

KẾT NỐI CHUNG CƯ CŨ VỚI HỆ THỐNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG HƯỚNG ĐI MỚI CHO HÀ NỘI

KTS TRẦN HUY ÁNH

Vấn đề cải tạo, xây dựng lại chung cư cũ đã được đặt ra hàng chục năm nay. Tuy nhiên, đến nay, chỉ có 19 dự án hoàn thành và 14 dự án đang triển khai. Luật Thủ đô 2024, có hiệu lực từ ngày 01/01/2025 đã tạo ra bước ngoặt chính sách cho Hà Nội trong việc cải tạo các khu tập thể, khu chung cư cũ khi Hà Nội được trao quyền điều chỉnh chỉ tiêu, hệ số đền bù, điều chỉnh quy hoạch đã duyệt cho phù hợp. Cùng với đó, Luật Thủ đô 2024 cho phép phát triển mô hình đô thị nén, đô thị TOD - tích hợp với giao thông công cộng - giúp việc đi lại thuận tiện hơn, đồng thời giải quyết xung đột về giao thông. Theo hướng đi này, Hà Nội có thể quy hoạch chung cư cũ liên kết với giao thông công cộng.

Hiện nay các khu chung cư cũ (CCC) đang đứng lẻ loi bên ngoài các tuyến đường sắt đô thị (ĐSĐT) được vẽ trong các bản Quy hoạch Thủ đô và Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô mới công bố đầu năm 2025. Quy hoạch cải tạo CCC được thành phố chỉ đạo là theo định hướng TOD. Định hướng TOD - phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng có nghĩa là phải bám theo các tuyến ĐSĐT và các tuyến giao thông đô thị vận chuyển nhanh khối lượng lớn (gọi tắt là UMRT - Urban Mass Rapid Transit) - bao gồm ĐSĐT, BRT và các phương tiện khác như SkyBUS, Tàu điện không ray (ART - Autonomous Rail Rapid Transit)... trong khi Hà Nội quy hoạch các tuyến ĐSĐT một nơi còn các khu CCC thì lại một nẻo... Vậy cải tạo CCC theo định

hướng TOD phải làm thế nào?

Việc lệch pha giữa Quy hoạch ĐSĐT và cải tạo CCC cần được điều chỉnh bằng việc đồng bộ Quy hoạch ĐSĐT-UMRT với Quy hoạch tái thiết đô thị - nhiệm vụ này lại không được đề cập trong Quy hoạch Thủ đô và Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô mới công bố đầu năm 2025, thậm chí còn nhầm lẫn giữa UMRT và ĐSĐT: Hệ thống UMRT - giao thông đô thị vận chuyển nhanh khối lượng lớn không chỉ một loại ĐSĐT mà bao gồm nhiều loại phương tiện khác nhau, có công suất vận chuyển khác nhau, được bố trí tối ưu hóa tùy theo các khu vực có mật độ dân cư, nhu cầu đi lại khác nhau... để đầu tư loại hình thích hợp với chi phí chỉ bằng 15-40% chi phí ĐSĐT... Điều này dẫn đến Hà Nội đặt ra mục tiêu làm hơn 500km ĐSĐT

đi tất cả mọi nơi, nhưng nơi cần đi qua các khu CCC thì không có, thậm chí còn quyết tâm làm tuyến ĐSĐT số 3 đi ngầm với mức hơn 200 triệu USD/km đi qua khu làng xóm cũ, đầm hồ vắng người (khu hồ Yên Sở - Hoàng Mai). Theo "Sổ tay hướng dẫn quy hoạch ĐSĐT" của Ngân hàng Thế giới (World Bank - 2018): trường hợp này có mức đầu tư cao hơn thông thường và có lượng khách thấp dưới mức đầu tư ĐSĐT ngầm - trong khi đầu tư UMRT đi hướng tuyến khác sẽ chi phí thấp hơn, tích hợp với cải tạo CCC hiệu quả hơn và kết nối liên thông với các tuyến giao thông trọng yếu một cách tối ưu hơn.

Chỉ đạo của Thành phố trong việc quy hoạch cải tạo CCC theo định hướng TOD là cơ hội sửa chữa những thiếu sót trong Quy hoạch Thủ đô và Điều chỉnh Quy

Những hiểu lầm của TOD Model



- Tốc độ xây dựng không tương đương với chất lượng phát triển
- Để tối đa hóa tỷ lệ dân số đô thị và việc làm được dịch vụ đường sắt bao phủ, trong lý thuyết TOD, cường độ phát triển (có thể hiểu đơn giản là chiều cao của tòa nhà) phải cao nhất xung quanh nhà ga đường sắt và giảm dần khi khoảng cách đến nhà ga tăng lên, tạo thành sự thay đổi theo độ dốc. Bằng cách này, **địa điểm** có thể phục vụ được nhiều người nhất có thể. **Tuy nhiên, chỉ có một số ít ví dụ về các triển khai xây dựng tại các thành phố của Trung Quốc đáp ứng được tiêu chí này.**
- Nguyên nhân: Việc xây dựng các công trình giao thông ảnh hưởng đến giá trị đất đai, nhưng giá trị đất tăng lên không thể trực tiếp phản ánh vào việc xây dựng các công trình giao thông. Nói tóm lại, **mục đích thúc đẩy nguồn gốc và lợi ích không thể đạt được.**

hoạch chung xây dựng Thủ đô mới công bố đầu năm 2025 và bất hợp lý trong quy hoạch mạng lưới ĐSĐT Hà Nội.

Thứ nhất, chính hướng tuyến ĐSĐT số 3 sao cho tiếp cận các khu CCC tối ưu, kết nối với mạng lưới đường sắt tốc độ cao Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và tuyến ĐSĐT đi trùng với đường bộ từ sân bay Gia Bình với trung tâm Hà Nội.

Thứ hai, tuyến ĐSĐT số 2 vốn vay ODA Nhật Bản nay không còn nguồn tài trợ nữa thì nghiên cứu lại hướng tuyến sao cho tiếp cận các khu CCC tối ưu hơn.

Thứ ba, TOD không có nghĩa chỉ một loại hình ĐSĐT, cần đa dạng hóa các loại hình phương tiện vận chuyển nhanh, khối lượng lớn phù hợp với nhu cầu và đầu tư.

Thứ tư, việc cải tạo CCC theo định hướng TOD cần xác định rõ cơ quan chỉ đạo hướng dẫn triển khai công việc này. Sở Quy hoạch - Kiến trúc, cơ quan quyết định các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật cho việc quy hoạch cải tạo CCC với mạng lưới UMRT, là phù hợp - vì đây là mô hình đầu tư đa ngành, huy động đa nguồn lực có quy mô

lớn, tránh để tình trạng Ban Quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội (MRB) chỉ là tổ chức quản lý dự án ĐSĐT, lại kiêm cả quy hoạch UMRT với quy hoạch cải tạo CCC - đó là việc làm vượt quá năng lực của một ban quản lý dự án đầu tư bằng nguồn vốn duy nhất là ngân sách, vốn không có hiểu biết gì về quy hoạch tổng thể cũng như chi tiết.

Các khu CCC sẽ xây dựng cao tầng. Về ra các nhà cao tầng cực dễ, nhưng những thách thức của nó thì tất cả các đơn vị tư vấn quy hoạch hay công trình của Việt Nam đều không biết. Đặc biệt là những tổ hợp bất động sản cực lớn, cực cao, diện tích sàn vô cùng lớn tạo nên những thách thức vượt quá năng lực tư vấn Việt Nam. Thách thức đầu tiên là Hệ số Xây dựng, Hồng Kông đã trải qua 3 giai đoạn tăng hệ số xây dựng từ 2,1 lên 5,4 và hiện tại là 8,1. Tăng hệ số xây dựng là tăng áp lực lên hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị, nhưng họ có cả một hệ thống các giải pháp kinh tế, kỹ thuật để hóa giải các thách thức này, trong khi tất cả tư vấn Việt Nam còn thiếu thông tin.

Các thành phố hiện đại đã khắc phục những thách thức về Mật độ - Độ nén đô

thị bằng cách tiếp cận TOD, nhưng chưa đủ, phải có những các tiếp cận mới như TID và COD.

Các doanh nghiệp lớn của Trung Quốc tới Hà Nội chia sẻ phát triển, tái thiết đô thị theo định hướng TOD, trong đó các định chế tài chính đến trước để giới thiệu những khó khăn và thách thức họ đã trải qua. Họ tổng hợp các kết quả từ 26 thành phố duyên hải Trung Quốc đã phát triển tốc độ cao trong 30 năm qua để nhận diện những thách thức mà không phải chỉ TOD có thể hóa giải.

Có rất nhiều thách thức cần giải quyết khi phát triển đại dự án quy mô lớn, không gian phát triển theo chiều cao, chiều sâu và chiều rộng, nó cần phải rộng lớn hơn khuôn viên dự án khi nó liên thuộc với cả thành phố, đó là tính liên kết của dự án. Làm thế nào để liên kết và tích hợp? Từng câu hỏi phải có lời giải và các lời giải phải tích hợp với nhau, vì các đại dự án không chỉ là hình phối cảnh bên ngoài mà cả tổ hợp khổng lồ được liên kết và vận hành.

Cải tạo CCC Hà Nội đang đặt ra những nhiệm vụ lớn cho các chủ đầu tư, đơn vị

Telford Garden 2.8 (hệ số xây dựng)

Bao bọc tuyến tàu điện ngầm chủ yếu là các tòa nhà dân cư, hỗ trợ bán lẻ, các tổ chức công cộng, giải trí và các cơ sở khác

Telford Garden là **TOD "thể hệ đầu tiên"** của Kowloon Bay Depot tại Hồng Kông, tọa lạc trên đỉnh Kowloon Bay Depot và ở trung tâm của Đông Kowloon; Việc phát triển các tòa nhà thương mại và nhà ở, một mặt thu hút mọi người đến sinh sống, **mặt khác thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế khu vực.**

Maritime Square 5.4 (hệ số xây dựng)

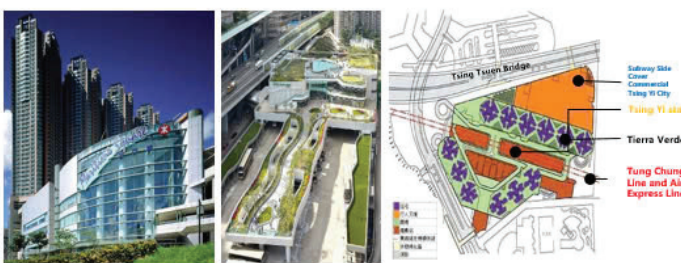
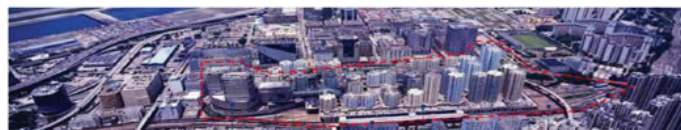
Ga Tsing Yi là ga MRT duy nhất trên đảo Tsing Yi, phục vụ gần 200.000 cư dân trên đảo

- Trong vòng 200 mét từ nhà ga, Maritime City, chủ yếu được phát triển bằng tàu điện ngầm, là trung tâm thương mại của khu vực. Khu vực rộng 200-500 mét chủ yếu là khu dân cư mật độ cao và không gian mở.

Kowloon Station 8.1 (hệ số xây dựng)

Khu phức hợp mang tính biểu tượng mới tại Hồng Kông, tích hợp nhà ở, thương mại, giao thông và quảng trường

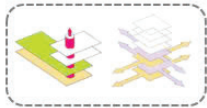
Union Square, dự án bao phủ Ga Kowloon, có diện tích 13,54 ha, với tổng diện tích xây dựng là 1,09 triệu mét vuông và tỷ lệ diện tích sàn toàn diện là 8,1, **đây là dự án TOD toàn diện lớn nhất tại Hồng Kông;** Ga Kowloon không chỉ cung cấp nơi mua sắm thương mại, văn phòng và nhà ở mà còn là nơi sinh sống, giải trí, rèn luyện sức khỏe và đi lại. **Mọi loại lợi ích cuối cùng đều góp phần cải thiện giá trị thương mại của lô đất.**



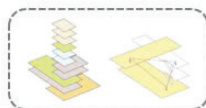
Tích hợp Quy hoạch + Thiết kế + Phát triển

Giao thông + Bất động sản + Không gian đô thị + Môi trường sống sinh thái

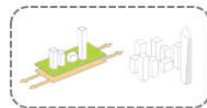
Tích hợp toàn diện hiệu quả và liên mạch



Hệ thống giao thông đa phương tiện
Xây dựng kết nối nhiều tầng



Chức năng đô thị đa dạng theo chiều dọc
Tương tác Thương mại và trung tâm vận tải



Tích hợp Ga và tính chất cường độ cao
Tạo ra các điểm mốc (landmark) của thành phố



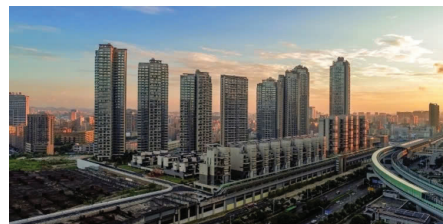
Không gian đô thị chất lượng
Không gian xanh ba chiều



tư vấn và các cơ quan thẩm định, quản lý cấp trên mà chưa từng có những mẫu hình để soi chiếu. Hà Nội vừa mới công bố Quy hoạch Thủ đô, Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô, Đề án tổng thể đầu tư hệ thống ĐSĐT, cũng như tổ chức nhiều cuộc hội thảo trong nước và quốc tế về phát triển ĐSĐT theo mô hình TOD, nhưng chưa có một lời giải nào thỏa đáng cho mô hình phát triển mới mẻ này, trong khi các chuyên gia quốc tế cũng chỉ ra những hạn chế của mô hình TOD ngay tại các thành phố của họ mà cần những mô hình mới bổ cập, tiến hóa (ví dụ như TID và TOC).

Cải tạo CCC Hà Nội (Thành Công, Trung Tự, Kim Liên, Nghĩa Tân ...) cũng có thể lấy hình ảnh tương đồng trong 2 đại dự án ở Thành Đô và Thâm Quyển (Trung Quốc) có quy mô tương tự, hoặc các đại dự án tại Bangkok (Thái Lan), Kuala Lumpur (Malaysia), Jakarta (Indonesia)... Các thành phố này vốn có nhiều kinh nghiệm triển khai các đại dự án, có các nhà đầu tư hùng mạnh với các dự án hàng chục tỷ USD và đội ngũ tư vấn đẳng cấp. Họ cũng trải qua rất nhiều thất bại trong các đại dự án, và phải vượt qua rất nhiều thách thức để đưa ra các bài học cho Hà Nội/.

Chú thích: Hình minh họa trong bài viết trích từ bài trình bày "Sự tiến hóa của TOD" của Tập đoàn Thiết kế & Khảo sát Đường sắt Trung Quốc SIYU-AN trình bày tại Hà Nội tháng 4/2025



Dự án LWK-Thâm Quyển
- MTR-Tiansong

Dự án LWK—Trung tâm tài chính quốc tế
Thành Đô (CICF)

