

HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐỘNG LỰC QUAN TRỌNG

THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN BẤT ĐỘNG SẢN BỀN VỮNG



TRANSPORT INFRASTRUCTURE - AN IMPORTANT DRIVING FORCE FOR SUSTAINABLE REAL ESTATE DEVELOPMENT

 PGS.TS.KTS. Nguyễn Vũ Phương ¹

Tóm tắt: Hạ tầng giao thông luôn giữ vai trò then chốt trong quá trình phát triển đô thị và thị trường bất động sản (BDS). Trên thế giới, nhiều dự án giao thông không chỉ đáp ứng nhu cầu đi lại, mà còn trở thành công cụ định hình không gian đô thị, tạo động lực cho trung tâm thương mại - dịch vụ, đô thị vệ tinh và gia tăng giá trị đất đai. Việt Nam, tốc độ đô thị hóa nhanh đặt ra nhu cầu cấp thiết về hạ tầng giao thông gắn với BDS, trong khi nguồn lực ngân sách còn hạn chế. Bên cạnh đó, bối cảnh cải cách chính quyền địa phương hai cấp ở Việt Nam đòi hỏi một cách tiếp cận mới dựa trên vùng chức năng (FUA/FRA), gắn kết quy hoạch giao thông với phát triển đô thị và thị trường BDS. Bài báo không chỉ giúp khai thác hiệu quả giá trị đất đai, mà quan trọng hơn còn bảo đảm công bằng nhà ở và phù hợp với khả năng chi trả của người dân, thông qua phân bổ hợp lý quỹ đất cho nhà ở thương mại, nhà ở xã hội (NOXH) và BDS sinh thái.

Từ khóa: Hạ tầng giao thông, TOD, R+P (Rail + Property), đô thị nén, đô thị 15 phút, vùng chức năng đô thị - nông thôn (FUA/FRA), công bằng nhà ở.

Abstract: Transport infrastructure always plays a key role in the process of urban development and the real estate market. In the world, many transport projects not only meet travel needs, but also become a tool to shape urban space, create momentum for trade -

service centers, satellite cities and increase land value. In Vietnam, the rapid urbanization poses an urgent need for transport infrastructure associated with real estate, while budget resources are limited. In addition, the context of reforming two-level local governments in Vietnam requires a new approach based on functional areas (FUA/FRA), connecting transport planning with urban development and the real estate market. The article not only helps to effectively exploit land value, but more importantly, it also ensures housing equity and is suitable for people's ability to pay, through the reasonable allocation of land funds for commercial housing, social housing and ecological real estate.

Keywords: Transport infrastructure, TOD, R+P (Rail + Property), compact city, 15-minute urban area, urban-rural functional area (FUA/FRA), housing equity.

Nhận bài ngày 15/8/2025, chỉnh sửa ngày 25/8/2025, chấp nhận đăng ngày 30/10/2025.

1. TỔNG QUAN HẠ TẦNG GIAO THÔNG VÀ BẤT ĐỘNG SẢN Ở VIỆT NAM

1.1. Các mặt tích cực, cơ hội

Trong hơn một thập kỷ qua, hệ thống hạ tầng giao thông Việt Nam đã có bước tiến quan trọng, trở thành động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và thị trường bất động sản.

¹Phó Giám đốc Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng

Đường bộ & Cao tốc – Cú hích cho bất động sản: Theo World bank (2023) và Bộ Xây dựng, mạng lưới cao tốc đã mở rộng nhanh từ khoảng 90 km (2010) lên 1.700 km (2023), dự kiến đạt 3.000 km vào 2025 (kèm 1.000 km đường ven biển) và 5.000 km vào 2030. Hệ thống cao tốc này tạo cú hích mạnh mẽ cho BĐS, nhất là khu đô thị vệ tinh, khu công nghiệp - logistics, BĐS nghỉ dưỡng, đồng thời làm giá đất dọc các tuyến vành đai và cao tốc ở Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh tăng rõ rệt.

Đường sắt đô thị - Hạt nhân của phát triển TOD và BĐS: Hà Nội đã khai thác 2 tuyến (Cát Linh – Hà Đông, Nhổn – Ga Hà Nội), TP. Hồ Chí Minh đã vận hành tuyến Metro số 1 Bến Thành – Suối Tiên. Đến năm 2035, cả hai đô thị lớn sẽ có hơn 600 km đường sắt đô thị (Hà Nội 14 tuyến dài 410 km; TP. Hồ Chí Minh 8 tuyến metro và 3 tuyến monorail/xe điện mặt đất dài hơn 220 km). Đây là động lực tái cấu trúc không gian, hình thành đô thị vệ tinh và BĐS dọc hành lang TOD.

Hàng không & Cảng biển – Động lực tăng trưởng kinh tế & bất động sản: Dự án cảng hàng không quốc tế Long Thành đang triển khai sẽ là cửa ngõ hàng không lớn của khu vực. Nhiều sân bay trọng điểm được nâng cấp, mở rộng. Trong lĩnh vực cảng biển, cụm Cái Mép – Thị Vải và Lạch Huyện trở thành cửa ngõ quốc tế quan trọng, thúc đẩy logistics, công nghiệp và BĐS dịch vụ – nghỉ dưỡng khu vực lân cận.

Các dự án hạ tầng giao thông theo định hướng TOD đang mở rộng không gian phát triển, đồng thời tạo động lực mạnh mẽ cho thị trường BĐS, các đô thị vệ tinh và hành lang kinh tế mới. Trọng tâm của TOD là hệ thống **MRT (Mass Rapid Transit – tàu điện ngầm/đường sắt đô thị)** với khả năng vận chuyển khối lượng lớn, giúp giảm phụ thuộc vào ô tô cá nhân. Nhờ sự kết nối này, hạ tầng không chỉ phục vụ đi lại mà còn thúc đẩy hình thành đô thị mới, trung tâm thương mại - dịch vụ - du lịch và **chuỗi dự án BĐS gắn với giao thông công cộng**, qua đó tái cấu trúc không gian đô thị theo hướng hiện đại, bền vững và lan tỏa tích cực.



Hình 3. Sân bay Long Thành sẽ hoàn thành 2025



Hình 4. Cảng Cái Mép – Thị Vải

1.2. Các tồn tại và hạn chế

Dù đạt được nhiều thành tựu, hạ tầng Việt Nam vẫn đối diện thách thức lớn. Theo Arup (FCDO, 2023), để duy trì tăng trưởng bền vững, mỗi năm cần 25–30 tỷ USD cho đầu tư hạ tầng, riêng giao thông hiện thiếu hụt khoảng 70,2 tỷ USD cho đường bộ, đường sắt tốc độ cao, sân bay và cảng biển. Các dự án đường sắt đô thị thường xuyên chậm tiến độ, đội vốn và vướng mắc giải phóng mặt bằng, phản ánh những hạn chế về thể chế, nguồn lực và năng lực triển khai (World Bank, 2022).

Song song đó, thị trường BĐS cũng bộc lộ nhiều bất cập: “Sốt đất ảo” phần lớn là do tâm lý kỳ vọng, đầu cơ và quản lý thị trường chưa hiệu quả; Nhiều khu đô thị triển khai khi giao thông chưa hoàn chỉnh, dẫn đến quá tải và thiếu liên kết; Quy hoạch thiếu đồng bộ; Trong khi các phân khúc thiết yếu như nhà ở xã hội (NOXH), nhà ở công nhân, ký túc xá sinh viên chưa được quan tâm đúng mức (UN-Habitat, 2024).



Hình 1. Đường cao tốc 5000km đến 2030



Hình 5. Các khu chung cư cũ tại nội thành



Hình 2. Đường sắt đô thị với 3 tuyến



Hình 6. Nhà ở công nhân chưa đảm bảo



Hình 7. Hạ tầng giao thông chưa đồng bộ



Hình 8. Cơ hội nhà ở công bằng

Những hạn chế này đặt ra yêu cầu cấp thiết về một chiến lược tổng thể, vừa bảo đảm cân đối vốn cho phát triển hạ tầng, vừa gắn kết chặt chẽ với quy hoạch đô thị và định hướng thị trường BĐS, nhằm kiến tạo hệ thống giao thông công cộng hiện đại và thị trường nhà ở ổn định, bền vững, công bằng cho mọi người.

2. HẠ TẦNG GIAO THÔNG: ĐỘNG LỰC, HẠN CHẾ VÀ HỆ QUẢ XÃ HỘI ĐỐI VỚI THỊ TRƯỜNG BẤT ĐỘNG SẢN

2.1. Hạ tầng giao thông – Động lực phát triển bất động sản

Hạ tầng giao thông giữ vai trò then chốt trong việc mở rộng không gian đô thị, khai thác hiệu quả nguồn lực đất đai và thúc đẩy sự hình thành các cực tăng trưởng mới.

Kết nối liên vùng, mở rộng phát triển: Các tuyến cao tốc và đường sắt hiện đại giúp gia tăng liên kết vùng, hình thành trung tâm công nghiệp - logistics và các đô thị vệ tinh. Cao tốc đã tạo động lực phát triển kinh tế, hình thành các cực tăng trưởng công nghiệp như: Hà Nội - Hải Phòng; Hạ Long - Vân Đồn - Móng Cái hay TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây.

Đa dạng hóa loại hình BĐS: Cơ sở hạ tầng mở rộng quy mô đô thị, thúc đẩy hình thành khu đô thị ven đô, đô thị vệ tinh gần metro/cao tốc, khu công nghiệp – logistics gần cảng/sân bay, cũng như BĐS du lịch – nghỉ dưỡng ven biển. Đây là nền tảng để triển khai TOD, đáp ứng nhu cầu ở – sản xuất – thương mại – dịch vụ – du lịch theo hướng tích hợp.

Thu hút vốn đầu tư và nâng giá trị đất đai: Hạ tầng hiện đại là “nam châm” hút vốn, đặc biệt là FDI. Các khu vực có kết nối thuận lợi thường được nhà đầu tư coi là điểm đến an toàn, giúp gia tăng giá trị đất và sức hấp dẫn của thị trường.

Hạ tầng giao thông vừa thúc đẩy tăng trưởng BĐS, vừa đặt ra yêu cầu quản lý quy hoạch đồng bộ và định hướng công bằng nếu muốn tránh những hệ quả tiêu cực.

2.2. Thách thức trong phát triển bất động sản theo định hướng TOD

Bên cạnh tác động tích cực, BĐS gắn với hạ tầng ở Việt Nam còn nhiều hạn chế như: Quy hoạch chưa đồng bộ: Nhiều khu đô thị triển khai khi hạ tầng giao thông còn thiếu, dẫn đến quá tải cục bộ. Chưa chú trọng phân khúc thiết yếu: NOXH, nhà công nhân, ký túc xá sinh viên ít được đầu tư dù nhu cầu thực tế cao. Cơ cấu sản phẩm mất cân đối: Dư thừa BĐS cao cấp, trong khi nhà ở vừa túi tiền lại khan hiếm. Khai thác giá trị đất kém hiệu quả: Việt Nam chưa tận dụng tốt cơ chế TOD để tái đầu tư hạ tầng từ giá trị đất gia tăng. Nguy cơ lệch hướng TOD: Doanh nghiệp ưu tiên đất quanh ga cho dự án thương mại, làm thu hẹp quỹ đất NOXH, đi ngược mục tiêu công bằng xã hội.

Những hạn chế này đang tạo ra điểm nghẽn lớn cho thị trường. Vì vậy, TOD cần có cơ chế ràng buộc trách nhiệm phát triển NOXH và nhà ở vừa túi tiền để bảo đảm giá trị từ hạ tầng được phân bổ công bằng cho cộng đồng.

2.3. Hệ quả xã hội và rủi ro thị trường nếu thiếu gắn kết

Nếu hạ tầng giao thông không đi kèm chiến lược phát triển BĐS công bằng, nhiều hệ quả xã hội và rủi ro thị trường sẽ phát sinh như: *Phân hóa giàu nghèo:* Khu vực gần metro/cao tốc dễ trở thành đặc quyền của nhóm thu nhập cao, trong khi người thu nhập thấp bị đẩy ra vùng xa thiếu hạ tầng. *Nhà ở xa trung tâm:* Người lao động, công nhân, sinh viên phải sống xa nơi làm việc, chi phí đi lại cao, chất lượng sống suy giảm. Suy giảm công bằng xã hội: Khi TOD chủ yếu phục vụ BĐS cao cấp, quyền tiếp cận nhà ở hợp lý của đa số cư dân bị hạn chế, làm tăng bất bình đẳng. *Rủi ro thị trường:* Giá đất quanh hạ tầng tăng vọt nhưng thiếu cơ chế phân bổ lại cho cộng đồng, dễ tạo “sốt đất ảo”, bong bóng BĐS và đe dọa ổn định kinh tế.

Do đó, hạ tầng gắn kết với bất động sản không chỉ là động lực kinh tế, mà còn phải được coi là công cụ điều tiết xã hội, bảo đảm công bằng, ổn định và bền vững cho thị trường nhà ở.

3. KINH NGHIỆM VÀ BÀI HỌC QUỐC TẾ

3.1. Hoa Kỳ: Đô thị định hướng giao thông công cộng (TOD)

Ý tưởng TOD xuất phát từ phong trào Đô thị mới (New Urbanism) ở Mỹ thập niên 1980, chống lại tình trạng đô thị trải rộng. Kiến trúc sư – nhà quy hoạch Peter Calthorpe chính thức giới thiệu khái niệm này trong cuốn *The Next American Metropolis* (1993), và từ đó được áp dụng tại nhiều thành phố như San Francisco, Portland, Washington D.C.

TOD hướng tới phát triển mật độ cao, đa chức năng quanh ga metro hoặc tuyến BRT, kết hợp nhà ở – thương mại – dịch vụ trong phạm vi đi bộ. Cách tiếp cận này giảm phụ thuộc ô tô cá nhân, khuyến khích giao thông công cộng, đi bộ, xe đạp, qua đó giảm ùn tắc và phát thải. Nhờ hạ tầng và dịch vụ đồng bộ, giá trị BĐS trong khu vực TOD thường cao hơn 15–40% so với nơi không có kết nối trực tiếp (Duncan, 2011).

Tuy nhiên, ở vùng ngoại ô, tác động lại khác biệt - nghiên cứu tại Washington D.C. (Acuña, 2023) chỉ ra rằng giá nhà có xu



Hình 9. Hướng dẫn quy hoạch khu vực ga TOD (2017)
- Vùng đô thị Washington

hướng tăng khi xa ga Metro hơn, do người dân muốn vừa tiếp cận giao thông công cộng, vừa tránh bất lợi từ tiếng ồn, ùn tắc giao thông và ảnh hưởng từ các nhà ga TOD với các bãi đỗ xe lớn.

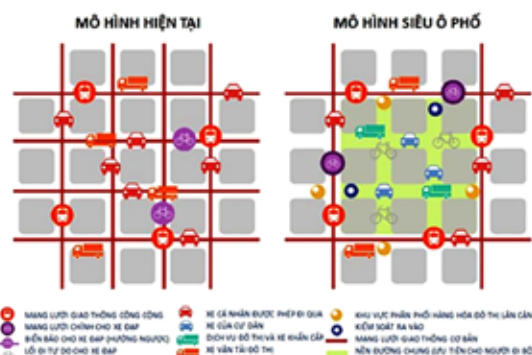
3.2. Châu Âu: Mô hình “Đô thị 15 phút”

Tại Paris, thị trường Anne Hidalgo đã đưa mô hình **Đô thị 15 phút** “Ville du quart d’heure” - Carlos Moreno đề xuất, 2015, thành trọng tâm trong chiến dịch tái cử năm 2020. Mục tiêu là bố trí đầy đủ dịch vụ thiết yếu trong phạm vi 15 phút đi bộ hoặc xe đạp, qua đó giảm phụ thuộc vào ô tô cá nhân.

Ở Barcelona, chính quyền triển khai mô hình **Siêu ô phố “Superblock”**, hạn chế xe cơ giới, mở rộng không gian cho người đi bộ, xe đạp và giao thông xanh. Kết quả không chỉ giảm ô nhiễm, phát thải mà còn nâng giá trị bất động sản nhờ môi trường sống chất lượng cao. Đây là minh chứng rõ ràng cho việc quy hoạch đô thị bền vững có thể vừa nâng cao đời sống cư dân, vừa tạo động lực phát triển ổn định cho thị trường BĐS.



Hình 10. Đô thị 15 phút



Hình 11. Mô hình Superblock ở Barcelona

3.3. Trung Quốc: Mô hình Rail + Property (R+P)

Trong bối cảnh đô thị hóa nhanh chóng, Trung Quốc coi phát triển đường sắt đô thị là trục xương sống để mở rộng không gian và dẫn dắt thị trường BĐS. Không chỉ đáp ứng nhu cầu đi lại, các tuyến Metro còn được xem là công cụ quy hoạch để tái cấu trúc không gian đô thị, kiểm soát sự lan tỏa và định hướng các trung tâm mới. Tại các thành phố lớn như Bắc Kinh, Thượng Hải, Thâm Quyển, các hành lang đường sắt và ga Metro trở thành hạt nhân của quá trình phát triển đô thị, nơi tập trung các dự án thương mại, khu dân cư mật độ cao và dịch vụ công cộng. Nhờ đó, giá trị đất đai quanh nhà ga tăng đáng kể, tạo nguồn lực quan trọng để tái đầu tư cho hạ tầng, đồng thời định hình mô hình phát triển đô thị tích hợp giữa giao thông và BĐS.



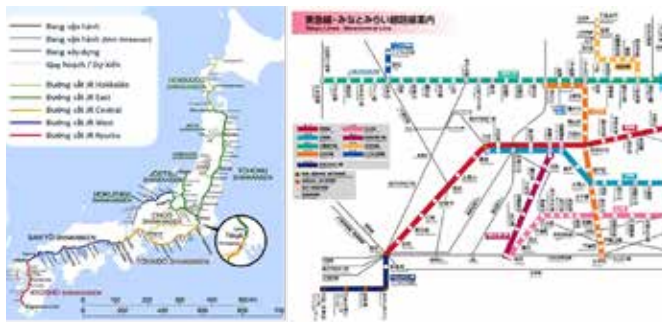
Hình 12 (a,b). Năm loại hình phát triển TOD của MRT,
Hồng Kông 2016

Hồng Kông là ví dụ tiêu biểu về mô hình Đường sắt + Bất động sản (R+P). Doanh nghiệp đường sắt không chỉ vận hành giao thông mà còn trực tiếp phát triển BĐS xung quanh các ga TOD. Trên 50% doanh thu của vận hành đến từ BĐS. Các dự án R+P thường kết hợp nhà ở và thương mại, chú trọng không gian đi bộ chất lượng cao. Một ga R+P có thể thu hút trung bình 35.000 hành khách/ngày, đồng thời giá nhà quanh ga cao hơn 5–30% so với khu vực lân cận (Cervero & Murakami, 2009).

3.4. Nhật Bản: Quy hoạch đô thị tích hợp hạ tầng giao thông và bất động sản

Nhật Bản được xem là hình mẫu về quy hoạch tích hợp giữa hạ tầng giao thông và phát triển BĐS. Các tập đoàn đường sắt lớn như JR East, Tokyu hay Keio không chỉ vận hành mạng lưới đường sắt rộng khắp, mà còn trực tiếp đầu tư vào các dự án BĐS dọc tuyến. Họ phát triển trung tâm thương mại, khu văn phòng,

khu dân cư mật độ cao và các đô thị vệ tinh ngay tại khu vực ga, tạo nên các “cực phát triển” mới.



Hình 13 (a,b). Hệ thống đường sắt Nhật Bản và đường sắt đô thị Tokyo

Mô hình này giúp tối ưu hóa khai thác quỹ đất quanh ga, đồng thời phân bổ hợp lý chức năng đô thị, giảm áp lực cho khu trung tâm. Mạng lưới giao thông vừa đáp ứng nhu cầu đi lại, vừa trở thành công cụ tài chính bền vững, tạo nguồn lực để tái đầu tư hạ tầng và thúc đẩy tăng trưởng BĐS theo hướng ổn định, gắn kết và lâu dài.

3.5. Singapore: Mô hình đô thị nén và nhà ở công bằng (Compact City)

Nhà ở xã hội HDB & Hạ tầng đô thị - An ninh nước sạch - Văn hóa đa dân tộc là ba nền tảng quan trọng trong di sản của Lý Quang Diệu, giúp Singapore từ một quốc đảo nghèo tài nguyên vươn lên thành quốc gia phát triển. Từ năm 1968, ông đã khẳng định mục tiêu “everyone would own his own home” (mọi người đều có nhà riêng).



Hình 14 (a,b). Hệ thống MRT (Mass rapid transit) của Singapore

Chính phủ lựa chọn mô hình **đô thị nén**, phát triển mật độ cao và chức năng hỗn hợp quanh trục giao thông công cộng (MRT, bus). Cơ quan phát triển nhà HDB kiểm soát chặt chẽ quỹ đất và đầu tư mạnh vào NOXH, hiện cung cấp chỗ ở cho khoảng 80% dân số, hầu hết đều gần với MRT/bus. Cách tiếp cận này vừa giải quyết nhu cầu nhà ở, vừa gắn kết hạ tầng Giao thông - Bất động sản - Dịch vụ xã hội, tạo ra đô thị bền vững và công bằng.

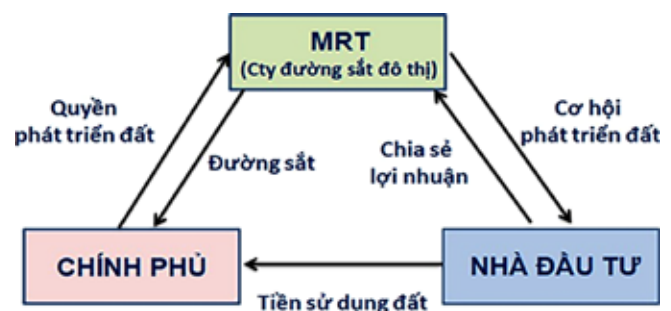
Các ga MRT thường tích hợp với trung tâm thương mại (Orchard, Bugis), khu dân cư (Novena, Toa Payoh) và khu văn phòng (Raffles Place, Marina Bay), thể hiện rõ mô hình TOD đồng bộ. Mô hình này giúp hạn chế lan tỏa đô thị, giảm phụ thuộc vào ô tô cá nhân, đồng thời duy trì thị trường BĐS minh bạch và ổn định.

3.6. Kinh nghiệm quốc tế và bài học cho Việt Nam

Nhiều quốc gia đã thành công khi gắn kết hạ tầng giao thông với phát triển bất động sản, vừa thúc đẩy kinh tế, vừa giải quyết vấn đề nhà ở và kiểm soát giá đất. Việt Nam có thể học hỏi, nhưng cần chọn lọc và điều chỉnh cho phù hợp với điều kiện thể chế, nguồn lực và đặc thù từng đô thị.

Kiểm soát tác động ngoại biên của TOD: TOD là xu thế tất yếu, nhưng nếu không quản lý tốt sẽ phát sinh tác động tiêu cực như ùn tắc giao thông, áp lực bãi đỗ xe, tiếng ồn, và đặc biệt là giá nhà ở tăng vọt do đầu cơ.

Mô hình R+P (Rail + Property): Kinh nghiệm Trung Quốc, Nhật Bản cho thấy, đây là cơ chế tài chính hiệu quả, vừa tạo vốn cho hạ tầng, vừa khai thác giá trị đất quanh Metro và đường sắt. Điểm quan trọng là một phần nguồn thu để phát triển NOXH, ký túc xá sinh viên và nhà ở công nhân ngay tại khu vực TOD.



Hình 15. Vai trò của các bên tham gia mô hình (R+P)

Chính sách phân bổ quỹ đất bắt buộc cho NOXH: Chính phủ Singapore quy định tối thiểu 20–30% diện tích phát triển trong TOD phải do HDB quản lý. Nhờ vậy, tới 80% dân số được sống trong nhà ở vừa túi tiền, ngay gần các ga MRT, bảo đảm công bằng xã hội và kiểm soát hiệu quả giá nhà.

Đô thị nén và đô thị 15 phút + TOD: giúp giảm phụ thuộc vào phương tiện cá nhân và khuyến khích sử dụng giao thông công cộng, nâng cao chất lượng sống và gia tăng giá trị BĐS.

Mỗi mô hình đều có ưu và nhược điểm riêng, do đó Việt Nam cần chọn lọc, vận dụng phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội và đặc thù phát triển của từng đô thị.

4. HẠ TẦNG GIAO THÔNG VÀ BẤT ĐỘNG SẢN THEO VÙNG CHỨC NĂNG ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN (FUA-FRA)

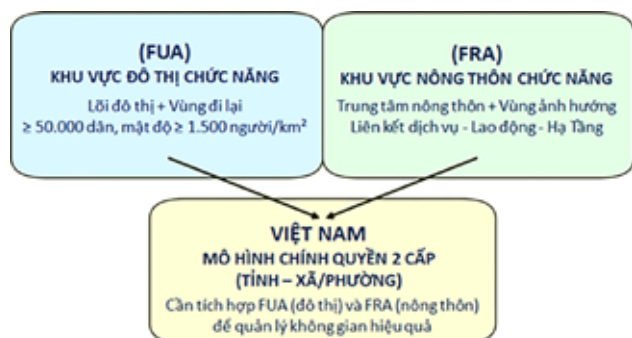
4.1. Nguyên tắc quy hoạch theo vùng chức năng FUA/FRA

Trong quá trình đô thị hóa, quản lý phát triển không gian không thể chỉ dựa vào ranh giới hành chính, mà cần xuất phát từ các dòng di chuyển của con người và hàng hóa. Thực tiễn cho thấy, quy hoạch dựa thuần túy trên địa giới hành chính thường dẫn đến bất cập trong phân bổ hạ tầng và định hướng phát triển nhà ở. Kinh nghiệm của Liên minh Châu Âu (EU) và Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (Organization for Economic Cooperation and Development – OECD) chỉ ra rằng, cách tiếp cận dựa trên vùng chức năng (functional areas) phản ánh đúng hơn thực tiễn vận động đô thị – nông thôn:

FUA (Functional Urban Area): Vùng chức năng đô thị bao gồm đô thị lõi và khu vực có dòng di chuyển hàng ngày (commuting zone).

FRA (Functional Rural Area): Vùng chức năng nông thôn, đóng vai trò sản xuất, sinh thái, du lịch và hỗ trợ cho đô thị.

Việt Nam, cải cách theo mô hình chính quyền địa phương hai cấp mở ra cơ hội lớn để áp dụng tư duy tiếp cận đa chiều (FUA/FRA), khoanh vùng theo đặc trưng lãnh thổ đô thị – nông thôn, giúp phản ánh đúng giá trị thực của BĐS theo kết nối hạ tầng & dòng di chuyển, thay vì chỉ dựa khung giá đất hành chính.



Hình 16. Khung lý thuyết FUA/FRA



Hình 17. Phát triển đô thị TOD

FUA/FRA + TOD = Bất động sản công bằng, bền vững

Tiếp cận quy hoạch theo vùng chức năng (FUA/FRA) giúp kiểm soát đô thị hóa, định hướng phát triển dựa trên chức năng – không gian – dòng di chuyển người và hàng hóa. Cách tiếp

cận này gắn kết chặt chẽ giữa hạ tầng giao thông, sử dụng đất và thị trường bất động sản, mang lại nhiều ý nghĩa:

Gia tăng giá trị BĐS bền vững nhờ hạ tầng quy hoạch theo nhu cầu đi lại thực tế, bảo đảm ổn định dài hạn cho thị trường.

Phân bổ nguồn lực hợp lý, tránh đầu tư chồng chéo hoặc bất cân xứng giữa các địa phương.

Khắc phục hạn chế của quy hoạch hành chính, phù hợp với mô hình chính quyền hai cấp ở Việt Nam, tạo nền tảng cho một hệ thống quy hoạch liên kết vùng linh hoạt, hiện đại và thực tiễn hơn.

Kết hợp FUA/FRA với TOD vừa hạn chế “sốt đất ảo”, vừa định hình BĐS theo đúng nhu cầu, đồng thời bảo đảm phân bổ nguồn lực công bằng và duy trì nhà ở phù hợp khả năng chi trả cho đa số cư dân.

FUA: Phát triển BĐS đô thị, thương mại, dịch vụ quanh trục giao thông.

FRA: Phát triển BĐS sinh thái, nghỉ dưỡng, nông nghiệp công nghệ cao.

Nhờ đó, mô hình này giúp tránh tình trạng dồn nén BĐS cao cấp tại lõi đô thị, đồng thời mở rộng cơ hội để nhóm thu nhập thấp tiếp cận hệ thống TOD, thay vì bị đẩy ra ngoài “vùng tối” thiếu hạ tầng giao thông.

4.2. Định hướng và kiến nghị phát triển hạ tầng giao thông gắn với bất động sản bền vững tại Việt Nam

Để phát huy tối đa vai trò của hạ tầng giao thông đối với thị trường bất động sản, Việt Nam cần triển khai hệ thống định hướng và giải pháp đồng bộ, vừa bảo đảm phát triển bền vững, vừa nâng cao chất lượng sống và công bằng nhà ở.

4.2.1. Một số định hướng chính

Quy hoạch tích hợp giao thông – sử dụng đất: TOD trở thành trọng tâm quanh metro, BRT, vành đai, cao tốc. Trong phạm vi tiếp cận giao thông công cộng, cần bố trí hài hòa các loại hình nhà ở: Nhà ở thương mại, NOXH, nhà ở công nhân và ký túc xá sinh viên. Song song đó, cần phát triển đồng bộ dịch vụ – thương mại để vừa cân bằng cung – cầu, vừa thúc đẩy công bằng xã hội, văn minh và hiện đại

Phát triển nhà ở theo vùng chức năng FUA/FRA

FUA lõi: Ưu tiên nhà ở thương mại kết hợp dịch vụ, văn phòng, bán lẻ.

FUA ngoại vi: Dành để phát triển NOXH, nhà ở vừa túi tiền, nhà ở công nhân, ký túc xá sinh viên, kết nối trực tiếp metro/BRT. Đây là nhóm người có nhu cầu nhà ở thật sự và sẽ sử dụng giao thông công cộng nhiều nhất.

FRA: Bổ sung BĐS sinh thái, nghỉ dưỡng, nông nghiệp công nghệ cao, tạo cân bằng đô thị – nông thôn.

Cơ chế tài chính bền vững: Áp dụng cơ chế thu giá trị gia tăng từ đất (Land Value Capture) đầu giá đất, quỹ phát triển đô thị; đẩy mạnh PPP; vận dụng mô hình Đường sắt + Bất động sản (R+P) để khai thác quỹ đất quanh nhà ga, tái đầu tư hạ tầng và trích nguồn thu cho NOXH, nhà ở vừa túi tiền.

Định hướng phát triển bền vững: Phát triển theo mô hình đô thị nén, đô thị 15 phút, giảm phụ thuộc ô tô cá nhân - thúc



đẩy sử dụng giao thông công cộng, nâng cao chất lượng sống, đồng thời giữ được khả năng chi trả hợp lý cho đa số cư dân.

Ứng dụng công nghệ số trong quản lý: Triển khai rộng rãi GIS, dữ liệu mở, AI, Big Data để minh bạch thông tin quy hoạch, giá đất, dự án; xây dựng cơ sở dữ liệu liên thông giao thông - xây dựng - tài nguyên - tài chính, hỗ trợ chính quyền ra quyết định kịp thời và hiệu quả.

Với những định hướng này, hạ tầng giao thông không chỉ là công cụ kết nối mà trở thành đòn bẩy kiến tạo không gian sống công bằng, bền vững, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và nâng cao chất lượng sống đô thị.

4.2.2. Kiến nghị về chính sách

Để phát triển hạ tầng giao thông gắn với BĐS theo hướng bền vững và công bằng, Bộ Xây dựng và Chính phủ cần xem xét:

Quy định tỷ lệ tối thiểu NOXH trong TOD: Bắt buộc dành ít nhất 20–30% quỹ đất hoặc diện tích sàn trong các dự án TOD cho NOXH, nhà ở công nhân và ký túc xá sinh viên, bảo đảm công bằng và khả năng chi trả.

Thí điểm mô hình Rail + Property (R+P): Triển khai tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh theo hướng doanh nghiệp vận hành Metro được tham gia khai thác BĐS quanh ga, đồng thời trích một phần doanh thu để tái đầu tư hạ tầng và phát triển NOXH.

Áp dụng cơ chế Land Value Capture (LVC): Thu hồi một phần giá trị đất gia tăng nhờ hạ tầng mới (metro, vành đai, cao tốc) để tạo quỹ phát triển đô thị và tái phân bổ cho cộng đồng, đặc biệt với các dự án lớn như Vành đai 4 tại Hà Nội, Vành đai 3 tại TP. Hồ Chí Minh và các dự án đường sắt đô thị trong quy hoạch.

Xây dựng quỹ đất dự trữ chiến lược: Chính quyền địa phương chủ động quy hoạch và giữ quỹ đất tại các nút giao thông trọng điểm, nhằm tránh đầu cơ, kiểm soát giá đất, đồng thời bảo đảm bố trí hợp lý nhà ở vừa túi tiền.

Ứng dụng công nghệ số và dữ liệu mở: Phát triển hệ thống GIS, Big Data và cơ sở dữ liệu liên thông về hạ tầng – bất động sản – đất đai, minh bạch hóa quy hoạch và giá đất, hỗ trợ quản lý thị trường, ngăn chặn “sốt đất ảo”.

5. KẾT LUẬN

Hạ tầng giao thông không chỉ là cầu đường, mà còn là công cụ định hình đô thị và điều tiết thị trường bất động sản. Kinh nghiệm quốc tế với TOD, R+P, đô thị nén và đô thị 15 phút cho thấy: **Hạ tầng hiện đại thúc đẩy BĐS, còn BĐS tạo nguồn lực tái đầu tư cho hạ tầng.** Trong bối cảnh cải cách chính quyền hai cấp, cách tiếp cận FUA/FRA giúp quy hoạch theo luồng chức năng thay vì ranh giới hành chính, gắn kết đô thị lõi – vùng ven – nông thôn. **Kết hợp TOD với FUA/FRA sẽ tạo ra thị trường BĐS công bằng, bền vững, phù hợp khả năng chi trả, đồng thời thúc đẩy tăng trưởng và nâng cao chất lượng sống đô thị.**

Để TOD trở thành công cụ bình ổn giá nhà và bảo đảm công bằng xã hội, cần:

- Quy định tỷ lệ NOXH/nhà ở vừa túi tiền trong dự án TOD.
- Phân bổ lại giá trị đất gia tăng cho cộng đồng và NOXH.
- Kiểm soát đầu cơ, hạn chế “sốt đất ảo”, ổn định thị trường BĐS.

• Minh bạch thị trường qua dữ liệu mở về quy hoạch và các dự án BĐS.

Mỗi khoản đầu tư vào Metro, BRT hay cao tốc không chỉ tạo kết nối, mà còn quyết định cơ hội tiếp cận nhà ở phù hợp cho hàng triệu người dân. Nếu gắn với TOD, R+P và Land Value Capture, hạ tầng giao thông sẽ trở thành công cụ hiệu quả để phát triển BĐS bền vững và công bằng xã hội.

Tài liệu tham khảo:

1. Nguyễn Vũ Phương, Tạp chí Xây dựng (8/2025); *Tích hợp quy hoạch đô thị bền vững gắn với cải cách chính quyền hai cấp ở Việt Nam.*
2. Nguyễn Vũ Phương, Tạp chí Xây dựng (8/2025); *Đổi mới phân loại đô thị – nông thôn ở Việt Nam: tiếp cận chức năng – không gian và kinh nghiệm quốc tế.*
3. Nguyễn Thanh Lân, Tạp chí kinh tế và dự báo (2018), *Các công cụ thu hồi giá trị đất gia tăng trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng đô thị ở một số quốc gia trên thế giới.*
4. Nguyễn Tá Duân, Wordpress.com (2011), *Dạng đô thị và vấn đề giao thông đô thị.*
5. World Bank, *Vietnam – Urban transport improvement.*
6. ADB, *Project Urban Sector Assessment, strategy, and road map.*
7. Trí Đức, theinvestor.vn, *Vietnam offers big investment opportunities in infrastructure: UK firm.*
8. Duncan, M. (2011). *The Impact of transit-oriented development on housing values in San Diego, CA.* Urban Studies
9. Cervero, R., & Murakami, J. (2009). *Rail and Property Development in Hong Kong: Experiences and Extensions.* Urban Studies, 46(10), 2019–2043.
10. <https://www.wmata.com/business/real-estate/transit-oriented-development.cfm>
11. <https://mediarail.wordpress.com/japan-integrated-railways-but-a-contrasting-railway-policy/>
12. <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/2199>