



# PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THEO ĐỊNH HƯỚNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG TẠI HÀ NỘI MỘT SỐ VẤN ĐỀ CÒN TỒN TẠI

## URBAN DEVELOPMENT ORIENTED TOWARDS PUBLIC TRANSPORT IN HANOI - SOME REMAINING ISSUES

 TS. KTS. Nguyễn Huy Dân<sup>1</sup> | TS. Nguyễn Hồng Giang<sup>2</sup>

**Tóm tắt:** Quy hoạch đô thị gắn với giao thông công cộng không chỉ là giải pháp giao thông mà còn là một chiến lược phát triển toàn diện cho tương lai đô thị. Thành phố Hà Nội đang đứng trước thực trạng quá tải về giao thông, cơ sở hạ tầng phát triển không kịp với sự tăng trưởng của phương tiện. Do vậy, Hà Nội cần có những định hướng cụ thể về mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) nhằm xây dựng thành phố theo mô hình xanh, hiện đại và văn minh, lấy giao thông công cộng làm trụ cột phát triển. Hà Nội có thể phát triển bền vững, giảm tải giao thông và gia tăng giá trị bất động sản khi hạ tầng vận tải và quy hoạch đô thị được tích hợp hiệu quả.

**Từ khóa:** Phát triển, định hướng, giao thông công cộng, vận tải hành khách, đô thị bền vững.

**Abstract:** Urban planning integrated with public transportation is not only a transportation solution, but also a comprehensive development strategy for urban future. Hanoi is facing traffic congestion, with infrastructure development lagging behind the growth of vehicles. Therefore, Hanoi needs specific guidelines on a Transport-Oriented Development (TOD) model to build a green, modern, and civilized city, with public transportation as the core of development. Hanoi can achieve sustainable development, reduce traffic congestion, and increase real estate value when transportation infrastructure and urban planning are effectively integrated.

**Keywords:** Development, orientation, public transportation, passenger transport, sustainable urban development.

Nhận bài ngày 05/10/2025, chỉnh sửa ngày 25/10/2025, chấp nhận đăng ngày 20/12/2025.

### I. ĐẶT VẤN ĐỀ

Quá trình đô thị hóa nhanh tại Việt Nam trong những thập niên gần đây đã mang lại nhiều cơ hội phát triển kinh tế - xã hội, song đồng thời cũng đặt ra hàng loạt thách thức nghiêm trọng đối với hạ tầng đô thị, đặc biệt là hệ thống giao thông. Tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, suy giảm chất lượng sống đô thị ngày càng trở nên phổ biến, nhất là tại các đô thị lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Trong bối cảnh đó, phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (Transit-Oriented Development - TOD) được coi là một giải pháp mang tính chiến lược nhằm tái cấu trúc không gian đô thị, nâng cao hiệu quả sử dụng đất và giảm sự phụ thuộc vào phương tiện giao thông cá nhân. TOD không chỉ là mô hình quy hoạch giao thông, mà còn

<sup>1</sup> Khoa Quy hoạch Đô thị và Nông thôn - Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội

<sup>2</sup> Khoa Lý luận Chính trị - Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội

Email: <sup>1</sup>danhnh@hau.edu.vn; <sup>2</sup>giangnh@hau.edu.vn



TOD là mô hình phát triển đô thị tập trung quanh các điểm trung chuyển giao thông công cộng như nhà ga Metro, bến xe buýt nhanh (BRT) hay các điểm kết nối đa phương tiện

là mô hình phát triển đô thị tích hợp, lấy giao thông công cộng khối lượng lớn làm trục phát triển, kết hợp hài hòa giữa nhà ở, thương mại, dịch vụ và không gian công cộng. Bài viết tổng hợp 1 số kinh nghiệm ở các đô thị trên thế giới đã phát triển hệ thống giao thông công cộng, những vấn đề khi phát triển hệ thống giao thông công cộng tại Hà Nội và đề xuất một số kiến nghị phát triển hệ thống giao thông tại thủ đô Hà Nội nhằm tiến đến phát triển đô thị bền vững, hướng đến mục tiêu làm giảm ùn tắc, giảm ô nhiễm môi trường, giảm tiêu thụ năng lượng, giảm sự phụ thuộc của con người vào phương tiện và cải thiện chất lượng cuộc sống.

## II. VẬT LIỆU NGHIÊN CỨU

### 1. TỔNG QUAN VỀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THEO HƯỚNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG (TOD)

#### 1.1. Khái niệm

Phát triển đô thị theo định hướng TOD là mô hình quy hoạch và phát triển đô thị trong đó các khu vực dân cư, thương mại và dịch vụ được tập trung quanh các điểm trung chuyển giao thông công cộng, đặc biệt là các nhà ga đường sắt đô thị, trong bán kính đi bộ thuận tiện. Mục tiêu cốt lõi của TOD là khuyến khích người dân sử dụng giao thông công cộng, giảm nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân, đồng thời nâng cao hiệu quả sử dụng đất và chất lượng sống đô thị.

#### 1.2. Vai trò của phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD)

Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) đóng vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển đô thị bền vững, đặc biệt đối với các đô thị lớn đang chịu áp lực gia tăng về giao thông và môi trường.

**Trước hết**, TOD góp phần giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường thông qua việc hạn chế sự phụ thuộc vào phương tiện giao thông cá nhân. Việc tổ chức các khu dân cư, thương mại và dịch vụ trong phạm vi đi bộ quanh các điểm trung chuyển giao thông công cộng giúp người dân dễ dàng tiếp cận các hoạt động sinh hoạt hàng ngày bằng phương tiện công cộng hoặc đi bộ, từ đó giảm lưu lượng giao thông cơ giới và lượng phát thải gây ô nhiễm môi trường đô thị.

**Thứ hai**, TOD nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống giao thông công cộng. Khi dân cư và các hoạt động kinh tế được tập trung quanh các nhà ga, nhu cầu sử dụng giao thông công cộng tăng lên, giúp tối ưu hóa công suất khai thác, nâng cao hiệu quả đầu tư và vận hành các tuyến đường sắt đô thị và xe buýt.

**Thứ ba**, TOD thúc đẩy phát triển đô thị nén và đa chức năng. Mô hình này cho phép sử dụng đất hiệu quả hơn thông qua việc phát triển các khu vực mật độ cao, chức năng hỗn hợp quanh các điểm

trung chuyển giao thông, góp phần hạn chế đô thị lan tỏa và giảm áp lực lên hạ tầng kỹ thuật.

**Cuối cùng**, TOD tạo động lực cho phát triển kinh tế đô thị và bảo đảm công bằng xã hội. Các khu vực TOD thu hút đầu tư, gia tăng giá trị đất đai và tạo việc làm, đồng thời giúp các nhóm dân cư, đặc biệt là người thu nhập thấp, tiếp cận thuận lợi hơn với giao thông công cộng và các dịch vụ đô thị thiết yếu.

## 2. KHUNG PHÁP LÝ VỀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THEO MÔ HÌNH TOD TẠI VIỆT NAM

### 2.1. Các văn bản pháp lý chủ yếu

Nghị quyết 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 của Bộ Chính trị về Quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó đề cập đến việc phát triển mô hình đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD).

Nghị quyết 98/2023/QH15 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP. Hồ Chí Minh, cho phép thành phố thí điểm mô hình TOD và sử dụng ngân sách đầu tư công để bồi thường, hỗ trợ và tái định cư các khu vực gần nhà ga Metro và nút giao Vành đai 3.

Kết luận 72-KL/TW ngày 23/02/2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết 13-NQ/TW năm 2012, trong đó mô hình TOD được xem là chiến lược quan trọng để thúc đẩy hiệu quả sử dụng đất và cải thiện chất lượng cuộc sống đô thị.

### 2.2. Quy định cụ thể trong Nghị quyết 188/2025/QH15

Nghị quyết số 188/2025/QH15 của Quốc hội là văn bản pháp lý mang tính đột phá trong việc thể chế hóa mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Theo Khoản 1 Điều 3 của Nghị quyết, TOD được xác định là giải pháp quy hoạch và đầu tư đô thị lấy các điểm kết nối giao thông đường sắt đô thị làm trung tâm phát triển dân cư, thương mại và dịch vụ trong khoảng cách đi bộ, nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng đất, giảm phát thải, cải thiện sức khỏe cộng đồng và bảo tồn các giá trị văn hóa.



Nghị quyết đồng thời làm rõ các khái niệm cơ bản, bao gồm quy hoạch khu vực TOD là quy hoạch chuyên biệt ưu tiên giao thông công cộng cho khu vực nhà ga hoặc đề-pô đường sắt đô thị và vùng phụ cận; dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD là dự án đầu tư đường sắt đô thị gắn với phát triển đô thị trong khu vực TOD.

Đặc biệt, Điều 6 của Nghị quyết trao quyền chủ động lớn cho Ủy ban nhân dân (UBND) Thành phố trong việc lập, thẩm định, phê duyệt và điều chỉnh phương án tuyến, vị trí công trình và quy hoạch khu vực TOD. Trong phạm vi khu vực TOD, chính quyền địa phương được quyết định các chỉ tiêu kinh tế – kỹ thuật và chỉ tiêu sử dụng đất khác với quy chuẩn hiện hành, được điều chỉnh chức năng sử dụng đất để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất, với điều kiện bảo đảm hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội. Bên cạnh đó, UBND Thành phố được quyết định việc chuyển nhượng chỉ tiêu sử dụng đất quy hoạch giữa các dự án trong khu vực TOD.

Để triển khai Nghị quyết 188/2025/QH15, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 318/NQ-CP về kế hoạch thực hiện, có hiệu lực từ ngày 9/10/2025, nhằm cụ thể hóa các nhiệm vụ của các bộ, ngành và địa phương trong chuẩn bị đầu tư, xây dựng hệ thống đường sắt đô thị, phát triển đô thị theo định hướng TOD, đồng thời gắn với phát triển công nghiệp và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt.



Giải “bài toán” ùn tắc giao thông ở các đô thị lớn chính là nâng cao chất lượng vận tải công cộng

### 2.3. Vai trò của Luật Thủ đô 2024

Luật Thủ đô 2024 là nền tảng pháp lý quan trọng cho việc phát triển TOD tại Hà Nội. Luật tạo cơ sở để Hà Nội xây dựng các cơ chế, chính sách đặc thù, phù hợp với điều kiện phát triển đô thị và hệ thống giao thông công cộng của Thủ đô. Đây là cơ sở pháp lý quan trọng cho việc phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại Hà Nội. Hà Nội đang đi những bước đầu tiên trong việc phát triển đô thị theo mô hình TOD, trong đó, Luật Thủ đô 2024 là cơ sở pháp lý để phát triển đô thị theo định hướng GTCC.

### 3. KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THEO ĐỊNH HƯỚNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG

Từ kinh nghiệm quy hoạch và phát triển giao thông đô thị của các nước tiên tiến như Singapore, Nhật Bản..., Trong nội dung bài viết này, tác giả chỉ ra những chiến lược hiệu quả và rút ra bài học kinh nghiệm then chốt. Dựa trên phân tích đó để có thể tìm ra những kinh nghiệm phù hợp, có thể áp dụng phát triển giao thông công cộng tại thủ đô Hà Nội.

#### 3.1. Nhật Bản là một trong những quốc gia tiên phong trong phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD)

Mô hình TOD là mô hình phát triển đã có những thành công tại Nhật Bản gồm các hình thức: TOD khu vực tư nhân, TOD khu vực Chính phủ, phát triển tập trung quanh nhà ga, phát triển quảng trường ga với các chức năng trung chuyển không giới hạn đối với giao thông công

cộng. Lấy giao thông công cộng làm cơ sở phát triển đô thị.

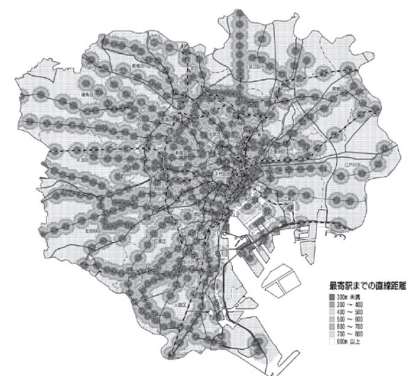
- Quy hoạch đô thị gắn liền với giao thông công cộng: Nhật Bản đã xây dựng hệ thống giao thông công cộng hiệu quả, bao gồm tàu điện, xe buýt, và các phương tiện công cộng khác, để kết nối các khu vực đô thị.

- Phát triển đô thị xung quanh các ga tàu: Các khu vực xung quanh các ga tàu được quy hoạch để trở thành trung tâm thương mại, dịch vụ, và nhà ở, tạo ra môi trường sống tiện nghi và thuận tiện.

- Sử dụng đất hiệu quả: Nhật Bản đã áp dụng chính sách sử dụng đất hiệu quả, như việc xây dựng các tòa nhà cao tầng và các khu phức hợp xung quanh các ga tàu.

- Khuyến khích sử dụng giao thông công cộng: Chính phủ Nhật Bản đã thực hiện các chính sách khuyến khích như giảm giá vé, tăng tần suất và chất lượng dịch vụ.

- Đầu tư vào cơ sở hạ tầng: Nhật Bản đã đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng giao thông công cộng, bao gồm xây dựng các đường sắt tốc độ cao, mở rộng mạng lưới xe buýt, và cải thiện các giao lộ. Một số ví dụ cụ thể về phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng tại Nhật Bản như tại Tokyo: Khu vực Shinjuku, Shibuya, và Harajuku là những ví dụ điển hình về phát triển đô thị xung quanh các ga tàu. Tại Osaka: Khu vực Osaka Station City là một ví dụ về phát triển đô thị tích hợp giao thông công cộng, thương mại, và dịch vụ. Tại Yokohama: Khu vực Minato Mirai 21 là một ví dụ về phát triển đô thị mới xung quanh các ga tàu và cảng biển.



Tokyo là một đô thị với các mạng lưới khu vực đi bộ bán kính 800m từ mỗi ga tàu

### 3.2. Singapore là một trong những quốc gia tiên phong trong phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng

Trong bối cảnh đô thị hóa nhanh và áp lực ngày càng gia tăng lên hệ thống giao thông, mô hình phát triển đô thị theo định hướng TOD được xem là một giải pháp hiệu quả nhằm hướng tới phát triển đô thị bền vững. Singapore là một trong những quốc gia tiên phong và thành công nhất trong việc triển khai mô hình TOD, với nhiều kinh nghiệm có giá trị tham khảo đối với các đô thị đang phát triển, cụ thể như:

- Quy hoạch đô thị tích hợp: Kết hợp giữa TOD, nhà ở, thương mại và dịch vụ, tạo ra môi trường sống tiện nghi và bền vững.
- Hệ thống TOD hiệu quả: Singapore có hệ thống TOD hiện đại, bao gồm tàu điện, xe buýt, và taxi, giúp người dân dễ dàng di chuyển trong thành phố.
- Phát triển đô thị xung quanh các ga tàu: Các khu vực xung quanh ga tàu được quy hoạch để trở thành trung tâm thương mại, dịch vụ, và nhà ở, tạo ra môi trường sống sôi động.
- Sử dụng đất hiệu quả: Như việc xây dựng các tòa nhà cao tầng và các khu phức hợp xung quanh các ga tàu.
- Khuyến khích sử dụng TOD: Chính phủ Singapore đã thực hiện các chính sách khuyến khích người dân sử dụng TOD, như giảm giá vé, tăng tần suất và chất lượng dịch vụ. Singapore cũng đã áp dụng một số chính sách quan trọng để hỗ trợ phát triển đô thị theo định hướng TOD, bao gồm: Chính sách "City in a Garden" nhằm tạo ra môi trường sống xanh và bền vững. Chính sách "Smart Nation" nhằm tạo ra môi trường sống thông minh và kết nối. Chính sách "Urban Redevelopment Authority" nhằm quản lý và phát



Sơ đồ mạng lưới MRT và LRT tại Singapore

### III. THẢO LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ NHỮNG VẤN ĐỀ KHI PHÁT TRIỂN TOD TẠI HÀ NỘI

#### 1. Một số tồn tại của hệ thống giao thông công cộng tại Hà Nội

Việc triển khai mô hình TOD tại Hà Nội vẫn còn gặp nhiều khó khăn. Một số vấn đề tồn tại bao gồm:

- **Thiếu kết nối giao thông phụ trợ:** Nhiều khu vực quanh các nhà ga metro còn thiếu kết nối giao thông phụ trợ, thiếu không gian công cộng. Nhiều ga tàu metro tại Hà Nội chưa có đường dẫn vào thuận tiện, khiến người dân khó khăn khi di chuyển đến ga. Chưa có đủ xe buýt kết nối giữa các ga tàu metro với các khu vực lân cận, khiến người dân phải sử dụng phương tiện cá nhân hoặc taxi. Chưa có đủ điểm đỗ xe đạp và xe máy tại các ga tàu metro, khiến người dân khó khăn khi muốn sử dụng phương tiện này để di chuyển đến ga. Chưa có đủ thông tin hướng dẫn cho người dân về cách di chuyển đến ga tàu metro và cách sử dụng các phương tiện TOD khác.

- **Thiếu cơ chế pháp lý:** Cơ chế pháp lý và chính sách khuyến khích đầu tư cho các dự án TOD tại Việt Nam vẫn còn thiếu và chưa rõ ràng. Hiện nay, chưa có quy định cụ thể về mô hình TOD trong các văn bản pháp lý của Việt Nam, khiến cho việc triển khai gặp khó khăn. Chưa có cơ chế quản lý thống nhất về việc triển khai TOD, dẫn đến sự chồng chéo và thiếu hiệu quả trong quá trình thực hiện. Thiếu quy định về quyền sử dụng đất: Chưa có quy định cụ thể về quyền sử dụng đất cho các dự án TOD, khiến cho việc thu hồi đất và đền bù gặp khó khăn. Chưa có cơ chế tài chính phù hợp để hỗ trợ việc triển khai TOD, khiến cho việc huy động vốn gặp khó khăn.

- **Thay đổi thói quen di chuyển:** Việc khuyến khích người dân chuyển sang sử dụng TOD vẫn còn gặp nhiều khó khăn do văn hóa sử dụng xe máy và ô tô cá nhân đã ăn sâu vào ý thức của người dân. Bằng cách nâng cao nhận thức, giáo dục về lợi ích của việc sử dụng TOD, đi bộ và đi xe đạp cho người dân. Cải thiện chất lượng TOD, tạo ra môi trường đi bộ và đi xe đạp an toàn, khuyến khích

sử dụng phương tiện TOD bao gồm xây dựng các trạm trung chuyển, tăng tần suất và chất lượng dịch vụ, tăng cường kết nối TOD.

- **Thiếu nguồn lực tài chính:** Xây dựng và vận hành hệ thống TOD chất lượng cao, đồng thời phát triển các khu đô thị xung quanh, đòi hỏi khoản đầu tư khổng lồ. Triển khai mô hình TOD tại Hà Nội đang gặp phải một số thách thức về nguồn lực tài chính. Cụ thể: Thiếu kinh phí đầu tư: Triển khai mô hình TOD yêu cầu đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng TOD, nhà ở, thương mại và dịch vụ. Ngân sách của thành phố Hà Nội có hạn, không thể đáp ứng được nhu cầu đầu tư lớn cho mô hình TOD. Khó khăn trong việc huy động vốn từ các nguồn khác nhau, như vốn đầu tư tư nhân, vốn vay quốc tế, gặp nhiều khó khăn do quy định và thủ tục phức tạp. Chưa có cơ chế tài chính phù hợp để hỗ trợ việc triển khai mô hình TOD, như cơ chế đầu tư công - tư (PPP)...

#### 2. Một số kiến nghị khi phát triển hệ thống giao thông công cộng tại Hà Nội

Để giải quyết những vấn đề này, Hà Nội cần có chiến lược quy hoạch tổng thể, tập trung vào việc tối ưu hóa không gian xung quanh các ga TOD. Đồng thời, cần có chính sách ưu đãi và thu hút đầu tư mạnh mẽ từ khu vực tư nhân vào các dự án TOD. Cụ thể:

- **Về cơ chế pháp lý:** Hà Nội cần xây dựng quy định và cơ chế pháp lý cụ thể để hỗ trợ việc triển khai mô hình TOD. Thiết lập cơ chế quản lý thống nhất về việc triển khai TOD. Quy định cụ thể về quyền sử dụng đất cho các dự án TOD. Thiết lập cơ chế tài chính phù hợp để hỗ trợ việc triển khai TOD. Ví dụ, Hà Nội có thể tham khảo kinh nghiệm của các quốc gia khác như Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore trong việc xây dựng quy định và cơ chế pháp lý cho mô hình TOD. Hà Nội cần tận dụng cơ hội từ Luật Thủ đô 2024 để xây dựng quy định cụ thể về TOD.

- **Về nguồn lực tài chính:** Hà Nội cần tìm kiếm nguồn vốn đầu tư, xây dựng cơ chế tài chính phù hợp, tăng cường hợp tác công - tư, và sử dụng hiệu quả nguồn lực để triển khai mô





Ở Việt Nam, công tác phát triển hạ tầng kỹ thuật nói chung, hệ thống giao thông nói riêng luôn được quan tâm và xác định là khâu cần đột phá trong quy hoạch

hình TOD. Tìm kiếm nguồn vốn đầu tư từ các nguồn khác nhau, như vốn đầu tư tư nhân, vốn vay quốc tế, vốn đầu tư nước ngoài. Xây dựng cơ chế tài chính phù hợp để hỗ trợ việc triển khai mô hình TOD, như cơ chế đầu tư công - tư (PPP), cơ chế phát hành trái phiếu đô thị. Tăng cường hợp tác công - tư để huy động vốn và chia sẻ rủi ro trong việc triển khai mô hình TOD. Sử dụng hiệu quả nguồn lực hiện có, như đất đai, cơ sở hạ tầng, để tạo ra giá trị và thu hút đầu tư.

**- Về chính sách và tổ chức quản lý giao thông:** Xây dựng hệ thống thông tin thời gian thực về TOD. Sử dụng công nghệ để cải thiện quản lý giao thông như là hệ thống thông tin về lịch trình và giá vé.

Tăng cường số lượng xe buýt và tần suất hoạt động, cải thiện chất lượng xe buýt và dịch vụ. Tăng cường kết nối TOD: Xây dựng các trạm trung chuyển TOD, tăng cường kết nối giữa xe buýt, metro và các phương tiện TOD khác. Bên cạnh đó, khuyến khích người dân sử dụng TOD bằng cách giảm giá vé, tăng cường tuyên truyền và giáo dục về lợi ích của TOD, xây dựng các khu vực ưu tiên cho TOD.

Cải thiện an ninh giao thông: Tăng cường an ninh tại các trạm TOD, cải thiện hệ thống camera giám sát.

#### IV. KẾT LUẬN

TOD đóng vai trò quan trọng trong phát triển đô thị bền vững tại Hà Nội, và cần có các chính sách và kế hoạch phù hợp để phát triển TOD. Chính sách đất đai phải khuyến khích phát triển đô thị mật độ cao xung quanh các trạm TOD. Đầu tư cơ sở hạ tầng TOD và các khu vực đô thị xung quanh. Hợp tác công - tư cần phải được tăng cường để phát triển TOD. TOD đóng vai trò quan trọng trong phát triển đô thị bền vững tại Hà Nội giúp giảm thiểu ùn tắc giao thông bằng cách khuyến khích người dân sử dụng TOD, đi bộ và đi xe đạp, giúp tăng cường hiệu quả sử dụng đất bằng cách xây dựng các khu vực đô thị mật độ cao xung quanh các trạm TOD, giúp phát triển kinh tế bằng cách tạo ra các khu vực thương mại, dịch vụ và giải trí xung quanh các trạm TOD, giúp cải thiện môi trường bằng cách giảm thiểu ô nhiễm không khí và tiếng ồn từ giao thông. Để phát triển TOD tại Hà Nội cũng như hiện thực hóa mô hình TOD tại Việt Nam, cần đồng bộ giữa quy hoạch - tài chính - vận hành, đồng thời khuyến khích hợp tác giữa Nhà nước, doanh nghiệp và cộng đồng. Phát triển TOD hiệu quả không chỉ là giải pháp hạ tầng, mà còn là chìa khóa mở ra mô hình đô thị tích hợp - thông minh - bền vững trong tương lai.

#### Tài liệu tham khảo:

- [1] Bộ xây dựng (2018), *Thông tư 01/2018/TT-BXD ngày 05 tháng 01 năm 2018 "Quy định về chỉ tiêu xây dựng đô thị tăng trưởng xanh"*
- [2] Looi Teik Soon (2020), *Integrated Land - Use & Transport Planning - Singapore's Experience, Singapore*
- [3] Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội (2024), *Đề án phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố*
- [4] Quốc hội (2024), *Luật Thủ đô số 39/2024/QH15*
- [5] Quốc hội (2025), *Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19 tháng 02 năm 2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh*
- [6] Chính Phủ (2025), *Nghị quyết số 318/NQ-CP ngày 09 tháng 10 năm 2025 của Chính phủ Ban hành kế hoạch triển khai Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19 tháng 02 năm 2025 của Quốc hội thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh*