

Phân tích các rào cản và thách thức trong phát triển đô thị theo mô hình TOD: Bài học kinh nghiệm cho Hà Nội

Analysis of barriers and challenges in transit-oriented development (tod): Lessons learned for Hanoi

> **THS.NCS NGUYỄN HUY HÙNG**

Bộ môn Quy hoạch và Giao thông đô thị, Khoa Công trình
Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải
Email: hungnh@utt.edu.vn

TÓM TẮT

Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) là mô hình ưu việt nhằm kiến tạo đô thị bền vững và giải quyết áp lực đô thị hóa tại các đô thị đặc biệt như Hà Nội. Việc thể chế hóa TOD thông qua Luật Thủ đô 2024 [1] đã khẳng định vị thế chiến lược của mô hình này trong lộ trình phát triển đô thị đồng bộ và hiện đại. Tuy nhiên, khoảng cách từ chính sách đến thực tiễn vẫn còn bị cản trở bởi các rào cản về thể chế, tài chính, kỹ thuật và xã hội; đồng thời việc chưa nhận diện đầy đủ các thách thức có thể làm hạn chế hiệu quả và gây lãng phí nguồn lực đầu tư. Bằng phương pháp nghiên cứu tổng hợp kinh nghiệm quốc tế, bài báo tập trung phân tích các rào cản cốt lõi trong triển khai TOD dựa trên khung 8 yếu tố (8D) bao gồm: mật độ, đa dạng, thiết kế, khoảng cách đến trạm, khả năng tiếp cận điểm đến, quản lý nhu cầu, nhân khẩu học và phát triển tại chỗ. Kết quả nghiên cứu là cơ sở khoa học quan trọng, cung cấp bài học kinh nghiệm thiết thực để các nhà hoạch định chính sách xây dựng lộ trình triển khai TOD khả thi, bảo đảm tính đồng bộ và tối ưu hóa nguồn lực cho Thủ đô Hà Nội, hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.

Từ khóa: TOD; rào cản thách thức; phát triển đô thị; giao thông công cộng; bài học kinh nghiệm.

ABSTRACT

Transit-Oriented Development (TOD) is a superior model for creating sustainable urban areas and addressing urbanization pressures in special municipalities like Hanoi. The institutionalization of TOD through the 2024 Capital Law [1] has affirmed the strategic position of this model in the roadmap for synchronized and modern urban development. However, the gap between policy and practical implementation is currently hindered by complex institutional, financial, technical, and social barriers; simultaneously, the lack of identifying challenges can lead to limited efficiency and waste of investment resources. Using the method of synthesizing international experiences, the paper focuses on analyzing core barriers in TOD implementation based on the 8-factor (8D) framework including: density, diversity, design, distance to transit, destination accessibility, demand management, demographics, and development onsite. The research results serve as an important scientific basis, providing practical lessons for policymakers to develop a feasible TOD implementation roadmap, ensuring synchronicity and resource optimization for the capital city of Hanoi, towards the goal of sustainable development.

Keywords: TOD; barriers and challenges; urban development; public transport; lessons learned.

1. GIỚI THIỆU

Quá trình đô thị hóa đặt ra những thách thức phức tạp lên hệ thống hạ tầng, môi trường và an sinh xã hội của các thành phố đang phát triển. Trong bối cảnh đó, phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) được xem là một chiến lược phát triển quan trọng nhằm kiến tạo các không gian đô thị bền vững, lấy con người làm trung tâm và tối ưu hóa sự gắn kết với hệ thống giao thông công cộng (GTCC). Về bản chất, mô hình TOD hướng tới thúc

đẩy tích hợp giữa quy hoạch sử dụng đất và GTCC khối lượng lớn, khuyến khích phát triển đô thị nén với mật độ cao, đa chức năng, đồng thời ưu tiên khả năng tiếp cận bằng xe đạp và đi bộ tại khu vực xung quanh nhà ga.

Tại Hà Nội, mô hình TOD được xác định là định hướng quan trọng trong Quy hoạch chung Thủ đô nhằm tái cấu trúc không gian đô thị và giải quyết các vấn đề còn thiếu hiệu quả của giao thông cố hữu. Với mạng lưới 8 tuyến đường sắt đô thị (ĐSĐT) theo quy hoạch

đang từng bước hình thành và đưa vào vận hành, Hà Nội đang đứng trước cơ hội lớn để định hình lại hình thái đô thị gắn với GTCC (Hình 1) [2], [3]. Tuy nhiên, thực tiễn triển khai phải đối mặt với những rào cản phức tạp về thể chế, tài chính, kỹ thuật và xã hội. Vì vậy, việc nhận diện có hệ thống các điểm nghẽn này là yêu cầu tiên quyết để xây dựng lộ trình thực thi hiệu quả. Bài báo sử dụng hệ khung lý thuyết 8D - TOD nhằm cung cấp một lăng kính toàn diện, giúp soi chiếu các khía cạnh phức tạp và đa chiều của quá trình triển khai TOD trong thực tiễn.



Hình 1. Quy hoạch ĐSDT của Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050. Nguồn:[3]

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Nghiên cứu được thực hiện dựa trên phương pháp nghiên cứu tổng quan tài liệu thứ cấp có hệ thống (Hình 2).

Trên cơ sở đặt vấn đề phân tích các rào cản và thách thức trong triển khai phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD), bài báo xác định khung lý thuyết 8D (mật độ, đa dạng, thiết kế, khoảng cách đến trạm, khả năng tiếp cận điểm đến, quản lý nhu cầu, nhân khẩu học và phát triển tại chỗ) [4] là cơ sở để phân loại và phân tích các rào cản. Khung lý thuyết này được lựa chọn vì tính

Bảng 1. Hệ thống hóa nguyên tắc 8D trong phát triển TOD

Nguyên tắc	Lý luận khoa học
Density (mật độ)	Tập trung mật độ cao dân số và việc làm để đảm bảo lượng hành khách tiềm năng cho GTCC [5].
Diversity (đa dạng)	Đa dạng chức năng sử dụng đất để giảm khoảng cách di chuyển và khuyến khích các chuyến đi bộ [6].
Design (thiết kế)	Thiết kế, kiến tạo môi trường vật lý đô thị ở cấp độ vi mô theo hướng an toàn, thuận tiện và hấp dẫn người đi bộ [7].
Distance to Transit (khoảng cách đến trạm)	Tối thiểu hóa khoảng cách vật lý từ các hoạt động đến nhà ga/trạm GTCC để vượt qua rào cản tiếp cận ban đầu [8].
Destination Accessibility (khả năng tiếp cận điểm đến)	Đánh giá hiệu quả mạng lưới GTCC trong giúp kết nối khu vực với các cơ hội (việc làm, dịch vụ) trên toàn khu vực [9].
Demand Management (quản lý nhu cầu)	Áp dụng các chính sách kéo và đẩy để hạn chế việc sử dụng xe cá nhân, tạo ra sự thay đổi hành vi và tăng tính cạnh tranh cho GTCC [10].
Demographics (nhân khẩu học)	Đảm bảo lợi ích của TOD được phân phối công bằng, phục vụ mọi nhóm dân cư và chống lại sự dịch chuyển không mong muốn [11].
Develop onsite (phát triển tại chỗ)	Đồng bộ hóa về mặt thời gian và tài chính giữa việc đầu tư hạ tầng giao thông và phát triển đô thị để tối đa hóa lợi ích [12].

Nguồn: Tác giả tổng hợp

toàn diện, bao quát các yếu tố vật lý, kinh tế, xã hội và thể chế trong phát triển TOD.

Đồng thời tác giả tiến hành rà soát các công trình nghiên cứu khoa học, báo cáo kỹ thuật và các bài học thực tiễn từ các thành phố trên thế giới đã triển khai TOD; từ đó phân tích, tổng hợp và hệ thống hóa thành 8 nhóm rào cản chính, tương ứng với 8 nguyên tắc "D". Cuối cùng, dựa trên kết quả tổng hợp kinh nghiệm quốc tế, tác giả tiến hành đối chiếu và liên hệ với bối cảnh đặc thù của Hà Nội nhằm nhận diện những rào cản có nguy cơ tương đồng cao và rút ra những bài học, khuyến nghị phù hợp.



Hình 2. Phương pháp nghiên cứu

3. KẾT QUẢ TỔNG HỢP

3.1. Thước đo đánh giá mức độ phát triển TOD

Để đánh giá mức độ thành công của một khu vực TOD, giới học thuật đã phát triển các chỉ số đo lường định lượng, trong đó gồm các khuôn khổ "3D", "5D", "8D". Nguyên tắc 8D - TOD là nguyên tắc được lựa chọn bởi tính phù hợp về bối cảnh, bao gồm các chỉ số: Density (mật độ), Diversity (đa dạng), Design (thiết kế), Distance to transit (khoảng cách đến trạm trung chuyển), Destination accessibility (khả năng tiếp cận điểm đến), Demand management (quản lý nhu cầu), Demographics (nhân khẩu học/công bằng), Development onsite (phát triển tại chỗ). Các nguyên tắc thuộc 8D - TOD được hệ thống hóa lý luận khoa học và các chỉ số đo lường thông qua Bảng 1.

3.2. Tổng hợp các nghiên cứu điển hình về rào cản, thách thức trong triển khai TOD

Phân tích từ kinh nghiệm quốc tế cho thấy, mỗi nguyên tắc thuộc 8D - TOD đều tiềm ẩn những rào cản đặc thù cản trở quá trình hiện thực hóa (Bảng 2).

Bảng 2. Tổng hợp kinh nghiệm quốc tế về các thách thức và rào cản trong triển khai TOD

Nguyên tắc D	Vấn đề thách thức	Thành phố (Quốc gia)
Density (mật độ)	Tích tụ đất đai rời rạc	Bangkok (Thái Lan); Manila (Philippines); Tokyo, Osaka, và Nagoya (Nhật Bản)
	Sự phản kháng của cộng đồng	California (Hoa Kỳ), Stockholm (Thụy Điển)
	Sức ép lên hạ tầng hiện hữu	Delhi, Mumbai, Ahmedabad (Ấn Độ)
	Rào cản về hiệu quả đầu tư	(Manchester) Vương quốc Anh, San Francisco (Hoa Kỳ)
Diversity (đa dạng)	Các quy định cứng nhắc về quy hoạch	Portland (Hoa Kỳ); Toronto, Vancouver, Halifax (Canada)
	Rủi ro tài chính từ các dự án đa chức năng	Buffalo, Oakland (Hoa Kỳ)
	Thiếu sự đa dạng thực chất	Poundbury (Vương quốc Anh)
Design (thiết kế)	Thiếu hạ tầng kết nối với phương tiện phi cơ giới	Vương quốc Anh, Bắc Mỹ (Canada và Mỹ)
	Tiêu chuẩn kỹ thuật ưu tiên phương tiện cá nhân	San Francisco (Hoa Kỳ)
	Thiếu kiểm soát trật tự đô thị	Los Angeles (Hoa Kỳ), TP.HCM (Việt Nam), London (Vương quốc Anh)
	Thờ ơ với hoạt động đi bộ	Copenhagen (Đan Mạch)
Distance to Transit (khoảng cách đến trạm)	Cấu trúc mạng lưới đường không hiệu quả	Calgary (Canada), Perth (Úc)
	Khoảng cách cảm nhận	Hà Nội (Việt Nam), Colombo (Sri Lanka), Davao (Philippines)
	Bài toán chặng đầu/cuối	Santiago (Chile)
Destination accessibility (khả năng tiếp cận điểm đến)	Sự mất cân bằng cấu trúc nơi ở và nơi làm việc	Los Angeles (Hoa Kỳ), Bắc Kinh (Trung Quốc)
	Phân mảnh mạng lưới GTCC	Madrid (Tây Ban Nha), Bangkok (Thái Lan)
	Hạn chế về khả năng tiếp cận	Nhiều khu ngoại ô tại Hoa Kỳ, Hong Kong (Trung Quốc)
Demand management (quản lý nhu cầu)	Phản đối chính trị và xã hội	New York (Hoa Kỳ), Manchester (Vương quốc Anh)
	Lo ngại về công bằng xã hội	San Francisco (Hoa Kỳ), Bắc Kinh (Trung Quốc)
	Phản đối từ doanh nghiệp và cộng đồng	London (Anh), Stockholm (Thụy Điển), Singapore
Demographics (nhân khẩu học)	Dịch chuyển dân cư	San Francisco (Hoa Kỳ), Thượng Hải (Trung Quốc)
	Hiện tượng "quý tộc hóa"	Seoul (Hàn Quốc), Jakarta (Indonesia)
	Thiếu chính sách can thiệp	London (Vương quốc Anh), Oakland (Hoa Kỳ)
Development onsite (phát triển tại chỗ)	Thế chế phân mảnh và thiếu phối hợp liên ngành	Bangkok (Thái Lan), Hoa Kỳ
	Thiếu khung pháp lý và công cụ chính sách	Ahmedabad (Ấn Độ)

Nguồn: Tác giả tổng hợp

3.2.1. Density (mật độ)

- Tích tụ đất đai rời rạc: Do cấu trúc sở hữu đất tư nhân nhỏ lẻ, phức tạp gây cản trở việc giải phóng mặt bằng cho các dự án quy mô lớn như ĐSĐT [13]. Trong trường hợp có cơ chế tái điều chỉnh đất đai cũng cần đòi hỏi quy trình pháp lý phức tạp và sự đồng thuận cộng đồng rất cao.

- Sự phản kháng của cộng đồng: Cư dân địa phương thường phản đối các dự án cao tầng do lo ngại phá vỡ đặc trưng kiến trúc, gây áp lực lên hạ tầng và làm mất không gian xanh [14].

- Sức ép lên hạ tầng hiện hữu: Việc gia tăng mật độ đột ngột gây quá tải lên hệ thống hạ tầng kỹ thuật và xã hội vốn được thiết kế cho mật độ thấp hơn [15].

- Rào cản về hiệu quả đầu tư: Các dự án mật độ cao đòi hỏi vốn đầu tư lớn và các nhà đầu tư tư nhân sẽ không tham gia nếu thị trường bất động sản không đủ mạnh. Việc lồng ghép yêu cầu nhà ở giá cả phải chăng càng làm phức tạp bài toán lợi nhuận, có nguy cơ dẫn đến hiện tượng "quý tộc hóa" [11].

3.2.2. Diversity (đa dạng)

- Quy định cứng nhắc về quy hoạch: Hệ thống quy hoạch phân khu chức năng truyền thống, vốn tách biệt các loại hình sử dụng đất (đơn năng) là một rào cản về mặt thể chế [16].

- Rủi ro tài chính từ các dự án đa chức năng: Các dự án này có độ phức tạp và rủi ro cao hơn, khiến các định chế tài chính thận trọng khi cấp vốn. Hợp phần bán lẻ ở tầng trệt thường đặc biệt rủi ro và khó lấp đầy trong giai đoạn đầu [17].

- Thiếu sự đa dạng thực chất: Nhiều dự án chỉ tạo ra sự "lắp ghép cơ học" các chức năng với các chuỗi cửa hàng đồng dạng, thiếu bản sắc địa phương, bị phê bình là tạo ra một sự đa dạng nhân tạo, không phản ánh sự hỗn hợp hữu cơ của các thành phố [18].

3.2.3. Design (thiết kế)

- Thiếu hạ tầng kết nối với phương tiện phi cơ giới: Các dự án thường tập trung vào công trình nhà ga mà bỏ qua các hạ tầng kết nối như hè phố, đường dành cho xe đạp và bãi đỗ xe [19].

- Tiêu chuẩn kỹ thuật ưu tiên phương tiện cá nhân: Các tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị truyền thống với làn đường rộng và bán kính cua lớn tạo ra môi trường không an toàn cho người đi bộ, không phù hợp với mục tiêu của TOD [20].

- Thiếu kiểm soát trật tự đô thị: Tình trạng chiếm dụng vỉa hè bởi đồ xe trái phép và các hoạt động bán hàng rong gần như triệt tiêu không gian cho người đi bộ ở nhiều đô thị châu Á [21].

- Thờ ơ với hoạt động đi bộ: Việc thiết kế các "mặt tiền không hoạt động" (tường trống, bãi đất) làm cho đường phố trở nên nhàm chán và thiếu hấp dẫn, làm nản lòng hành trình đi bộ [22].

3.2.4. Distance to Transit (khoảng cách đến trạm)

- Cấu trúc mạng lưới đường không hiệu quả: Các khu vực có nhiều đường cụt làm tăng gấp đôi khoảng cách đi bộ so với đường chim bay, thu hẹp đáng kể vùng thu hút của nhà ga [8].

- Khoảng cách cảm nhận: Môi trường đi bộ không an toàn, không thoải mái (thiếu vỉa hè, ánh sáng kém, ô nhiễm) làm tăng "khoảng cách cảm nhận", khiến một quãng đường ngắn trở nên rất dài. Đây là vấn đề phổ biến tại các thành phố đang phát triển ở châu Á [22].

- Bài toán chặng đầu/ chặng cuối: Sự thiếu hụt các giải pháp kết nối như: xe buýt gom hay hạ tầng xe đạp an toàn là một rào cản đối với những người sống ngoài bán kính đi bộ của nhà ga [23].

3.2.5. Destination Accessibility (khả năng tiếp cận điểm đến)

Mất cân bằng cấu trúc nơi ở và nơi làm việc: Sự hình thành các khu ở quy mô lớn tại khu vực vành đai, trong khi các cơ hội việc làm vẫn tập trung ở trung tâm thành phố, gây quá tải cho các tuyến metro [24].

- Phân mảnh mạng lưới GTCC: Các phương thức vận tải khác nhau do các cơ quan độc lập vận hành, thiếu đồng bộ về lịch trình và hệ thống vé, gây khó khăn cho việc chuyển tuyến [25].

- Hạn chế khả năng tiếp cận: Ngay cả khi GTCC đưa hành khách đến gần điểm đến, nhưng khu vực đó lại được thiết kế theo mô hình lấy ô tô làm trung tâm, khiến việc đi bộ từ nhà ga trở nên bất tiện [24].

3.2.6. Demand Management (quản lý nhu cầu)

- Sự phản kháng chính trị và xã hội: Các biện pháp định giá (thu phí ùn tắc, tăng phí đồ xe) thường vấp phải sự phản đối chính trị mạnh mẽ và thiếu đồng thuận của người dân [26].

- Lo ngại về công bằng xã hội: Các biện pháp này có nguy cơ ảnh hưởng không cân xứng đến người thu nhập thấp, những người phụ thuộc vào xe cá nhân để mưu sinh [26].

- Phản đối từ doanh nghiệp và cộng đồng: Các nhà bán lẻ thường lo ngại việc hạn chế xe cá nhân sẽ xua đuổi khách hàng, tạo thành một rào cản chính trị lớn trong giai đoạn vận động chính sách [27].

3.2.7. Demographics (nhân khẩu học)

- Dịch chuyển dân cư: Việc đầu tư vào GTCC khối lượng lớn làm tăng giá trị bất động sản, có thể tạo ra nguy cơ đẩy các cư dân có thu nhập thấp và trung bình ra khỏi khu vực [11].

- Hiện tượng "quý tộc hóa": Sự gia tăng nhanh chóng của giá nhà đã biến các khu vực TOD trở thành nơi ở chủ yếu của tầng lớp trung lưu và thượng lưu, hay hiện tượng các dự án TOD mới được phát triển như những "ốc đảo" khép kín cho người giàu, tạo ra sự ngăn cách với cộng đồng xung quanh [11].

- Thiếu chính sách can thiệp: Nhiều thành phố thiếu các công cụ chính sách như: tỷ lệ nhà ở có giá cả phải chăng trong khu vực TOD, quỹ phát triển đất đai có sự tham gia của cộng đồng [28].

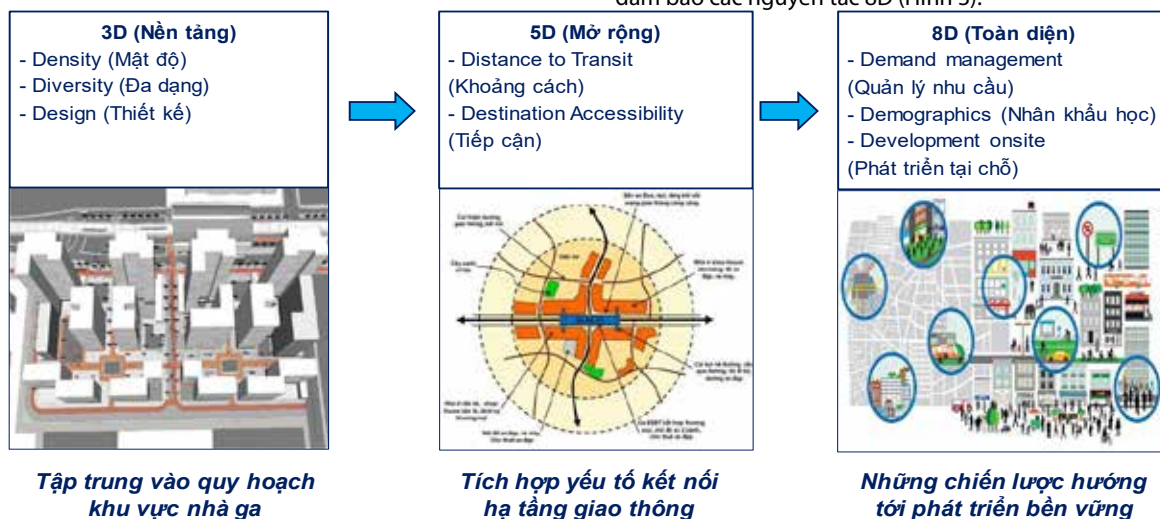
3.2.8. Development onsite (phát triển tại chỗ)

- Thể chế phân mảnh và thiếu phối hợp liên ngành: Việc triển khai TOD đòi hỏi sự phối hợp đồng bộ giữa nhiều cơ quan (giao thông, quy hoạch, tài chính), nhưng thực tế các cơ quan này hoạt động độc lập, dẫn đến một hệ thống phân mảnh và kém hiệu quả [29].

- Thiếu khung pháp lý và công cụ chính sách: Nhiều thành phố thiếu "bộ công cụ" pháp lý cần thiết để triển khai TOD, như các quy định quy hoạch linh hoạt, luật thu hồi giá trị gia tăng từ đất đai (LVC) hay các cơ chế tài chính sáng tạo [28].

4. LIÊN HỆ VỚI TP HÀ NỘI

Áp dụng các bài học quốc tế vào bối cảnh đặc thù của Hà Nội cho thấy những nguy cơ và thách thức tiềm tàng mà thành phố cần lường trước và chuẩn bị các giải pháp ứng phó khi triển khai TOD đảm bảo các nguyên tắc 8D (Hình 3).



Hình 3. Quá trình thực thi phát triển TOD đảm bảo nguyên tắc 8D cho TP Hà Nội

4.1. Về mật độ: Hà Nội có cấu trúc sở hữu đất đai với nhiều điểm tương đồng với Bangkok và Manila do quyền sở hữu đất tư nhân rời rạc, đặc biệt tại các khu vực làng xã cũ và các khu dân cư dọc các tuyến đường sắt đô thị. Ngoài ra, sức ép lên hạ tầng hiện hữu cũng là một nguy cơ đáng chú ý, tương tự kinh nghiệm tại Delhi và Mumbai, khi hệ thống hạ tầng kỹ thuật của Hà Nội

vốn đã thường xuyên quá tải. Cuối cùng, phản ứng từ cộng đồng khi triển khai các dự án đô thị nén mật độ cao, do lo ngại phá vỡ cấu trúc kiến trúc đặc trưng và hiện tượng "quý tộc hóa" (gentrification) dưới áp lực lợi nhuận từ các nhà đầu tư, là những bài học quan trọng mà Hà Nội cần lưu ý trong quá trình phát triển TOD.

Nguồn: Tác giả tổng hợp và thiết kế

4.2. Về đa dạng: Mặc dù Hà Nội đã có các đại đô thị đa chức năng, nhưng quy hoạch chi tiết vẫn còn những rào cản trong việc tích hợp thêm chức năng mới vào các khu dân cư hiện hữu. Nguy cơ xung đột chức năng là rất cao, khi các khu vực dự kiến phát triển TOD thường xen kẽ giữa các khu đô thị mới và các khu làng xã cũ với nếp sống truyền thống, tương tự bài học từ Melbourne (Úc).

4.3. Về thiết kế: Tình trạng thiếu hạ tầng đỗ xe hai bánh an toàn và được quy hoạch bài bản tại các nhà ga đường sắt đô thị là một tồn tại lớn của hạ tầng giao thông tỉnh của Hà Nội, ngoài ra sự chiếm dụng vỉa hè bởi xe máy và kinh doanh buôn bán tương tự bối cảnh TP.HCM. Bên cạnh đó, tư duy thiết kế các trục đường mới của Hà Nội vẫn còn chú trọng xe cá nhân, hay nguy cơ tạo ra các mặt tiền không hoạt động tại các khu đô thị mới có thể làm mai một di sản về "mặt tiền sống" của Hà Nội.

4.4. Về khoảng cách đến trạm: Môi trường đi bộ kém tại Hà Nội (vỉa hè bị chiếm dụng, giao thông ùn tắc) tạo ra thách thức lớn về khoảng cách cảm nhận. Đồng thời, kinh nghiệm quốc tế cho thấy nếu thiếu tích hợp giữa ĐSDT và xe buýt gom sẽ làm giảm tương đối lớn mức độ thuận tiện tiếp cận nhà ga của cư dân.

4.5. Về khả năng tiếp cận điểm đến: Hà Nội đang có nguy cơ tái hiện mô hình mất cân bằng giữa nơi ở và nơi làm việc như tại Bắc Kinh, khi các khu đô thị mới quy mô lớn được phát triển ở khu vực ngoại thành, trong khi các cơ hội việc làm vẫn tập trung chủ yếu ở khu vực nội đô. Bên cạnh đó, tình trạng phân mảnh của mạng lưới GTCC và chính sách vé chưa được tích hợp cũng phản ánh những vấn đề mà Bangkok và Madrid đã từng đối mặt.

4.6. Về quản lý nhu cầu: Hà Nội đang thiết lập một lộ trình quản lý giao thông quyết liệt, bao gồm thu phí vào trung tâm thành phố và hạn chế xe máy. Tuy nhiên, nguy cơ về sự phản kháng xã hội và chính trị là rất lớn, đặc biệt khi xe máy là phương tiện mưu sinh của hàng triệu người. Lộ trình này có nguy cơ tác động không cân xứng lên các nhóm thu nhập thấp, tạo ra sự bất bình đẳng nếu không có các giải pháp thay thế khả thi và cơ chế hỗ trợ phù hợp.

4.7. Về nhân khẩu học: Hà Nội đang đối mặt với nguy cơ rất cao lặp lại kịch bản "quý tộc hóa" của Thượng Hải và Seoul. Sự gia tăng giá trị bất động sản chóng mặt dọc các tuyến ĐSDT có nguy cơ đẩy những người cần GTCC nhất ra xa khỏi các nhà ga. Thêm vào đó, bài học từ London và Oakland nhấn mạnh sự cấp thiết của việc ban hành sớm các chính sách can thiệp và tăng cường vai trò của cộng đồng trong phát triển đô thị.

4.8. Về phát triển tại chỗ: Sự phân mảnh thể chế là một thách thức có tính tương đồng rất cao, nơi việc triển khai ĐSDT do các cơ quan trung ương thực hiện, trong khi quản lý đất đai lại thuộc thẩm quyền của thành phố và các phường/xã. Giống như nhiều nước đang phát triển khác, các cơ chế tài chính phức tạp như khai thác giá trị gia tăng từ đất (LVC) còn mới mẻ và năng lực quản lý các dự án phức hợp của đội ngũ cán bộ cũng là một vấn đề cần quan tâm.

5. KẾT LUẬN

Việc triển khai mô hình TOD là một nhiệm vụ chiến lược, có ý nghĩa quyết định đến tương lai phát triển bền vững của Thủ đô Hà Nội. Tuy nhiên, phân tích từ kinh nghiệm quốc tế cho thấy đây là một quá trình gồm nhiều thách thức, tiềm ẩn các rào cản đa chiều. Bài báo này thông qua việc hệ thống hóa các rào cản theo khung phân tích 8D - TOD đã cung cấp một cái nhìn toàn diện về các điểm nghẽn mang tính thể chế, tài chính, kỹ thuật và xã hội trong quá trình triển khai. Những bài học kinh nghiệm cốt lõi nhằm dự báo những rào cản có thể xảy ra, từ đó giúp Hà Nội đưa ra các giải pháp phù hợp nhằm giải quyết hiệu quả những vấn đề mà một siêu đô thị có tốc độ phát triển nhanh đang gặp phải. Việc nhận diện sớm và thấu đáo các rào cản này không phải là những nhận định gây ra

quan ngại, mà là một bước đi cần thiết để xây dựng chiến lược ứng phó chủ động và hiệu quả. Đây chính là bài học kinh nghiệm quý báu để giúp Hà Nội tránh được những sai lầm tốn kém và có các giải pháp tối ưu trong quá trình triển khai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Quốc hội khóa XV, *Luật Thủ đô số 39/2024/QH15*, ban hành ngày 28/6/2024
- [2] Thủ tướng Chính phủ, *Quyết định số 519/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, 2016
- [3] Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia (VIUP), *Thuyết minh Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065*, Hà Nội, 2024
- [4] Institute for Transportation & Development Policy (ITDP), *TOD Standard*, 3rd Edition, New York, 2017
- [5] Cervero R., Kockelman K., "Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design", *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), pp. 199-219, 1997
- [6] Krizek K.J., "Residential relocation and changes in urban travel: does neighborhood-scale urban form matter?", *Journal of the American Planning Association*, 69(3), pp. 265-281, 2003
- [7] Ewing R., Handy S., "Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability", *Journal of Urban Design*, 14(1), pp. 65-84, 2009
- [8] Saelens B.E. et al., "Neighborhood-based differences in physical activity: an environment scale evaluation", *American Journal of Public Health*, 93(9), pp. 1552-1558, 2003
- [9] Handy S.L., Niemeier D.A., "Measuring accessibility: an exploration of issues and alternatives", *Environment and Planning A*, 29(7), pp. 1175-1194, 1997
- [10] Shoup D., *The High Cost of Free Parking*, Routledge, 2021
- [11] Chapple K., Loukaitou-Sideris A., *Transit-Oriented Displacement or Community Dividends? Understanding the Effects of Smarter Growth on Communities*, The MIT Press, 2019
- [12] Medda F., "Land value capture finance for transport accessibility: a review", *Journal of Transport Geography*, 25, pp. 154-161, 2012
- [13] Tan W., "Financing transit-oriented development: an examination of the Bangkok Skytrain", *Urban Studies*, 50(10), pp. 2031-2049, 2013
- [14] Cervero R., Duncan M., "Transit's value-added: effects of light and commuter rail services on commercial land values", *Transportation Research Record*, 1805(1), pp. 8-15, 2002
- [15] Manville M., Shoup D., "Parking, people, and cities", *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), pp. 233-245, 2005
- [16] Knapp G.J., "The paradox of planning in Portland, Oregon", *Journal of the American Planning Association*, 78(4), pp. 367-380, 2012
- [17] Hess D.B., Almeida T.M., "Impact of proximity to light rail on residential property values: a review of the literature and a case study of the Buffalo, NY, light rail system", *Urban Studies*, 44(5-6), pp. 1041-1061, 2007
- [18] Neal P., *Urban Villages and the Making of Communities*, Spon Press, 2003
- [19] Parkin J., Ryley T., Jones T., "Barriers to cycling: an exploration of quantitative analyses", trong *Cycling and Society*, Routledge, pp. 67-82, 2016
- [20] Appleyard D., *Livable Streets*, University of California Press, 1981
- [21] Tuan V.A., Shimizu T., "A study on the motorcycle taxi and sidewalk activities in Ho Chi Minh City", *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 9, pp. 1225-1244, 2011
- [22] Gehl J., *Life Between Buildings: Using Public Space*, Island Press, 2011
- [23] Renne J.L., "From transit-adjacent to transit-oriented development", *Local Environment*, 14(1), pp. 1-15, 2009
- [24] Zhang C., Xia H., Song Y., "Rail transportation lead urban form change: a case study of Beijing", *Urban Rail Transit*, 3(1), pp. 15-22, 2017
- [25] Matas A., "Demand and revenue implications of an integrated public transport policy: the case of Madrid", *Transport Reviews*, 24(2), pp. 195-217, 2004
- [26] Marsden G., Docherty I., "Is disruption a useful metaphor for policy change?", in *Selected Proceedings of the World Conference on Transport Research Society*, World Conference on Transport Research Society, 2012
- [27] Eliasson J., "Is congestion pricing fair? Consumer and citizen perspectives on equity effects", *Transport Policy*, 52, pp. 1-15, 2016
- [28] Revington N., "Gentrification, transit, and land use: Moving beyond neoclassical theory", *Geography Compass*, 9(3), pp. 152-163, 2015
- [29] Calthorpe P., "Urbanism in the age of climate change", in *The City Reader*, Routledge, pp. 555-568, 2015.