■Ngày nhận bài: 26/5/2026 ■Ngày sửa bài: 09/6/2026 ■Ngày chấp nhận đăng: 23/6/2026

Đường sắt tốc độ cao và mô hình TOD: Động lực phát triển đô thị thông minh định hướng từ Nghị định 269/2025/NĐ-CP về phát triển đô thị thông minh

High-speed railways and the tod model: A driving force for smart city development oriented by decree 269/2025/ND-CP on smart city development

> THS NGUYỄN QUANG ANH[1,*], THS NGUYỄN TRUNG ANH[2], THS TRẦN ĐỨC ĐẠT[2]
[1]Trung tâm Công nghệ thông tin (Bộ Xây dựng)
[2]Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng
[*]Email: anhnq@moc.gov.vn

TÓM TẮT

Bài báo phân tích mối liên kết giữa đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC), mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng và đô thị thông minh trong bối cảnh phát triển hành lang Bắc - Nam tại Việt Nam. Trên cơ sở định hướng của Nghị định số 269/2025/NĐ-CP, bài báo làm rõ vai trò của tuyến ĐSTĐC không chỉ như một công trình vận tải kết nối Hà Nội - TP.HCM, mà còn là trục động lực có khả năng hình thành chuỗi cực tăng trưởng mới dọc tuyến. Khác với TOD gắn với đường sắt đô thị nội đô, TOD quanh ga ĐSTĐC mang tính liên vùng, gắn với phát triển đô thị, dịch vụ, logistics, du lịch và trung tâm việc làm. Bài báo cũng nhận diện các khó khăn về tích hợp quy hoạch, quỹ đất, cơ chế tài chính, hạ tầng số và kết nối liên phương thức. Trên cơ sở đó, bài báo đề xuất các giải pháp nhằm phát triển TOD dọc tuyến theo hướng thông minh, bền vững.

Từ khóa: Đường sắt tốc độ cao; đô thị thông minh; TOD; giao thông công cộng.

ABSTRACT

This paper analyzes the relationship between high-speed rail, Transit-Oriented Development (TOD) and smart urban development in the context of Vietnam's North-South development corridor. Based on the orientation of Decree No. 269/2025/ND-CP, the paper clarifies that the North-South high-speed railway should not only be viewed as a transport project connecting Hanoi and Ho Chi Minh City, but also as a strategic corridor capable of creating new growth poles along the route. Unlike TOD associated with intra-urban rail systems, TOD around high-speed rail stations has a broader intercity and regional dimension, closely linked with urban development, services, logistics, tourism and employment centers. The paper also identifies key challenges related to integrated planning, land resources, financial mechanisms, digital infrastructure and multimodal connectivity. Based on this analysis, several solutions are proposed to promote TOD along the high-speed rail corridor toward a smart, sustainable and balanced urban development model.

Keywords: High-speed rail; smart city; TOD; public transport.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Quá trình đô thị hóa nhanh tại Việt Nam đang tạo áp lực lớn lên hạ tầng giao thông, sử dụng đất và quản trị đô thị. Áp lực này không chỉ tập trung ở Hà Nội và TP.HCM mà còn lan rộng tới các đô thị trung gian, đô thị tỉnh lỵ, trung tâm công nghiệp, dịch vụ và du lịch dọc trục Bắc - Nam. Vì vậy, yêu cầu đặt ra không chỉ là giải quyết ùn tắc trong từng đô thị mà còn phải tổ chức lại không gian phát triển theo hướng hành lang, đa trung tâm và dựa trên giao thông công cộng khối lượng lớn.

Trong bối cảnh đó, ĐSTĐC Bắc - Nam cần được nhìn nhận không chỉ là công trình kết nối Hà Nội - TP.HCM mà còn là hành lang phát triển quốc gia. Với chiều dài khoảng 1.541 km, đi qua 20 tỉnh, thành phố, dự kiến bố trí 23 ga hành khách và 5 ga hàng, tuyến ĐSTĐC có khả năng hình thành chuỗi cực tăng trưởng mới dọc tuyến. Các ga

trung gian như Thanh Hóa, Vinh, Huế, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Phan Thiết, Long Thành… có thể trở thành đầu mối phát triển đô thị, dịch vụ, logistics, du lịch và công nghiệp hỗ trợ.

Do đó, mô hình TOD gắn với ĐSTĐC cần được tiếp cận theo đặc thù liên đô thị, liên vùng, khác với TOD quanh đường sắt đô thị chủ yếu phục vụ đi lại nội đô. Không gian TOD quanh ga cần được tổ chức theo nhiều lớp, gồm lõi ga, vùng tiếp cận bằng giao thông gom khách và vùng ảnh hưởng kinh tế - đô thị rộng hơn, nhằm kết nối nhà ga với xe buýt, đường bộ, logistics, thương mại - dịch vụ, nhà ở và hạ tầng số.

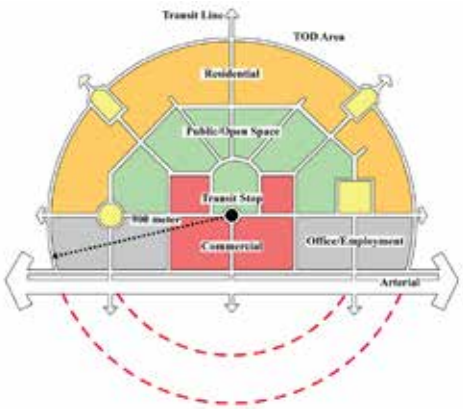
Nghị định số 269/2025/NĐ-CP đã tạo cơ sở pháp lý quan trọng cho phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt và khu TOD. Tuy nhiên, nếu chỉ tiếp cận TOD qua các ví dụ tại Hà Nội và TP.HCM, mô hình này dễ bị hiểu hẹp như công cụ chỉnh trang hoặc tăng mật độ quanh ga đầu cuối. Vì vậy, bài báo tiếp cận mối liên kết giữa ĐSTĐC, TOD và đô thị thông minh theo logic hành lang phát triển, nhấn mạnh vai trò của các ga dọc tuyến như "cửa ngõ vùng" và điểm kích hoạt tăng trưởng mới trong mạng lưới đô thị quốc gia.

2. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN TOD TẠI VIỆT NAM

Nghị định số 269/2025/NĐ-CP của Chính phủ về phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt và khu TOD đã tạo cơ sở pháp lý quan trọng để tổ chức lại không gian đô thị theo hướng tích hợp giữa giao thông, sử dụng đất, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng số và huy động nguồn lực phát triển. Điểm đáng chú ý là nhà ga đường sắt không còn được xem chỉ là công trình vận tải, mà trở thành hạt nhân phát triển không gian đô thị.

Trong bối cảnh triển khai ĐSTĐC Bắc - Nam, định hướng TOD cần được mở rộng từ các đô thị đầu mối như Hà Nội và TP.HCM sang toàn bộ hành lang tuyến. Với chiều dài khoảng 1.541 km, đi qua 20 tỉnh, thành phố, dự kiến bố trí 23 ga hành khách và 5 ga hàng, tuyến ĐSTĐC có khả năng hình thành chuỗi không gian phát triển mới dọc trục Bắc - Nam. Do đó, TOD cần được xem là công cụ tổ chức lại mạng lưới đô thị, dịch vụ, logistics, du lịch và công nghiệp hỗ trợ tại các ga trung gian, thay vì chỉ là phát triển mật độ cao quanh ga đầu cuối.

Các khu vực quanh ga ĐSTĐC cần được quy hoạch theo mô hình tích hợp, đa chức năng và phân tầng không gian rõ ràng. Khu vực lõi ga ưu tiên trung chuyển, thương mại, dịch vụ, văn phòng, khách sạn và không gian công cộng; vùng tiếp cận tổ chức giao thông gom khách, xe buýt, bãi đỗ chuyển tiếp, nhà ở và tiện ích đô thị; vùng ảnh hưởng rộng hơn gắn với phát triển đô thị, logistics, du lịch, công nghiệp và trung tâm việc làm cấp vùng. Cách tiếp cận này giúp phân biệt TOD gắn với ĐSTĐC với TOD của đường sắt đô thị nội đô.



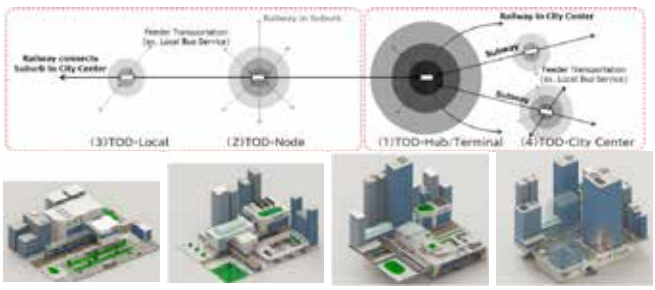
Hình 1. Mô hình tổ chức không gian sử dụng đất trong khu vực phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng (TOD)

Bên cạnh vai trò quy hoạch, TOD còn là công cụ tạo nguồn lực tài chính thông qua khai thác giá trị gia tăng từ đất đai quanh ga, hợp tác công - tư và chia sẻ lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và cộng đồng. Để triển khai hiệu quả, cần tích hợp chặt chẽ quy hoạch giao thông, quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất và nền tảng dữ liệu đô thị thông minh. Như vậy, TOD tại Việt Nam cần được tiếp cận không chỉ như mô hình phát triển quanh ga mà là chiến lược phát triển hành lang đô thị - kinh tế dọc tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam theo hướng thông minh và bền vững.

3. MỐI LIÊN KẾT GIỮA ĐSTĐC - TOD - ĐÔ THỊ THÔNG MINH

Mối liên kết giữa ĐSTĐC, TOD và đô thị thông minh có thể được nhìn nhận như một cấu trúc phát triển tích hợp. Trong đó, ĐSTĐC tạo lập trục kết nối liên vùng; TOD tổ chức không gian phát triển quanh các nhà ga; hạ tầng số đô thị hỗ trợ quản lý, vận hành và cung cấp dịch vụ thông minh. Ba yếu tố này bổ trợ lẫn nhau, hướng tới hình thành các cực tăng trưởng mới, nâng cao hiệu quả sử dụng đất và thúc đẩy phát triển đô thị bền vững dọc tuyến.

ĐSTĐC giữ vai trò là bộ khung hạ tầng chiến lược, có khả năng tái cấu trúc không gian phát triển ở quy mô quốc gia và vùng. Tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam không chỉ phục vụ kết nối Hà Nội - TP.HCM, mà còn tạo điều kiện hình thành hành lang phát triển mới dọc trục Bắc - Nam. Các đô thị có ga như Thanh Hóa, Vinh, Huế, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Phan Thiết, Long Thành… có thể trở thành đầu mối kết nối vùng, thu hút dân cư, lao động, dịch vụ, du lịch, logistics và các hoạt động kinh tế mới.



Hình 2. Mô hình phát triển giữa ĐSTĐC - TOD - đô thị thông minh

Trên nền tảng đó, TOD chuyển hóa lợi thế kết nối của ĐSTĐC thành không gian phát triển cụ thể quanh nhà ga. Khác với TOD đường sắt đô thị chủ yếu phục vụ đi lại nội đô, TOD gắn với ĐSTĐC có phạm vi ảnh hưởng rộng hơn, mang tính liên đô thị và liên vùng. Không gian quanh ga cần được tổ chức theo nhiều lớp, gồm lõi ga, khu vực tiếp cận trực tiếp và vùng ảnh hưởng mở rộng, gắn với các chức năng trung chuyển, thương mại, dịch vụ, văn phòng, lưu trú, nhà ở, logistics, du lịch và trung tâm việc làm.

Đô thị thông minh là điều kiện quan trọng để các khu TOD gắn với ĐSTĐC vận hành hiệu quả. Hạ tầng số cho phép tích hợp dữ liệu về giao thông, đất đai, dân cư, năng lượng, môi trường và dịch vụ công, từ đó hỗ trợ dự báo nhu cầu đi lại, điều phối giao thông tiếp cận ga, quản lý bãi đỗ xe, kiểm soát luồng hành khách và giám sát phát triển không gian quanh ga.

Có thể khái quát mối quan hệ này theo chuỗi logic: ĐSTĐC tạo ra trục kết nối và cơ hội phát triển; TOD tổ chức không gian quanh ga để khai thác cơ hội đó; đô thị thông minh bảo đảm quá trình vận hành và quản trị hiệu quả, linh hoạt, bền vững. Khi được tích hợp đồng bộ, tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam không chỉ rút ngắn thời gian di chuyển giữa các vùng mà còn góp phần hình thành chuỗi đô thị thông minh dọc tuyến, phân bổ lại tăng trưởng và giảm áp lực cho các đô thị lớn hiện hữu.

4. THỰC TẾ PHÁT TRIỂN TOD TẠI VIỆT NAM

4.1. Hiện trạng và tiềm năng phát triển TOD

Trên thế giới, TOD gắn với đường sắt được xem là công cụ quan trọng để tái cấu trúc không gian đô thị, nâng cao hiệu quả sử dụng đất và tạo nguồn lực đầu tư hạ tầng. Tại Việt Nam, tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam dài khoảng 1.541 km, tốc độ thiết kế 350 km/h, đi qua 20 tỉnh, thành phố, gồm 23 ga hành khách và 5 ga hàng, mở ra tiềm năng phát triển TOD trên toàn bộ hành lang Bắc - Nam, không chỉ tại Hà Nội và TP.HCM. Khi thời gian đi lại Hà Nội - TP.HCM có thể rút từ khoảng 30 giờ xuống còn khoảng 5 giờ, quan hệ không gian - thời gian giữa các vùng sẽ có sự thay đổi đáng kể.

Vì vậy, TOD gắn với ĐSTĐC cần được nhìn nhận theo logic hành lang phát triển. Các ga trung gian như Thanh Hóa, Vinh, Hà Tĩnh, Huế, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Phan Thiết, Long Thành… có thể trở thành các cực tăng trưởng mới nếu được tổ chức đồng bộ với quy hoạch đô thị, giao thông kết nối, logistics, du lịch, thương mại - dịch vụ và hạ tầng số. Đây là điểm khác biệt so với TOD đường sắt đô thị, vốn chủ yếu phục vụ đi lại nội đô và cải thiện khả năng tiếp cận trong phạm vi thành phố.

Hình 3. Bản đồ dự kiến tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam và các ga dọc tuyến

Thực tế cho thấy một số địa phương dọc tuyến đã bắt đầu quan tâm đến quy hoạch không gian quanh ga ĐSTĐC. Ninh Bình đã đề cập định hướng phát triển đô thị quanh các ga Phủ Lý, Nam Định và Ninh Bình; Hà Tĩnh nghiên cứu vùng phụ cận các ga Hà Tĩnh và Vũng Áng. Những động thái này cho thấy phát triển không gian quanh ga ĐSTĐC không còn là vấn đề lý thuyết mà đã bước đầu trở thành nội dung thực tiễn trong quy hoạch đô thị và vùng.

Tại Hà Nội và TP.HCM, mô hình này hiện chủ yếu được nhắc tới trong mối liên hệ với metro, đường sắt đô thị và các ga đầu mối. Đây là cơ sở thực tiễn quan trọng, nhưng chưa phản ánh đầy đủ đặc thù của tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam. Nếu phát triển quanh ga nội đô tập trung vào giảm ùn tắc và tái thiết không gian đô thị hiện hữu thì phát triển dọc tuyến ĐSTĐC hướng tới hình thành đô thị mới, trung tâm dịch vụ vùng, đầu mối logistics, du lịch và công nghiệp hỗ trợ. Do đó, thực tiễn tại Việt Nam cần được mở rộng từ tư duy "phát triển quanh ga nội đô" sang "phát triển theo hành lang", trong đó tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam giữ vai trò trục xương sống.

4.2. Sự sẵn sàng về hạ tầng số và năng lực quản trị đô thị

Phát triển TOD gắn với ĐSTĐC không chỉ phụ thuộc vào quỹ đất quanh ga mà còn phụ thuộc lớn vào năng lực quản trị tích hợp và nền tảng dữ liệu đô thị. Các khu TOD dọc tuyến cần được quản lý trên cơ sở dữ liệu đồng bộ về giao thông, dân cư, đất đai, quy hoạch, hạ tầng kỹ thuật, môi trường và dịch vụ công. Đây là điều kiện để chính quyền địa phương có thể dự báo nhu cầu đi lại, tổ chức giao thông gom khách, kiểm soát phát triển đất đai quanh ga, điều phối dịch vụ công và giám sát quá trình đô thị hóa.

Tuy nhiên, mức độ sẵn sàng giữa các địa phương hiện còn không đồng đều. Các đô thị lớn đã bước đầu triển khai hệ thống điều hành giao thông thông minh, cơ sở dữ liệu dân cư, đất đai và dịch vụ công trực tuyến. Trong khi đó, nhiều đô thị trung gian dọc tuyến vẫn còn hạn chế về hạ tầng số, dữ liệu dùng chung và năng lực phối hợp liên ngành. Đây là thách thức đáng chú ý, bởi TOD gắn với ĐSTĐC chỉ có thể phát huy hiệu quả khi nhà ga, giao thông kết nối, sử dụng đất, đầu tư hạ tầng và quản trị đô thị được điều phối trên cùng một nền tảng thông tin thống nhất.

4.3. Khó khăn và thách thức khi phát triển TOD tại Việt Nam

Mặc dù tiềm năng phát triển TOD dọc tuyến ĐSTĐC rất lớn, quá trình triển khai tại Việt Nam vẫn đối mặt với nhiều khó khăn. Trước hết là nguy cơ hiểu TOD theo nghĩa hẹp, chỉ tập trung vào tăng mật độ xây dựng hoặc khai thác quỹ đất ngắn hạn quanh ga. Cách tiếp cận này có thể làm giảm vai trò chiến lược của TOD trong tổ chức lại không gian vùng, nhất là tại các đô thị trung gian cần kết hợp phát triển đô thị, giao thông gom khách, logistics, du lịch và dịch vụ cấp vùng.

Một thách thức quan trọng khác là yêu cầu tích hợp quy hoạch. Phát triển TOD dọc tuyến ĐSTĐC đòi hỏi sự đồng bộ giữa quy hoạch đường sắt, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch giao thông địa phương và các dự án hạ tầng kết nối. Nếu thiếu cơ chế phối hợp liên ngành, khu vực quanh ga có thể phát triển rời rạc, thiếu kết nối với xe buýt, đường bộ, bãi đỗ chuyển tiếp, không gian công cộng và các khu chức năng đô thị.

Bên cạnh đó, vấn đề quỹ đất và cơ chế tài chính cũng là rào cản lớn. Khu vực quanh ga thường có giá đất biến động mạnh, quyền sử dụng đất phức tạp, nhu cầu giải phóng mặt bằng và tái định cư đáng kể. Trong khi đó, cơ chế khai thác giá trị gia tăng từ đất, chia sẻ lợi ích giữa Nhà nước - nhà đầu tư - cộng đồng và tái đầu tư cho hạ tầng vẫn cần được hoàn thiện. Nếu thiếu kiểm soát, TOD có thể bị lệch sang phát triển bất động sản đơn thuần.

Ngoài ra, hiệu quả của ĐSTĐC phụ thuộc lớn vào khả năng tiếp cận ga bằng giao thông công cộng và các phương thức bền vững như xe buýt, taxi, phương tiện chia sẻ, đi bộ, xe đạp. Vì vậy, TOD dọc tuyến cần đi kèm với tổ chức giao thông gom khách, bãi đỗ chuyển tiếp, kết nối liên phương thức và dịch vụ đô thị quanh ga, để các ga ĐSTĐC thực sự trở thành hạt nhân phát triển thay vì chỉ là điểm lên xuống tàu.

5. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP

Để phát triển hiệu quả các khu TOD gắn với ĐSTĐC tại Việt Nam, cần tiếp cận theo hướng hành lang phát triển dọc tuyến Bắc - Nam, thay vì chỉ tập trung vào hai đô thị đầu cuối. Trọng tâm là đồng

bộ quy hoạch giao thông, sử dụng đất, phát triển đô thị, hạ tầng số và cơ chế khai thác nguồn lực quanh ga, qua đó biến ĐSTĐC từ công trình vận tải thành động lực tái cấu trúc mạng lưới đô thị quốc gia.

Quy hoạch TOD cần được xây dựng theo vai trò và tiềm năng của từng ga. Các ga có tiềm năng rất cao như Ngọc Hồi, Thanh Hóa, Vinh, Huế, Đà Nẵng, Diêu Trì, Diên Khánh, Long Thành và Thủ Thiêm có thể phát triển thành trung tâm giao thông, thương mại, dịch vụ, logistics, du lịch và việc làm cấp vùng. Ngược lại, các ga như Tam Kỳ, Bồng Sơn, Phan Rí cần phát triển chọn lọc, phù hợp quy mô đô thị, tránh mở rộng dàn trải và đầu cơ đất đai quanh ga.

Hình 4. Phát triển mô hình TOD gắn với ĐSTĐC

Không gian quanh ga cần tổ chức theo cấu trúc nhiều lớp: Lõi ga ưu tiên trung chuyển, thương mại, dịch vụ, văn phòng, khách sạn và không gian công cộng; vùng tiếp cận trực tiếp bố trí xe buýt gom khách, taxi, phương tiện chia sẻ, bãi đỗ chuyển tiếp, đi bộ, xe đạp và tiện ích đô thị; vùng ảnh hưởng mở rộng gắn với đô thị, logistics, du lịch, công nghiệp hỗ trợ hoặc trung tâm việc làm. Tùy tính chất từng ga, có thể phát triển các mô hình đặc thù như logistics - việc làm tại Vũng Áng, airport-city tại Long Thành hoặc TOD du lịch - dịch vụ tại Huế, Đồng Hới, Tuy Hòa, Diên Khánh và Mương Mán.

Hạ tầng số cần trở thành nền tảng vận hành các khu TOD thông minh, thông qua tích hợp dữ liệu giao thông, dân cư, đất đai, quy hoạch, năng lượng, môi trường và dịch vụ công. Trên cơ sở đó, có thể dự báo nhu cầu đi lại, điều phối giao thông gom khách, quản lý bãi đỗ xe, giám sát biến động đất đai quanh ga và hỗ trợ ra quyết định đầu tư. Các công nghệ như GIS, IoT, AI và bản sao số có thể được ứng dụng từng bước tại các khu TOD quy mô lớn.

Cơ chế khai thác quỹ đất quanh ga cần hướng tới điều tiết hợp lý giá trị gia tăng từ đất để tái đầu tư cho hạ tầng, giao thông công cộng, không gian công cộng và dịch vụ đô thị. Nhà nước cần kiểm soát quy hoạch, quỹ đất và tiến độ phát triển; đồng thời áp dụng các công cụ như đấu giá đất, đấu thầu dự án có sử dụng đất, phát triển quỹ đất hai bên ga và chia sẻ lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và cộng đồng. Việc phát triển TOD phải tránh lệch sang bất động sản đơn thuần và cần gắn với mục tiêu hình thành chuỗi đô thị thông minh và bền vững dọc tuyến Bắc - Nam.

6. KẾT LUẬN

Việc tích hợp ĐSTĐC với mô hình TOD có thể trở thành động lực quan trọng để tái cấu trúc không gian đô thị và phát triển vùng tại Việt Nam. Tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam không chỉ kết nối Hà Nội - TP.HCM mà còn mở ra cơ hội hình thành chuỗi cực tăng trưởng mới dọc tuyến, đặc biệt tại các ga có tiềm năng TOD cao như Thanh Hóa, Vinh, Huế, Đà Nẵng, Diêu Trì, Diên Khánh, Long Thành và Thủ Thiêm .

Trong bối cảnh Nghị định số 269/2025/NĐ-CP tạo nền tảng pháp lý cho phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt và khu TOD, cần chuyển từ tư duy phát triển quanh từng nhà ga sang tư duy phát triển theo hành lang. Mỗi ga ĐSTĐC cần được xác định đúng vai trò, phù hợp với điều kiện dân cư, quỹ đất, kinh tế và chức năng vùng.

Để mô hình ĐSTĐC - TOD - đô thị thông minh phát huy hiệu quả cần đồng bộ quy hoạch giao thông, sử dụng đất, kết nối liên phương thức, hạ tầng số và cơ chế khai thác giá trị gia tăng từ đất quanh ga. Đây là cơ sở quan trọng để hình thành các khu TOD dọc tuyến, góp phần phân bổ lại tăng trưởng, giảm áp lực lên các đô thị lớn và thúc đẩy phát triển đô thị thông minh, bền vững trên hành lang Bắc - Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Nghị định số 269/2025/NĐ-CP ngày 14/10/2025 của Chính Phủ về phát triển không gian đô thị gắn với đường sắt và khu TOD.

[2] Định hướng phát triển ĐSTĐC Việt Nam đến năm 2045. NXB. Giao thông vận tải, tr. 35-78, 2023.

[3] Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam gắn với mô hình TOD. NXB. Xây dựng, tr. 52-110, 2022.

[4] Nguyễn Hồng Tiến (chủ biên). Đô thị thông minh - Lý luận và thực tiễn phát triển tại Việt Nam. NXB. Xây dựng, tr. 120-165, 2021.

[5] Nguyễn Văn Huy. Mô hình phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng và khả năng vận dụng tại Việt Nam. Tạp chí Quy hoạch Đô thị, số 41, tr. 23-30, 2020.

[6] Phạm Sỹ Liêm. Phát triển bền vững đô thị Việt Nam trong bối cảnh chuyển đổi số. NXB. Chính trị Quốc gia Sự thật, tr. 67-102, 2019.

[7] World Bank. Smart Cities for Sustainable Development: Policies and Practices. Washington D.C., World Bank Publications, pp. 90-145, 2020.

[8] Cervero, Robert. Transit-Oriented Development in the Global Context. Washington D.C., Island Press, pp. 45-92, 2013.