

# Manh nha mô hình đô thị TOD ở TP.HCM: Giá đất và không gian xung quanh trạm Metro số 1

## Development of TOD Model In Ho Chi Minh City: Land Prices and Urban Space Around Metro Station No. 1

> TS NGUYỄN BẢO THÀNH<sup>1</sup>; HUỖNH VĂN BÌNH DƯƠNG<sup>2</sup>, LÂM HOÀI THƯƠNG<sup>2</sup>,  
TRẦN QUANG LÂM VŨ<sup>2</sup>, NGUYỄN QUỐC BÌNH<sup>2</sup>; THS VÕ HÀ DUY<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Khoa Kiến trúc, Trường Đại học Văn Lang; Email: [thanh.nb@vlu.edu.vn](mailto:thanh.nb@vlu.edu.vn)

<sup>2</sup> SV K2021 Khoa Xây dựng, Trường Đại học Mở TP.HCM

<sup>3</sup> Bệnh viện Nguyễn Tri Phương TP.HCM; Email: [duyvo10760@gmail.com](mailto:duyvo10760@gmail.com)

### TÓM TẮT

Bài báo nhằm mục đích nghiên cứu và đánh giá ảnh hưởng của việc áp dụng mô hình Transit-Oriented Development (TOD) trong quy hoạch đô thị theo định hướng giao thông công cộng đến giá đất và các dự án xung quanh mô hình TOD ở TP.HCM. Kết quả là mô hình TOD đang có ảnh hưởng đáng kể đến giá đất. Xung quanh các trạm Metro số 1 nhà đất tăng 12% so với khu vực chung. Các dự án xây dựng các nhà cao tầng tại khu phía Đông, TP.HCM diễn ra ồ ạt. Việc áp dụng mô hình TOD không chỉ tạo ra sự thay đổi về hạ tầng giao thông và tiện ích xã hội mà còn tác động mạnh mẽ đến thị trường bất động sản và cơ hội đầu tư tại các khu vực xung quanh.

**Từ khóa:** TOD; TP.HCM; đô thị; bất động sản.

### ABSTRACT

The purpose of this research is to investigate and assess the effects of implementing the Transit-Oriented Development (TOD) model in urban planning focused on public transportation on land prices and projects in the vicinity of the TOD model in Ho Chi Minh City. The Transit-Oriented Development (TOD) strategy is exerting a substantial impact on land pricing. The real estate in nearby of Metro Station No. 1 experienced a 12% boost in value compared to the surrounding neighborhood. There is a significant proliferation of high-rise building construction projects in the Eastern region of Ho Chi Minh City. Implementing the TOD model not only brings about alterations in transportation infrastructure and social amenities, but also exerts a significant influence on the real estate market and investment prospects in the neighboring regions.

**Key words:** TOD (Transit-Oriented Development); Ho Chi Minh City; Urban, Real Estate.

### 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

TOD là mô hình phát triển đô thị gắn kết với giao thông công cộng, lấy đầu mối giao thông làm điểm tập trung dân cư. Các đô thị TOD thường có chức năng hỗn hợp, trong đó, trung tâm là các nhà ga và xung quanh là các khu dịch vụ, tài chính, hành chính công, trung tâm thương mại, công nghiệp, văn phòng, trường học. Từ đó số lượng người đi bộ và khách hàng ra vào các khu vực này sẽ tăng cao, mở ra nhiều cơ hội kinh doanh cũng như góp phần cải thiện điều kiện môi trường và xã hội tại địa phương. Trên thế giới, nhiều quốc gia phát triển đã áp dụng thành công mô hình này cho các đô thị lớn như Tokyo (Nhật Bản), Seoul (Hàn Quốc), London (Anh), New York (Mỹ), Sydney (Úc) khiến TOD trở thành một trong những mô hình quan trọng để quy hoạch và quản lý tăng trưởng đô thị thông minh trong thế kỷ XXI [1]. Tại Việt Nam, các tuyến Metro, tuyến vành đai, tuyến đường sắt quốc gia TP.HCM - Cần Thơ có thể đóng vai trò chủ lực, làm cơ sở cho quy hoạch, phát triển đô thị theo mô hình TOD. Hiện tại, TP.HCM cũng là nơi đầu tiên thí điểm phát triển đô thị tập trung vào hệ thống đường sắt (Hình 1).



Hình 1. Trạm Metro số 5 - Tân Cảng

Nguồn: Tác giả, 2024



Hình 2. Trạm Metro số 1 Bến Thành

(Nguồn: Tác giả, và Google Map, 2024)

Việt Nam đang phát triển đô thị mạnh mẽ, đặc biệt là TP.HCM. Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa cũng đem lại nhiều vấn đề như ô nhiễm môi trường, tắc nghẽn giao thông, gia tăng dân số đô thị và phương tiện giao thông. Trên thế giới, mô hình phát triển theo định hướng giao thông TOD đã được áp dụng để giải quyết các vấn đề này. Tuy nhiên, trong quá trình phát triển đô thị, TP.HCM vẫn đối mặt với áp lực dân số tăng nhanh và nhiều vấn đề cần giải quyết, như giao thông và hạ tầng. Việc nghiên cứu và áp dụng mô hình phát triển theo định hướng giao thông là một giải pháp phù hợp để xây dựng một TP.HCM phát triển bền vững, xanh và hiện đại.

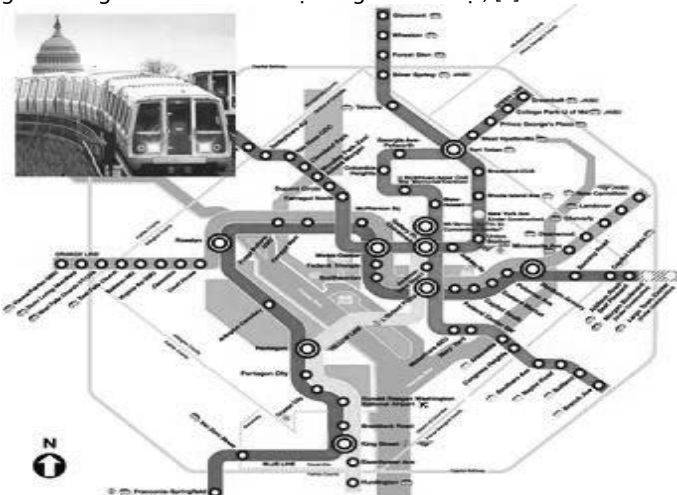
**Mục tiêu chính của bài báo bao gồm:**

- Đánh giá tác động của mô hình TOD đến giá đất trong khu vực áp dụng.
  - Phân tích sự phát triển của các dự án xung quanh khu vực TOD sau khi mô hình này được triển khai.
- Đưa ra khuyến nghị và giải pháp cho việc áp dụng mô hình TOD trong quy hoạch đô thị ở TP.HCM.

**2. KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN MÔ HÌNH TOD CÁC NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI**

Ở châu Âu, hệ thống đường sắt đô thị đã được xây dựng từ lâu và đã có sự gắn kết với với phát triển đô thị. Mặc dù khái niệm “phát triển theo định hướng giao thông” được Peter Calthorpe đưa ra năm 1993 và hệ thống hóa rõ hơn các nội dung, nhưng về mặt thực tiễn ứng dụng những nguyên tắc về phát triển theo định hướng giao thông ở một số mặt đã được các nước châu Âu thực hiện từ khi hệ thống đường sắt được hình thành và khẳng định tầm quan trọng trong giao thông đô thị. Phát triển theo định hướng giao thông ở châu Âu chủ yếu đi vào các dự án cải tạo, tái thiết hoặc nâng cấp hoàn thiện lại để nâng cao hiệu quả [6].

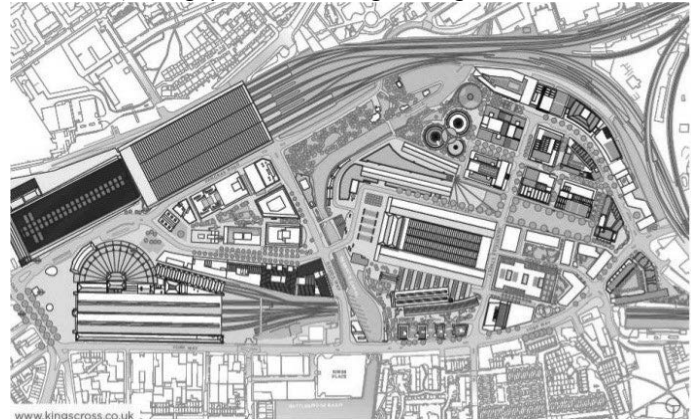
Hệ thống Metrorail ở quận Columbia, bắc Virginia và Maryland Có chiều dài 103 dặm, do Cơ quan (WMATA) quản lý. Một nhà ga mới được xây dựng tại Đại lộ NewYork. Hệ thống quy hoạch Trung tâm thành phố và Trung tâm chiếu phim Lindbergh- MARTA[1]. Hệ thống đường sắt và TOD Quận Columbia- Washington, đường sắt mang 600.000 hành khách một ngày. Nó bao gồm bốn tuyến, được thiết kế để đi theo hành lang phát triển mật độ cao Phần lớn đi ngầm. WMATA, đã thực hiện 54 dự án phát triển TOD. Khoảng 20% diện tích văn phòng và bán lẻ đã được xây dựng trong khoảng cách đi bộ của trạm Metrorail. Ước tính, Metrorail đã tạo thêm 15 tỷ đô la. (Tổ chức không gian tại khu vực phát triển theo định hướng giao thông- TOD đối với đô thị trung tâm Hà Nội) [3].



**Hình 3.** Hệ thống đường sắt và TOD quận Columbia-Washington

Nguồn: tod.org

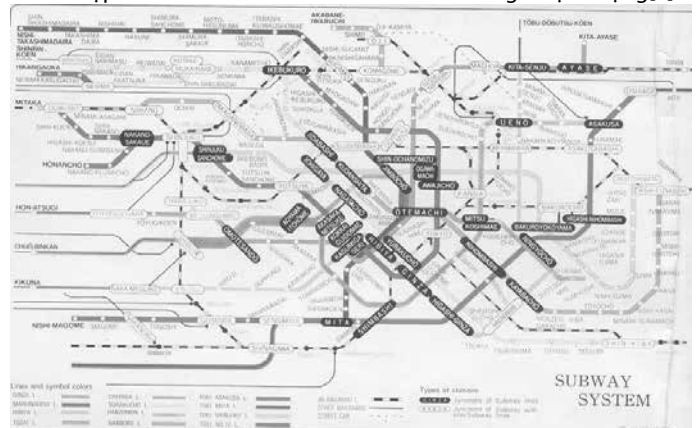
Ở Anh, dự án tái tạo đô thị hỗn hợp London - King’s Cross St. Pancras tại trung tâm Luân Đôn bắt đầu thực hiện từ 2001, dựa trên hệ thống tàu điện ngầm Luân đôn và đường sắt cao tốc quốc tế nối với Pari. Tái phát triển cùng với việc khôi phục tòa nhà lịch sử, hệ thống quảng trường, không gian mở. Ở Hà Lan, dự án TOD Steden baan nhằm đưa khu vực phía Nam thoát khỏi suy thoái kinh tế bằng cách tạo ra đường sắt liên tỉnh kết nối đồng thời phát triển khu vực xung quanh tất cả các ga đường sắt.



**Hình 4.** Dự án tái phát triển Nhà ga King’s Cross trong Dự án tái phát triển chung của khu vực

Nguồn: www.kingscross.co.uk

Ở châu Á, Nhật Bản đã xây dựng hệ thống GTCC hiện đại (chủ yếu là metro) và áp dụng chính sách tái phát triển đô thị thông qua hợp tác công tư (PPP) để giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông. Hợp tác giữa nhà nước và tư nhân đã huy động nguồn vốn lớn để xây dựng hạ tầng và phát triển đô thị. Nhật Bản phát triển mô hình liên minh giữa các nhà đầu tư và kinh doanh đường sắt kết hợp với các loại hình kinh doanh khác như địa ốc và thương mại. Việc này giúp tạo ra lợi nhuận cho các loại hình kinh doanh khác và sử dụng lợi nhuận đó để hỗ trợ chi phí vận hành hệ thống đường sắt. Một bài học khác ở Nhật Bản là mô hình tái cơ cấu lô đất, cho phép chuyển đổi và hợp nhất các thửa đất nhỏ lẻ để tối ưu hóa giá trị sử dụng[2].

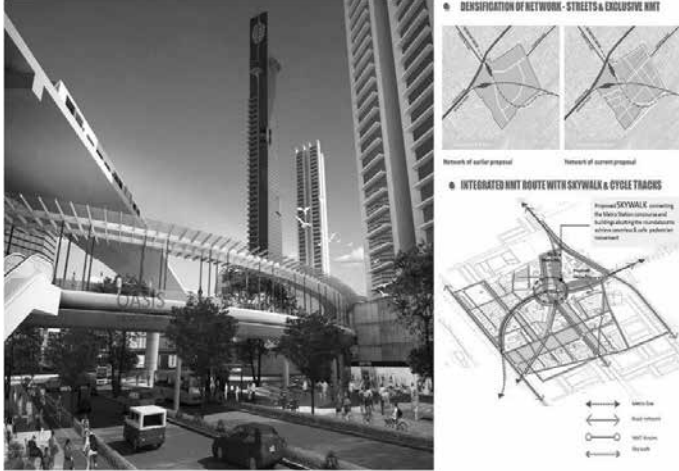


**Hình 5.** Mạng đường sắt ngầm (subways) trong TP Tokyo

Nguồn: ahsui.com

Ở thành phố New Delhi, India Chính sách Phát triển theo Định hướng giao thông với tỷ lệ phân chia phương thức (Giao thông công cộng - tư nhân) là 80-20 vào năm 2021 đã được quy định trong pháp lý. Vùng ảnh hưởng của TOD đã được xác định là 2000m và chia thành ba khu vực khác nhau: Vùng 1 (300m), Vùng 2 (800m) và Vùng 3 (2000m). Đây là vùng cho phép sử dụng đất linh hoạt kết hợp nhiều cách sử dụng khác nhau, trừ việc gây ô nhiễm[1]

Các chiến lược, khung và điểm chuẩn đã được định dạng để nhà phát triển tuân thủ trong quá trình thực hiện dự án. Tóm tắt nghiên cứu các thành phố Ấn Độ dựa trên thang đo TOD và các yếu tố liên quan giúp cung cấp cái nhìn tổng quan về phát triển đô thị theo hướng bền vững mà không sử dụng ngôn ngữ chính thống.



Hình 6. KARKARDUMA phát triển định hướng TOD tại DELHI

Nguồn: oasisdesigns.org

Trong bối cảnh phát triển đô thị nhanh chóng và áp lực từ tăng cường giao thông và ùn tắc giao thông bài học kinh nghiệm tại các quốc gia được phân tích ở trên cho thấy triển khai và phát triển mô hình TOD là các yếu tố quan trọng để tạo điều kiện để phát triển các đô thị dựa vào GTCC.

**3. TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU TẠI VIỆT NAM**

Mô hình phát triển theo định hướng giao thông đã được áp dụng và định hướng trong quy hoạch của một số thành phố lớn ở Việt Nam như Hà Nội và TP.HCM. Tuy nhiên, các định hướng này chỉ được đề cập một cách tổng quát trong thuyết minh các đồ án quy hoạch chung, chưa có những dự án nghiên cứu cụ thể.

Hà Nội và TP.HCM hiện đã trở thành những siêu đô thị với quy mô dân số gần chục triệu người (Hà Nội: khoảng 8,5 triệu dân, TP.HCM: khoảng 10 triệu dân vào năm 2023). Cả hai thành phố đang phát triển đô thị hóa với tốc độ nhanh, đặc biệt đối mặt với áp lực gia tăng dân số và thiếu hụt cơ sở hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội.

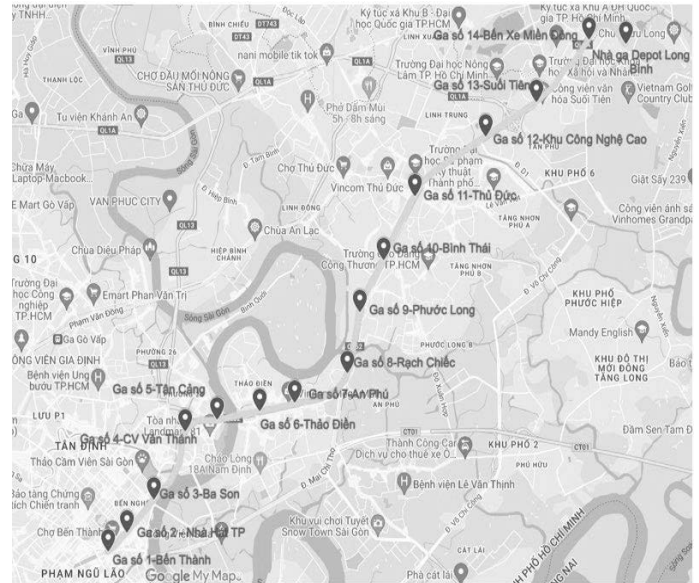
Hà Nội đã thực hiện một số biện pháp để áp dụng mô hình TOD, xây dựng hệ thống giao thông công cộng, phát triển các khu vực tích hợp, phát triển hệ thống đường đi bộ và đạp xe, quy hoạch đô thị thông minh. Sau 25 năm phát triển thì Hà nội đã có một tuyến Metro đi vào hoạt động vào 06/01/2021 là Tuyến số 2A (Cát Linh - Hà Đông) dài hơn 13km và có 13 trạm [2].



Hình 7. Tuyến số 2A Cát Linh - Hà Đông

Nguồn: Thiết kế kỹ thuật ĐSDT số 2A

Hà Nội và TP.HCM cũng là hai trong những thành phố đầu tiên tại Việt Nam xây dựng hệ thống đường sắt đô thị, với tuyến tàu điện ngầm 2A và 3 ở Hà Nội, và tuyến Bến Thành - Suối Tiên ở TP.HCM.



Hình 8. Tuyến Metro số 1 Bến Thành - Suối Tiên

(nguồn: google map)

Tuy nhiên, việc nghiên cứu các dự án này chưa bao gồm việc áp dụng mô hình TOD liên quan đến các tuyến này.

Mặc dù Việt Nam chưa có dự án cụ thể xây dựng và phát triển theo mô hình TOD, nhưng trong quy hoạch và giải quyết dự án, các cơ quan quản lý đã bắt đầu xem xét tác động của mô hình này đối với các dự án trong vùng ảnh hưởng của ga đường sắt và đã có những quy định khác biệt về chức năng sử dụng đất và chỉ tiêu.

Một số dự án hỗ trợ của tổ chức quốc tế đã đề cập đến mô hình TOD khi nghiên cứu các tuyến đường sắt đô thị ở Việt Nam, nhưng thường ở mức lý thuyết nguyên tắc. Cơ quan hợp tác quốc tế như JICA cũng đã tài trợ nghiên cứu một số dự án TOD với tính chất gợi ý lý thuyết.

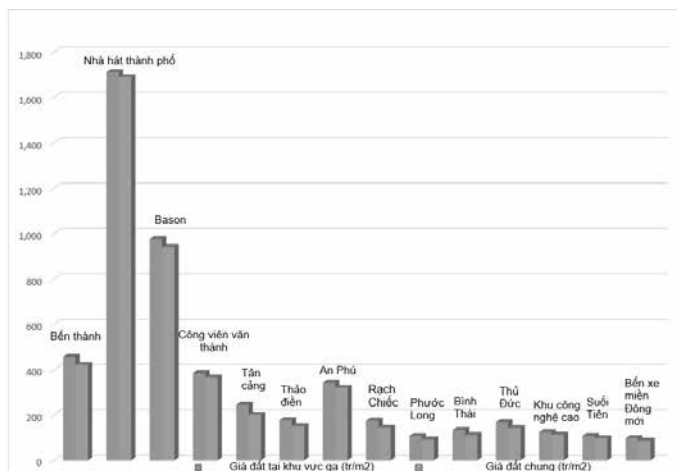
**4. TÁC ĐỘNG CỦA MÔ HÌNH TOD ĐẾN GIÁ ĐẤT VÀ CÁC DỰ ÁN XUNG QUANH MÔ HÌNH TOD Ở TP.HCM**

Mô hình TOD cụ thể là tuyến metro số 1 ở TP.HCM đã làm tăng giá trị đất xung quanh các trạm cao hơn giá đất trung bình của các quận. Do sự phát triển hạ tầng giao thông công cộng và tiện ích xã hội xung quanh các trạm tàu điện ngầm và thu hút các nhà đầu tư và phát triển các dự án xây dựng mới trong khu vực. Cụ thể đối với không gian đô thị, mô hình TOD giúp tổ chức lại không gian đô thị tạo nên những đô thị nén với mật độ dân số cao xung quanh các trạm Metro. Điều đó giúp chỉnh trang lại đô thị tạo thêm quỹ đất cho không gian mảng xanh và các dịch vụ công cộng. Đối với tăng cường giao thông công cộng TOD giúp việc tiếp cận và duy chuyển đến các nhà ga một cách nhanh chóng thuận tiện cho người sử dụng từ đó làm tăng số người sử dụng giao thông công cộng tăng lên giảm được một lượng giao thông cá nhân khá lớn. Điều đặc biệt nhất ở đây là giá mô hình TOD giúp tạo nguồn lực tài chính, thu hút đầu tư xung quanh các trạm Metro từ đó giá trị đất xung quanh các trạm tăng và các tòa nhà hình thành đáp ứng nhu cầu dịch vụ cho người dân. Nguồn lực tài chính này sẽ đầu tư trở lại cho công tác xây dựng và vận hành các tuyến đường sắt đô thị. Dưới đây là bảng nghiên cứu thống kê giá đất xung quanh các trạm Metro và đất của các quận:

Bảng 1. Thống kê giá đất xung quanh tuyến metro

| Tên nhà ga           | Tên đường       | Giá đất tại khu vực ga (tr/m <sup>2</sup> ) | Giá đất chung (tr/m <sup>2</sup> ) | Chênh lệch % |
|----------------------|-----------------|---|------------------------------------|--------------|
| Bến Thành            | Trần Hưng Đạo   | 457   | 422                                | 8,3          |
| Nhà hát thành phố    | Lê Lợi          | 1,712                                       | 1,690                              | 1,3          |
| Bason                | Tôn Đức Thắng   | 976   | 941                                | 3,7          |
| Công viên Văn Thánh  | Điện Biên Phủ   | 385   | 366                                | 5,2          |
| Tân Cảng             | Nguyễn Hữu Cánh | 246   | 201                                | 22,4         |
| Thảo Điền            | Trần Nãi        | 178   | 152                                | 17,1         |
| An Phú               | D4              | 343   | 320                                | 7,2          |
| Rạch Chiếc           | Đoàn Hữu Trưng  | 176   | 145                                | 21,4         |
| Phước Long           | Nam Hòa         | 108   | 93                                 | 16,1         |
| Bình Thái            | Đỗ Xuân Hợp     | 134   | 112                                | 19,6         |
| Thủ Đức              | Thống Nhất      | 169   | 144                                | 17,4         |
| Khu công nghệ cao    | Lê Văn Việt     | 125   | 114                                | 9,6          |
| Suối Tiên            | Hàng Tre        | 109   | 98                                 | 11,2         |
| Bến xe Miền Đông mới | Hoàng Hữu Nam   | 98  | 87                                 | 12,6         |
| <b>Trung bình</b>    |                 |   |                                    | <b>12,4</b>  |

(nguồn: tác giả tổng hợp tại hiện trường, 2024)



Hình 9. So sánh giá đất khu vực xung quanh các trạm tuyến metro

## 5. KẾT LUẬN

Trong bối cảnh phát triển đô thị hiện nay, mô hình TOD đang có ảnh hưởng đáng kể đến giá đất (tăng 12% so với khu vực chung) và các dự án xây dựng tại khu phía Đông, TP.HCM diễn ra ở các nhà cao tầng. Việc áp dụng mô hình TOD không chỉ tạo ra sự thay đổi về hạ tầng giao thông và tiện ích xã hội mà còn tác động mạnh mẽ đến thị trường BĐS và cơ hội đầu tư tại các khu vực xung quanh. Sự tăng giá trị đất, sự thu hút đầu tư, cơ hội kinh doanh mới và khuyến khích phát triển bền vững là những ảnh hưởng rõ rệt mà mô hình TOD mang lại.

Tuy nhiên, để đảm bảo sự phát triển bền vững và hài hòa, việc quản lý và điều chỉnh phải được thực hiện một cách thông minh và

hiệu quả. Sự hợp tác giữa các bên liên quan cũng đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng một môi trường sống và làm việc lý tưởng cho cư dân thành phố. Với những ảnh hưởng tích cực mà mô hình TOD mang lại, TP.HCM có thể tiếp tục phát triển một cách bền vững và hướng tới một tương lai đô thị hiện đại và tiện nghi.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bài báo tiếng Việt ứng dụng mô hình TOD.
- [2] Ứng dụng phát triển mô hình TOD trong phát triển đô thị tại Việt Nam.
- [3] Luận án tiến sỹ Tổ chức không gian tại khu vực phát triển theo định hướng giao thông TOD đối với đô thị trung tâm Hà Nội.
- [4] Land Value Capture for TOD.
- [5] Transit-Oriented Development: Creating Livable Communities Through Transit - Reid Ewing and Robert Cervero.
- [6] TOD 205 - TOD Implementation Guidebook - Federal Transit Administration (FTA).