

# Phát triển mô hình TOD ở TP. Hồ Chí Minh: Triển vọng và thách thức

VÕ CÔNG HẬU\*  
NGUYỄN TẤN THÀNH\*\*

## Tóm tắt

Bài viết tập trung nghiên cứu về những ưu điểm, tiềm năng và những thách thức phát triển khu vực đô thị có ứng dụng mô hình TOD (mô hình quy hoạch đô thị được thiết kế để tối đa hóa sự phát triển của khu vực) ở TP. Hồ Chí Minh. Kết quả nghiên cứu cho thấy, việc phát triển mô hình TOD ở TP. Hồ Chí Minh có nhiều tiềm năng và triển vọng. Điều này đặc biệt đúng với các khu vực trung tâm có địa điểm giao thoa của nhiều phương tiện giao thông công cộng. Các trung tâm TOD có thể thu hút được các doanh nghiệp công nghệ, cải thiện chất lượng cuộc sống cho người dân và tạo nên những cơ hội tốt hơn cho việc phát triển kinh tế. Tuy nhiên, việc phát triển mô hình TOD cũng đối mặt với nhiều thách thức. Từ đó nhóm tác giả đề xuất giải pháp để ứng dụng phát triển TOD ở TP. Hồ Chí Minh.

**Từ khóa:** TOD, TP. Hồ Chí Minh, triển vọng, thách thức, đô thị

## Summary

The article focuses on researching the advantages, potential, and challenges of developing urban areas that apply the TOD model (an urban planning model designed to maximize the area's development) in Ho Chi Minh City. The research result shows that developing the TOD model in Ho Chi Minh City has a lot of potential and prospects. This is particularly true for central areas where many public transportation vehicles intersect. TOD centers can attract technology businesses, improve the quality of life for residents, and create better opportunities for economic development. However, the TOD model in Ho Chi Minh City faces many challenges and proposes solutions and recommendations for applying TOD development in the city.

**Keywords:** TOD, Ho Chi Minh City, prospects, challenges, urban

## ĐẶT VẤN ĐỀ

Mô hình TOD là một trong những xu hướng mới của phát triển đô thị hiện đại. Với khả năng tối ưu hóa các nguồn lực và tiện ích đa dạng hóa dịch vụ, mô hình TOD đang trở thành lựa chọn của nhiều thành phố lớn trên thế giới để giải quyết các vấn đề về kinh tế, đô thị hóa và môi trường. TP. Hồ Chí Minh là một trong những trung tâm kinh tế, đô thị lớn nhất cả nước. Chính vì vậy, Thành phố cần phát triển mô hình TOD để có thể nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân, đáp ứng tốt hơn các nhu cầu phát triển kinh tế và quản lý đô thị.

## ƯU ĐIỂM VÀ TIỀM NĂNG TRONG MÔ HÌNH TOD Ở TP. HỒ CHÍ MINH

### Chủ trương, chính sách về phát triển mô hình TOD

Hiện nay, nhiều chủ trương, chính sách lớn về phát triển TP. Hồ Chí Minh

và vùng kinh tế trọng điểm có TP. Hồ Chí Minh được ban hành, như: Nghị quyết số 24-NQ/TW, ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 31-NQ/TW, ngày 30/12/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển TP. Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 154/NQ-CP, ngày 23/11/2022 của Chính phủ về việc ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW; Nghị quyết số 98/2023/QH15, ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP. Hồ Chí Minh.

### Ưu điểm, tiềm năng của TOD

**Thu hút doanh nghiệp công nghệ:** Mô hình TOD tạo ra sự đa dạng về tiện ích và dịch vụ cung cấp cho người dân và doanh nghiệp trong khu vực. TOD mang đến đa dạng tiện ích và dịch vụ, thu hút các công ty công nghệ hàng đầu và tạo điều kiện thuận lợi cho họ tiếp cận thị trường. Khu đô thị Thủ Thiêm là ví dụ điển hình, thu hút các tên tuổi lớn, như: Apple, Intel, IBM và Microsoft.

\* ThS., \*\* Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh

Ngày nhận bài: 28/9/2023; Ngày phân biện: 10/10/2023; Ngày duyệt đăng: 19/10/2023

**BẢNG: TỔNG HỢP CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ QUY HOẠCH VÀ TÌNH TRẠNG NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ**

STT	Tuyến đường sắt đô thị	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư (tỷ USD)	Nguồn vốn
1	Tuyến 1*	19,7	2,49	JICA
2	Tuyến 2*	11,042	2,134	ADB, FfW, EIB
3	Tuyến 5 - Giai đoạn 1*	8,89	1,92	ADB, EIB, FfW, CP TBN
4	Tuyến 2 - Giai đoạn 2	9,1	1,49	Đang kêu gọi đầu tư
5	Tuyến 2 - Giai đoạn 3	28	2,72	Đang kêu gọi đầu tư
6	Tuyến 3A - Giai đoạn 1	10,03	1,82	Đã đăng ký JICA
7	Tuyến 3A - Giai đoạn 2	9,9	1,2	Đã đề nghị JICA
8	Tuyến 3B	12,2	1,87	Đã đề nghị JICA
9	Tuyến 4	35,9	4,57	Đang kêu gọi đầu tư
10	Tuyến 4B	3,5	0,8	Đang kêu gọi đầu tư
11	Tuyến 5 - Giai đoạn 2	14,54	2,18	Hàn Quốc + PPP
12	Tuyến 6	6,8	1,33	Đang kêu gọi đầu tư
13	Monorail 2	27,2	0,72	Đang kêu gọi đầu tư
14	Monorail 3	10	0,4	Đang kêu gọi đầu tư
15	Xe điện mặt đất	12,8	0,25	Đang kêu gọi đầu tư
	Tổng cộng	219,60	25,894	

Ghi chú: \*: các tuyến/dự án có vốn cam kết

Nguồn: Nhóm tác gia tổng hợp

**Cải thiện chất lượng cuộc sống:** TOD tích hợp các tiện ích, như: trung tâm thương mại, trường học, bệnh viện và giải trí, giúp cải thiện chất lượng cuộc sống của người dân và tạo môi trường sống hiện đại và tiện nghi, ví dụ như khu đô thị Vinhomes Central Park với đầy đủ các tiện ích từ công viên, trường học, bệnh viện, đến hồ bơi, các khu giải trí và nhà hàng.

**Tạo cơ hội, động lực phát triển kinh tế tại TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận:** TOD thúc đẩy sự phát triển kinh tế và tạo việc làm đa dạng, từ công nhân đến nhân viên trung tâm thương mại. Ví dụ, khu đô thị Sala và dự án tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ đi qua 6 tỉnh, thành phố (Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang, Vĩnh Long, Cần Thơ) với chiều dài 174 km, hứa hẹn nhiều cơ hội phát triển kinh tế.

**Kết nối giao thông công cộng:** TOD tạo khả năng liên kết giữa các phương tiện giao thông công cộng, như: tàu điện ngầm, xe buýt, trạm tàu hỏa, giúp di chuyển dễ dàng hơn. Dự án Metro số 1 Bến Thành - Suối Tiên là một ví dụ.

**Bảo vệ môi trường:** Mô hình TOD là một trong những mô hình phát triển đô thị có tính bền vững cao, vì các trung tâm đô thị được thiết kế có tính di chuyển thấp. Việc phát triển TOD có thể giảm lượng khí thải từ các phương tiện cá nhân, giúp tăng cường hệ thống xanh, đảm bảo không khí trong lành và tạo ra một môi trường sống tốt hơn cho người dân. Khu đô thị mới Phú Mỹ Hưng là ví dụ điển hình về việc phát triển mô hình TOD để giảm lượng khí thải và tăng cường bảo vệ môi trường. Phú Mỹ Hưng được thiết kế để kết hợp các công viên xanh, đặt chất lượng không khí là mục tiêu hàng đầu khi phát triển khu vực. Bên cạnh đó, các công trình xây dựng được tính toán để giảm tác động ô nhiễm lên môi trường nhiều nhất có thể.

**Tối ưu hóa sử dụng đất:** TOD tập trung phát triển khu đô thị tập trung thay vì các khu đô thị rời rạc, giúp

sử dụng đất hiệu quả hơn. Khu đô thị Phú Mỹ Hưng là ví dụ điển hình về sử dụng đất tối ưu. Phú Mỹ Hưng đã tiết kiệm được nhiều diện tích đất so với các khu đô thị truyền thống.

**Giảm thiểu tắc đường và ồn ào:** TOD giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông và tiếng ồn bằng cách thiết kế hệ thống giao thông thông minh và đa dạng, như Dự án Khu dân cư Nam Long ở Quận 7. Dự án này được thiết kế với khu vực chung cư và khu thương mại đặt tầng trên, với đường xá, hệ thống giao thông được sắp xếp đồng bộ và các công trình được xây dựng đúng theo quy hoạch, giúp giảm thiểu tắc đường và tiếng ồn trong khu vực này.

Tóm lại, việc phát triển mô hình TOD tại TP. Hồ Chí Minh mang lại nhiều ưu điểm và tiềm năng, giúp tăng cường kinh tế, nâng cao chất lượng cuộc sống và bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, để phát triển mô hình này, cần phải đối mặt với nhiều thách thức và yêu cầu đề xuất các giải pháp cụ thể để thúc đẩy tiến trình phát triển TOD ở TP. Hồ Chí Minh.

## THỰC TRẠNG VÀ THÁCH THỨC TRONG PHÁT TRIỂN TOD Ở TP. HỒ CHÍ MINH

### Thực trạng

TP. Hồ Chí Minh là một siêu đô thị, quy mô dân số lên đến hơn 14 triệu người với mật độ khoảng 6.200 người/km<sup>2</sup>. Mặc dù quy hoạch giao thông có từ nhiều năm trước, nhưng thời gian qua việc triển khai còn gặp không ít vướng mắc và thách thức vì hạn chế về nguồn lực, vốn đầu tư. Hiện, trên địa bàn Thành phố có hơn 9 triệu phương tiện cá nhân gây ùn tắc giao thông trầm trọng. Mặt khác, dân số tăng nhanh (hiện hơn 9,5 triệu người) khiến tình trạng kẹt xe thường xuyên xảy ra và tốc độ lưu thông trong trung tâm Thành phố duy trì ở mức thấp (20-25 km/h) [9].

Thành phố có chủ trương rà soát, điều chỉnh quy hoạch giao thông đô thị theo hướng phát triển mô hình TOD, bắt đầu từ các tuyến Metro số 1, 2 và 5. Định hướng, vị trí nhà ga và khu vực đô thị. Việc điều chỉnh quy hoạch nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng đất và hạn chế lưu lượng hành khách theo lộ trình và giờ giấc cụ thể. Về lâu dài, khu vực nội đô sẽ hoàn thiện hệ thống metro và cửa ngõ phía ngoài sẽ xây dựng đường vành đai và khép kín.

Hiện nay, TP. Hồ Chí Minh đã và đang triển khai nhiều dự án phát triển TOD với mục tiêu tạo ra các khu đô thị bền vững, tiện nghi và kết nối với các phương tiện giao thông công cộng. Các dự án này đều được thiết kế và xây dựng theo mô hình TOD, tập trung vào việc phát triển các khu đô thị rộng lớn, kết nối các khu vực bằng các phương tiện giao thông công cộng, như: hệ thống đường sắt, buýt hoặc điện ngầm, giảm thiểu sự phụ thuộc vào ô tô cá nhân.

#### **Thách thức TOD ở TP. Hồ Chí Minh**

Mặc dù mô hình TOD mang lại nhiều lợi ích, tiềm năng phát triển cho TP. Hồ Chí Minh, nhưng cũng đối mặt với nhiều thách thức trong quá trình phát triển và triển khai. Nhóm nghiên cứu chỉ ra những thách thức chính mà khi phát triển TOD ở TP. Hồ Chí Minh cần phải đối mặt gồm cả thách thức về kinh tế và thách thức về chính trị.

*Thứ nhất, chi phí đầu tư ban đầu lớn về xây dựng thiết kế và hạ tầng:* Phát triển Mô hình TOD đòi hỏi chi phí đầu tư ban đầu lớn cho cơ sở hạ tầng và tiện ích. Xây dựng hệ thống giao thông công cộng, tuyến đường sắt ngầm và cải tạo hạ tầng đòi hỏi sự đầu tư vượt qua các rủi ro tài chính.

*Thứ hai, ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường:* TP. Hồ Chí Minh đối mặt với vấn đề ngập úng, tắc đường và ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Phát triển Mô hình TOD đòi hỏi đầu tư vào hạ tầng giao thông công cộng thông minh và thân thiện với môi trường để giảm thiểu tác động xấu lên môi trường.

*Thứ ba, thách thức về chuyển đổi phong cách xã hội:* Sự chuyển đổi từ việc sử dụng xe cá nhân sang giao thông công cộng và xe đạp là một thách thức về phong cách sống của người dân TP. Hồ Chí Minh. Điều này đòi hỏi sự thay đổi trong phong cách di chuyển và quản lý dữ liệu để hỗ trợ mô hình TOD.

*Thứ tư, khó khăn trong việc thuyết phục các đối tượng sử dụng đất và khả năng tài chính của người dân:* Người sử dụng đất có thể không sẵn sàng chuyển đổi sang mô hình TOD, vì ảnh hưởng đến quyền lợi và thu nhập của họ. Giá trị bất động sản có thể tăng đáng kể, làm cho việc trả tiền thuê hoặc mua nhà trở nên khó khăn.

*Thứ năm, thiếu năng lực bộ máy đô thị:* Để phát triển mô hình TOD cần có các chính sách, quy định pháp lý và kế

hoạch quản lý thiết yếu. Tuy nhiên, Thành phố vẫn đang thiếu nhân viên có năng lực để phát triển và thực thi mô hình TOD.

*Thứ sáu, thiếu sự hợp lý trong các quy hoạch đô thị và chiến lược đô thị ở Thành phố:* Cần điều chỉnh quy hoạch đô thị để phù hợp với mô hình TOD và cập nhật các quy định pháp lý. Các quy hoạch và chiến lược đô thị cần phải đảm bảo tính bền vững và giảm thiểu sự “cô đặc” của dân cư. TP. Hồ Chí Minh đã bắt đầu cập nhật các quy hoạch đô thị hiện có, như: Quy hoạch tổng thể TP. Hồ Chí Minh tới năm 2040, Quy hoạch thành phố khu vực Tây Sài Gòn với mục tiêu phù hợp với mô hình phát triển mới và giảm thiểu các vấn đề về môi trường và sự “cô đặc” của dân cư.

*Thứ bảy, thiếu sự hợp tác giữa các bên liên quan:* Mô hình TOD liên quan đến nhiều bên, từ chính quyền địa phương đến các doanh nghiệp và cơ quan quản lý khác. Thiếu sự hợp tác có thể ảnh hưởng đến tiến độ và chất lượng phát triển. Thành phố đang xây dựng các bộ phận, viên chức có năng lực để phối hợp với các đối tác khác. Ví dụ, tháng 5/2020, TP. Hồ Chí Minh đã thành lập Trung tâm Quản lý điều hành giao thông đô thị để phát triển các dự án giao thông công cộng đáp ứng yêu cầu của mô hình TOD, nhưng thật sự hiệu quả chưa cao.

*Thứ tám, các cơ chế, chính sách để phát triển TP. Hồ Chí Minh còn nhiều rào cản so với hiện tại, thì chưa phù hợp.* Các chính sách hỗ trợ đối với các doanh nghiệp để thu hút các nhà đầu tư tại TP. Hồ Chí Minh chưa thật sự hiệu quả. Nghị quyết số 98/2023/QH15, ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP. Hồ Chí Minh mới được ban hành và cần thời gian các cấp, ngành cùng nhau thực hiện.

### **MỘT SỐ GIẢI PHÁP ỨNG DỤNG PHÁT TRIỂN TOD Ở TP. HỒ CHÍ MINH**

Từ những thực tiễn, ưu điểm, tiềm năng và các thách thức mà TP. Hồ Chí Minh gặp phải, để thực hiện phát triển đô thị thông minh theo mô hình TOD, nhóm nghiên cứu đề xuất một số giải pháp như sau:

**Một là, tăng cường hợp tác giữa các bên liên quan.** Hợp tác giữa các bên liên quan như chủ đầu tư bất động sản, nhà đầu tư, cộng đồng địa phương và chính quyền địa phương là rất quan trọng để tạo môi trường thuận lợi cho phát triển mô hình TOD.

**Hai là, xây dựng các hạ tầng cần thiết.** Đầu tư vào hạ tầng giao thông công cộng thông minh và thân thiện với môi trường, mở rộng mạng lưới đường xe đạp công cộng để thu hút người dân di chuyển bằng phương tiện công cộng và giảm thiểu việc sử dụng xe cá nhân, đồng thời giúp giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường.

**Ba là, quy hoạch đồng bộ và linh hoạt.** Cần thiết lập các quy hoạch đồng bộ và linh hoạt để phát triển mô hình TOD, bao gồm cả quy hoạch đô thị và chiến lược đô thị, tiêu chuẩn bảo vệ môi trường và các quy

định về xây dựng. Điều này cũng bao gồm việc giải phóng diện tích đất không hiệu quả để tạo ra các vùng đô thị mới.

**Bốn là, tăng cường trao đổi thông tin và tác động đến cộng đồng** để xây dựng sự đồng thuận cho phát triển mô hình TOD và đảm bảo tính minh bạch và tài chính trong triển khai các dự án TOD.

**Năm là, ứng dụng công nghệ thông tin.** Sử dụng công nghệ thông tin để quản lý và giám sát hệ thống giao thông công cộng, cải thiện tính hiệu quả của mô hình TOD và hỗ trợ sự quản lý, giám sát và xử lý nhanh chóng thông tin về tình trạng giao thông, môi trường và an ninh.

**Sáu là, tăng cường quản lý và giám sát, tăng cường quản lý sử dụng đất.** Thiết lập tiêu chuẩn và quy định cho các chủ đầu tư đô thị để đảm bảo chất lượng của các dự án phát triển TOD và tăng cường quản lý và giám sát các công trình xây dựng để đảm bảo an toàn và chất lượng công trình.

**Bảy là, phát triển các dịch vụ hỗ trợ cho cư dân.** Tăng cường phát triển các dịch vụ hỗ trợ cho cư dân trong các khu đô thị, bao gồm: các dịch vụ chăm sóc sức khỏe, giáo dục và giải trí, quản lý môi trường, tiện ích công cộng, để tối ưu hóa trải nghiệm sống của cư dân và thu hút sự quan tâm của các cư dân mới.

**Tám là, điều chỉnh các chính sách ưu đãi trong đầu tư.** Cơ quan chức năng có thể cân nhắc điều chỉnh các chính sách ưu đãi đầu tư để khuyến khích các hoạt động đầu tư vào các dự án phát triển TOD, đồng thời tạo ra một môi trường cạnh tranh và thu hút các nhà đầu tư lớn trong lĩnh vực này.

**Chính là, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực có kỹ năng và chuyên môn** để quản lý, phát triển và triển khai các dự án phát triển TOD và tạo ra nền tảng cho phát triển bền vững của Thành phố.

## KẾT LUẬN

Triển khai thành công mô hình TOD ở TP. Hồ Chí Minh không chỉ giúp tháo gỡ áp lực tập trung dân cư và công nghiệp tại trung tâm Thành phố, mà còn đem lại sự tiện nghi, thoải mái cho cuộc sống người dân, giúp doanh nghiệp và cá nhân định hướng triển khai thích hợp các dự án phát triển đô thị, hạn chế được các mức độ ô nhiễm và rò rỉ khí nhà kính, giúp TP. Hồ Chí Minh đảm bảo được an toàn môi trường. Tăng cường sự liên kết của TP. Hồ Chí Minh với đô thị phát triển, các nước trong khu vực, đồng thời giúp thu hút được các dự án đầu tư nước ngoài và hợp tác kinh tế quốc tế, từ đó giúp đẩy mạnh sự phát triển kinh tế của Thành phố. Đưa đến sự thay đổi lớn trong tư duy kế hoạch và quy hoạch đô thị, theo hướng phát triển bền vững, góp phần đảm bảo sự ổn định kinh tế và chính trị cho Thành phố, đồng thời giúp đấu tranh chống lại tình trạng đô thị hóa đang quá nóng. □

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Quản lý đường sắt đô thị TP. Hồ Chí Minh (2018), *Báo cáo cuối kỳ Nghiên cứu khảo sát ban đầu Dự án Đầu tư Xây dựng tuyến đường sắt đô thị TP. Hồ Chí Minh tuyến 3A - Giai đoạn 1 (Bến Thành - Bến xe Miền Tây)*.
2. Bộ Xây dựng, Viện kiến trúc Quy hoạch đô thị và nông thôn, Phân viện Quy hoạch và Đô thị nông thôn miền Nam (2009), *Thuyết minh Quy hoạch Xây dựng vùng TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050*.
3. Guo, Y., and Wu, J. (2014), *Transit-Oriented Development: A Sustainable Urban Form*, Sustainability.
4. JICA (2022), *Data Collection Survey on Urban Planning and Transit Oriented Development in Ho Chi Minh City and Ha Noi*, Final Report.
5. Minh Hoàng (2022), *TP. Hồ Chí Minh: Chưa có quy hoạch đô thị phù hợp để phát triển mạng lưới vận tải công cộng sức chở lớn*, truy cập từ <https://thesaigontimes.vn/tphcm-chua-co-quy-hoach-do-thi-phu-hop-de-phan-trien-mang-luoi-van-tai-cong-cong-suc-cho-lon/>.
6. Phạm Thái Sơn (2019), *Xác định cơ hội và thách thức phát triển đô thị gắn với giao thông công cộng (TOD) thông qua phân tích phạm vi phục vụ các nhà ga đường sắt đô thị tại TP. Hồ Chí Minh*, Tham luận tại Hội thảo TOD do VGU, ARUP và Sở Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh tổ chức.
7. Renne, J. L. (2010), *Transit-oriented development in the United States: Experiences, challenges, and prospects*, Transportation Research Record.
8. Schweizer, F., and d'Ouille, E. (2021), *Sustainable Transit-Oriented Development: The Role of Walking and Cycling*, Sustainability.
9. Thư Trần (2022), *TP. Hồ Chí Minh bàn cách phát triển hệ sinh thái TOD gắn với 8 tuyến metro*, truy cập từ <https://zingnews.vn/tphcm-ban-cach-phan-trien-he-sinh-thai-tod-gan-voi-8-tuyen-metro-post1386262.html>.