



MÔ HÌNH TOD TRONG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ TẠI THỦ ĐÔ HÀ NỘI

TOD MODEL IN URBAN DEVELOPMENT IN HANOI CAPITAL



Ths.KTS. Vũ Đức Cảnh ¹

Tóm tắt: Thành phố Hà Nội đang trong quá trình vận hành và xây dựng các tuyến đường sắt trên cao (ĐSTC). Đây là cơ hội tốt để thành phố cải tạo cảnh quan đô thị, “tái cấu trúc đô thị” dọc theo hành lang của các tuyến giao thông công cộng (GTCC) khối lượng lớn. Ứng dụng mô hình TOD trong phát triển đô thị, gắn kết với GTCC sẽ cải tạo được khả năng tiếp cận với dịch vụ vận tải công cộng, góp phần tăng lượng hành khách cho ĐSTC, tăng cường phát triển kinh tế - xã hội tại và quanh nhà ga, mang lại lợi ích nhiều mặt cho cộng đồng dân cư.

Từ khóa: Cấu trúc đô thị, giao thông, phát triển đô thị, Hà Nội.

Abstract: Hanoi City is in the process of operating and constructing elevated railway lines (HSR). This is a good opportunity for the city to improve the urban landscape and “urban restructuring” along the corridors of mass public transportation routes. Applying the TOD model in urban development, linked with public transport, will improve access to public transport services, contribute to increasing the number of passengers for urban railways, and enhance socio-economic development in the area and around the station, bringing many benefits to the community.

Key words: Urban structure, traffic, urban development, Hanoi
Nhận bài ngày 15/9/2024, chỉnh sửa ngày 05/10/2024, chấp nhận đăng ngày 6/11/2024.

Hệ thống tàu điện ngầm (ĐSTC) sẽ gây ảnh hưởng tới cấu trúc đô thị tại thành phố Hà Nội, cùng với đó là việc áp dụng các công trình đặc thù mới – nhà ga đường sắt đô thị (ĐSĐT). Việc hoạch định tuyến và ga sẽ tạo tiềm năng cho các dự án tái phát triển quanh khu vực nhà ga. Việc áp dụng mô hình TOD giúp định hướng GTCC làm cơ sở quy hoạch phát triển đô thị thủ đô Hà Nội.

1. Phát triển đô thị theo mô hình TOD

TOD (Transit Oriented Development) được định nghĩa là một mô hình phát triển đô thị lấy giao thông công cộng làm trung tâm. Mô hình này nhằm mục đích giảm thiểu nhu cầu sử

dụng phương tiện cá nhân, khuyến khích người dân sử dụng giao thông công cộng và tạo ra các khu đô thị bền vững, thân thiện với môi trường. Nói cách khác, TOD – Phát triển định hướng giao thông) lấy định hướng phát triển hệ thống GTCC làm cơ sở quy hoạch phát triển đô thị, lấy đầu mối giao thông làm cơ sở tập trung dân cư để từ đó hình thành tiếp hệ thống giao thông phân tán.

TOD từ lâu đã được nhiều đô thị áp dụng để phát triển đô thị, gắn kết giữa GTCC với sử dụng đất và đã mang lại nhiều thành công. Mô hình này nhằm mục đích giảm thiểu nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân, khuyến khích người dân sử dụng

¹ Khoa Kiến Trúc, Trường Đại học Kiến Trúc Hà Nội
Email: archcanhvu@gmail.com

giao thông công cộng và tạo ra các khu đô thị bền vững, thân thiện với môi trường. Một số những ưu điểm vượt trội của mô hình TOD:

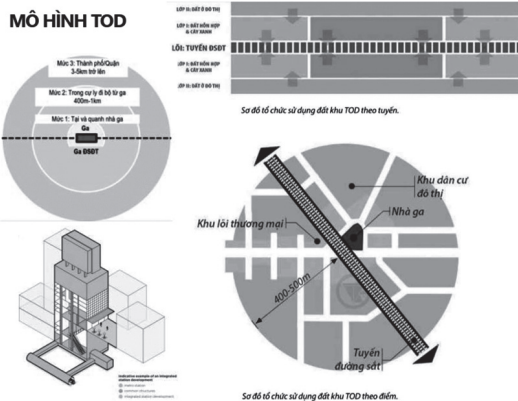
- *Giảm thiểu ô nhiễm môi trường:* Khi người dân sống ở các khu đô thị TOD, họ có thể dễ dàng đi bộ, đạp xe hoặc sử dụng phương tiện giao thông công cộng để đi lại. Điều này giúp giảm thiểu lượng khí thải ra môi trường và cải thiện chất lượng không khí.

- *Tăng cường khả năng tiếp cận các cơ sở hạ tầng và dịch vụ:* Các khu đô thị TOD có nhiều tiện ích và dịch vụ hơn các khu đô thị truyền thống. Điều này giúp người dân dễ dàng tiếp cận các cơ sở hạ tầng và dịch vụ mà họ cần mà không phải đi xa.

- *Hướng đến xây dựng một cộng đồng gắn bó:* Các khu đô thị TOD có mật độ dân cư cao hơn các khu đô thị truyền thống. Điều này giúp tạo ra một cộng đồng gắn bó hơn, khi người dân có thể dễ dàng gặp gỡ, giao lưu và kết bạn với nhau.

- *Tạo ra một môi trường sống lành mạnh hơn:* Mô hình TOD được thiết kế để có thể phát triển giao thông công cộng, xây dựng nhiều không gian xanh và gắn gũi với thiên nhiên. Nhờ đó, cải thiện chất lượng không khí, giảm thiểu ô nhiễm và tạo ra một môi trường sống lành mạnh hơn.

Hiện nay, mô hình TOD đang được áp dụng ở nhiều thành phố lớn trên thế giới và đã mang lại những kết quả tích cực như: NewYork (Mỹ), London (Anh), Bắc Kinh (Trung Quốc), Tokyo (Nhật bản), Seoul (Hàn Quốc), Singapore... Tại Việt Nam, mô hình TOD đang có kế hoạch triển khai tại một số thành phố lớn thủ đô Hà Nội và đặc biệt là TP. Hồ Chí Minh - thành phố sôi động và sầm uất bậc nhất Việt Nam.



2. Tình hình phát triển ĐSTC tại Hà Nội

Theo Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, hệ thống giao thông công cộng của Hà Nội sẽ được bổ sung mạng lưới tuyến Metro với các đoạn trên cao và đi ngầm, nhằm nâng cao tỷ trọng sử dụng GTCC/ hạn chế phương tiện cá nhân (cấm xe máy trong nội đô 2030).

Hệ thống Metro được quy hoạch sẽ bao gồm 8 tuyến chính, được tổ chức tương ứng với quy hoạch Hà Nội, bao gồm các tuyến hướng tâm – kết nối trung tâm thành phố với ngoại thành, và các tuyến vành đai. Lộ trình và chiều dài các tuyến bao gồm:

Tuyến số 1: Ngọc Hồi – Yên Viên – Như Quỳnh, 38,7 km.

Tuyến số 2: Nội Bài – Trung tâm thành phố – Thượng Đình, 35,2 km.

Tuyến số 3: Nhổn – Ga Hà Nội – Hoàng Mai, 21 Km, sau 2020 sẽ phát triển tới Sơn Tây, 48 km.

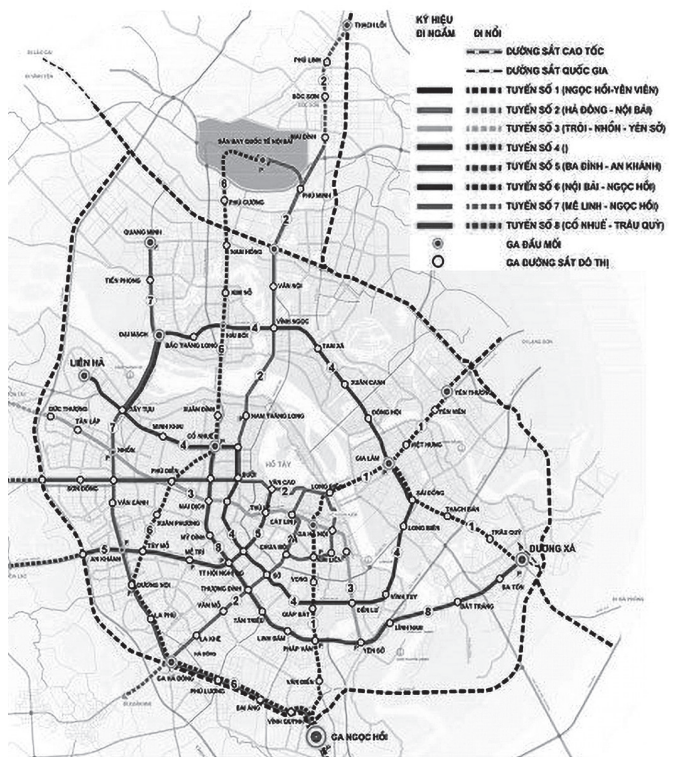
Tuyến số 4: Đông Anh – Sài Đồng – Vinh Tuy/Hoàng Mai – Thanh Xuân – Từ Liêm – Thượng Cát – Mê Linh, 53,1 km, có dạng vòng tròn.

Tuyến số 5: Nam Hồ Tây – Ngọc Khánh – Láng – Hòa Lạc, 34,5 km.

Tuyến số 6: Nội Bài – Khu đô thị mới phía Tây Ngọc Hồi, 43 km.

Tuyến số 7: Mê Linh – ĐTM phía Tây Nhổn – Vân Canh – Dương Nội, 35 km.

Tuyến số 8: Cổ Nhuế – VĐ 3 – Lĩnh Nam – Bát Tràng – Dương Xá, 28 km.



Mạng lưới ĐSTC Quy hoạch tại Hà Nội đến 2050

3. Những khó khăn thuận lợi khi ứng dụng mô hình TOD trong phát triển đô thị tại thủ đô Hà Nội

Điểm mạnh

Hệ thống ĐSTC của Hà Nội đã được quy hoạch cơ bản, tổng thể, cùng với định hướng quy hoạch không gian của toàn thành phố.

Mô hình TOD là mô hình tiên tiến được nhiều nước áp dụng thành công, thường xuyên được nghiên cứu, bổ sung, cập nhật.

Mô hình TOD có thể nghiên cứu từ kinh nghiệm tổ chức đơn vị ở mà Việt Nam đã quen thuộc.

Điểm yếu

Chưa có kinh nghiệm quản lý và vận hành hệ thống ĐSTC, quản lý đô thị với hệ thống GTCC mới.

Hiện trạng đô thị Hà Nội rất phức tạp, việc chuyển đổi sử dụng đất rất tốn công sức và chi phí.

Cơ hội

Tái cấu trúc sử dụng đất đô thị sẽ hợp lý.

Bổ trí thêm không gian mở, giảm mật độ cho nội đô.

Phát triển thêm các khu vực vệ tinh ở các vành đai ngoài, làm đối trọng cho khu vực nội đô.

Việc khai thác quỹ đất dọc tuyến đường sắt đô thị có thể lời giải cho bài toán kinh phí – kêu gọi đầu tư của các dự án ĐSTC.

Thách thức

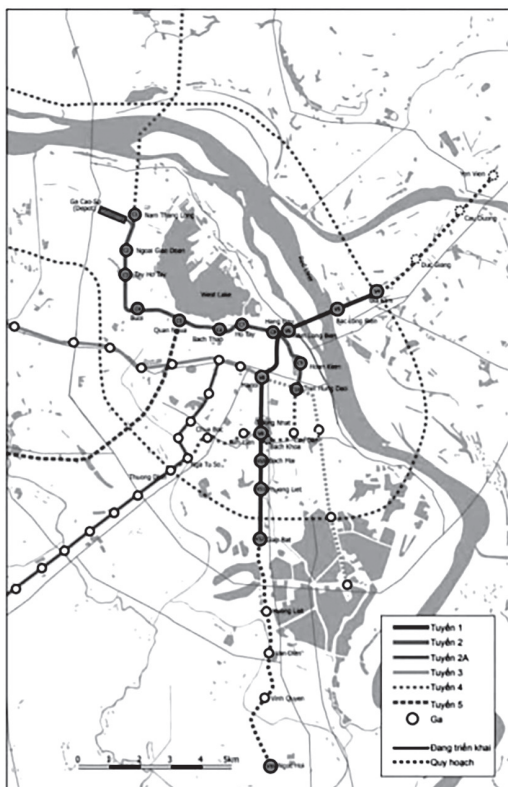
Lựa chọn vị trí triển khai TOD trong nội đô là một thách thức, nhất là khi muốn đảm bảo phát triển TOD không mâu thuẫn hay thay đổi quá nhiều cơ cấu sử dụng đất của địa phương theo quy hoạch.

4. Ứng dụng mô hình TOD tại Thủ đô Hà Nội

Dự án “Nghiên cứu thực hiện phát triển ĐSTC gắn kết với phát triển Đô thị tại Hà Nội, Việt Nam” (HAIMUD 2) với mục tiêu hỗ trợ Hà Nội lập cơ chế thực hiện phù hợp giúp gắn kết thành công hệ thống ĐSTC với phát triển đô thị cũng như các hệ thống vận tải khác bằng cách cụ thể hóa các quy hoạch định hướng và hiện thực hóa các dự án ngắn hạn đã được đề xuất trong dự án HAIMUD từ năm 2011. Mục tiêu cụ thể của dự án HAIMUD 2 như sau:

Lập các quy hoạch định hướng bao gồm cải thiện điều kiện tiếp cận ga, phát triển đô thị gắn kết và cải thiện điều kiện địa phương cho tất cả các ga trên cơ sở rà soát kết quả HAIMUD, các quy hoạch và dự án hữu quan, làm đầu vào cho quy hoạch phân khu hiện đang được UBND thành phố Hà Nội triển khai.

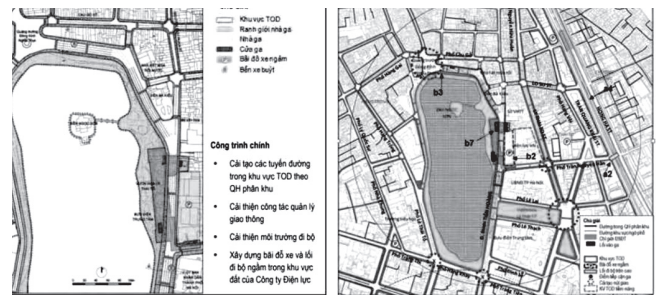
Thực hiện nghiên cứu tiền khả thi gồm (a) nghiên cứu tiền khả thi về các dự án giao thông giúp cải thiện điều kiện tiếp cận tới ga đường sắt đô thị, (b) nghiên cứu tiền khả thi về dự án xây dựng bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo, (c) nghiên cứu tiền khả thi về TOD tại khu vực ga Giáp Bát.



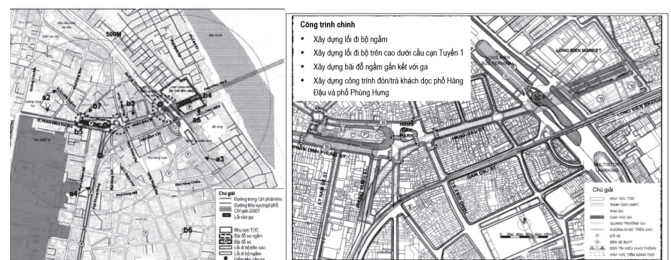
Vị trí các tuyến ĐSTC số 1 và số 2 ở Hà Nội

Đưa ra những kiến nghị về cải thiện khung thể chế giúp triển khai các dự án một cách hiệu quả hơn.

Nội dung trên là sản phẩm nghiên cứu tiền khả thi về các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga, thể hiện thiết kế cơ sở các công trình TOD với tỷ lệ 1:2000 – 1:500 phù hợp với quy hoạch phân khu.



Quy hoạch định hướng công trình tại ga Hoàn Kiếm



Quy hoạch ga V6 – Bốt Hàng Đậu

5. Kết luận

Quy hoạch và ứng dụng mô hình TOD trong phát triển đô thị tại thủ đô Hà Nội liên quan đến ĐSTC ngày càng quan trọng khi các dự án ĐSTC tại Hà Nội đang được vận hành và tiếp tục xây dựng. Mô hình TOD mang đến cơ hội mới trong phát triển đô thị, thu hút các nguồn lực để xây dựng hạ tầng, phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng, nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân... Ứng dụng mô hình TOD trong phát triển đô thị ở thủ đô Hà Nội là một hướng đi mới, có nhiều thuận lợi nhưng cũng gặp không ít trở ngại. Thu hút hành khách sử dụng GTCC; kết nối cả hệ thống GTCC; tận dụng mọi nguồn lực để phát triển; có cơ chế chính sách linh hoạt; đảm bảo phối hợp chặt chẽ giữa Nhà nước, khu vực tư nhân và sự đồng thuận của cộng đồng dân cư... là những giải pháp cơ bản để triển khai thành công TOD tại các đô thị ở nước ta. Các dự án ĐSTC phát triển tạo ra sức tải cao, giải quyết được giao thông lưu lượng lớn, giúp hạn chế các phương tiện cá nhân của thủ đô Hà Nội. Ngoài ra, hệ thống ĐSTC tiết kiệm không gian đô thị, vận hành với tốc độ cao, nhiều điểm dừng, kết nối các khu ngoại ô nhanh chóng.

Mỹ Linh (BT)

Tài liệu tham khảo:

1. Building Type Basics For TRANSIT FACILITIES, NXB Wiley, 2004.
2. https://en.wikipedia.org/wiki/Rapid_transit
3. Công trình ga và đường tàu điện ngầm – NXB Xây dựng, 2010.
4. Tổ chức khai thác không gian ngầm (theo kinh nghiệm nước ngoài) - NXB Xây dựng, 2006.
5. Các báo cáo - Dự án nghiên cứu thực hiện phát triển ĐSTC gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội, Việt Nam (JICA + HPC), 2017.
6. TOD Standard - <https://www.itdp.org/2017/06/23/tod-standard/>