

Mô hình Quy hoạch không gian xung quanh các ga đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam: Lý luận trên thế giới và định hướng cho Việt Nam

Planning models for North-South High-speed railway station areas: Global theoretical frameworks and Strategic orientations for Vietnam

> THS.NCS DƯƠNG QUỲNH ANH*, PGS.TS LÊ QUỲNH CHI

Nhóm chuyên môn Quy hoạch, Khoa Kiến trúc và Quy hoạch, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội

*Email: ngadq@huce.edu.vn

TÓM TẮT

Đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC) là loại hình giao thông công cộng có ý nghĩa quan trọng trong phát triển quốc gia, vùng và đô thị dọc tuyến. Các ga ĐSTĐC là động lực thúc đẩy quá trình đô thị hóa nhưng đồng thời tiềm ẩn nhiều nguy cơ phát triển chủ quan không gắn với các hoạt động kinh tế và dân cư. Tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam với 23 ga hành khách xây mới, được xác định chủ trương đầu tư trong Nghị quyết 172/2024/QH15 của Quốc hội, là dự án giao thông trọng điểm quốc gia đặc biệt ưu tiên, tác động lớn đến các khu vực đô thị gắn với ga. Bài báo tổng quan lý luận và xu hướng trên thế giới, từ đó định hướng phát triển không gian quanh các ga tại Việt Nam, kết hợp với phân tích vị trí, mối quan hệ giữa ga đường sắt tốc độ cao với các yếu tố hiện trạng và định hướng quy hoạch liên quan. Bài báo đề xuất tầm quan trọng trong phân loại tiềm năng và xác định đặc thù phát triển của từng ga, là cơ sở để thiết lập mô hình quy hoạch thích hợp, nhằm tối ưu hóa giá trị kinh tế đất đai và phát huy tối đa nguồn lực từ dự án hạ tầng trọng điểm này.

Từ khóa: Đường sắt tốc độ cao; giao thông công cộng; TOD; mô hình quy hoạch.

ABSTRACT

High-speed railway (HSR) is a crucial mode of public transportation that plays a pivotal role in national, regional, and corridor-based urban development. While HSR stations serve as catalysts for growth and accelerate urbanization, they also carry inherent risks of disjointed development if not properly integrated with local economic and demographic activities. The North-South High-Speed Railway, featuring 23 newly constructed passenger stations and officially approved for investment under Resolution No. 172/2024/QH15, is a specially prioritized national key transport project expected to profoundly impact station-adjacent urban areas. The paper provides a comprehensive review of global theoretical frameworks and development trends, coupled with an analysis of station locations and the interplay between HSR nodes, existing conditions, and relevant spatial planning orientations. Furthermore, the study emphasizes the critical need to classify the development potential and identify the unique characteristics of each station. This classification serves as the foundation for establishing appropriate planning models, thereby optimizing land economic values and maximizing the capitalization of resources from this pivotal infrastructure project.

Keywords: High-Speed Railway (HSR); Public transportation; Transit-Oriented Development (TOD); Planning models.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

ĐSTĐC là loại hình vận tải đường sắt có tốc độ thiết kế vượt trội so với đường sắt thông thường, Liên đoàn đường sắt quốc tế (UIC) quy định ĐSTĐC có tốc độ khai thác thương mại trên 250 km/h với tuyến xây mới và trên 200km/h với tuyến cải tạo; Liên minh châu Âu (EU) thì quy định tốc độ trên 250 km/h và có thể đạt tới 300 km/h với các tuyến mới (Qizhou Hu, 2023); Tại Việt Nam, Luật Đường sắt cũng xác định ngưỡng vận tốc cho loại hình này là trên 200 km/h (Luật Đường sắt, 2025).

Trên thế giới, ĐSTĐC chính thức ra đời ngày 01/10/1964, với tuyến Tokaido Shinkansen dài 515 km, tốc độ vận hành ban đầu 210 km/h đáp ứng nhu cầu vận tải gia tăng cùng tốc độ phát triển kinh tế nhanh chóng của Nhật Bản, sau này trở thành xương sống của vận tải hành khách quốc gia. Mô hình ĐSTĐC nhanh chóng lan rộng trên thế giới, Trung Quốc đã vươn lên là quốc gia có tuyến ĐSTĐC dài nhất thế giới với hơn 20.000 km đường sắt và 1.200 đoàn tàu mới. (Leboeuf, 2018)

ĐSTĐC có nhiều ưu thế để trở thành lựa chọn chiến lược trong phát triển giao thông vận tải của các quốc gia: (1) tốc độ vận hành

cao, thời gian di chuyển nhanh (Ennio Cascetta et al, 2011); (2) năng lực vận chuyển lớn; (3) tính an toàn, chất lượng và độ chính xác cao; (4) khả năng vận hành liên tục trong thời tiết khắc nghiệt. Ngoài ra, hệ thống này còn có các ưu điểm như tiêu thụ năng lượng thấp, sử dụng đất tiết kiệm, mức độ ô nhiễm thấp và đem lại sự thoải mái cao cho hành khách. (Qizhou Hu, 2023)

ĐSTĐC tại châu Âu phát triển trên nền tảng cấu trúc đô thị đã ổn định, chủ yếu sử dụng các ga trung tâm hiện hữu được cải tạo, đóng vai trò như lớp hạ tầng bổ sung để tái thiết đô thị và kết nối vùng. Tuy nhiên, tại các đô thị nhỏ hoặc ga ngoại ô, khả năng phát triển đô thị thường hạn chế, chủ yếu chỉ hình thành các chức năng phục vụ giao thông (Vickerman, 2014). Dù vậy, khu vực quanh ga đang dần chuyển đổi từ không gian giao thông đơn thuần sang các "trung tâm hỗn hợp" đa năng (văn phòng, bán lẻ, văn hóa) (Juan Bautista Font Torres, 2025). Tại châu Á, ĐSTĐC được xem là động lực cốt lõi để hình thành không gian đô thị mới và tái cấu trúc mạng lưới đô thị (SUN, 2015). Nhiều đô thị mới đã hình thành xung quanh các nhà ga nằm ngoài lõi trung tâm nhờ sự đầu tư đồng bộ về hạ tầng (Biyue Wang, 2022). Tuy nhiên, thực tiễn cũng cảnh báo rủi ro về các "đô thị ma" nơi thiếu vắng các hoạt động kinh tế - xã hội thực chất và dân cư sinh sống (Lei Dong, 2021).

Triển khai Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Nghị quyết 172/2024/QH15 đã quyết định đầu tư Dự án ĐSTĐC Bắc-Nam dài 1.541 km, tốc độ thiết kế 350 km/h với 23 ga hành khách, 5 ga hàng hóa. Tuyến ĐSTĐC chạy dọc hành lang kinh tế Bắc - Nam, là trục không gian chiến lược kết nối hai trung tâm kinh tế - chính trị lớn nhất cả nước, được kỳ vọng sẽ góp phần điều tiết lại phân bố dân cư đang tập trung quá mức vào hai cực đô thị ở hai đầu đất nước, đồng thời tạo động lực phát triển đô thị theo định hướng gắn với giao thông công cộng (TOD) dọc tuyến. (Liên danh tư vấn Tedi, 2024).

2. TỔNG QUAN LÝ LUẬN VÀ XU HƯỚNG VỀ ĐSTĐC VÀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ

2.1. ĐSTĐC và tác động đến phát triển đô thị

Tác động của ĐSTĐC đến phát triển đô thị khác biệt rõ rệt theo ba không gian: vùng, đô thị và khu vực phụ cận nhà ga.

Ở cấp độ vùng, ĐSTĐC làm thay đổi căn bản khả năng tiếp cận, thúc đẩy tái phân bố không gian và các nguồn lực kinh tế (Lan Wang, 2019), tạo ra lợi thế vị trí mới cho các đô thị trong mạng lưới, đặc biệt là các ngành kinh tế tri thức, du lịch và hội nghị (Van den Berg, 1998).

Tác động của ĐSTĐC phân hóa rõ rệt theo thời gian di chuyển giữa nhà ga và các cực đô thị trung tâm: (1) Phạm vi ≤ 1 giờ: Thúc đẩy mạnh mẽ kinh tế tri thức và hiệu ứng lan tỏa; (2) Phạm vi 1,5 - 2,5 giờ: Hình thành các trung tâm giao thông quan trọng, giảm áp lực đô thị hóa quá mức cho trung tâm đô thị; (3) Phạm vi > 2,5 giờ:

Tác động yếu, chủ yếu phục vụ du lịch ngắn ngày (Chia-Lin Chen, 2011).

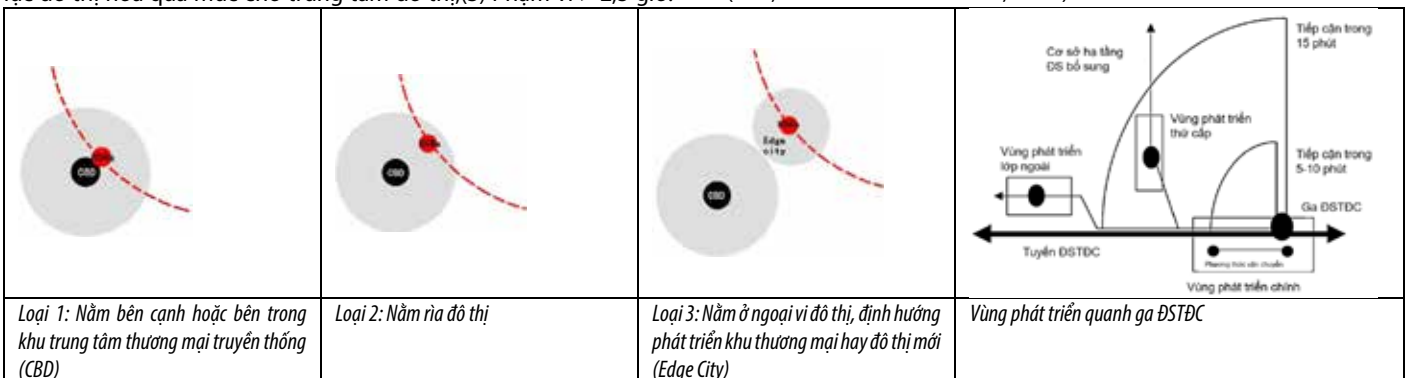
Mặc dù ĐSTĐC củng cố vai trò trung tâm của các siêu đô thị, nó cũng gây ra hiện tượng "phân cực không gian": các đô thị lớn thu hút mạnh mẽ nguồn lực từ khu vực lân cận, trong khi đô thị nhỏ có nguy cơ suy yếu (Shenghuan Zhao, 2017). Tuy nhiên, các vùng không có ĐSTĐC vẫn có thể duy trì tăng trưởng nếu cải thiện tốt kết nối bằng các phương thức khác như đường cao tốc, đường sắt đô thị (Greenguage21, 2006). ĐSTĐC còn thúc đẩy quá trình đô thị hóa ngoại ô, cho phép dân cư chuyển dịch ra ngoại ô nhưng vẫn duy trì kết nối việc làm với lõi đô thị (Peter Hall, 2016 & Chia-Lin Chen, 2011).

Ở cấp độ đô thị, ĐSTĐC đóng vai trò "chất xúc tác" cho việc hình thành các điểm trung tâm kinh tế mới quanh nhà ga (J. M. Robert Cervero, 2009). Hiệu quả của mô hình này phụ thuộc vào hai yếu tố then chốt: (1) Mức độ dịch vụ: Tần suất dừng tàu tỉ lệ thuận với sức mạnh kinh tế và nhu cầu của đô thị (Greenguage21, 2006); (2) Tính kết nối: Vị trí nhà ga cần gắn liền với khu hiện hữu và tích hợp giao thông đa phương thức để tối ưu hóa khả năng tiếp cận (Lan Wang, 2019).

Trong phạm vi từ 400 m đến 3.000 m quanh ga, hạ tầng giao thông ĐSTĐC tác động trực tiếp đến sử dụng đất và giá trị bất động sản (Daniel Baldwin Hess, 2007). Quy hoạch khu vực này thường bám sát mô hình Phát triển định hướng giao thông công cộng (TOD) với các đặc trưng: (1) Mật độ cao và sử dụng đất hỗn hợp; (2) Ưu tiên không gian công cộng và môi trường thân thiện với người đi bộ; (3) Tích hợp các dịch vụ công cộng và chức năng đô thị ngay tại nhà ga (Lan Wang, 2019).

2.2. Mô hình phát triển không gian quanh ga ĐSTĐC

Sự phát triển không gian quanh ga ĐSTĐC phụ thuộc vị trí ga trong cấu trúc đô thị: (1) Ga nội đô - ga ĐSTĐC nằm trong hoặc tiếp giáp khu trung tâm tài chính thương mại (Central Business District - CBD), đóng vai trò củng cố và gia tăng sức hấp dẫn của trung tâm hiện hữu. Bản chất việc phát triển quanh ga chủ yếu là tái thiết đô thị, chuyển đổi các khu công nghiệp suy thoái cũ thành tổ hợp đa chức năng mang tính biểu tượng; (2) Ga vùng rìa: ga ĐSTĐC được bố trí ở rìa, tạo điều kiện hình thành các cực đô thị mới hoặc các tiểu trung tâm chức năng, qua đó mở rộng đô thị mà không làm suy giảm vai trò của lõi trung tâm hiện hữu. Đây là khu vực chứng kiến sự chuyển đổi mục đích sử dụng đất mạnh mẽ nhất do quỹ đất trống dồi dào, phù hợp phát triển khu công nghiệp và thương mại mới; (3) Ga ngoại ô - ga ĐSTĐC nằm ngoài ranh giới đô thị hiện hữu, được định hướng là nền tảng phát triển của các đô thị mới hoặc các khu thương mại mới ở vùng ngoại vi. Đây là mô hình mang tính tham vọng cao, trong đó ga ĐSTĐC được xem như hạt nhân hình thành các "edge cities" những cực tăng trưởng kinh tế và thương mại mới (Hall, 2009 & Fabian Wenner, 2021).



Hình 1. Các loại ga và vùng phát triển quanh ga (Nguồn: Hall, 2009)

Vùng phát triển quanh ga có các ngưỡng phổ biến là dạng vùng đệm thường dao động từ 500 m đến 800 m và đôi khi lên tới 1 km (Noriko Otsuka, 2019). Các nghiên cứu đồng thuận rằng tác động của ĐSTĐC mang tính cục bộ và tuân theo quy luật suy giảm nhanh theo khoảng cách từ tâm ga (Michiel Meeteren van, 2016). Tác động mạnh nhất của ĐSTĐC thường tập trung ở vùng lõi, nơi hưởng lợi trực tiếp nhất về thời gian di chuyển và khả năng tiếp cận. Tại đây, các văn phòng cao cấp, khu dân cư chất lượng cao có thể được hình thành, giá đất và bất động sản tăng đáng kể, thu hút xây dựng dày đặc và chất lượng cao. Các vùng thứ cấp cũng có thể phát triển các chức năng quan trọng nhưng với giá trị bất động sản và mật độ xây dựng thấp hơn, khiến nhà đầu tư ít mặn mà hơn, dù vẫn có thể đầu tư ở giai đoạn sau. Vùng ảnh hưởng có thể được hưởng lợi về khả năng tiếp cận nhưng hiếm khi thấy các tác động phát triển trực tiếp từ ĐSTĐC (P. M. Pol, 2002). Không gian phát triển thường phân hóa thành ba vùng đặc trưng: (1) Vùng lõi (0 - 800/1.000 m): Mật độ xây dựng cao nhất, tập trung các dịch vụ giá trị gia tăng, văn phòng, trung tâm thương mại và khách sạn. Đây là khu vực thực hiện mô hình "Nút - Địa điểm" (Node-Place) rõ nét nhất; (2) Vùng phát triển thứ cấp (1.000 - 1.500 m): Chuyển dần sang hỗn hợp văn phòng và khu dân cư cao cấp; (3) Vùng ảnh hưởng (1.500 - 3.000 m): Chủ yếu là khu dân cư và dịch vụ đời sống, cường độ phát triển giảm mạnh. Sau khi ga vận hành, xu hướng dịch chuyển các hoạt động kinh tế từ vùng ngoại vi vào vùng lõi và vùng ảnh hưởng rất rõ rệt.

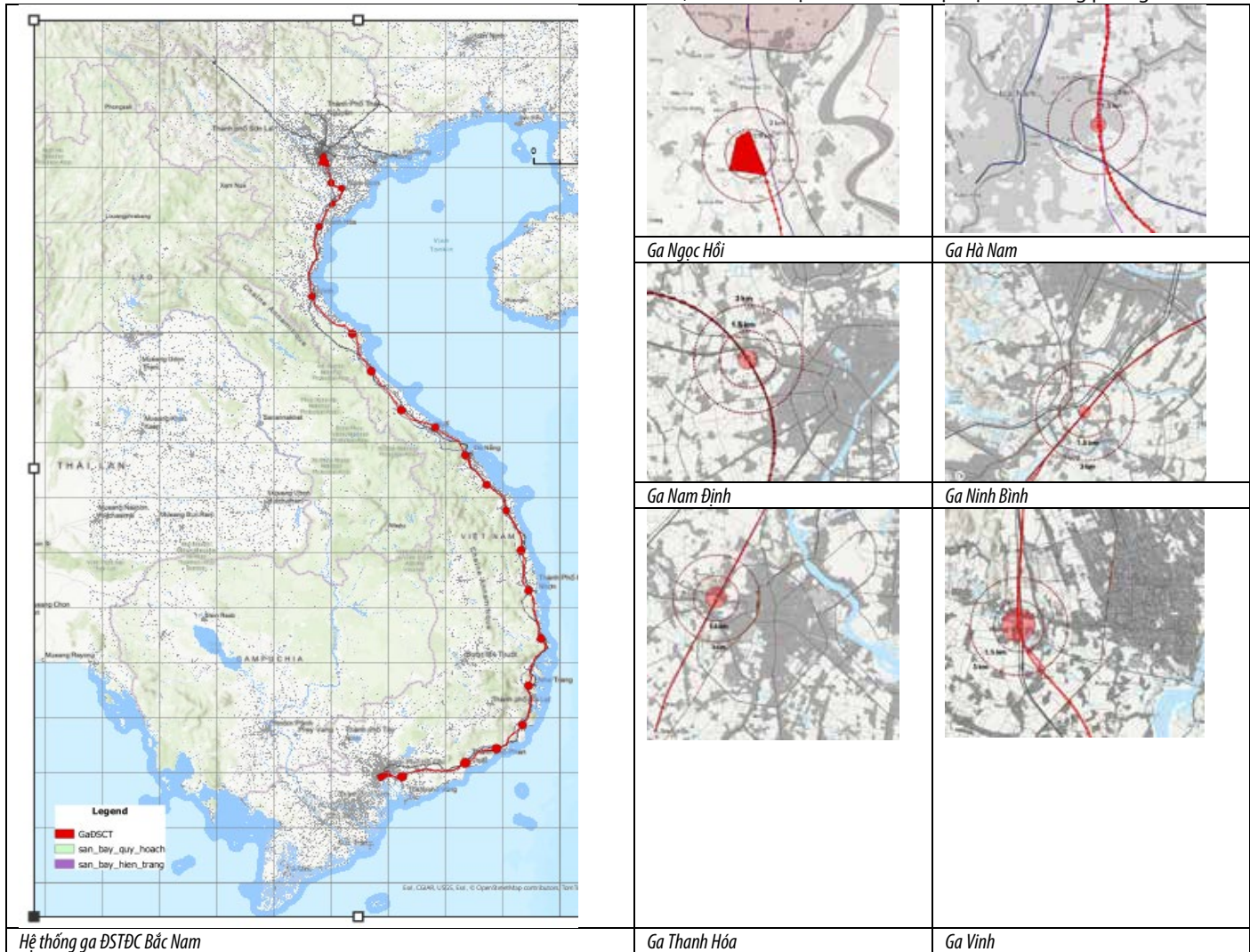
Sự tác động của ĐSTĐC không diễn ra tức thì mà có độ trễ so với quá trình vận hành ga. Sự phát triển khu vực quanh ga vẫn chịu sự chi phối của chu kỳ kinh tế vĩ mô thay vì chỉ dựa vào hạ tầng giao thông đơn thuần. (Fabian Wenner, 2021)

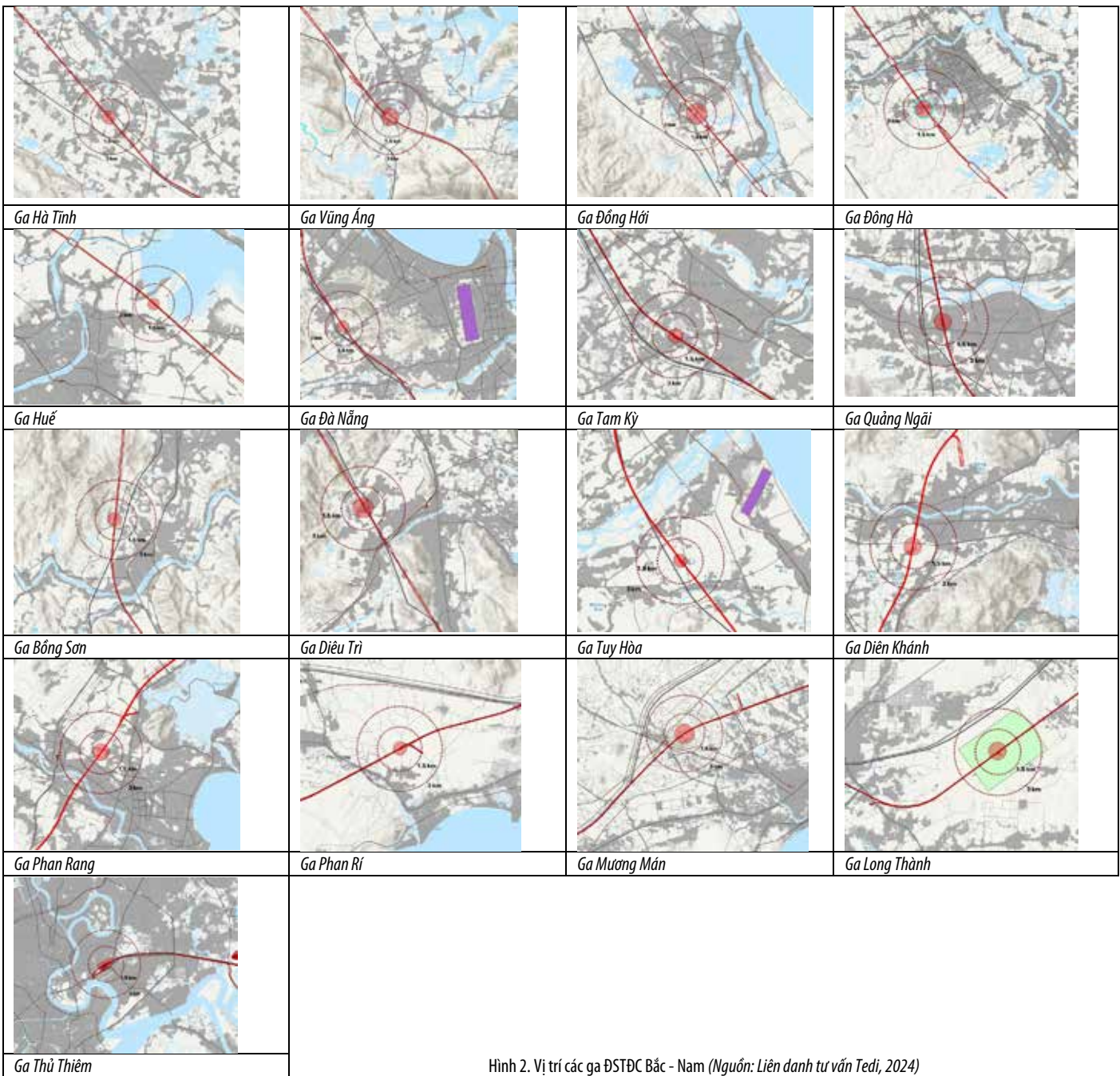
Quá trình phát triển khu vực quanh ga tập trung vào bốn khía cạnh chiến lược: (1) nâng cao chất lượng không gian công cộng và xây dựng các công trình mang tính biểu tượng nhằm tái định vị hình ảnh đô thị; (2) ưu tiên mô hình phát triển hỗn hợp (văn phòng, thương mại, nhà ở) nhằm tối ưu hóa giá trị gia tăng từ vị trí; (3) tăng cường khả năng kết nối đa phương thức và tích hợp vật lý giữa nhà ga với cấu trúc đô thị hiện hữu; và (4) thiết lập các cơ chế quy hoạch dài hạn dựa trên sự đồng thuận của các bên liên quan. Tuy nhiên, hiệu quả thực tế của ĐSTĐC không mang tính đồng nhất mà phụ thuộc mật thiết vào đặc thù địa phương, quy mô mạng lưới và hệ thống chính sách quản lý cụ thể của từng thành phố. (Fabian Wenner, 2021)

3. ĐẶC ĐIỂM HỆ THỐNG GA ĐSTĐC BẮC - NAM TẠI VIỆT NAM

3.1. Vị trí và mối liên hệ giữa nhà ga với khu vực đô thị hiện hữu

Hướng tuyến và vị trí 23 ga hành khách của tuyến ĐSTĐC cơ bản được xác định ở Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi của dự án, với cự ly trung bình giữa các ga khoảng 67 km. Các ga đều được xây dựng mới, hầu như được bố trí ở khu vực địa hình bằng phẳng.





Hình 2. Vị trí các ga ĐSTĐC Bắc - Nam (Nguồn: Liên danh tư vấn Tedi, 2024)

Các nhân tố mang tính quyết định đối với sự phát triển của khu vực lân cận nhà ga bao gồm: đặc điểm khai thác dừng đỗ, phân loại cấp đô thị kết nối, và vị trí không gian tương đối của nhà ga so với đô thị hiện hữu, được thống kê và trình bày chi tiết tại Bảng 1: Bảng 1. Tổng hợp đặc điểm các ga ĐSTĐC

TT	Tên ga	Cự ly các ga (km)	Đặc điểm tàu dừng	Tỉnh	Đô thị kết nối	Loại đô thị	Khoảng cách đến trung tâm đô thị lịch sử (km)	Khoảng cách đến biên phát triển đô thị (km)
1	Ngọc Hồi	0	Các tàu đều dừng	Hà Nội	Hà Nội	Đặc biệt	15	8
2	Hà Nam	44,5		Ninh Bình	TP Phủ Lý	II	4,3	0
3	Nam Định	23,1			TP Nam Định	II	5,5	2,2
4	Ninh Bình	35,2			TP Hoa Lư	II	8,2	3
5	Thanh Hóa	47,7		Thanh Hóa	TP Thanh Hóa	II	4,5	1
6	Vinh	130,6	Các tàu đều dừng	Nghệ An	TP Vinh	II	7,2	4
7	Hà Tĩnh	51,2		Hà Tĩnh	TP Hà Tĩnh	II	4	2,5

8	Vũng Áng	57,9			Thị xã Kỳ Anh	II	2,5	1
9	Đồng Hới	76,7		Quảng Trị	TP Đồng Hới	II	3,5	0
10	Đồng Hà	89,3			TP Đồng Hà	II	3,5	0
11	Huế	64,7		Huế	TP Huế	I	6	3,5
12	Đà Nẵng	79,8	Các tàu đầu dừng	Đà Nẵng	TP Đà Nẵng	I	11	5,2
13	Tam Kỳ	68			TP Tam Kỳ	II	4,3	2
14	Quảng Ngãi	61,1		Quảng Ngãi	TP Quảng Ngãi	II	3,9	0
15	Bồng Sơn	80,4		Gia Lai	Thị xã Hoà Nhơn	II	3,5	1,9
16	Diêu Trì	77,1			TP Quy Nhơn	II	13,5	9
17	Tuy Hòa	92,4		Phú Yên	TP Tuy Hòa	II	10,9	3,5
					Thị xã Đông Hòa	III	4,5	3,2
18	Diên Khánh	100,4	Các tàu đầu dừng	Khánh Hòa	TT Diên Khánh	III	2	1,5
19	Tháp Chàm	77,6			TP Phan Rang - Tháp Chàm	II	3,5	2,5
20	Phan Rí	66,7		Lâm Đồng	TX Phan Rí Cửa	III	4,5	3
21	Mương Mán	69,4			TP Phan Thiết	II	11	6,5
22	Long Thành	112,1		Đồng Nai	TT Long Thành	III	10	8
23	Thủ Thiêm	34,7	Các tàu đầu dừng	TP.HCM	TP.HCM	Đặc biệt	6	0

Theo vị trí của ga đối với đô thị có thể chia làm 3 loại ga: (1) 01 ga (chiếm tỷ lệ 4,3%) thuộc khu vực trung tâm mật độ cao: ga Thủ Thiêm, TP.HCM, đây là điểm đầu mối nằm trong lõi đô thị phát triển mật độ cao; (2) 04 ga nằm ở khu vực rìa đô thị: ga Hà Nam, Đồng Hới, Đồng Hà, Quảng Ngãi, chiếm 17,4%; (3) 18 ga còn lại (chiếm 78,3%) nằm ngoài đô thị, phản ánh xu hướng tuyến đi qua các vùng nông nghiệp hoặc khu vực chưa đô thị hóa.

Sự phân bố chiến lược của mạng lưới ĐSTĐC không hoàn toàn phụ thuộc vào quy mô cấp đô thị. Mặc dù nhóm đô thị loại II chiếm áp đảo về số lượng (16 ga, tương đương 69,6%), nhưng chỉ có duy nhất ga Vinh được định vị là điểm "Các tàu đầu dừng".

Bảng 2. Hiện trạng sử dụng đất quanh ga

Nhóm đặc điểm	Ga	Hiện trạng sử dụng đất 3 km quanh ga
Nhóm hỗn hợp công nghiệp - dịch vụ	03 ga Nam Định, Vinh, Thanh Hóa (chiếm 13,0%)	Đất khu công nghiệp (KCN) và dịch vụ phụ trợ KCN, xen cài đất khu dân cư hiện hữu và nông nghiệp
Nhóm tập trung hạ tầng công cộng	Hà Nam	Tập trung nhiều công trình công cộng trọng điểm: 02 bệnh viện Trung Ương, bến xe liên tỉnh, đất ở đô thị và đất làng xã, nông nghiệp
Nhóm hạ tầng kỹ thuật đặc biệt	Long Thành	Nằm trong khu vực phát triển sân bay Long Thành và các chức năng phụ trợ và dịch vụ hàng không của sân bay Long Thành.
Nhóm xây dựng mật độ cao	Thủ Thiêm	Đất ở đô thị mật độ cao, thuộc khu vực trung tâm tài chính - đô thị mới.
Nhóm quỹ đất dự trữ lớn	15 ga (chiếm 65,2%)	Chủ yếu là đất ở làng xã mật độ thấp và đất nông nghiệp

3.3. Tích hợp quy hoạch ĐSTĐC trong quy hoạch tỉnh

Mặc dù các đồ án quy hoạch tỉnh phê duyệt trước tháng 7/2025 đều đã xác định hướng tuyến và vị trí nhà ga ĐSTĐC, nhưng phần lớn vẫn tồn tại hạn chế trong việc xác định quy mô, cấu trúc và tính chất không gian vùng phụ cận. Hiện nay, chỉ có 05 địa phương bước đầu định hình mô hình phát triển không gian xung quanh nhà ga:

1. Hà Nội: Quy hoạch khu vực phát triển ga Ngọc Hồi theo mô hình phát triển đô thị gắn với giao thông công cộng (TOD) với quy mô khoảng 250 ha, gồm ga ĐSTĐC, hệ thống đường sắt đô thị, depot và các khu chức năng thương mại - dịch vụ.

2. Huế: Quy hoạch đã xác định hình thành khu vực TOD Phú Mỹ, tuy nhiên, các chỉ tiêu về quy mô diện tích và cấu trúc không gian chi tiết hiện vẫn chưa được làm rõ trong đồ án.

3. Đà Nẵng: Ga ĐSTĐC kết hợp với ga đường sắt quốc gia (di dời khỏi trung tâm hiện hữu), đóng vai trò là hạt nhân hình thành trung

Ngược lại, 100% các đô thị loại đặc biệt (Ngọc Hồi, Thủ Thiêm) đều là các ga trung tâm, phản ánh vai trò đầu kéo kinh tế vĩ mô của hai đầu cực Bắc - Nam.

Điểm đáng chú ý là sự xuất hiện của ga Diên Khánh (đô thị loại III) trong nhóm "Các tàu đầu dừng" chứng tỏ sự ưu tiên lớn cho phát triển trung tâm du lịch Nam Trung Bộ trong hoạch định mạng lưới điểm dừng tốc hành.

3.2. Hiện trạng sử dụng đất xung quanh ga

Việc phân tích hiện trạng sử dụng đất khu vực 3 km quanh các ga cho thấy sự phân hóa rõ rệt về tiềm năng khai thác quỹ đất (Bảng 2).

tâm phụ của đô thị, thúc đẩy tái cấu trúc không gian đô thị về phía Tây và Nam thành phố.

4. Đồng Nai: ga ĐSTĐC nằm trong khu vực Cảng hàng không quốc tế Long Thành, định hướng phát triển gắn liền với mô hình đô thị sân bay, tạo thành đầu mối giao thông đa phương thức cấp quốc tế.

5. TP.HCM: Nhà ga được bố trí tại lõi trung tâm phát triển, kết hợp với ga ĐSTĐT trên khu vực diện tích khoảng 17 ha, tái phát triển không gian đô thị hiện hữu theo mô hình TOD.

3.4. Động lực kép: giá trị Kinh tế và Văn hóa bản địa

Tuyến ĐSTĐC chạy song song với chuỗi các khu kinh tế ven biển, hệ thống cảng, công nghiệp, hệ sinh thái biển đa dạng, qua đó, tạo ra tiềm năng mạnh mẽ cho các dịch vụ hậu cần cảng, logistics, du lịch biển. Để tối ưu hóa hiệu quả đầu tư, không gian phát triển xung quanh mỗi nhà ga cần nhận diện các động lực phát triển riêng. Đơn

cử như tại các ga gắn liền với cực tăng trưởng công nghiệp biển (Hà Tĩnh, Quảng Ngãi), cần phát triển gắn với trung tâm giao thương, logistics kết hợp đô thị dịch vụ; ngược lại, tại các ga sở hữu cảnh quan vịnh biển đẹp (như Nha Trang, Phan Thiết), cần nghiên cứu đẩy mạnh lực hút là kinh tế du lịch.

Xuyên suốt gần 1.600 km, hệ thống nhà ga cắt ngang qua những dải trầm tích văn hóa đa dạng: từ không gian văn hóa châu thổ sông Hồng, quần thể di sản cố đô Huế, đến hệ sinh thái văn hóa Chăm Pa tại Nam Trung Bộ. Sự đan xen phức hợp giữa lợi thế kinh tế biển và đặc trưng văn hóa lịch sử khẳng định nguyên tắc quy hoạch về việc phát triển mô hình quy hoạch các khu vực quanh ga phải gắn liền với triết lý tôn trọng "tính nơi chốn". Tính bản địa riêng biệt này chính là nhân tố "tạo thị" quyết định sức hấp dẫn, giúp khu vực quanh ga thu hút vốn đầu tư và định hình bản sắc năng lực cạnh tranh cho từng địa phương dọc tuyến.

4. KẾT LUẬN VÀ THẢO LUẬN

Khu vực quanh các nhà ga ĐSTĐC đang có sự chuyển dịch mạnh mẽ từ chức năng không gian giao thông đơn thuần sang các "trung tâm hỗn hợp" đa năng bao gồm văn phòng, bán lẻ và văn hóa. Tại châu Âu, hệ thống ĐSTĐC phát triển trên nền tảng cấu trúc đô thị đã ổn định, chủ yếu tận dụng các ga trung tâm hiện hữu như một lớp hạ tầng bổ sung để tái thiết đô thị và tăng cường kết nối vùng. Trong khi đó, tại châu Á, hệ thống này được coi là động lực cốt lõi để thiết lập các không gian đô thị mới, tái cấu trúc mạng lưới đô thị. Tuy nhiên, thực tiễn từ các quốc gia đi trước cũng để lại bài học cảnh báo sâu sắc về rủi ro hình thành các "đô thị ma" nếu hạ tầng được xây dựng nhưng lại thiếu vắng các hoạt động kinh tế - xã hội và dân cư sinh sống thực chất.

Tại Việt Nam, tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam không chỉ là một công trình hạ tầng giao thông trọng điểm quốc gia mà còn đóng vai trò là động lực chiến lược cho phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch đô thị, đặc điểm nổi bật của 23 ga hành khách xây dựng mới có sự phân hóa và khác biệt rất lớn. Với đặc điểm vị trí từng ga, hướng tuyến chạy dọc bờ biển quốc gia mang lại cho các khu vực quanh ga những lợi thế vô cùng đa dạng, từ phát triển du lịch, kinh tế biển cho đến khả năng kết nối linh hoạt với các khu công nghiệp và khai thác đặc điểm văn hóa lịch sử của từng địa phương. Chính sự khác biệt đặc thù về vị trí và lợi thế này dẫn đến yêu cầu cấp thiết là phải xác định rõ tiềm năng phát triển riêng biệt của từng ga, là cơ sở để định hướng phát triển và xác định mô hình quy hoạch không gian phù hợp. Đặc biệt, trong bối cảnh quy mô, cấu trúc và tính chất không gian quanh các ga ĐSTĐC chưa được xác lập, việc khẩn trương đề xuất cơ sở quy hoạch là điều kiện tiên quyết để khai thác tối đa giá trị kinh tế đất đai và tối ưu hóa nguồn lực từ dự án hạ tầng trọng điểm này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Biyue Wang, et al. Planning and developing a high-speed railway new town under state entrepreneurialism in China. *Urban Geography*, 45, 2022, doi:10.1080/02723638.2022.2148501
- [2] Chia-Lin Chen, Peter Hall. The impacts of high-speed trains on British economic geography: a study of the UK's InterCity 125/225 and its effects. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 689-704, 2011, doi:10.1016/j.jtrangeo.2010.08.010
- [3] Daniel Baldwin Hess. Impact of Proximity to Light Rail Rapid Transit on Station-Area Property Values in Buffalo, New York. *Urban Studies*, 44(5), 1041-1068, 2007, doi:10.1080/00420980701256005
- [4] Ennio Cascetta et al. Analysis of mobility impacts of the high speed Rome-Naples rail link using withinday dynamic mode service choice models. *Journal of Transport Geography*, 19(14), 635-643, 2011, doi:10.1016/j.jtrangeo.2010.07.001.
- [5] Fabian Wenner, Alain Thierstein. High speed rail as urban generator? An analysis of land use change around European stations. *European Planning Studies*, 30(2), 2021, doi:10.1080/09654313.2021.1946485

[6] Greenguage21. High speed trains and the development and regeneration of cities, 2006.

[7] Juan Bautista Font Torres et al. Spatial Adaptation of Railway Stations: Arrival of High-Speed Rail Network. *Infrastructures*, 10(4), 2025, doi:10.3390/infrastructures10040091

[8] Lan Wang, Hao Gu. Studies on China's High-Speed Rail New Town Planning and Development. Tongji University Press, Shanghai, China, 2019, doi:10.1007/978-981-13-6916-2

[9] Leboeuf Michel. High speed rail fast tract to sustainable mobility. Retrieved from https://www.uic.org/com/IMG/pdf/uic_high_speed_brochure.pdf, 2018.

[10] Lei Dong et al. "Ghost cities" versus boom towns: Do China's high-speed rail new towns thrive? *Regional Science and Urban Economics*, 89, 2021, doi:10.1016/j.regsciurbeco.2021.103682

[11] Luật Đường sắt, 2025.

[12] Liên danh tư vấn Tedi. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc Nam, 2024.

[13] Michiel Meeteren van, Zachary Neal, Ben Derudder. Disentangling agglomeration and network externalities: A conceptual typology. *Papers in Regional Science*, 95(1), 2016, doi:10.1111/pirs.12214

[14] Peter Hall. Magic Carpets and Seamless Webs: Opportunities and Constraints for High-Speed Trains in Europe. *Built Environment*, 35(1), 59-69, 2009.

[15] Pol Peter M.J. A renaissance of stations, railways and cities. Economic effects, development strategies and organisational issues of European high-speed-train stations, 2002.

[16] Qizhou Hu, Siyuan Qu. A Brief History of High-Speed Rail, 2023, doi:10.1007/978-981-19-3635-7

[17] Sun Hong. High-speed railway as a tool for (re) making cities in China. Paper presented at the The Ideal City: between myth and reality. Representations, policies, contradictions and challenges for tomorrow's urban life, Urbino (Italy), 2015.

[18] Van den Berg, Leo Pol, Peter. The European high-speed train and urban development, 1998.

[19] Vickerman, Roger. High-speed rail and regional development: the case of intermediate stations. *Journal of Transport Geography*, 42, 157-165, 2014.