

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO BỘ XÂY DỰNG
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC TP. HỒ CHÍ MINH

VŨ VIỆT ANH

PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN ĐÔ THỊ GẮN VỚI
HỆ THỐNG ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH

Chuyên ngành: Quy hoạch vùng và đô thị

Mã số: 62 58 01 05

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ QUY HOẠCH VÙNG VÀ ĐÔ THỊ

Thành phố Hồ Chí Minh – 2018

Công trình được hoàn thành tại:
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC TP. HỒ CHÍ MINH

Người hướng dẫn khoa học:
PGS.TS. ĐÀM THU TRANG

Phản biện 1: GS.TS. NGUYỄN TỐ LÃNG

Phản biện 2: PGS.TS. VŨ THỊ VINH

Phản biện 3: TS.KTS. NGUYỄN ANH TUẤN

Luận án được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp trường
họp tại trường Đại học Kiến Trúc TP. Hồ Chí Minh

Vào hồi giờ ngày tháng năm 2018

Có thể tìm hiểu luận án tại thư viện:

DANH MỤC KÝ HIỆU VÀ CHỮ VIẾT TẮT

CC:	Công cộng
ĐSĐT:	Đường sắt đô thị
ĐT:	Đô thị
GT:	Giao thông
GTCC:	Giao thông công cộng
KG:	Không gian
KGCC:	Không gian công cộng
KGĐT:	Không gian đô thị
KT:	Kiến trúc
KTCQ:	Kiến trúc cảnh quan
LRT:	Light Rail Transit – Hệ thống đường sắt nhẹ
MRT:	Mass Rapid Transit – Hệ thống đường sắt vận chuyển hành khách công cộng khối lượng lớn
PKGĐS:	Phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt đô thị
PTĐT:	Phát triển đô thị
PTKGĐT:	Phát triển không gian đô thị
QH:	Quy hoạch
QHĐT:	Quy hoạch đô thị
TKĐT:	Thiết kế đô thị
TOD:	Transit Oriented Development - Phát triển định hướng giao thông công cộng
TP:	Thành phố
TP.HCM:	Thành phố Hồ Chí Minh
UBND:	Ủy ban nhân dân

PHẦN MỞ ĐẦU

ĐSĐT ở TP.HCM là một hệ thống “nhập khẩu” để giải quyết vấn đề giao thông của TP.HCM. Song nỗ lực xây dựng ĐSĐT có thể vô ích nếu ĐSĐT không là lựa chọn của người dân. Thực trạng TP.HCM đặt ra rất nhiều khó khăn cho phát triển song hành với xây dựng ĐSĐT như xe gắn máy; xây dựng dàn trải; đèn bù, giải tỏa, tái định cư,... Trong khi đó, thực tế thị trường bất động sản đã phát triển rất nhanh theo tuyến đường sắt đô thị ngay khi mới vừa được khởi công, cho thấy tiềm năng cũng như thách thức của loại hình phát triển này. Vì vậy cần phải nghiên cứu hệ thống hóa và đề xuất mô hình, phương pháp và giải pháp tổ chức KGĐT tích hợp với ĐSĐT, phù hợp với bối cảnh TP.HCM.

1. Mục đích và mục tiêu nghiên cứu

- a. *Mục đích:* Nghiên cứu PTKGĐT trên cơ sở hệ thống ĐSĐT để nâng cao chất lượng môi trường sống của TP.HCM
- b. *Mục tiêu:*
 - Hệ thống hóa lý luận và thực tiễn để đề xuất mô hình phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT phù hợp với bối cảnh TP.HCM
 - Xây dựng phương pháp đánh giá tiềm năng và nhận dạng đặc điểm phát triển KGĐT gắn với hệ thống ĐSĐT
 - Đề xuất các nhóm giải pháp giải quyết vấn đề phát triển KGĐT gắn với hệ thống ĐSĐT TP. Hồ Chí Minh

2. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng: KGĐT gắn với hệ thống ĐSĐT TP.HCM ở các cấp độ ga, tuyến và mạng ĐSĐT

Phạm vi nghiên cứu: KGĐT TP.HCM gắn với QH ĐSĐT

Giới hạn nghiên cứu: đến 2020 và tầm nhìn sau 2020

3. Các khái niệm có liên quan đến đề tài

- *Đường sắt đô thị (ĐSĐT)*: là loại hình đường sắt phục vụ nhu cầu đi lại hàng ngày của hành khách ở thành phố, vùng phụ cận; bao gồm các thể loại đường tàu điện ngầm, đường tàu điện trên cao, đường sắt một ray tự động dẫn hướng và đường xe điện bánh sắt.
- *Không gian đô thị (KGĐT)* là KG bao gồm các vật thể kiến trúc đô thị, cây xanh, mặt nước trong đô thị có ảnh hưởng trực tiếp đến cảnh quan đô thị.
- *Phát triển không gian đô thị (PTKGĐT)*: được quan niệm là quá trình biến đổi mang tính tích cực của KGĐT, bao gồm cả cảnh quan đô thị và kiến trúc đô thị về quy mô, số lượng, mật độ, hình thể, chức năng,... xem xét trong phạm vi ranh giới, tiến trình thời gian và mối quan hệ tương tác với các yếu tố vật thể và phi vật thể khác của đô thị
- *Phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt đô thị (PKGĐST)*: là mô hình phát triển đô thị về mặt không gian vật thể dựa trên việc gắn kết với xây dựng và sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.

4. Phương pháp và quy trình nghiên cứu

a. Quan điểm tiếp cận nghiên cứu

L luận án lựa chọn đồng thời hai phương thức tiếp cận nghiên cứu: *một là từ dưới lên*, qua những kinh nghiệm thực tiễn cụ thể của các đô thị có điều kiện tương đồng với TP.HCM trên thế giới, cũng như bối cảnh hiện trạng KGĐT xung quanh các ga ĐSĐT đã quy hoạch ở HCMC; *thứ hai là từ trên xuống*, đối chiếu, kiểm nghiệm với hệ thống lý luận, chính sách, pháp lý, quản lý cụ thể của các đô thị trên thế giới gắn kết với kết quả cụ thể trên thực tiễn để đúc kết.

b. Cấp độ không gian nghiên cứu

Cấp độ nghiên cứu chính và cơ sở là cấp độ *KGĐT gắn kết xung quanh ga ĐSĐT TP.HCM trong phạm vi cự ly đi bộ và phục vụ bởi các phương tiện trung chuyển*, gọi là cấp độ đơn vị PKGĐS

c. Phương pháp nghiên cứu

- *Phương pháp thu thập thông tin*: Suu tầm, tổng hợp tư liệu, điều tra, khảo sát và chụp ảnh, phương pháp bản đồ
- *Phương pháp xử lý thông tin*: thống kê, so sánh, đánh giá; tiếp cận lịch sử; tiếp cận logic; đánh giá đa tiêu chí; phân tích hình thái KGĐT; mô hình hóa; phân tích-tổng hợp-hệ thống hóa;

d. Quy trình và các bước nghiên cứu

Quy trình nghiên cứu gồm 7 bước:

- *Bước 1: Tổng hợp tư liệu về lý luận và thực tiễn*
- *Bước 2: Khảo sát thực tiễn thế giới*
- *Bước 3: Khảo sát thực trạng của TP. Hồ Chí Minh*
- *Bước 4: Tổng hợp đánh giá, phân tích và đưa ra nhận định*
- *Bước 5: Đề xuất mô hình, phương pháp, giải pháp*
- *Bước 6: Đối chiếu kết quả đạt được với thực tiễn và lý luận*

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

a. Ý nghĩa khoa học

- Làm rõ bản chất của việc PT KGĐT gắn với ĐSĐT và đề xuất một hướng tiếp cận mới cho PT KGĐT của TP. HCM;
- Xây dựng luận cứ cho các giải pháp PTKGĐT gắn với ĐSĐT ứng dụng vào bối cảnh cụ thể của TP.HCM và các đô thị tương đồng khác có nhu cầu xây dựng ĐSĐT.

b. Ý nghĩa thực tiễn

- Xây dựng phương pháp nhận dạng tiềm năng và đánh giá mức độ PTKGĐT gắn với ĐSĐT làm cơ sở áp dụng các biện pháp, chương trình hành động thực thi phù hợp.

- Xây dựng các hướng dẫn thiết kế cụ thể hóa mô hình PT KGĐT gắn với ĐSĐT
- Tạo lập cơ sở vận dụng vào các đồ án thực tiễn, các dự án bất động sản gắn kết, tận dụng lợi thế từ ĐSĐT ở TP.HCM

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ PT KGĐT GẮN VỚI ĐSĐT

1.1 Phát triển KGĐT gắn với đường sắt trên thế giới

1.1.1 Lược sử PTKGĐT gắn với đường sắt

PTKGĐT khởi đầu với đường sắt, sau đó bị lãng quên và phương tiện cá nhân thống trị KGĐT. Xu hướng hiện nay đang muốn tái sinh ĐSĐT và làm cho nó gắn với KGĐT.

1.1.2 Xu hướng xây dựng ĐSĐT trên thế giới và sự cần thiết phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT

Ngày càng có nhiều hệ thống ĐSĐT được xây dựng trên thế giới là hợp lý với xu hướng đô thị hóa. ĐSĐT chỉ phát huy hiệu quả khi được tích hợp với KGĐT, đem lại những giá trị mới về mặt môi trường, xã hội và cả về kinh tế cho đô thị.

1.1.3 Biểu hiện đa dạng của phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT

- Ở châu Âu: ĐSĐT đã được xây dựng từ lâu và tích hợp sâu rộng vào hình thái KGĐT. *Phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT* ở châu Âu chủ yếu tập trung vào việc thiết kế tích hợp đa chức năng vào nhà ga và các không gian công cộng gắn kết với nhà ga.
- Ở châu Mỹ và châu Úc: do hình thái đô thị có sự gắn kết phụ thuộc với giao thông cá nhân cùng với điều kiện tài nguyên đất đai dồi dào, *PTKGĐT gắn với ĐSĐT* ở châu Mỹ và châu Úc hướng đến thay đổi tập quán đi lại của người dân, khắc phục tình trạng phát triển lan tỏa.
- Ở châu Á: Dân số đông tạo ra thách thức phát triển hạ tầng đô thị ở hàng loạt các đô thị cực lớn. *Phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT* ở châu

Á đang nỗ lực tìm kiếm sự phát triển cân bằng hài hòa giữa xu hướng Âu và Mỹ trong mô hình của riêng mình.

1.2 Phát triển KGĐT gắn với hệ thống ĐSĐT TP. HCM

1.2.1 Lược sử ĐSĐT TP. Hồ Chí Minh

ĐSĐT xuất hiện ở Sài Gòn từ sớm, góp phần định hình cấu trúc KGĐT; sau đó bị từ bỏ và xe máy chiếm lĩnh.

1.2.2 QH hệ thống ĐSĐT và các đề án QH KGĐT TP. HCM

TP. Hồ Chí Minh chủ trương phát triển ĐSĐT với các tuyến ĐSĐT đã được pháp lý hóa trong quy hoạch chung xây dựng đô thị và quy hoạch tổng thể giao thông.

1.2.3 Thực trạng KGĐT ở TP. Hồ Chí Minh

Phát triển lan tỏa, văn hóa xe máy, cảnh quan nhà lô phố, chung cư cao tầng và kinh tế “via hè” là chân dung phác họa của không gian đô thị TP.HCM.

1.2.4 Bối cảnh pháp lý quy hoạch TP. Hồ Chí Minh

Hệ thống quy hoạch và quản lý đô thị hiện đang có những bất cập đối với việc phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT

1.2.5 Tình hình PT dự án bất động sản gắn với ĐSĐT ở TP.HCM

Sự xuất hiện ĐSĐT bước đầu tạo ra sự sôi động của thị trường bất động sản, song chưa phát huy đầy đủ và đúng bản chất của mô hình PT KGĐT gắn với ĐSĐT.

1.3 Tổng quan về các đề tài nghiên cứu đã thực hiện

Có 2 hướng nghiên cứu chính: nhóm nghiên cứu cụ thể vào một tuyến hoặc một khu vực nhà ga, và nhóm nghiên cứu các vấn đề định hướng QH, quản lý, chính sách phát triển cho tổng thể đô thị.

1.4 Xác định vấn đề và mục tiêu nghiên cứu của luận án

1.4.1 Đúc kết vấn đề của TP. Hồ Chí Minh đối với mô hình phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT

1.4.1.1 Vấn đề sử dụng ĐSĐT

ĐSĐT ở TP.HCM gặp khó khăn về vốn, kỹ thuật, đền bù giải tỏa để xây dựng, sau đó là các vấn đề về sự thích ứng, chấp nhận của người sử dụng vốn và xu thế khai thác bất động sản phân khúc cao cấp xung quanh nhà ga metro, cũng như cơ cấu phân bố dân cư, việc làm trong thành phố hạn chế sự đa dạng đối tượng sử dụng ĐSĐT.

1.4.1.2 Vấn đề gắn kết với phát triển KGĐT

Hệ thống pháp lý chưa tích hợp phát triển KGĐT gắn với hệ thống ĐSĐT vào quy trình pháp lý chung của QH, PTĐT.

Cơ chế tài chính, quản lý và thực thi chưa có chính sách thống nhất cho PTKGĐT gắn với ĐSĐT; nhiều đầu mối quản lý, dẫn đến khó điều hành khai thác, đem lại hiệu quả thực thi và tài chính.

Thiết kế, thực thi đang thiếu các hướng dẫn, tiêu chuẩn thiết kế KGĐT gắn với ĐSĐT ở các cấp độ ga, tuyến và mạng.

1.4.2 Xác định mục tiêu nghiên cứu

Luận án tập trung vào tiếp cận đến đối tượng chính là KGĐT, xác định hướng giải quyết các vướng mắc, trở ngại của việc phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT là phải xây dựng được cơ sở là một mô hình khái quát chung có tiếp cận phù hợp với bối cảnh TP.HCM, đồng thời phải có công cụ *phương pháp* xem xét sự tương hợp giữa KGĐT với mô hình này, từ đó áp dụng các *giải pháp* tương ứng với các vấn đề thực trạng của TP.HCM.

CHƯƠNG 2. CSKH CHO PT KGĐT GẮN VỚI ĐSĐT TP.HCM

2.1 Các cơ sở lý thuyết

2.1.1 Lý thuyết về phát triển theo định hướng GTCC

Mô hình phát triển theo định hướng GTCC (TOD) là một cộng đồng tích hợp sử dụng đất trong bán kính 2000 phút (khoảng 600 mét) từ trạm dừng GTCC và khu đất thương mại ở trung tâm.

Mô hình cộng đồng theo định hướng GTCC (Transit-Oriented Community-TOC) thể hiện các nguyên tắc: Mật độ, Đa dạng, Thiết kế, Khả năng tiếp cận và Khoảng cách đối với nhà ga đường sắt.

2.1.2 Lý thuyết về hình thái KGDТ có liên quan

Nghiên cứu hình thái PKGDС là cần xem xét cả về khía cạnh những biểu hiện bên ngoài song song tương quan với cấu trúc, bản chất bên trong và cả về mặt diễn trình biến đổi theo thời gian và trong bối cảnh kinh tế văn hóa, chính trị, xã hội.

Tiêu chuẩn thiết kế theo hình thể là phương pháp kiểm soát phát triển về mặt hình thể của khu vực nhất định trong KGDТ dựa trên Lát cắt địa lý. Mỗi khu vực phát triển trong bán kính ảnh hưởng xung quanh nhà ga được quy ước áp dụng một dạng hình thái phù hợp tùy theo vị trí trong lát cắt địa lý, từ đó quy định các thông số về hình thể, chức năng cho dự án đô thị và quản lý cho phù hợp.

2.1.3 Các lý thuyết tiếp cận giao thông từ nhu cầu người sử dụng

Xét về bản chất, việc giao thông, đi lại là để kết nối giữa điểm đi và điểm đến, hay nói cách khác là kết nối những nơi chôn với nhau. PKGDС chính là công việc **kiến tạo nơi chôn**, và các nơi chôn này phải tạo ra được môi trường thỏa mãn các **nhu cầu sử dụng GTCC**. Quy mô định lượng của đơn vị PKGDС có thể được tính toán trên cơ sở năng lực giao thông của ĐSĐT.

2.2 Các kinh nghiệm thực tiễn về PKGDС trên thế giới

2.2.1 Đánh giá bằng phương pháp bản đồ và phân tích hình thái

Đánh giá kinh nghiệm PT KGDТ gắn với ĐSĐT ở trên thế giới, đúc kết các đặc điểm sau:

- *Mật độ tập trung dân cư cao*: các khu vực có mật độ dân cư tập trung cao đều nằm trong khu vực ảnh hưởng của các nhà ga, và mật độ tập trung cao có rất nhiều hình thái biểu hiện đa dạng.

- *Tính chất đa dạng*: sự đa dạng biểu hiện ở nhiều khía cạnh, cụ thể là hình thái mạng đường, hình thái công trình, thành phần chức năng, thành phần dân cư, tính chất lịch sử.

- *Tính kết nối và Tính hấp dẫn của môi trường đi bộ*: bán kính phục vụ “đi bộ” của nhà ga đường sắt, tính kết nối của mạng đường và các khu vực chức năng tốt làm tăng nhu cầu và khả năng phục vụ.

- *Tính cộng đồng và đặc trưng khu vực*: mỗi nơi đều có đặc trưng về một khía cạnh riêng và tích tụ số lượng cư dân đô thị sinh hoạt trong khu vực, tạo nên sự thu hút nhất định trên tổng thể cấu trúc các nơi chốn được kết nối bởi mạng lưới đường sắt.

2.2.2 Kinh nghiệm thu thập từ tư liệu và khảo sát thực tế

- Sự phát triển mật độ cao, việc sử dụng không gian xuyên suốt từ ngầm lên mặt đất ở New York.

- Quy hoạch chiến lược phát triển KGĐT trên toàn mạng lưới ĐSĐT của Denver.

- Hệ thống các quy định quản lý và hướng dẫn thực thi phát triển TOD ở ITDP, Vancouver.

- Các hình thức tái phân lô, liên minh và thu lợi nhuận từ phát triển bất động sản theo ĐSĐT ở Tokyo.

- Mô hình phát triển Đường sắt + bất động sản (Rail + Property, R+P) ở Hongkong.

- Chính sách nhà ở xã hội hỗ trợ ở Singapore.

- Phương tiện trung chuyển xe tuk-tuk ở Bangkok

- Tổ chức bãi đỗ xe máy trong khu vực ga ĐSĐT ở Đài Bắc

2.3 Cơ sở thực trạng về PKGĐS ở TP. Hồ Chí Minh

2.3.1 Bối cảnh thực thi PKGĐS ở TP. Hồ Chí Minh

Về pháp lý, định hướng phát triển KGĐT TP.HCM theo các hệ thống quy hoạch không gian cần được tích hợp, kế thừa và cụ thể hóa vào mô hình PKGĐS.

Về điều kiện tự nhiên khí hậu, TP. Hồ Chí Minh hoàn toàn nằm trong khu vực khí hậu nhiệt đới nóng ẩm với hai mùa mưa nắng riêng biệt, có ảnh hưởng lớn đến quyết định sử dụng ĐSĐT.

Về kinh tế, với điều kiện kinh tế có tính quyết định với một ĐT của đất nước đang PT, PT ĐSĐT ở TP.HCM cần song hành với PT KGĐT, đem lại hiệu quả kinh tế XH lâu dài, bền vững đối

Về xã hội, với đặc trưng của một đô thị cửa ngõ, hội tụ người đến từ khắp nơi trên cả nước và thế giới, việc PKGĐS cần phải đạt được sự đồng thuận, tham gia của cư dân thành phố, từ người sử dụng, đến nhà đầu tư và chính quyền đô thị.

2.3.2 Thực trạng hình thái PKGĐS ở TP. Hồ Chí Minh

Xét về cấu trúc, cấu trúc nơi chốn hiện nay có sự tích hợp tự phát các chức năng ở, làm việc, vui chơi giải trí, song vẫn còn tình trạng đơn tâm và giao thông con lắc. *Xét về hình thể*, có 3 kiểu: kiểu truyền thống đã được quy hoạch từ ban đầu, kiểu hiện đại của các khu đô thị mới phát triển, và kiểu tự phát. *Xét về trạng thái phát triển*, có 2 trường hợp: khu vực chưa phát triển (bao gồm trường hợp đã có QH) và khu vực hiện hữu (có thể có lịch sử lâu đời).

CHƯƠNG 3. MÔ HÌNH-PHƯƠNG PHÁP-GIẢI PHÁP PKGĐS

3.1 Đề xuất mô hình PKGĐS TP. Hồ Chí Minh

3.1.1 Quan điểm xây dựng mô hình

Mỗi một ga ĐSĐT cùng với vùng KGĐT trong bán kính 600m xung quanh ga được quan niệm là một đơn vị Phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT gọi tắt là đơn vị PKGĐS. Trên thực tế, mạng lưới mà

vùng không gian ảnh hưởng này sẽ có hình dạng cụ thể khác nhau trên cơ sở trung bình khoảng cách thời gian đến ga là 10 phút đi bộ.

Mỗi một đơn vị PKGĐS này sẽ là một trung tâm biểu hiện và phát huy tinh thần nơi chốn của khu vực và của toàn đô thị.

Mỗi đơn vị PKGĐS được định hình về mặt cấu trúc với tiếp cận nơi chốn và về mặt hình thể với tiếp cận hình thái không gian.

3.1.2 Nguyên tắc của mô hình

- Tập trung người mật độ cao
- Tích hợp đa dạng chức năng, đối tượng sử dụng và loại hình công trình, KGĐT
- Kết nối tốt với ga ĐSĐT qua việc tối ưu hóa môi trường cho người đi bộ và sử dụng phương tiện GTCC, giao thông trung chuyển
- Tăng cường tính công cộng, phục vụ cộng đồng cư dân đô thị hướng đến sự an toàn, an ninh, tiện nghi và thẩm mỹ
- Phát huy và tạo dựng bản sắc đặc trưng nơi chốn của khu vực phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT

3.1.3 Cấu trúc của mô hình

Cấu trúc mô hình PKGĐS chủ yếu được phản ánh trong các nguyên tắc định lượng như tính mật độ cao và tính đa dạng, từ đó ảnh hưởng đến các nguyên tắc có tính định tính như tính kết nối, cộng đồng và bản sắc.

Mỗi một đơn vị PKGĐS đều sẽ phải hội tụ đầy đủ cả 3 loại hình nơi chốn của con người (thứ nhất-nơi ở; thứ hai-nơi làm việc, học tập; thứ ba-nơi vui chơi, giải trí, giao lưu, công cộng), song cần phải có một yếu tố nơi chốn mang tính chất chủ đạo. Cấu trúc nơi chốn chủ đạo của mô hình PKGĐS biểu hiện thông qua và có tác động quyết định đến cấu trúc không gian của mô hình PKGĐS.

Dựa trên cơ sở lý luận về phương pháp quản lý phát triển không gian theo hình thể (form-based-code), đề xuất cấu trúc mô hình PKGĐS có tính tầng bậc về không gian, thể hiện ở 2 cấp độ:

a. Cấu trúc một đơn vị PKGĐS

Mỗi đơn vị PKGĐS sẽ có một yếu tố nơi chốn đóng vai trò chủ đạo và có diện tích chiếm đất và thể tích chiếm trong không gian là cao nhất, hay nói cách khác là hệ số sử dụng đất tương ứng với loại hình nơi chốn đó là cao nhất. Mật độ tập trung người sẽ là cao nhất ở tâm đơn vị PKGĐS và thấp dần ra xung quanh theo hình tháp.

Trong mỗi đơn vị PKGĐS, cách thức tổ hợp các thành phần để đạt mật độ tập trung người cao cũng có tính đa dạng, được biểu hiện khác nhau tùy vào tương quan vị trí của đơn vị PKGĐS đó trong tổng thể phát triển không gian toàn đô thị.

b. Cấu trúc tổ hợp các đơn vị PKGĐS

Trên mỗi tuyến, mật độ tập trung cao nhất ở khu vực trung tâm đô thị hiện hữu. Tuy nhiên, mật độ tập trung cao này không thuần túy theo dạng hình parabol một chiều mà có khuynh hướng hình sin với các đỉnh ở ga và khu vực giữa hai ga có cự ly gần (dưới 1.000m).

Cấu trúc tổ hợp các đơn vị PKGĐS cần gia tăng sự đa dạng của từng đơn vị PKGĐS trên mỗi tuyến, đồng thời cũng gia tăng sự đa dạng các kiểu tổ hợp PKGĐS trên tổng thể phát triển KGĐT, để bổ khuyết, điều chỉnh những mặt còn thiếu của từng đơn vị PKGĐS.

3.1.3.1 Các tham số tác động đến cấu trúc của mô hình PKGĐS

Có 4 nhóm tham số tác động đến cấu trúc của mô hình RBD:

- Vị trí đơn vị RBD trong tổng thể PT KGĐT.
- Vị trí đơn vị RBD trong tổng thể ĐSĐT hay GTCC ĐT
- Đặc điểm trạng thái phát triển của đơn vị RBD
- Đặc điểm dân cư XH trong vùng ảnh hưởng đơn vị RBD

Vận dụng phương pháp RBD để xác định đặc điểm và tiềm năng phát triển sau đó áp dụng phương pháp tính toán tương quan hệ số sử dụng đất với năng lực giao thông đường sắt để xác định các thông số định lượng và phương pháp phân tích hình thái để đưa ra các giải pháp định tính.

3.1.4 Hình thể không gian của mô hình

Đặc điểm quan trọng nhất, có vai trò mấu chốt trong mô hình PKGĐS là tạo lập môi trường KGĐT thân thiện nhất với người đi bộ, thông qua đó tạo lập yếu tố cộng đồng và bản sắc nơi chốn riêng.

a. Hình dạng mạng đường và ô phố

Cấu trúc mạng lưới đường, ô phố tối ưu cho đơn vị PKGĐS là dạng mạng lưới đường ô cờ, ô phố quy mô nhỏ, hình dạng hình học đều đặn với mật độ điểm nút giao thông đi bộ càng cao càng tốt.

Mô hình PKGĐS đề xuất mỗi đơn vị PKGĐS có mật độ mạng lưới đường là khoảng 10km/km², kích thước ô phố tối ưu là 150m x 150m và mật độ ngã giao đi bộ là khoảng 40-50 nút.

b. Không gian mở và kiến trúc cảnh quan

- *Không gian mở dạng tuyến đường phố*: cần đảm bảo sự phù hợp với khí hậu nhiệt đới gió mùa nóng ẩm, đảm bảo yếu tố tiện lợi, an ninh, an toàn, tăng giao tiếp tương tác với không gian đường phố.

- *Không gian mở quảng trường, công viên và cảnh quan tự nhiên*: là khoảng KG trung chuyển của người đi bộ, hoặc hành khách từ các phương tiện GTCC, GT cá nhân khác đến với nhà ga, cần được trang bị đầy đủ tiện ích như ghế nghỉ, thùng rác, chiếu sáng, cây xanh, cảnh quan, hệ thống bảng hiệu, bảng chỉ dẫn, bản đồ, bảng quảng cáo, tuyên truyền, ... để phát huy tác dụng cả về yếu tố công năng, tính thông tin, thẩm mỹ và cả hiệu quả kinh tế.

c. Hình thức công trình kiến trúc trong đơn vị PKGĐS

Các chức năng đại diện cho tính chất chủ đạo của nơi chốn sẽ được ưu tiên về tỷ trọng chiếm dụng không gian và có được kết nối gần nhất, trực tiếp nhất với nhà ga ĐSĐT. Đồng thời tính chất nơi chốn chủ đạo cũng sẽ được phản ánh trong các dạng hình thức công trình tương ứng trong KGĐT.

d. Hình thức công trình nhà ga và các KG, tiện ích bên trong

Đặc điểm quan trọng nhất đối với nhà ga là việc xử lý không gian trung chuyển giữa ĐSĐT với các loại hình giao thông khác và với KGĐT, trong đó chú ý KG ngầm: tính **kết nối** là tiêu chí quan trọng nhất, thứ hai là xử lý về mặt cảnh quan, đảm bảo tính **đa dạng, cộng đồng** và **bản sắc** trong phần trung chuyển, kết nối.

Các thành phần chức năng của khu vực nhà ga đảm bảo tính kết nối tối thiểu phải bao gồm cửa vào, ke ga, không gian tập trung dòng người đi bộ, không gian trung chuyển phương tiện GTCC (xe buýt, taxi), tùy vị trí phù hợp có thể có thêm không gian đón tiễn (kiss-n-ride), bãi xe phương tiện cá nhân lưu lại (park-n-ride),... Về khía cạnh trung chuyển, bối cảnh Việt Nam cần quan tâm nhiều đến phương tiện xe máy. Các bãi đậu xe máy lưu lại kết hợp sử dụng với thể đi tàu và khu vực trung chuyển xe ôm cần phải được xem là một thành phần tích hợp đặc trưng riêng của TP. Hồ Chí Minh.

3.2 Đề xuất phương pháp nhận dạng tiềm năng và đánh giá mức độ PKGDS TP.Hồ Chí Minh

3.2.1 Mục tiêu xây dựng phương pháp

Cần phải có một phương pháp xác định trạng thái phát triển hiện hữu và xu thế phát triển trong tương lai để lựa chọn các giải pháp hành động tương ứng trong bối cảnh cụ thể và định hướng sự phát triển hướng đến tiệm cận với trạng thái lý tưởng của mô hình.

3.2.2 Cách thức xây dựng phương pháp

Phương pháp nhận dạng tiềm năng và đánh giá mức độ PKGĐS kế thừa các tiêu chí chung đã được kiểm chứng bởi lý luận và thực tiễn thế giới, bổ sung các tiêu chí phù hợp với bối cảnh TP.HCM, đồng thời sắp xếp hệ thống hóa các tiêu chí cho điểm dựa trên tiếp cận, nguyên tắc, cấu trúc và hình thể của mô hình PKGĐS.

3.2.3 Hệ thống các tiêu chí nhận dạng, đánh giá

- Hệ tiêu chí về nhận dạng đặc điểm PTKGĐT (A)
- Hệ tiêu chí về tiềm năng PTKGĐT (B)
- Hệ tiêu chí về sự sẵn sàng của thị trường (C)

3.2.4 Phương thức vận dụng kết quả

Tổng điểm của 3 hệ tiêu chí được thống kê và chia thành điểm trung bình tổng thể. Căn cứ trên kết quả đánh giá, phân loại các mức độ phát triển của mô hình PKGĐS thành 03 loại chính:

- Loại tiềm năng (điểm trung bình tổng thể từ 0-3,5)
- Loại tiêu chuẩn (điểm trung bình tổng thể từ 3,5-6,5)
- Loại chiến lược (điểm trung bình tổng thể từ 6,5 trở lên)

Tổng hợp kết quả quá trình thực hiện phương pháp nhận dạng tiềm năng và đánh giá mức độ PKGĐS được thể hiện thành hệ thống bảng mã nhận dạng cho từng đơn vị PKGĐS. Mỗi bảng mã bao gồm 6 tiêu chí: 1. Số liệu chung, 2. Vị trí, 3. Hình thái, 4. Hiện trạng quy hoạch, 5. Tiềm năng, 6. Điều kiện hạ tầng, 7. Kế hoạch hành động.

3.3 Đề xuất các giải pháp PKGĐS TP.Hồ Chí Minh

3.3.1 Hành lang pháp lý và quy trình thực thi cho mô hình

3.3.1.1 Vận dụng công cụ Quy hoạch đô thị

- Đề án quy hoạch cấu trúc KGĐT đọc các tuyến ĐSĐT.
- Đề án quy hoạch khu vực ga hay quy hoạch đơn vị PKGĐS thực hiện đối với mỗi nhà ga, trạm dừng ĐSĐT, chú ý quy hoạch và thiết kế đô thị không gian ngầm gắn với các khu vực ga ngầm

3.3.1.2 Vận dụng phương thức Thiết kế đô thị

Để có thể hiện thực hóa mô hình PKGĐS cần xem xét việc áp dụng công cụ **thiết kế đô thị**, xem xét từ khía cạnh **phương thức** chứ không đơn thuần là **bản vẽ**. Thiết kế đô thị vừa có thể có phạm vi rộng mang tính điển hình không lệ thuộc địa điểm hoặc cũng có thể đi vào từng chi tiết riêng của một địa điểm; vừa là hướng dẫn (guidelines), quy định (coding) hoặc bản vẽ; vừa là hành động, chương trình thực thi (process, activities)

3.3.1.3 Quy trình và yêu cầu thực thi

Việc thực hiện các đồ án QH, TKĐT có tính hệ thống, tuân tự từ trên xuống dưới, từ quy hoạch cho chỉ tiêu đến thiết kế đô thị để hướng dẫn, tạo dựng KGĐT hiện thực. Tuy nhiên cũng có thể tùy hoàn cảnh mà đối tượng thực hiện có thể là khu vực công hoặc tư hoặc hợp tác công tư; có thể thực hiện không cần phải tuân tự hoặc có thể không thực hiện đối với một số khu vực.

3.3.2 Cơ chế chính sách phát huy mô hình

- Chính sách thu lợi ích phát triển gắn với mô hình PKGĐS
- Chính sách khuyến khích phát triển bằng hệ số thưởng
- Chính sách nhà ở gắn với mô hình PKGĐS
- Áp dụng chính sách theo kết quả khảo sát, đánh giá PKGĐS

Từ kết quả khảo sát đánh giá PKGĐS sẽ áp dụng các chính sách tạo điều kiện phát triển tương ứng cho các khu vực có đặc điểm mã hóa PKGĐS khác nhau. Việc quy hoạch một tuyến ĐSĐT cần tổ hợp đa dạng các khu vực kiểu Chiến lược, Tiêu chuẩn và Tiềm năng để hội tụ đầy đủ các yếu tố động lực và nguồn tài nguyên cho phát triển.

3.3.3 Tổ chức không gian đô thị theo mô hình PKGĐS ở TP.HCM

3.3.3.1 Đối với KGĐT dọc tuyến

Quy hoạch cấu trúc KGĐT dọc tuyến đường sắt cần cân đối lại tính chất nơi chôn chử đạo và cân bằng nhu cầu giao thông hai chiều ở các thời điểm khác nhau và đảm bảo nguyên tắc tính đa dạng, mật độ cao, vừa hiện thực hóa định hướng phát triển đa tâm của thành phố. Áp dụng công cụ *hoán đổi quyền sử dụng khoảng không* hay *hoán đổi quyền phát triển* (TDR) trên cùng tuyến ĐSĐT.

3.3.3.2 Đối với KGĐT xung quanh ga

Giải pháp chủ đạo trong bối cảnh KGĐT gắn với ga ĐSĐT ở TP. Hồ Chí Minh là công cụ *tái phân lô*.

3.3.3.3 Đối với dự án nhà ga ĐSĐT

Các dự án nhà ga ĐSĐT ngoài việc đáp ứng các tiện ích cơ bản, còn cần phải đảm bảo các tiêu chí: các cửa hàng tiện ích; tích hợp nhà để xe máy gắn kết với nhà ga; khu vực trung chuyển giao thông bán công cộng; KG quảng trường ga và kết nối đường đi bộ ngầm, đường trên cao với các dự án lân cận.

3.3.3.4 Đối với từng dự án phát triển KGĐT

Các chỉ tiêu cấu trúc mô hình PKGĐS được cụ thể hóa ảnh hưởng đối với các dự án PKGĐS chia thành 4 mức độ tác động và theo đó có các mức độ phân bố chỉ tiêu khác nhau:

- PKGĐS-0: dự án *phát triển ngay bên trên hoặc sát bên cạnh nhà ga, có lối tiếp cận trực tiếp để đi đến sân ke ga.*
- PKGĐS-200: dự án *phát triển nhờ vào vị trí lân cận nhưng không có kết nối trực tiếp với nhà ga ĐSĐT (bán kính 200m)*
- PKGĐS-600: dự án *phát triển do sự tiện lợi của việc nằm trong khoảng cách đi bộ hợp lý đến nhà ga ĐSĐT (bán kính 600m)*
- PKGĐS-2000: dự án *phát triển nhờ vào lợi thế có sự kết nối, trung chuyển thuận lợi bằng cách phương tiện giao thông cá nhân hoặc công cộng khác đến nhà ga ĐSĐT (bán kính 2km)*

CHƯƠNG 4. BÀN LUẬN VỀ KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

4.1. Vận dụng phương pháp nhận dạng tiềm năng và đánh giá mức độ PKGDS vào tuyến metro số 1 - Bến Thành Suối Tiên

Nhìn tổng thể, các khu vực nhà ga thuộc lõi trung tâm hiện hữu (Bến Thành, Nhà hát thành phố) có điểm nhận dạng PKGDS và sự sẵn sàng thị trường là cao nhất, trong khi điểm tiềm năng phát triển thấp do không còn nhiều đất cơ hội phát triển mà khả năng tích hợp cải tạo, chuyên đổi mới là khó khăn và tốn kém hơn do giá trị đất cao và có nhiều quy định ràng buộc chặt chẽ. Các khu vực nhà ga này được xếp vào nhóm Chiến lược, có vai trò động lực kích thích cho các khu vực KGĐT xung quanh ga khác trên tuyến phát triển.

	Ga số 1. Bến Thành	Ga số 2. Nhà hát TP	Ga số 3. Ba Sơn	Ga số 4. Văn Thành	Ga số 8. Rạch Chiếc	Ga số 6. Thảo Điền	Ga số 7. An Phú	Ga số 5. Tân Cảng	Ga số 11. Thủ Đức	Ga số 9. Phước Long	Ga số 13. Suối Tiên	Ga số 12. Khu CN cao	Ga số 14. BXe MĐông mới	Ga số 10. Bình Thái
SỰ SẴN SÀNG CỦA THỊ TRƯỜNG	10	8,3	6,3	9,1	6,7	7,4	7,0	6,3	5,9	1,1	2,7	3,0	0,4	1,9
Tiềm năng phát triển	4,8	3,0	6,8	4,7	7,8	5,0	5,8	7,8	4,8	9,3	5,0	5,3	8,3	5,8
ĐẶC ĐIỂM PKGDS	8,8	9,1	5,6	5,6	4,2	5,8	5,1	4,0	5,1	1,0	3,9	2,0	0,6	1,5
THANG ĐO TIỀM NĂNG PKGDS	RẤT CAO		CAO			TRUNG BÌNH			THẤP		RẤT THẤP			
THANG ĐO ĐIỀU KIỆN HẠ TẦNG	RẤT TỐT		TỐT			TRUNG BÌNH			KÉM		RẤT KÉM			
HẠ TẦNG KỸ THUẬT	8,2	8,5	6,2	6,3	4,0	6,1	5,0	4,7	5,7	1,6	4,4	1,9	1,1	2,2
HẠ TẦNG XÃ HỘI	9,0	9,2	5,2	5,6	4,0	6,1	5,3	3,8	5,2	0,7	4,0	2,6	0,7	1,7
THU HÚT ĐẦU TƯ	7,4	5,6	6,6	6,9	7,3	6,2	6,4	7,1	5,3	5,2	3,9	4,2	4,3	3,8
	CHIẾN LƯỢC		TRUNG GIAN						TIỀM NĂNG					

Từ kết quả đánh giá cho thấy, khuynh hướng tiềm năng phát triển PKGĐS của tuyến metro số 1 đang diễn tiến theo đúng quy luật phát triển không gian đô thị của một đô thị đơn tâm như TP.HCM. Diễn tiến này cũng hoàn toàn khớp với thực tiễn đang thu hút đầu tư phát triển dọc theo tuyến metro số 1 trong thời gian vừa qua khi có hàng loạt dự án đầu tư mới như Vinhomes Tân Cảng, Vinhomes Golden River Ba Son, Masteri Thảo Điền, Gateway Thảo Điền, ...

4.2. Bàn luận về kết quả đạt được của luận án

- *Đóng góp cho Quy hoạch chung và tiến trình phát triển KGĐT của TP. Hồ Chí Minh:* Việc tổ hợp các đơn vị PKGĐS trên tuyến ĐSĐT và trên mạng KGĐT sẽ hình thành nên các đặc trưng riêng biệt và tạo ra sự phát huy, lan tỏa hiệu ứng của mô hình PKGĐS đối với môi trường sống của cư dân thành phố. Điều này cũng là nền tảng cho việc điều chỉnh cách tiếp cận của hệ thống quy hoạch, quản lý quy hoạch hiện hữu của Việt Nam vốn chủ yếu dựa trên lý thuyết quy hoạch về tiểu khu, đơn vị ở từ thời kinh tế kế hoạch, có độ vênh khá lớn với thực tế phát triển KGĐT thời kỳ kinh tế thị trường hiện nay.

- *Đóng góp cho thực tiễn và lý luận chung của thế giới:* mô hình PKGĐS có nhiều điểm đã được đúc kết, tiếp thu từ mô hình TOD và kinh nghiệm thực tiễn, song có khác biệt về cách thức tiếp cận nơi chốn và áp dụng phương thức quản lý phát triển không gian theo phân cấp hình thái bằng lát cắt địa lý, đồng thời với việc tích hợp quy trình vào hệ thống pháp lý về quy hoạch và quản lý đô thị của TP. Hồ Chí Minh và Việt Nam.

4.2.1. Một số nội dung cần bổ sung nghiên cứu tiếp

Phương pháp nhận dạng tiềm năng và đánh giá mức độ PKGĐS cần phải được xây dựng hoàn thiện hơn về công cụ, kiểm

chúng và hoàn chỉnh hơn để phù hợp với bối cảnh, mức độ và xu thế phát triển theo từng giai đoạn và từng khu vực cụ thể.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

I. KẾT LUẬN

Phát triển KGĐT gắn với hệ thống đường sắt đã từng là xu thế chủ đạo trong việc hình thành các điểm dân cư đô thị thời kỳ đầu của cách mạng công nghiệp và hiện nay đang dần trở lại thành xu thế mới trong thế kỷ 21, tích hợp vào chương trình hành động của nhiều thành phố hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.

Từ lý thuyết đến thực tiễn, các mô hình phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT thành công ở các nơi đều cần sự tích hợp tổng hòa, từ mô hình lựa chọn đến phương thức tổ chức, quản lý, vận hành để hiện thực hóa mô hình rồi mới đến từng giải pháp cụ thể cho từng nơi, từng chỗ, phù hợp với điều kiện thực tế của từng địa phương.

1. Mô hình phát triển không gian đô thị gắn với hệ thống đường sắt đô thị TP. Hồ Chí Minh được đề xuất với các đặc điểm sau:

1.1 Quan điểm xây dựng mô hình PKGĐS:

- Mô hình dựa trên việc *tổ chức, tổ hợp các đơn vị PKGĐS* có quy mô tính từ tâm là nhà ga ĐSĐT trong phạm vi bán kính 600m, quy mô khoảng 1 km² làm hạt nhân PT KGĐT.
- Mô hình PKGĐS được xây dựng đồng thời dựa trên hai hướng tiếp cận: *cấu trúc nơi chốn* và *hình thái (hình dạng và trạng thái) không gian đô thị*.

1.2 Nguyên tắc chung của mô hình PKGĐS:

- *Tập trung mật độ người cao* xung quanh các nhà ga;
- *Tích hợp đa dạng* chức năng, đối tượng sử dụng và loại hình công trình, KG xung quanh các nhà ga, dọc theo tuyến ĐSĐT;

- *Kết nối tốt* với ga ĐSĐT và KGĐT bằng việc tối ưu hóa môi trường đi bộ và sử dụng phương tiện GTCC trung chuyển;
- Tăng cường *tính công cộng*, phục vụ *cộng đồng* cư dân đô thị hướng đến sự an toàn, an ninh, tiện nghi, thoải mái;
- Phát huy và tạo dựng *bản sắc đặc trưng nơi chốn* của khu vực phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt đô thị trên tuyến, mạng đường sắt đô thị và trong tổng thể không gian đô thị.

1.3 Cấu trúc của mô hình PKGĐS

- Mỗi đơn vị PKGĐS đều hội tụ đầy đủ 3 loại hình nơi chốn của con người (thứ nhất - nơi ở, thứ hai - nơi làm việc/học tập, thứ ba - nơi vui chơi, giải trí, giao lưu công cộng), song cần phải có một yếu tố nơi chốn mang tính chất chủ đạo.
- Cấu trúc thành phần nơi chốn và nơi chốn chủ đạo là cơ sở xây dựng hệ thống chỉ tiêu quy hoạch về dân số, việc làm, tiện ích và từ đó tác động quyết định đến các chỉ tiêu về quy mô, vị trí và hình thức tổ hợp KGĐT.
- Cấu trúc mô hình PKGĐS có tính tầng bậc không gian, thể hiện ở 2 cấp độ: *cấu trúc một đơn vị* và *cấu trúc tổ hợp các đơn vị* PKGĐS, chịu tác động bởi 4 nhóm tham số: vị trí trong KGĐT, vị trí trong hệ thống giao thông ĐT, đặc điểm trạng thái phát triển, đặc điểm dân cư xã hội.

1.4 Hình thể không gian của mô hình PKGĐS

- Hình thể không gian của mô hình PKGĐS phản ánh cấu trúc của nó: hình thể đa dạng; nơi chốn chủ đạo được ưu tiên về tỷ trọng chiếm dụng không gian và có được kết nối gần nhất, trực tiếp nhất với nhà ga ĐSĐT.
- Mô hình PKGĐS có mật độ mạng lưới đường giao thông và đường đi bộ cao, ô phố quy mô nhỏ; chất lượng KGĐT, đặc

biệt là dọc đường đi bộ có tính liên tục, thống nhất và đa dạng, tỷ xích hài hòa với con người

- Hình thức công trình tương thích với mô hình PKGĐS ở TP. Hồ Chí Minh là dạng kiến trúc phức hợp, chủ đạo là các dạng: Nhà liền kề có kết hợp kinh doanh; Nhà chung cư cao tầng có khối đế thương mại; Tổ hợp công trình phức hợp đa chức năng; Tổ hợp công trình không có tường rào hoặc có chức năng công cộng tổ chức theo chu vi khu đất.
 - Mỗi nhà ga ĐSĐT là một điểm nhân đô thị, vừa có tính đồng bộ thống nhất trên tuyến, vừa có đặc trưng nhận dạng riêng; chú trọng tính kết nối tốt, tích hợp tiện ích và tổ hợp phù hợp với đặc điểm của TP. Hồ Chí Minh về điều kiện tự nhiên khí hậu (mái che, cầu thang cuốn, quạt trần thông gió, ...) và văn hóa xã hội (xe ôm, cửa hàng tiện ích, đồ ăn, thức uống mang đi, ...)
2. Xây dựng ***Phương pháp nhận dạng đặc điểm và đánh giá tiềm năng*** phát triển KGĐT gắn với hệ thống ĐSĐT:
- Cấu trúc và hình thể của mô hình PKGĐS thực chất là ở *trạng thái lý tưởng*, do đó cần có phương pháp xác định *trạng thái hiện hữu* và *xu thế phát triển*, từ đó lựa chọn các giải pháp.
 - Phương pháp dựa trên 3 hệ thống tiêu chí: ***nhận dạng đặc điểm, tiềm năng phát triển, sự sẵn sàng của thị trường***. Kết quả từ hệ tiêu chí ***nhận dạng đặc điểm PKGĐS*** đóng vai trò cơ sở, có tác dụng để lựa chọn các giải pháp thiết kế, thực thi về mặt cấu trúc, hình thể không gian; trong khi hệ tiêu chí ***tiềm năng phát triển và sự sẵn sàng của thị trường*** là một cặp tương tự như quy luật cung - cầu để xác định các giải pháp theo tiến trình phát triển của đô thị. Đánh giá tổng hợp 3 hệ tiêu chí sẽ phân loại mức độ

phát triển của đơn vị PKGĐS thành 03 loại chính: chiến lược, tiêu chuẩn và tiềm năng.

3. Giải pháp để phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt đô thị TP. Hồ Chí Minh bao gồm 3 nhóm chính:

3.1 Giải pháp về *hành lang pháp lý*:

- Tiêu chuẩn QH, thiết kế trên cơ sở đặc điểm mô hình PKGĐS;
- Bổ sung loại đồ án QH cấu trúc KGĐT dọc các tuyến ĐSĐT và đồ án TKĐT riêng, TKĐT điển hình, thiết kế cảnh quan khu vực điểm nhân đôi với đơn vị PKGĐS.

3.2 Giải pháp về *cơ chế chính sách*:

- PKGĐS chiến lược: điểm kết nối thu hút hoạt động của tuyến; khai thác hiệu quả kinh tế của tiện ích thương mại, truyền thông; thu hồi tài chính bằng thuế, chuyển nhượng quyền sử dụng khoảng không;
- PKGĐS tiêu chuẩn: quy định tỷ lệ nhà ở xã hội bắt buộc, kết hợp với chính sách thương ưu tiên; chú trọng phát triển tiện ích công cộng, tối ưu kết nối;
- PKGĐS tiềm năng: quỹ đất phát triển trong dài hạn, ưu tiên nhà đầu tư vốn lớn, khai thác đồng bộ; nhà nước có thể đầu tư hạ tầng ban đầu tạo động lực.

3.3 Giải pháp về *thiết kế, thực thi*:

Cân đối cấu trúc nơi chốn chủ đạo dọc tuyến bằng quy hoạch; nâng cấp chất lượng hình thái không gian bằng TKĐT; thực thi với cơ chế thu hồi đất và tái phân lô, tái định cư tại chỗ; cấp chỉ tiêu các dự án PKGĐS dựa trên phân loại bằng phương pháp đánh giá PKGĐS và tương quan vị trí, cự ly so với nhà ga ĐSĐT (PKGĐS-0, PKGĐS-200, PKGĐS-500, PKGĐS-2000).

II. KIẾN NGHỊ

Đề tài được thực hiện trong bối cảnh là ĐSĐT ở TP.HCM đang trong quá trình xây dựng những tuyến đầu tiên mà chưa đưa vào sử dụng. Đóng góp của nghiên cứu trong luận án là cần thiết để chuẩn bị cho việc PT KGĐT gắn với ĐSĐT. Tuy vậy, mô hình nghiên cứu chưa có điều kiện kiểm nghiệm bằng thực tiễn của TP.HCM khi có ĐSĐT. Trên cơ sở nghiên cứu, luận án kiến nghị thực hiện các nội dung sau:

1. *Nhà nước*: tạo điều kiện cơ chế, chính sách về tài chính, các chương trình liên quan đến ĐSĐT và các phúc lợi xã hội về mặt KGĐT như nhà ở xã hội, nhà ở cho người thu nhập thấp, không gian công cộng gắn với ĐSĐT
2. *Bộ XD*: ban hành tiêu chuẩn, quy phạm riêng cho phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT, trong đó thể hiện các nguyên tắc của mô hình PKGĐS, đồng thời pháp lý hóa các loại đồ án quy hoạch và thiết kế đô thị gắn với khu vực ga và tuyến ĐSĐT.
3. *TP. Hồ Chí Minh*: ưu tiên quỹ đất và cơ chế chỉ tiêu kiến trúc quy hoạch theo hướng đổi mới để triển khai thực hiện các dự án phát triển KGĐT gắn với ĐSĐT, đặc biệt là các khu vực dọc tuyến metro số 1, số 2 đang triển khai, làm điển hình, tạo cơ sở cho việc triển khai tiếp ở các tuyến khác trong tương lai.
4. *Các trường đại học, cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu*: xem xét bổ sung các đề tài NCKH chuyên sâu về PT KGĐT gắn với ĐSĐT để làm sáng tỏ thêm các vấn đề liên quan đến lĩnh vực này.
5. *Các tổ chức chính trị, xã hội*: tuyên truyền, vận động cư dân đô thị sử dụng ĐSĐT, hướng đến xây dựng văn hóa metro, biến nhà ga trở thành những nơi chốn của nếp sống văn minh đô thị lành mạnh, hài hòa và bền vững.

DANH MỤC CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1. Vũ Việt Anh (2013), “Thiết kế đô thị với Giao thông công cộng”, *Tạp chí Kiến trúc Việt Nam số tháng 3/2013*, tr.32
2. Vũ Việt Anh (2013), “Hình thái Không gian mở trong đô thị”, *Tạp chí Kiến trúc Việt Nam số tháng 10/2013*, tr.59
3. Vũ Việt Anh (2014), “Xây dựng tuyến metro - cơ hội và thách thức cho sự phát triển KGĐT TP. Hồ Chí Minh”, *Tạp chí Kiến trúc số tháng 11/2014*, tr.86
4. Vũ Việt Anh (2016), “Metro - lựa chọn nào cho văn minh, hiện đại, nghĩa tình của một TP. Hồ Chí Minh có chất lượng sống tốt”, *Kỷ yếu Hội thảo “Kiến trúc vì một TP. Hồ Chí Minh có chất lượng sống tốt văn minh – hiện đại – nghĩa tình”*, tr.86
5. Vũ Việt Anh (2016), “Hybrid of Place-making and TOD - a pattern for rail-based development in Ho Chi Minh City”, *Kỷ yếu Hội thảo ICAPPS 2016, nhóm E1, chủ đề “Transportation and Planning, tr.60*
6. Vũ Việt Anh (2016), “Sự kết hợp giữa Kiến tạo nơi chốn và TOD - mô hình cho Phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt đô thị TP.HCM” phần I, *Tạp chí Kiến trúc số 09/2016*, tr.22
7. Vũ Việt Anh (2016), “Sự kết hợp giữa Kiến tạo nơi chốn và TOD - mô hình cho Phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt đô thị TP.HCM” phần II, *Tạp chí Kiến trúc số 10/2016*, tr.63