

# Chuyển dịch TOD sang mạng lưới vùng tại TP Hồ Chí Minh: Khung chính sách và chiến lược phân tầng không gian

Shifting TOD to regional network in HCMC: Policy framework and Spatial stratification strategy

> THS.KTS NGUYỄN DUY THANH

Trường Đại học Kiến trúc TP.HCM; Công ty TNHH Không gian Phương Đông

Email: thanhplanner@gmail.com

## TÓM TẮT

Mô hình phát triển định hướng giao thông công cộng (TOD) tại TP.HCM đang cần tái cấu trúc để khẳng định vai trò hạt nhân dẫn dắt vùng Đông Nam Bộ. Bài viết nghiên cứu sự dịch chuyển tư duy TOD từ cấp độ cục bộ (nhà ga, tuyến và hành lang) sang mạng lưới kết nối vùng. Trước bối cảnh không gian sáp nhập mạnh mẽ giữa TP.HCM và các cực tăng trưởng kinh tế trọng điểm (Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu) cùng trợ lực từ các cơ chế đặc thù, nghiên cứu đã nhận diện rõ những khoảng trống trong quy hoạch TOD hiện hữu. Bằng phương pháp trắc lượng thư mục và phân tích chính sách, bài báo đề xuất Khung chính sách TOD mạng lưới vùng và chiến lược phân tầng không gian (chồng lớp đô thị, kinh tế và số) cho TP.HCM. Các đề xuất hướng tới tối ưu hóa nội lực, thiết lập không gian cửa ngõ linh hoạt, nhằm giải quyết bài toán cân bằng giữa động lực và phản lực trong quy hoạch tổng thể đến năm 2045, tầm nhìn dài hạn 100 năm.

**Từ khóa:** TOD; Thành phố Hồ Chí Minh; mạng lưới vùng; chính sách đô thị; phân tầng không gian.

## ABSTRACT

The Transit-Oriented Development (TOD) model in Ho Chi Minh City (HCMC) requires restructuring to assert its role as the core driver of the Southeast region. This paper examines the paradigm shift in TOD from a localized scale (stations, lines, and corridors) to a regional connectivity network. In the context of profound spatial integration between HCMC and key economic growth poles (Binh Duong, Ba Ria - Vung Tau), coupled with the leverage of special institutional mechanisms, the study clearly identifies gaps in current TOD planning. Employing bibliometric and policy analysis methods, the paper proposes a Regional Network TOD Policy Framework and a spatial stratification strategy (layering urban, economic, and digital dimensions) for HCMC. These proposals aim to optimize internal resources and establish flexible gateway spaces, thereby resolving the balance between driving and counteracting forces within the master plan towards 2045, with a 100-year long-term vision.

**Keywords:** TOD; HCMC; regional network; urban policy; spatial stratification.

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

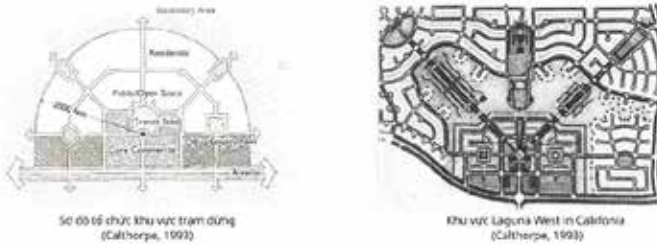
Mô hình TOD tại TP.HCM đang đứng trước yêu cầu cấp thiết dịch chuyển từ cục bộ nhà ga, mạng lưới, hành lang sang định hướng mạng lưới vùng. Cấu trúc tuyến tính hiện hữu đang bộc lộ giới hạn phân bổ nguồn lực trước áp lực đô thị hóa, đòi hỏi tích hợp đồng bộ với mạng lưới giao thông vùng. Đòn bẩy cho sự chuyển dịch này là hệ thống thể chế đột phá. Các Nghị quyết 98/2023/QH15, 24-NQ/TW và 31-NQ/TW cho phép thí điểm TOD gắn với cơ chế khai thác quỹ đất, tạo điều kiện để Thành phố linh hoạt vận dụng các công cụ tài chính và tháo gỡ những rào cản pháp lý truyền thống. Đồng thời, thực tiễn tương tác không gian ngày càng chặt chẽ với khu vực đô thị sân bay Long Thành (Đồng Nai) và hành lang kinh tế xuyên Á phía Tây Bắc (Tây Ninh) đang làm mờ dần ranh giới hành chính, qua đó đặt ra yêu cầu cấp thiết về xây

dựng khung chính sách TOD quy mô vùng cùng chiến lược phân tầng không gian, làm nền tảng cho tái cấu trúc đô thị theo hướng bền vững với tầm nhìn 100 năm.

## 2. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

### 2.1. Tiến trình phát triển lý thuyết về TOD

**Giai đoạn trước 2000, tư duy hình thái học cấp vi mô:** Kế thừa ý tưởng đô thị vệ tinh của Howard (1898) và bán kính đi bộ của Perry (1929), Calthorpe (1993) nêu khái niệm TOD với phát triển nén, đa chức năng. Bertolini (1999) tiếp nối bằng việc lượng hóa mô hình qua lý thuyết nhị nguyên Nút - Nơi chốn (Node-Place). Thực tiễn sơ khởi được minh chứng qua dự án Laguna West (Mỹ) của Calthorpe và khu ga Rijswijk (Hà Lan) (Bertolini, 1999).



Hình 1. Mô hình TOD và Dự án Laguna West. (Nguồn: Calthorpe, P. 1993)

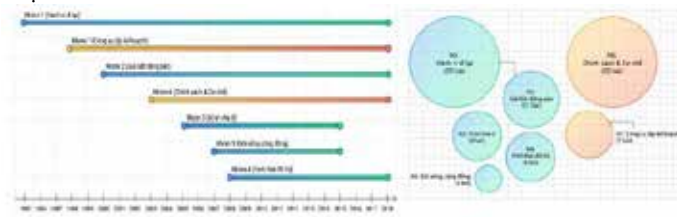
**Giai đoạn 2000-2010, tư duy mạng lưới cấp trung mô:** chuyển sang hệ hình cấu trúc mạng lưới và trục hành lang. Dittmar và Ohland (2004) thiết lập Thuyết Loại hình học nhằm phân tầng chức năng ga, trong khi Ewing và Cervero (2010) chuẩn hóa biến số "5Ds", gắn kết các nút rời rạc thành tuyến tiếp cận điểm đến. Điển hình cho giai đoạn này là hành lang Rosslyn-Ballston (Mỹ) và mạng lưới đường sắt Perth (Úc) (Curtis et al., 2009).

**Giai đoạn 2011-2019, tích hợp quản trị vĩ mô:** TOD trở thành công cụ kinh tế thông qua thuyết thu giữ giá trị đất (LVC) của Suzuki, Cervero và Iuchi (2013). Tokyo với hành lang Tokyu Den-en-toshi đánh dấu bước chuyển dịch quan trọng sang mô hình vùng, tư nhân hoá kết hợp đô thị vệ tinh dựa trên địa tô (Suzuki et al., 2013), cùng chiến lược "Đường sắt + Bất động sản" (R+P) tại Hồng Kông, cho phép tài trợ ngược cho hạ tầng quy mô lớn.

**Giai đoạn 2020-nay, tư duy thích ứng và công bằng cấp siêu vĩ mô:** TOD chuyển sang cấu trúc đa chiều, chú trọng tính đàn hồi (Yazdani et al., 2024), hạ tầng xanh (Wang et al., 2023) và công bằng xã hội - eTOD (Ibraeva et al., 2020). Paris với siêu mạng lưới Grand Paris Express trở thành hình mẫu đương đại cho bước chuyển dịch TOD sang quy mô mạng lưới vùng tích hợp, tái định hình không gian đa trung tâm xuyên ranh giới hành chính (Staricco và Brovarone, 2020; Barber, 2020).

**2.2. Các bài nghiên cứu về TOD trên thế giới**

Theo Ibraeva và cộng sự (2020) dựa trên 78 bài báo (1995-2018), 7 nhóm chủ đề, tập trung vào Chính sách quy hoạch - Cơ chế thực hiện (21 bài) và Tác động đến hành vi đi lại (20 bài). Còn lại chiếm tỷ trọng thấp, gồm: giá bất động sản, vị trí phân bố nhà ở, hình thái không gian đô thị, đời sống cộng đồng và các công cụ lập quy hoạch.



Hình 2. Minh họa nghiên cứu về TOD trên thế giới. (Nguồn: Minh họa theo dữ liệu của Anna Ibraeva và cộng sự, 2020)

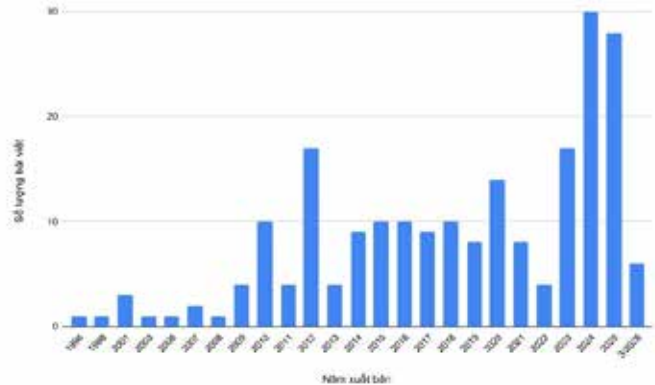
**2.2. Các nghiên cứu Trung Quốc thực hiện**

**Theo Wang và Xia (2024), nghiên cứu trên 2.846 bài báo quốc tế và 4.016 bài báo tại Trung Quốc cho thấy** tiến trình đô thị hóa nhanh tiến hành song hành với giao thông công cộng, học hỏi mô hình TOD từ thế giới, nhưng thiết kế riêng biệt, đặc thù địa phương (như "TOD + Công viên" tại Thành Đô hay "Trung tâm vi mô" tại Bắc Kinh), xu hướng mở rộng từ nhà ga cục bộ sang cấp độ mạng lưới vùng đô thị lớn.

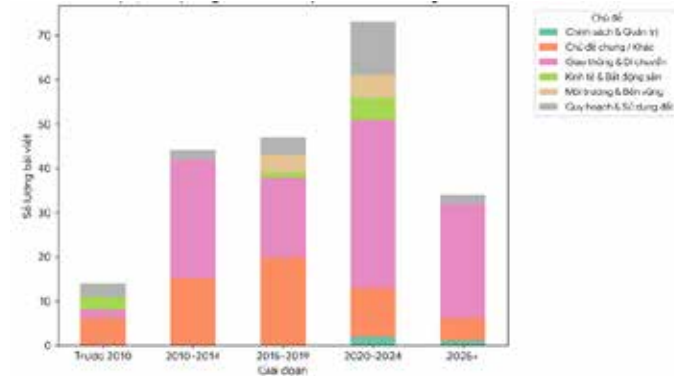
**2.3. Các nghiên cứu TOD tại TP.HCM và xu hướng mới**

Với từ khoá "TOD" and "HCMC" trên Google Scholar (1996-2026) có 212 bài báo, tập trung vào kỹ thuật giao thông (111 bài), nhóm chính sách và quản trị không gian vùng chỉ chiếm tỷ lệ rất nhỏ (3 bài), tuy nhiên đang có sự dịch chuyển đa ngành. Kỳ yếu hội thảo TOD

(Trường Đại học Kiến trúc TP.HCM, 2026) với 51 bài, trọng tâm nghiên cứu hướng sang quy hoạch hình thái đô thị, bản sắc văn hóa và cơ chế chính sách. Điều này cho thấy nghiên cứu TOD tại TP.HCM cần chuyển dịch sang chiến lược không gian và quản trị mạng lưới vùng.



Hình 3. Bài viết liên quan từ khoá "TOD" and "HCMC". (Nguồn: Tổng hợp từ Google Scholar)



Hình 4. Chủ đề nghiên cứu theo từ khóa "TOD" and "HCMC". (Nguồn: Tổng hợp từ Google Scholar)

**2.4. Nghiên cứu chính sách**

Pháp lý đang tạo ra những đột phá, Luật Quy hoạch 2024 cùng Nghị quyết 24-NQ/TW và 31-NQ/TW đã định hình hành lang liên kết vùng Đông Nam Bộ, Nghị quyết 98/2023/QH15 thí điểm TP.HCM thu hồi đất quanh nhà ga và Vành đai 3 để đầu tư phát triển hạ tầng, và cùng với Điều 79 Luật Đất đai 2024 về khai thác quỹ đất vùng phụ cận. Sự cộng hưởng thể chế này cung cấp cơ sở pháp lý vững chắc để bút phá mô hình TOD từ quy mô điểm, tuyến cục bộ sang mạng lưới kết nối vùng, đặt ra yêu cầu cấp thiết về một chiến lược phân tầng không gian tương xứng.

**2.5. Bài học kinh nghiệm về TOD mạng lưới vùng**

**Tại Tokyo, Nhật Bản:** Tại vùng Tokyo-Yokohama, mô hình TOD gắn liền với vai trò của khu vực tư nhân, tiêu biểu như Tokyu Corporation. Các đơn vị này phát triển đồng bộ mạng lưới liên vùng kết hợp các đô thị vệ tinh. Công cụ thu hồi giá trị đất để tái đầu tư hạ tầng, tạo ra hệ sinh thái dịch vụ khép kín quanh nhà ga, giải quyết bài toán tài trợ chéo và giảm sức nén cho lõi trung tâm (Wang và Xia, 2024).

**Tại Paris, Pháp:** Là điển hình tái cấu trúc mạng lưới vùng, thông qua Grand Paris Express, lưới đường sắt tự động dài 200 km kết nối các khu vực ngoại vi mà không cần đi xuyên tâm đô thị, tập trung kiến tạo các cực tăng trưởng mới tại vùng Grande Couronne, giúp phân tầng lại không gian kinh tế và xã hội trên diện rộng. Đây là chiến lược cốt lõi để tối ưu hóa năng lực vận hành và thúc đẩy sự phát triển cân bằng cho toàn vùng Île-de-France (Ibraeva và cộng sự, 2020).

**3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU**

**Trắc lượng thư mục:** Bài viết tổng hợp về TOD đã công bố, kết hợp truy xuất dữ liệu từ Google Scholar (giai đoạn 1996-2026, từ khóa "TOD" và "Ho Chi Minh City"), kết hợp tổng hợp từ kỹ yếu hội thảo chuyên ngành để tìm khoảng trống nghiên cứu.

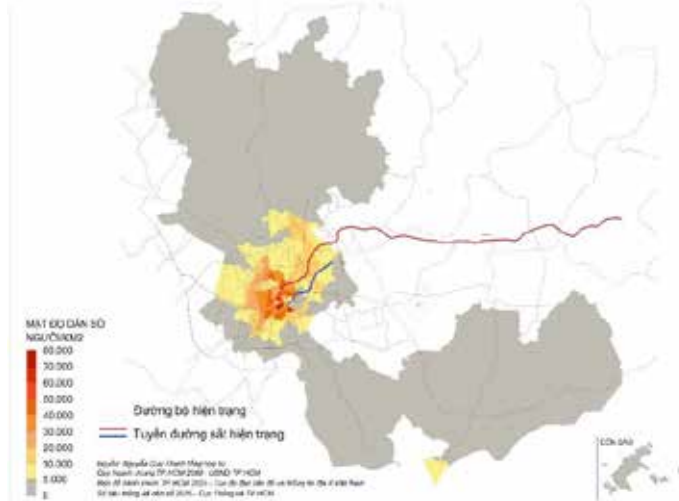
**Nghiên cứu chính sách:** Tiến hành rà soát, phân tích văn bản pháp lý và các cơ chế đặc thù (Luật Đất đai, Nghị quyết 98, Nghị quyết 188) nhằm tìm kiếm pháp lý cho mô hình TOD.

**Phân tích bối cảnh không gian:** Phương pháp phân tích bản đồ, số liệu dân số cấp xã năm 2025 và bản đồ không ảnh, đối chiếu Đồ án Quy hoạch chung TP.HCM đến năm 2040 để làm cơ sở nghiên cứu.

**4. PHÂN TÍCH BỐI CẢNH**

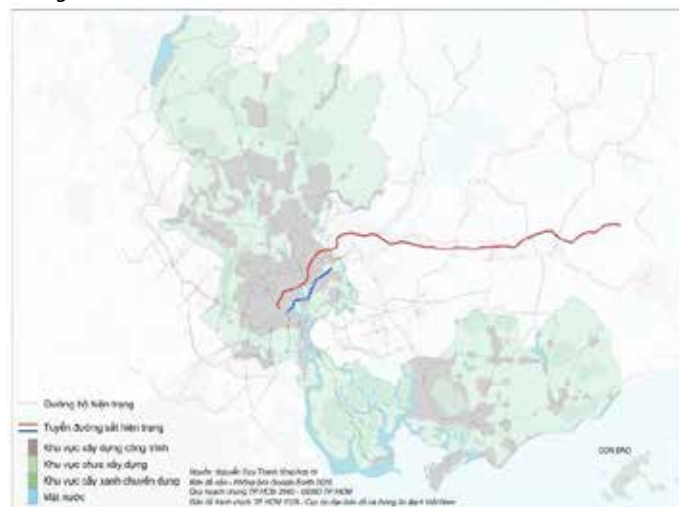
**4.1. Bối cảnh TP.HCM sau sáp nhập**

TP.HCM đang trong quá trình tái cấu trúc với quy mô khoảng 14 triệu dân, giữ vai trò trung tâm trong vùng Đông Nam Bộ với tổng dân số khoảng 19 triệu người. Do đó, công tác quy hoạch cần gắn kết chặt chẽ với bối cảnh phân bố dân cư và không gian xây dựng đô thị trong mối liên hệ vùng (Hình 5 - 7)



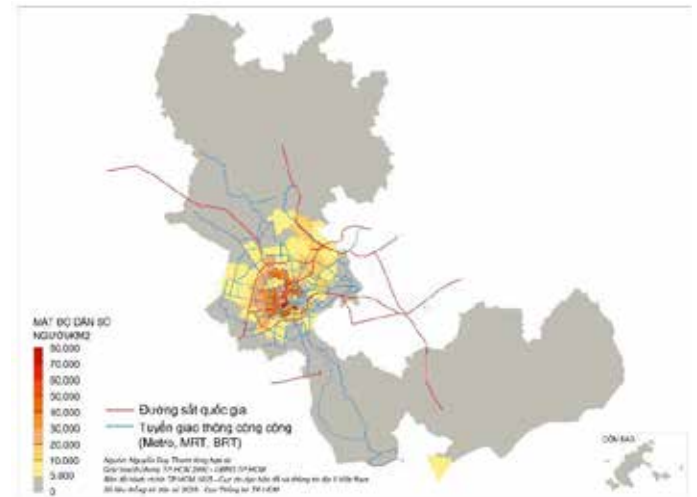
Hình 5. Hiện trạng giao thông và dân cư TP.HCM 2025

(Nguồn: Nguyễn Duy Thanh tổng hợp từ Quy hoạch chung TP.HCM 2040 - UBND TP.HCM, Bản đồ hành chính TP.HCM 2025 - Cục đo đạc bản đồ và thông tin địa lý Việt Nam, Số liệu thống kê dân số 2025 - Cục Thống kê TP.HCM)



Hình 6. Hiện trạng giao thông và khu vực xây dựng công trình TP.HCM 2025

(Nguồn: Nguyễn Duy Thanh tổng hợp từ Bản đồ nền - Không ảnh Google Earth 2026, Quy hoạch chung TP.HCM 2040 - UBND TP.HCM, Bản đồ hành chính TP.HCM 2025 - Cục Đo đạc bản đồ và thông tin địa lý Việt Nam)



Hình 7. Quy hoạch giao thông công cộng TP.HCM và dân cư hiện trạng

(Nguồn: Nguyễn Duy Thanh tổng hợp từ Quy hoạch chung TP.HCM 2040 - UBND TP.HCM, Bản đồ hành chính TP.HCM 2025 - Cục đo đạc bản đồ và thông tin địa lý Việt Nam, Số liệu thống kê dân số 2025 - Cục Thống kê TP.HCM)

Trên thực tế, xu hướng liên kết vùng trong phát triển hạ tầng đô thị đang ngày càng rõ nét. Tuyến Metro số 1 được định hướng kéo dài đến Đồng Nai, trong khi TP.HCM được quy hoạch hệ thống đường sắt đô thị gồm 27 tuyến với tổng chiều dài khoảng 1.012 km (Thu Diệu, 2025). Bối cảnh này đặt ra yêu cầu chuyển đổi mô hình TOD từ tiếp cận cục bộ quanh nhà ga sang cấu trúc mạng lưới đa trung tâm quy mô vùng, nhằm đáp ứng nhu cầu luân chuyển không gian ngày càng gia tăng và khắc phục tình trạng thiếu đồng bộ trong cơ chế phối hợp liên tỉnh.

**4.2. Thực trạng quy hoạch TOD tại TP.HCM**

Việc tập trung nhà ga và khu đô thị quanh nhà ga, thiếu các công cụ quản trị vĩ mô (cơ chế BT mở rộng đa ngành, cơ chế san sẻ chi phí liên tỉnh) dẫn đến nghịch lý "TOD nhẩy vọt": quyết sách hạ tầng đi trước nhưng cơ chế phân bổ nguồn lực theo sau không kịp. Điều này gây nguy cơ quá tập trung vào các lõi nén (nguồn lực dương) và đẩy vùng ngoại vi sinh thái (nguồn lực âm) vào suy thoái (Nguyễn Duy Thanh, 2026). Ngoài ra, sự đứt gãy giữa công nghệ số và kiến tạo nơi chốn khiến các dự án TOD dễ biến thành các khối "bê tông hóa", thiếu bản sắc sinh kế bản địa.

**4.3. Tái định nghĩa "Vùng" trong TOD: Sự chống lớp không gian**

"Vùng" TOD vượt ra khỏi ranh giới hành chính, là sự chống lớp (layering) của bốn hệ sinh thái:

Vùng kinh tế: Không gian luân chuyển chuỗi cung ứng, nơi cung - cầu lao động và cực công nghiệp ngoại vi tương tác trực tiếp với lõi dịch vụ.

Vùng xã hội: Không gian cộng đồng và kiến tạo nơi chốn, đóng vai trò "nơi chốn thứ ba".

Vùng môi trường: Không gian đệm ngoại vi, thực hiện chức năng trung hòa sinh thái và thích ứng biến đổi khí hậu cho lõi nén.

Vùng không gian số: kinh tế số, tạo lập "Nơi chốn thứ tư" (Digital Placemaking) nhằm tối ưu hóa quản trị.

**4.4. Động lực và phản lực**

Mô hình TOD được lực từ Nghị quyết 98/2023/QH15 và 188/2025/QH15. Tuy nhiên, tầm nhìn dài hạn đối diện với "phản lực"

lớn từ nền kinh tế số, xu hướng làm việc trực tuyến làm giảm đáng kể nhu cầu di chuyển, xung đột trực tiếp với định hướng nén quanh nhà ga. Việc "nén" quá mức có thể gây dư thừa không gian vật lý trong 50-100 năm tới. Do đó, quy hoạch tổng thể phải thiết lập các kịch bản mô phỏng theo thời gian, tích hợp bài toán nguồn lực và phân bổ, biến chính sách TOD thành "màng lọc điều tiết" để đô thị phát triển bền vững.

## 5. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

### 5.1. Khung chính sách TOD mạng lưới vùng

**Cơ chế chia sẻ chi phí và cơ hội trên phạm vi vùng:** Khắc phục hạn chế của mô hình khai thác giá trị đất (LVC) cục bộ bằng cách điều tiết thặng dư từ nội đô lan tỏa ra cực vệ tinh, qua đó giảm sức nén đô thị hạt nhân, kích hoạt vùng đệm kinh tế tại Đồng Nai và Tây Ninh. Điển hình là chiến lược kết nối đồng bộ hạ tầng du lịch đường bộ và đường thủy, đường sắt du lịch Tây Ninh - TP.HCM (Nguyễn Duy Thanh, 2026) minh họa cơ chế chia sẻ lợi ích liên vùng.

**Chính sách tài trợ chéo:** Thặng dư tài chính từ quỹ đất thương mại vùng lõi (nguồn lực dương) phải được trích xuất tỷ lệ bắt buộc để "tài trợ chéo", góp phần duy tu hạ tầng gom và công viên sinh thái ngoại vi (Nguyễn Duy Thanh, 2026b), bảo đảm vùng đệm đủ sức cung cấp mảng xanh trung hòa, cung cấp lao động và tiêu thụ cho hệ thống.

**Mở rộng mô hình thanh toán BT và Quỹ đầu tư TOD:** Vận dụng Nghị định số 257/2025/NĐ-CP (Chính phủ, 2025), TP.HCM cần mở rộng thanh toán BT bằng tài nguyên phi truyền thống (không gian sinh thái, tín chỉ carbon, quỹ đất nông nghiệp). Đồng thời, thiết lập Quỹ đầu tư TOD để thẩm định minh bạch giá trị hoán đổi tài sản công, tách bạch năng lực xây lắp và năng lực tài chính của nhà đầu tư.

### 5.2. Chiến lược phân tầng không gian

Hệ thống TOD đóng vai trò khung tích hợp 3 lớp không gian chính:

**Không gian đô thị (không gian xây dựng và không gian xã hội):**

- **Chiến lược 1: Chuyển dịch từ tầng hệ số sử dụng đất sang tầng hiệu quả sử dụng không gian.** Lồng ghép thiết kế tích hợp 3D, tối ưu không gian ngầm kết nối sân ga và trục đi bộ đa tầng. Biến khối tích vật lý thành bộ máy hấp thụ dịch vụ thương mại thay vì chỉ gia tăng sức chứa dân số.

- **Chiến lược 2: Định hướng phát triển không gian cộng sinh cho vùng nén và ngoại vi.** Thiết lập ranh giới tăng trưởng cứng, bảo vệ vành đai nông - lâm nghiệp (Nghị định số 258/2025/NĐ-CP). Kiến tạo hành lang sinh thái liên vùng nhằm trung hòa đảo nhiệt (Nguyễn Duy Thanh, 2026).

- **Chiến lược 3: Tái cấu trúc không gian gắn liền với kiến tạo nơi chốn.** Việc xây các nhà ga và khu đô thị có thể ảnh hưởng kinh tế phi chính thức và sinh kế bản địa, vì vậy cần không gian nhượng quyền, hình thành "nơi chốn thứ ba" (Vũ, 2016) để gắn kết cộng đồng, bảo tồn di sản, biến nhà ga thành điểm đến văn hóa sống động thay vì một trạm luân chuyển cơ học (Lê, 2023), đồng thời định hướng các khu vực nhà ga và khu đô thị là điểm đến thay vì là một trạm trung chuyển, từ đó gia tăng dịch vụ và giá trị cộng đồng, giá trị nơi chốn, tác dụng tái cấp nguồn cung hành khách cho mạng lưới giao thông công cộng.

**Không gian kinh tế (các không gian chức năng và nguồn nhân lực):**

- **Chiến lược 4: Định hướng phát triển không gian kinh tế dựa trên nguồn lực phát triển.** Phân bổ chức năng theo sức chịu tải. Phát triển các siêu trung tâm (Super-hubs) tài chính nội đô; định

vị các trạm vùng ven thành cực logistics và công nghiệp vệ tinh, bảo đảm chuỗi cung ứng luân chuyển liên tục.

- **Chiến lược 5: Phát triển các không gian kinh tế mới.** Tận dụng quỹ đất quanh ga phát triển mô hình kinh tế tuần hoàn, nông nghiệp đô thị công nghệ cao và kinh tế đêm, cung cấp rổ tài sản thanh toán đa dạng cho cơ chế BT mở rộng (Nguyễn Duy Thanh, 2026).

- **Chiến lược 6: Phát triển phù hợp nguồn nhân lực sơ cấp, thứ cấp, hiện tại và kế thừa.** Lồng ghép công cụ quy hoạch, phát triển quỹ nhà ở giá rẻ (eTOD). Điều này ngăn chặn hiện tượng chỉnh trang đẩy đuổi (gentrification) (City of Chicago, 2021) nhằm giữ chân lực lượng lao động phổ thông và thu hút tri thức.

**Không gian số (hạ tầng số và nơi chốn số):**

- **Chiến lược 7: Phát triển cơ sở hạ tầng công nghệ số ứng dụng cho quản lý và phát triển đô thị thông minh.** Lồng ghép hạ tầng viễn thông, mạng lưới cảm biến IoT đồng bộ để thu thập Big Data về lưu lượng, vi khí hậu (UBND TP.HCM, 2026), giúp điều tiết dòng người và nguồn lực hiệu quả.

- **Chiến lược 8: Tích hợp định hướng quản lý số thích ứng và dịch vụ số.** Chuyển đổi tư duy sang mô hình Không gian như một dịch vụ (Space as a Service). Số hóa các tiện ích quanh nhà ga, tạo hệ sinh thái dịch vụ không rào cản qua nền tảng di động.

- **Chiến lược 9: Xây dựng nền tảng nơi chốn số.** Thiết lập khái niệm "Nơi chốn thứ tư" (Digital Placemaking) thông qua công nghệ Bản sao số (Digital Twin), cho phép người dân và chuyên gia tương tác, tham gia đồng kiến tạo hình thái không gian ga trước khi xây dựng, mở ra một không gian sinh hoạt văn hóa và thương mại vô tận, gia tăng giá trị kinh tế số mà không tiêu tốn tài nguyên đất đai.

## 6. KẾT LUẬN

Việc chuyển dịch mô hình TOD tại TP.HCM sang tổng thể mạng lưới vùng mang tính chiến lược cấp thiết. Trước áp lực đô thị hóa và quy mô đầu tư hạ tầng khổng lồ, TP.HCM không nên áp dụng mô hình TOD lý thuyết hay nguyên bản từ các quốc gia phát triển mà cần đảm bảo tính khả thi là kiến tạo một hệ hình TOD mang tính bản địa, gắn liền với đặc thù không gian, văn hóa, sinh kế và lợi thế chính sách đặc thù. Bối cảnh sáp nhập và sự chuyển dịch hành vi trong nền kinh tế số đòi hỏi một tầm nhìn quy hoạch vượt khỏi các ranh giới hành chính. Để thực thi, Khung chính sách TOD mạng lưới vùng và Chiến lược phân tầng không gian là công cụ mang tính định hình. Các bộ công cụ này không chỉ giải quyết bài toán san sẻ chi phí, điều tiết nguồn lực giữa vùng nén và ngoại vi, mà còn là trục xương sống để TP.HCM tái cấu trúc thành công một siêu đô thị đa trung tâm, phát triển bền vững và bao trùm trong tầm nhìn 100 năm tới.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ Chính trị. Kết luận số 49-KL/TW về Định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, 2023.
- [2] Barber, L. B. The mobilizing myths of the Grand Paris Express. *Mobilities*, 15(6), tr. 838-854, 2020, doi: 10.1080/17450101.2020.1713512.
- [3] Bertolini, L. Spatial development patterns and public transport: the application of an analytical model in the Netherlands. *Planning Practice and Research*, 14(2), tr. 199-210, 1999, doi: 10.1080/02697459915724.
- [4] Bộ Chính trị. Nghị quyết số 06-NQ/TW về Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, 2022.
- [5] Bộ Chính trị. Nghị quyết số 24-NQ/TW 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, 2022.
- [6] Bộ Chính trị. Nghị quyết số 31-NQ/TW về Phương hướng, nhiệm vụ phát triển TP.HCM đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, 2022.

- [7] Calthorpe, P. *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press, 1993.
- [8] Cervero, R., Kockelman, K. Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), tr. 199-219, 1997, doi: 10.1016/S1361-9209(97)00009-9.
- [9] Chính phủ. Nghị định số 178/2025/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn, 2025.
- [10] Chính phủ. Nghị định số 257/2025/NĐ-CP quy định chi tiết về việc thực hiện dự án áp dụng loại hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao, 2025.
- [11] Chính phủ. Nghị định số 258/2025/NĐ-CP về Quản lý công viên, cây xanh, mặt nước, 2025.
- [12] Chính phủ. Nghị định số 34/2026/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 178/2025/NĐ-CP, 2026.
- [13] City of Chicago. *Equitable Transit-Oriented Development (eTOD) Policy Plan*. Chicago Plan Commission, 2021.
- [14] Cục Đo đạc Bản đồ và Thông tin Địa lý Việt Nam. *Bản đồ hành chính TP.HCM 2025*, 2025.
- [15] Cục Thống kê TP.HCM. *Số liệu dân số trung bình sơ bộ cấp xã 2025*, 2025.
- [16] Curtis, C., Renne, J. L., Bertolini, L. *Transit oriented development: Making it happen*. Ashgate Publishing, 2009.
- [17] Dittmar, H., Ohland, G. *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Island Press, 2004.
- [18] Enright, N. *Grand Paris Express: Shaping the future of the Paris Region*. Routledge, 2023.
- [19] Ewing, R., Cervero, R. Travel and the built environment: a meta-analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), tr. 265-294, 2010, doi: 10.1080/01944361003766766.
- [20] Google Earth. *Bản đồ không ảnh*, 2026.
- [21] Howard, E. *To-morrow: A peaceful path to real reform*. Swan Sonnenschein, 1898.
- [22] Ibraeva, A., Correia, G. H. de A., Silva, C., Antunes, A. P. Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, tr. 110–130, 2020, doi: 10.1016/j.tra.2019.10.010.
- [23] Lê, V. L. Tạo dựng “nơi chốn” trong không gian công cộng của khu đô thị mới - Hà Nội. *Tạp chí Kiến trúc*, số 6, 2023.
- [24] Lyu, P., Bertolini, L., Pfeffer, K., Li, Z. Moving beyond the node-place model: exploring the experience of transit-oriented development. *Journal of Urban Design*, 28(1), tr. 45–65, 2023, doi: 10.1080/13574809.2022.2156661.
- [25] Nguyễn Anh Tú. TOD trong bối cảnh công nghiệp và đô thị hoá tại Việt Nam: Tác động của sản xuất công nghiệp và phát triển nhà ở tới vận tải hành khách. *Kỷ yếu Hội thảo khoa học*, 2026.
- [26] Nguyễn Duy Thanh. Định hướng phát triển không gian du lịch đáp ứng phát triển đô thị bền vững - Trường hợp nghiên cứu khu vực TP Tây Ninh cũ đến năm 2050. *Kỷ yếu hội thảo khoa học Di sản văn hóa địa phương - Động lực phát triển không gian đô thị sáng tạo*, tr. 134-153, 2026.
- [27] Nguyễn Duy Thanh. Đề xuất chính sách phát triển TOD bền vững cho TP.HCM thông qua chiến lược nhẩy vọt và mô hình không gian cộng sinh. *Kỷ yếu hội thảo quốc tế TOD với Đường sắt đô thị*, tr. 316-323, 2026.
- [28] Papa, E., Lauwers, G. Smart accessibility: a 21st century strategy for sustainable urban development. *Transportation Research Procedia*, 8, tr. 3-14, 2015, doi: 10.1016/j.trpro.2015.06.002.
- [29] Perry, C. *The neighborhood unit*. Regional Survey of New York and Its Environs, Volume VII, 1929.
- [30] Quốc hội. Nghị quyết số 98/2023/QH15 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP.HCM, 2023.
- [31] Quốc hội. Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn số 47/2024/QH15, 2024.
- [32] Quốc hội. Luật Đường sắt số 95/2025/QH15, 2025.
- [33] Quốc hội. Luật Xây dựng số 135/2025/QH15, 2025.
- [34] Quốc hội. Nghị quyết số 188/2025/QH15 về phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại TP.HCM, 2025.
- [35] Quốc hội. Nghị quyết số 260/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị quyết số 98/2023/QH15, 2025.
- [36] Staricco, L., Brovarone, S. T. Promoting TOD through regional planning: A comparative analysis of two European case studies. *European Planning Studies*, 28(11), tr. 2235–2252, 2020, doi: 10.1080/09654313.2020.1752034.
- [37] Suzuki, H., Cervero, R., Iuchi, K. *Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban development*. World Bank Publications, 2013.
- [38] Thu Dju. TP.HCM quy hoạch 27 tuyến đường sắt đô thị với tổng chiều dài 1.012 km. *Kinh tế & Đô thị Online*, 2025.
- [39] Thủ tướng Chính phủ. Quyết định số 18/2025/QĐ-TTg về trình tự, thủ tục phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch đô thị và nông thôn, 2025.
- [40] Tokyu Corporation. *Tama Garden City: A model for regional TOD and private-sector urban development*. Tokyu Press, 2025.
- [41] Trường Đại học Kiến trúc TP.HCM. *Kỷ yếu Hội thảo TOD với Đường sắt đô thị*, 2026.
- [42] UBND TP.HCM. Đề án phát triển hệ thống đường sắt đô thị TP.HCM theo Kết luận số 49-KL/TW, 2024.
- [43] UBND TP.HCM. Đề án Quy hoạch chung TP.HCM đến năm 2040, 2025.
- [44] UBND TP.HCM. Kế hoạch chuyển đổi số và phát triển đô thị thông minh TP.HCM năm 2026, 2026.
- [45] Ủy ban Thường vụ Quốc hội. Nghị quyết số 111/2025/UBTVQH15 về phân loại đô thị, 2025.
- [46] Văn phòng Quốc hội. Văn bản hợp nhất số 105/VBHN-VPQH hợp nhất Nghị quyết về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP.HCM, 2025.
- [47] Văn phòng Quốc hội. Văn bản hợp nhất số 123/VBHN-VPQH hợp nhất Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, 2025.
- [48] Văn phòng Quốc hội. Văn bản hợp nhất số 134/VBHN-VPQH hợp nhất Luật Đất đai, 2025.
- [49] Vũ, V. A. Sự kết hợp giữa kiến tạo nơi chốn và TOD - Mô hình phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt đô thị TP.HCM. *Tạp chí Kiến trúc*, số 10, 2016.
- [50] Wang, L., Xia, H. A comprehensive overview of the development characteristics and future trends of TOD in China's urban rail transit system. *Journal of Urban Rail Transit*, 2024.
- [51] Wang, R., Wu, W., Yao, Y., Tan, W. Green transit-oriented development: Spatial inequalities of visual green space provision around subway stations in Beijing. *Journal of Environmental Management*, 340, tr. 118093, 2023, doi: 10.1016/j.jenvman.2023.118093.
- [52] Yazdani, M., et al. Climate-resilient transit-oriented development: Integrating nature-based solutions into urban transport hubs. *Sustainable Cities and Society*, 102, tr. 105214, 2024, doi: 10.1016/j.scs.2023.105214.