khả năng đi bộ trên tuyến phố, cụ thể gồm: độ rộng vỉa hè, tính liên tục của lối đi bộ, chất lượng bề mặt vỉa hè, sự lấn chiếm không gian đi bộ, không gian xanh và tạo bóng mát, mức độ sạch sẽ của tuyến phố (xem Bảng 1). Phân tích kiểm định thang đo thu được hệ số Cronbach’s Alpha tổng đạt 0,933 (lớn hơn mức yêu cầu để thang đo đạt ý nghĩa là 0,6). Hệ số tương quan biến – tổng của từng biến này rất cao (>0,8), chỉ có 2 biến có giá trị này đạt mức thấp hơn (0,408 và 0,757 - nhưng vẫn lớn hơn ngưỡng chấp nhận là 0,3), cho thấy sự nhất quán giữa các tiêu chí này với thang đo tổng thể. Như vậy, các biến đưa vào đánh giá đều đạt yêu cầu.

BẢNG 1. ĐÁNH GIÁ CỦA NGƯỜI DÂN ĐỐI VỚI MỘT SỐ TIÊU CHÍ LIÊN QUAN ĐẾN KHẢ NĂNG ĐI BỘ TRÊN CÁC TUYẾN PHỐ

Tiêu chí	Tuyến phố	Rất không đồng ý	Không đồng ý	Bình thường	Đồng ý	Rất đồng ý
Độ rộng của vỉa hè phù hợp	Phố Nguyễn Hữu Thọ	0,0	0,0	3,3	40,0	56,7
	Đường Lĩnh Nam	76,7	23,3	0,0	0,0	0,0
Lối đi bộ có tính liên tục	Phố Nguyễn Hữu Thọ	0,0	3,3	6,7	83,3	6,7
	Đường Lĩnh Nam	60,0	40,0	0,0	0,0	0,0
Chất lượng bề mặt vỉa hè tốt	Phố Nguyễn Hữu Thọ	0,0	0,0	10,0	26,7	63,3
	Đường Lĩnh Nam	73,3	23,3	3,3	0,0	0,0
Không bị lấn chiếm bởi phương tiện giao thông	Phố Nguyễn Hữu Thọ	46,7	43,3	10,0	0,0	0,0
	Đường Lĩnh Nam	83,3	16,7	0,0	0,0	0,0
Không bị lấn chiếm bởi các hàng quán	Phố Nguyễn Hữu Thọ	16,7	83,3	0,0	0,0	0,0
	Đường Lĩnh Nam	96,7	0,0	3,3	0,0	0,0
Có không gian xanh và tạo bóng mát	Phố Nguyễn Hữu Thọ	0,0	0,0	0,0	10,0	90,0
	Đường Lĩnh Nam	33,3	50,0	13,3	3,3	0,0
Mức độ sạch sẽ	Phố Nguyễn Hữu Thọ	0,0	6,7	3,3	83,3	6,7
	Đường Lĩnh Nam	16,7	50,0	33,3	0,0	0,0

Nguồn: Kết quả điều tra xã hội học, 2025.

Đối với tuyến phố Nguyễn Hữu Thọ, có thể nhận thấy, người dân đánh giá cao ở phần lớn các tiêu chí đánh giá, chỉ trừ tiêu chí về sự lấn chiếm không gian đi bộ. Khảo sát thực tế cho thấy, tuyến phố có vỉa hè rộng ở nhiều đoạn phố, đặc biệt tại khu vực tiếp giáp khu đô thị Bắc Linh Đàm, tạo điều kiện cho việc di chuyển thoải mái, không bị chen lấn với phương tiện cơ giới. Ngoài ra, hoạt động thương mại, dịch vụ đa dạng cho ăn uống, mua sắm, dịch vụ cá nhân thúc đẩy hành vi đi bộ ngắn

trong khu vực. Tuyến phố ít bị ngắt quãng bởi các ngõ nhỏ hoặc đường giao cắt ngang, góp phần đảm bảo tính liên tục và nhịp điệu không gian cho người đi bộ - một yếu tố quan trọng nâng cao sự an toàn và tiện nghi khi di chuyển. Bên cạnh đó, chất lượng bề mặt vỉa hè được ghi nhận là tương đối bằng phẳng và dễ di chuyển, qua đó góp phần tạo cảm giác an toàn và thuận tiện hơn trong quá trình đi bộ, đặc biệt đối với những nhóm dễ bị tổn thương như người cao tuổi và trẻ nhỏ. Không gian tuyến phố cũng cho thấy những yếu tố tích cực về cảnh quan, với sự hiện diện của cây xanh và bóng mát tự nhiên, góp phần cải thiện điều kiện vi khí hậu và nâng cao mức độ thoải mái khi di chuyển, đặc biệt khi thời tiết nắng nóng. Môi trường đô thị tại khu vực này được nhận định ở mức tương đối sạch sẽ, ít rác thải, phản ánh hiệu quả trong công tác vệ sinh môi trường và quản lý không gian công cộng góp phần nâng cao chất lượng không gian đi bộ.

Đối với tuyến đường Lĩnh Nam, dễ dàng nhận thấy người dân đánh giá thấp khả năng đi bộ của tuyến với tất cả các tiêu chí đánh giá. Điều này có thể được lý giải bởi những hạn chế về không gian đi bộ trên tuyến. Vỉa hè tuy có mặt cắt tương đối rõ ràng nhưng phần lớn chỉ rộng khoảng 2m, lại thường xuyên bị lấn chiếm bởi xe máy, hàng rong và hoạt động kinh doanh mặt tiền, làm giảm diện tích sử dụng thực tế cho người đi bộ. Bên cạnh đó, tuyến phố có nhiều đoạn thiếu cây xanh che mát, ít điểm dừng nghỉ công cộng và bị chia cắt bởi nhiều ngõ nhỏ hoặc giao cắt ngang, khiến cho trải nghiệm đi bộ thiếu tính liên tục và an toàn. Ngoài ra, chất lượng bề mặt vỉa hè trên tuyến phố chưa thực sự đồng đều, một số đoạn có dấu hiệu xuống cấp với tình trạng gồ ghề hoặc trơn trượt, gây ảnh hưởng nhất định đến sự ổn định và an toàn trong quá trình di chuyển. Đáng chú ý, do đặc điểm mặt cắt vỉa hè tương đối hẹp nên không gian không đủ rộng để bố trí các hàng cây xanh có tán lớn hoặc hình thành các khu vực tạo bóng mát, điều này đã góp phần làm giảm tính hấp dẫn và sự dễ chịu của môi trường đi bộ, đặc biệt trong điều kiện thời tiết nắng nóng. Bên cạnh đó, tại một số khu vực, tình trạng vệ sinh môi trường chưa được duy trì tốt, với sự xuất hiện của rác thải hoặc mùi khó chịu, làm giảm tính thân thiện và mức độ thoải mái của không gian vỉa hè.

3.3. Đặc điểm thói quen, nhận thức và mức độ hài lòng của người dân đối với khả năng đi bộ của các tuyến phố

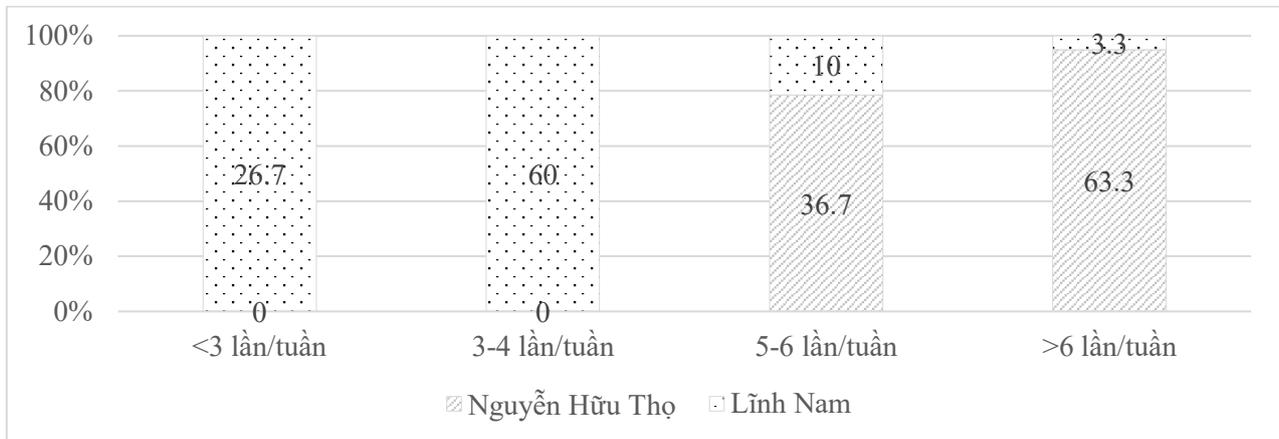
Tần suất đi bộ của người dân

Tần suất đi bộ không chỉ là những con số thể hiện hành vi, thói quen đi bộ của người dân, mà còn phần nào phản ánh chất lượng không gian đi bộ của tuyến phố. Tuyến phố có môi trường đi bộ phù hợp sẽ khuyến khích người dân đi bộ nhiều hơn và ngược lại.

Kết quả khảo sát cho thấy, tần suất đi bộ của người dân ở hai tuyến phố nghiên cứu có sự khác nhau. Phần lớn người dân tại phố Nguyễn Hữu Thọ có tần suất đi bộ trên tuyến phố này khá cao: 63% người đi bộ trên 6 lần mỗi tuần; 37% người đi bộ từ 4-6 lần/tuần (Hình 7). Tương ứng, có thể nhận thấy những người dân ở đây cũng đánh giá cao về khả năng đi bộ của tuyến phố.

Ngược lại, kết quả phân tích đối với người dân trên tuyến đường Lĩnh Nam cho thấy tần suất đi bộ của những người này không cao, với tỷ lệ 60% người dân đi bộ chỉ từ 3-4 lần/tuần, 26,7% chỉ đi bộ dưới 3 lần/tuần (Hình 7). Tỷ lệ này phù hợp với kết quả đánh giá thấp hơn của người dân đối với khả năng đi bộ của đường Lĩnh Nam. Người dân ở tuyến phố này chủ yếu phụ thuộc vào phương tiện cơ giới để di chuyển đến phố mua sắm và sử dụng dịch vụ.

HÌNH 7. TẦN SUẤT ĐI BỘ CỦA NGƯỜI DÂN TRÊN HAI TUYẾN PHỐ KHẢO SÁT



Nhận thức của người dân đối với vai trò của việc đi bộ trên các tuyến phố

Đường phố được coi là một dạng không gian công cộng quan trọng cho nhiều hoạt động của con người, nhưng vốn bị giảm vai trò do sự phụ thuộc của con người vào các phương tiện cơ giới (Dehghanmongabadi, 2021). Chính vì thế, về mặt lý thuyết, nếu đường phố có khả năng đi bộ thì nó cũng đóng góp vào việc tăng cường sức khỏe thể chất và tinh thần cho người sử dụng. Tuy nhiên, tùy điều kiện thực tế của tuyến phố mà tuyến phố đó có đảm bảo được chức năng này hay không.

Kết quả khảo sát cho thấy, toàn bộ người dân tham gia đều đồng thuận rằng việc đi bộ tại phố Nguyễn Hữu Thọ mang lại lợi ích tích cực cho cả sức khỏe thể chất và tinh thần. Bên cạnh đó, 63% người dân cho biết họ thường xuyên giao tiếp và tương tác với người khác trong quá trình đi bộ, cho thấy mức độ kết nối cộng đồng tương đối cao gắn liền với không gian đường phố. Yếu tố này được hỗ trợ bởi cấu trúc không gian thuận lợi như vỉa hè rộng và liên tục, công viên hồ Linh Đàm đóng vai trò như một điểm đến công cộng mở, cũng như mặt đứng thương mại sôi động tạo điều kiện cho các tương tác xã hội gần. Tính kết nối cộng đồng ở đây không chỉ thể hiện qua giao tiếp trực tiếp giữa người dân mà còn thông qua khả năng dễ dàng tiếp cận, quan sát và cảm nhận sự hiện diện của người khác trong không gian đi bộ. Ngược lại, người dân được hỏi ở khu vực tuyến phố Linh Nam không cảm nhận rõ tác động tích cực của việc đi bộ đến sức khỏe và kết nối xã hội. Cụ thể, chỉ có 66,7% cho rằng việc đi bộ giúp cải thiện sức khỏe thể chất, 26,7% đánh giá cao việc đi bộ giúp cải thiện sức khỏe tinh thần. Chỉ có 10% người được hỏi cho biết họ thường xuyên giao lưu, kết nối với người khác khi đi bộ, trong khi 90% còn lại không thực hiện được điều này. Những phản hồi này phản ánh khả năng đi bộ còn hạn chế của tuyến phố Linh Nam, làm giảm động lực đi bộ thường xuyên của người dân trong khu vực. Việc thiếu môi trường thân thiện cho người đi bộ ở tuyến phố này không chỉ cản trở khả năng tiếp cận tiện ích đô thị mà còn hạn chế các tác động tích cực về sức khỏe và khả năng gắn kết cộng đồng.

Mức độ hài lòng tổng thể của người dân

Nhìn chung, kết quả đánh giá chung về mức hài lòng tổng thể của người dân ở hai tuyến phố khảo sát cho thấy sự khác biệt rõ rệt giữa mức hài lòng của người dân đối với phố Nguyễn Hữu Thọ và đối với đường Linh Nam. Cụ thể, có đến 86,7% người dân hài lòng chung về tuyến phố

Nguyễn Hữu Thọ nhờ vào khả năng đi bộ tương đối thoải mái, có nhiều cây xanh bóng mát và an ninh an toàn của tuyến phố. Ngược lại, có 90% người dân không hài lòng đối với khả năng đi bộ trên đường Lĩnh Nam do độ rộng vỉa hè quá hẹp, lại bị lấn chiếm phần lớn không gian ít ỏi còn lại cho việc đi bộ bởi việc để xe cơ giới ở các cửa hàng mặt phố. Đánh giá này hoàn toàn phù hợp với kết quả đánh giá theo các tiêu chí đã được đề cập đến ở phần trên. Dựa trên dữ liệu thu được, nhóm tác giả tiếp tục phân tích tương quan (phi tham số) bằng hệ số Spearman's rho đối với mức độ hài lòng tổng thể và tần suất đi bộ của người dân (Bảng 2).

Theo Bảng 2, giá trị p có ý nghĩa nhỏ hơn rất nhiều so với mức ý nghĩa thông thường 0,05. Hệ số tương quan Spearman's rho đạt 0,849, cho thấy mối tương quan thuận và dương giữa hai biến. Kết quả đánh giá cho thấy mức độ hài lòng đối với khả năng đi bộ của tuyến phố có mối tương quan thuận rất chặt với tần suất đi bộ. Những người có mức độ hài lòng cao cũng là những người có tần suất đi bộ trên tuyến phố lớn và ngược lại.

BẢNG 2. MA TRẬN TƯƠNG QUAN GIỮA MỨC ĐỘ HÀI LÒNG TỔNG THỂ VÀ TẦN SUẤT ĐI BỘ TRÊN TUYẾN PHỐ CỦA NGƯỜI DÂN

		Mức độ hài lòng tổng thể về khả năng đi bộ của tuyến phố	Tần suất người dân đi bộ trên tuyến phố trên tuần
Mức độ hài lòng tổng thể về khả năng đi bộ của tuyến phố	Hệ số tương quan	1,000	0,849**
	Sig. (2-tailed)		0,000
	Cỡ mẫu	60	60
Tần suất người dân đi bộ trên tuyến phố trên tuần	Hệ số tương quan	0,849**	1,000
	Sig. (2-tailed)	0,000	
	Cỡ mẫu	60	60

** Mối tương quan quan sát được là có ý nghĩa thống kê ở mức 0,01.

4. Kết luận và kiến nghị

Kết quả nghiên cứu cho thấy sự khác biệt rõ rệt về khả năng đi bộ giữa hai tuyến phố Nguyễn Hữu Thọ và Lĩnh Nam, phản ánh mối quan hệ chặt chẽ giữa tổ chức không gian đô thị, chất lượng hạ tầng vỉa hè và hành vi di chuyển thực tế của người dân. Tuyến phố Nguyễn Hữu Thọ thể hiện khả năng đi bộ cao nhờ có vỉa hè rộng, thông thoáng, hoạt động thương mại dịch vụ đa dạng và kết nối trực tiếp với không gian xanh công cộng – công viên hồ Linh Đàm. Tần suất đi bộ cao, cùng với những đánh giá tích cực về tác động đến sức khỏe và kết nối xã hội của người được khảo sát cho thấy phần nào hiệu quả sử dụng thực tiễn của không gian đi bộ tại đây. Ngược lại, tuyến phố Lĩnh Nam có vỉa hè hẹp, thường xuyên bị lấn chiếm, thiếu cây xanh và điểm dừng nghỉ, đồng thời phân bố chức năng không đồng đều, dẫn đến hành vi đi bộ ít phổ biến hơn và mức độ hài lòng thấp hơn.

Từ đó, có thể nhận thấy hai tuyến phố nghiên cứu cần những giải pháp cải thiện khả năng đi bộ khác nhau. Đối với phố Nguyễn Hữu Thọ, cần duy trì và quản lý hiệu quả hơn các không gian vỉa hè, đồng thời kiểm soát hiện tượng lấn chiếm để bảo đảm tính liên tục và an toàn cho người đi bộ. Đối với đường Lĩnh Nam, việc cải thiện điều kiện hạ tầng như mở rộng vỉa hè, trồng cây xanh tạo

bóng mát là những ưu tiên thiết yếu, cần được tích hợp luôn trong dự án mở rộng đường Lĩnh Nam, được tiến hành trong năm 2025 theo Quyết định số 4322/QĐ-UBND ngày 19/8/2024 của UBND TP Hà Nội. Bên cạnh đó, hai tuyến phố cần được tổ chức lại không gian mặt tiền theo hướng phân bố hợp lý các điểm đến dân sinh (như chợ, cửa hàng, dịch vụ cơ bản), đảm bảo tính liên tục của phố sẽ giúp rút ngắn khoảng cách tiếp cận và thúc đẩy hành vi đi bộ trong phạm vi ngắn; tổ chức lại các điểm dừng nghỉ công cộng để nâng cao chất lượng trải nghiệm và tính kết nối xã hội,... Cuối cùng, việc lồng ghép mạng lưới đi bộ vào quy hoạch giao thông tổng thể cần được xem là một giải pháp lâu dài, hướng tới xây dựng đô thị bền vững, công bằng và thân thiện hơn với người đi bộ.

Tài liệu tham khảo

1. An Minh Ngọc, Lê Thu Huyền, Nguyễn Đình Thọ (2024). Phát triển giao thông phi cơ giới: Bài học kinh nghiệm cho đô thị Vĩnh Yên. *Tạp chí Khoa học và Công nghệ*, 64(12), tr.147–149.
2. Dovey, K., Pafka, E. (2019). What is walkability? The urban DMA. *Urban Studies*. Vol. 57(1). pp.93-108. Truy cập tại <https://doi.org/10.1177/004209801881972>.
3. Frank, L.D.; Sallis, J.F; Conway, T.L.; Chapman, J.E.; Saelens, B.E.; Bachman, W. (2006). Many Pathways from Land Use to Health: Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), pp. 75-87. doi:10.1080/01944360608976725.
4. <https://doi.org/10.1186/s12889-023-15394-4>.
5. Phạm Thị Ngọc Liên (2024). *Tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan các tuyến phố đi bộ khu vực nội đô lịch sử thành phố Hà Nội*. Luận án tiến sĩ ngành Quy hoạch vùng và đô thị, Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội. 146 trang.
6. Refaat, M.H. (2014). Approaches and Lessons for enhancing walkability in cities: a Landscape Conceptual Solution for Talaat Harb Street, Cairo. *International Journal of Education and Research*.
7. Sonta, A., Jiang, X. (2023). Rethinking walkability: Exploring the relationship between urban form and neighborhood social cohesion. *Sustainable Cities and Society*. Vol. 99, 104903. pp.1-12. Truy cập tại <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.104903>.
8. Tran, M. (2016). Healthy cities — walkability as a component of health-promoting urban planning and design. *Journal of Sustainable Urbanization, Planning and Progress*. Vol. 1(1), pp. 11-21. Truy cập tại <http://dx.doi.org/10.18063/JSUPP.2016.01.006>.
9. Trpković, A.; Todorović, O.P.; Dimitrijević, S.; Popović, M.; Jevremović, S. (2023). The role of walking and cycling in sustainable city transformation - Belgrade SUMP case study. *Transportation Research Procedia*. Volume 72. pp. 4167-4174. DOI:10.1016/j.trpro.2023.11.358.
10. Turoń, K., Czech, P., Juzek, M. (2017). The concept of a walkable city as an alternative form of urban mobility. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*. Vol. 95, 223-230. DOI. Truy cập tại <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2017.95.20>.
11. UBND Phường Hoàng Liệt (2024). *Báo cáo thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội năm 2024 và phương hướng, nhiệm vụ trọng tâm năm 2025*. Hà Nội: UBND phường Hoàng Liệt.
12. UBND Phường Mai Động (2024). *Báo cáo thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội năm 2024 và phương hướng, nhiệm vụ trọng tâm năm 2025*. Hà Nội: UBND phường Mai Động.
13. Westenhöfer, J.; Nouri, E.; Reschke, M.L.; Seebach, F.; Buchcik, J. (2023). Walkability and urban built environments - a systematic review of health impact assessments (HIA). *BMC Public Health*, 23(518), pp. 1-
14. World Bank (2018). *United Nations Population Division. World Urbanization Prospects: 2018 Revision*. 103 pages.