

Giải pháp cho dự án khu đô thị Tây Bắc Củ Chi

Lê Thị Bảo Thư^{1*}

¹ Khoa Kỹ thuật Xây dựng, Trường Đại học Bách Khoa, ĐHQG TpHCM, VNU.HCM

TỪ KHOÁ

Giao thông đô thị
Đô thị hóa
Công nghiệp hóa

TÓM TẮT

Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) là một trung tâm kinh tế sôi động. Cơ hội việc làm đa dạng của thành phố đã thu hút nhiều lao động đến sinh sống và làm việc. Nhu cầu nhà ở tăng đều đặn qua từng năm, tương ứng với sự gia tăng của lực lượng lao động. Chi phí sinh hoạt tại TP.HCM khoảng 12.500.000VND/người/tháng. Tiền thuê hàng tháng cho một căn hộ một phòng ngủ ở khu vực ngoại trung tâm khoảng 7.500.000 VND, trong khi ở trung tâm thành phố là khoảng 12.600.000 VND [1]. Kể từ khi thành phố thực hiện chính sách thúc đẩy công nghiệp hóa, nhiều loại hình nhà ở và dự án khu dân cư đã được quy hoạch và phát triển. Có thể thấy rõ các dự án nhà ở đang được triển khai song song với các khu công nghiệp tại các khu vực ngoại ô thành phố. Điển hình là huyện Bình Chánh - một vùng thuần nông đã trở thành trường hợp tiêu biểu cho quá trình công nghiệp hóa dẫn đến đô thị hóa thành công. Chỉ trong vòng sáu năm, từ năm 1997 - khi khu công nghiệp Tân Tạo và Lê Minh Xuân bắt đầu hoạt động - đến năm 2003, một phần của Bình Chánh với chỉ số đô thị hóa cao đã được tách ra để thành lập quận Bình Tân [2]. Tuy nhiên, không phải dự án nào cũng đạt được kỳ vọng, điển hình như khu đô thị Tây Bắc, bao gồm Khu công nghiệp Tân Phú Trung và Khu công nghiệp Tây Bắc Củ Chi. Nhiều yếu tố đã và đang gây ra những thách thức trong công tác quy hoạch đô thị tại TP.HCM. Bài viết này tập trung phân tích khía cạnh giao thông đô thị nhằm xác định các yếu tố ảnh hưởng đến quá trình quy hoạch và thực hiện dự án Khu đô thị Tây Bắc.

KEYWORDS

Urban traffic
Urbanization
Industrialization

ABSTRACT

Ho Chi Minh City (HCMC) is a vibrant hub of economic activity. The city's diverse job opportunities have attracted workers who come to both live and work. Housing demand has been steadily increasing every year, corresponding with the growth in the labor force. The cost of living in HCMC is high, at approximately 12.500.000 VND/person/month. The monthly rent for a one-bedroom apartment outside the city center is around 7.500.000 VND, while inside the city center, it is about 12.600.000 VND [1]. Since the city's policy of promoting industrialization, many types of housing and residential projects have been planned and developed. It is evident that residential projects are being developed simultaneously with industrial parks in suburban areas of the city. An example of this is Binh Chanh, a rural area that has become a typical case of industrialization leading to successful urbanization. In just six years, from 1997- when the Tan Tao and Le Minh Xuan Industrial Park (IP) began operations - until 2003, part of Binh Chanh, with high urbanization indexes, was separated to establish Binh Tan District. However, not all projects have met expectations, such as the case of the Northwest urban area, which includes the Tan Phu Trung and Northwest Cu Chi IP. Several factors contribute to the challenges in urban planning in HCMC. This paper examines the urban traffic aspect in order to identify the factors that affect the planning and implementation of the Northwest Urban project.

1. Giới thiệu

1.1. Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi

Khu đô thị Tây Bắc được quy hoạch với mục tiêu tạo động lực phát triển cho khu vực, bao gồm cả các huyện giáp ranh với TP.HCM thuộc tỉnh Long An và Tây Ninh, nhằm phát triển song song, đồng bộ. Dự án hướng đến việc chuyển đổi cơ cấu kinh tế nông nghiệp địa phương sang các ngành dịch vụ đô thị và công nghiệp, tận dụng hiệu

quả nguồn tài nguyên đất hiện có, tạo ra việc làm mới và mở rộng quỹ đất phục vụ phát triển đô thị tại khu vực ngoại thành. [Hình 1a, b, c].

Dự án cũng nhằm giảm áp lực dân số lên khu vực nội thành, cân bằng phân bố dân cư và lao động tại các khu vực hiện đang bị quá tải về dân số, ùn tắc giao thông và gặp khó khăn trong việc tổ chức môi trường sống đô thị. Khu vực quy hoạch có diện tích khoảng 6.000 ha, bao gồm một phần các xã Tân Thới Nhì (huyện Hóc Môn), Tân Phú Trung, Tân Thông Hội, Tân An Hội, thị trấn Củ Chi và xã Phước Hiệp (huyện Củ Chi). Dự án nằm tại cửa ngõ phía Tây Bắc, cách trung tâm

*Liên hệ tác giả: thu.bmkt@hcmut.edu.vn

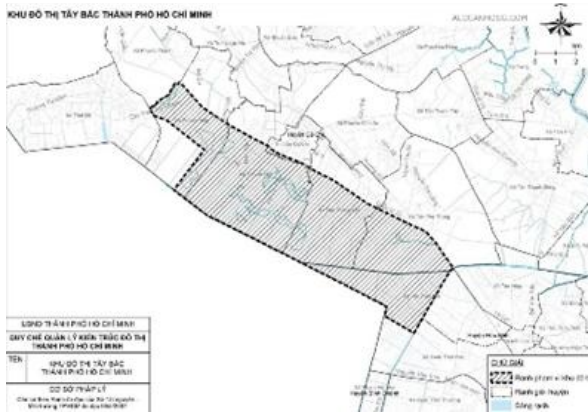
Nhận ngày 16/04/2025, sửa xong ngày 02/06/2025, chấp nhận đăng ngày 03/06/2025

Link DOI: <https://doi.org/10.54772/jomc.03.2025.921>

TP.HCM khoảng 30 km và là điểm giao cắt quan trọng của nhiều tuyến giao thông chiến lược: Theo hướng Bắc - Nam là tuyến đường Xuyên Á, nối TP.HCM với tỉnh Tây Ninh và cửa khẩu Mộc Bài sang Campuchia. Theo hướng Đông - Tây là tỉnh lộ 8, kết nối tỉnh Long An và tỉnh Bình Dương. Tính đến năm 2024, dự án đã bị đình trệ trong 25 năm.



(a)



(b)



(c)

Hình 1. Thông tin quy hoạch khu đô thị Tây Bắc Củ Chi
(Nguồn: Sở QHKT Tp.HCM).

Chú thích: a. Vị trí dự án trong TPHCM; b. Ranh dự án; c. Quy hoạch cơ cấu sử dụng đất khu đô thị Tây Bắc.

1.2. Kết nối các khu vực xa

Chính phủ các quốc gia xem việc kết nối các khu vực và cộng đồng vùng sâu, vùng xa là một nhiệm vụ phát triển xã hội, bao gồm các mục tiêu phục vụ cho phát triển xã hội, kinh tế và chiến lược [3]. Với cơ sở hạ tầng giao thông thuận tiện, các khu vực xa có thể tiếp cận tốt hơn với dịch vụ y tế, giáo dục và cơ hội việc làm tại các khu vực trung tâm hoặc đang phát triển. Về mặt kinh tế, khả năng kết nối dễ dàng sẽ thúc đẩy sự phát triển của các dịch vụ du lịch trải nghiệm và việc xây dựng các cơ sở sản xuất với chi phí thấp hơn. Về mặt chiến lược, hạ tầng kết nối thuận tiện góp phần tạo sự cân bằng, đảm bảo quyền tiếp cận bình đẳng với các chính sách dành cho cộng đồng, đồng thời cung cấp sự hỗ trợ cần thiết cho các khu vực xa khi cần thiết.

1.3. Các đô thị vệ tinh

Đô thị vệ tinh được định nghĩa là một cộng đồng có quy mô dân số từ 50.000 đến 300.000 người, nằm trong phạm vi 60 dặm (khoảng 100 km) tính từ một đô thị lớn. Các đô thị vệ tinh đóng vai trò quan trọng trong tiến trình phát triển đô thị, bằng cách cung cấp cho người dân và doanh nghiệp lựa chọn di dời, từ đó giảm bớt tình trạng quá tải tại các trung tâm đô thị đông dân. Những khu đô thị nhỏ hơn này được xây dựng gần các thành phố lớn và được quy hoạch nhằm hỗ trợ quá trình mở rộng đô thị một cách hiệu quả, kiểm soát tình trạng đô thị hóa tràn lan, đồng thời đưa ra các giải pháp cho những vấn đề phát sinh do đô thị hóa. Khái niệm đô thị vệ tinh được sử dụng phổ biến trong quy hoạch đô thị, giúp cân bằng nguồn lực và phân bố dân cư. Mô hình đô thị vệ tinh đã được áp dụng tại các quốc gia phát triển từ những năm 1950, tiêu biểu như tại London (Vương quốc Anh), Copenhagen (Đan Mạch), và tại một số quốc gia đang phát triển như Ấn Độ vào đầu thế kỷ 21 [4].

1.4. Quy hoạch tuyến Metro tại TP.HCM

Theo quy hoạch giao thông của TP.HCM đến năm 2050, sẽ có 12 tuyến metro được xây dựng với tổng chiều dài khoảng 200 km. Các tuyến metro được thiết kế tỏa ra từ ga trung tâm Bến Thành, trong đó tuyến Metro số 2 (M2) là tuyến xuyên tâm, chạy từ Củ Chi, đi qua trung tâm thành phố và kết thúc tại Cát Lái. Với lộ trình đã quy hoạch, tuyến M2 đóng vai trò then chốt trong việc tác động và làm thay đổi vị thế của dự án Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi [5].

Theo quy hoạch của tuyến Metro số 2, sau khi Giai đoạn 3 hoàn thành, tuyến sẽ kéo dài từ Thủ Thiêm đến Khu đô thị Tây Bắc. Đoạn từ Bến xe An Sương đến Khu đô thị Tây Bắc sẽ bao gồm 21 ga, đóng vai trò trọng tâm trong chiến lược phát triển đô thị theo định hướng giao thông (TOD) của thành phố. Trong tương lai, tuyến Metro số 2 sẽ tiếp tục mở rộng từ Thủ Thiêm để kết nối đến Sân bay quốc tế Long Thành [Hình 2].



Hình 2. Quy hoạch hệ thống metro của TP Hồ Chí Minh (Nguồn: Sở GTVT Tp.HCM).

2. Nghiên cứu

2.1. Kinh nghiệm của Trung Quốc trong phát triển khu vực xa

Trung Quốc đã thực hiện chính sách cải cách và mở cửa trong suốt hơn 40 năm qua, từ đó đạt được những chỉ số tăng trưởng quốc gia chưa từng có tiền lệ, đặc biệt là trong lĩnh vực phát triển đô thị. Tỷ lệ dân số đô thị đã tăng từ 19,4 % lên 56,1 %, với mục tiêu đạt 1 tỷ người sống tại khu vực đô thị vào năm 2030. Từ năm 1990 đến 2005, dân số đô thị đã tăng gấp đôi, và GDP bình quân đầu người tăng gấp ba. Đến năm 2023, thu nhập bình quân của người dân đô thị đạt 39.218 Nhân dân tệ, tăng 75,8 lần so với năm 1949. Cùng với sự phát triển kinh tế và xã hội, Trung Quốc cũng phải đối mặt với nhiều thách thức như khói bụi ô nhiễm bao phủ hầu hết các thành phố lớn, ô nhiễm nguồn nước đô thị, và thiếu hụt nước sạch [6].

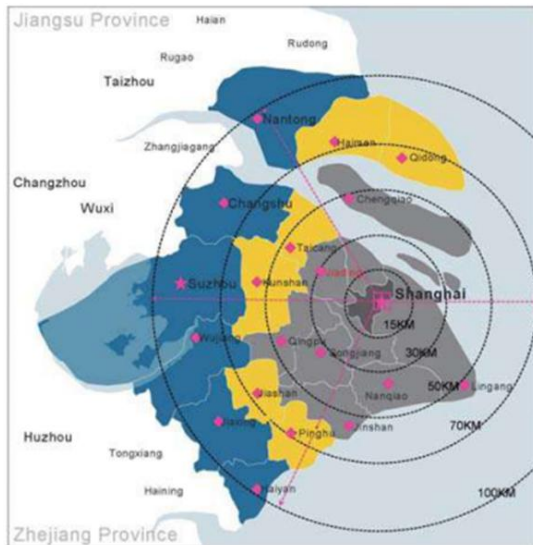
Trước những thách thức từ hơn 30 thành phố có dân số trên 1 triệu người, chính phủ Trung Quốc đã áp dụng nhiều giải pháp nhằm đảm bảo sự phát triển bền vững. Một trong những giải pháp đó là quản lý phát triển đô thị thông qua việc mở rộng các khu vực đô thị hiện hữu và phát triển các vùng ngoại ô, được kết nối bằng hệ thống giao thông và hạ tầng đường bộ thuận tiện, giúp dễ dàng tiếp cận trung tâm đô thị. Việc phát triển đô thị quy mô lớn đòi hỏi các động lực phù hợp, bao gồm: nguồn tài chính, tài nguyên và chính sách. Cụ thể, việc cho thuê đất sẽ là nguồn thu chính cho chính quyền địa phương ở Trung Quốc.

Về tài nguyên, cần cung cấp quỹ đất đủ lớn cho phát triển đô thị, bao gồm đất ở, đất phục vụ sản xuất công nghiệp, và bất động sản thương mại. Về chính sách, cần có các chương trình tái định cư cho những khu đô thị cũ có hạ tầng lỗi thời và mật độ dân cư cao, nhằm di dời dân đến các khu đô thị mới. Do đó, phát triển không gian đô thị mới tại các khu vực mới đóng vai trò then chốt trong quá trình đô thị hóa nhanh và quy mô lớn của Trung Quốc, song hành với sự phát triển kinh tế của quốc gia. Ngoài việc đóng góp vào kế hoạch đô thị hóa nhanh và mạnh, các khu đô thị mới còn có tiềm năng đáp ứng các cam kết toàn cầu về phát triển bền vững và thành phố xanh. Một ví dụ tiêu biểu là trường hợp quận Jiading của Thượng Hải [Hình 3].

Jiading là một trong những khu vực vệ tinh bao quanh trung tâm Thượng Hải, với bán kính chưa đến 60 km. Jiading được đánh giá cao nhờ tiềm năng phát triển kinh tế thông qua các hoạt động công nghiệp và chuỗi cung ứng cho ngành công nghiệp. Jiading cùng với các khu vực lân cận Thượng Hải đã được quy hoạch để xây dựng các đô thị mới, nhằm giảm bớt sự chênh lệch về hạ tầng, kinh tế và xã hội giữa khu vực trung tâm và vùng ngoại ô.

Việc xóa bỏ những chênh lệch này sẽ tạo ra sự cân bằng trong hạ tầng, giáo dục và y tế, từ đó mở ra không gian phát triển mới, giảm áp lực cho khu trung tâm và tạo điều kiện triển khai các dự án quy mô lớn mà khu trung tâm không thể đáp ứng [7].

Kế hoạch 5 năm lần thứ 10 của Trung Quốc đã xác định rằng các đô thị mới là công cụ chính để thúc đẩy đô thị hóa cân bằng và phân bổ nguồn lực phát triển tại Thượng Hải. Các hoạt động liên quan đã được triển khai nhằm thực hiện kế hoạch, bao gồm công tác quy hoạch và xây dựng, với trọng tâm là khôi phục và làm mới một cách hài hòa phần lõi lịch sử của các đô thị mới.



Hình 3. Vị trí của Jiading (Nguồn: Viện Quy hoạch Thượng Hải).

Màu Xám: Thuộc Thượng Hải; Màu Vàng: Đô thị thuộc vành đai 1 của Thượng Hải; Màu Xanh: Đô thị thuộc vành đai 2 của Thượng Hải.

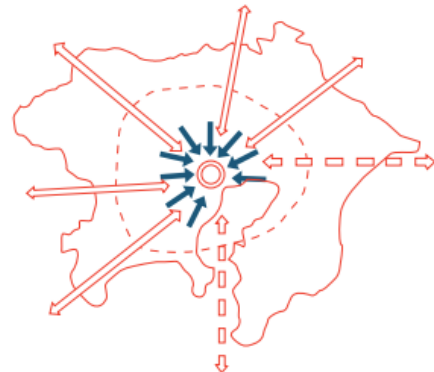
Trong quá trình này, khu vực lịch sử của các đô thị mới được đầu tư nâng cấp hạ tầng tốt hơn, trong khi các khu phát triển mở rộng được chú trọng với dự án cảnh quan và khoảng không gian mở, tạo nên các khu đô thị có hạ tầng hoàn chỉnh, vừa phục vụ phát triển kinh tế, vừa đáp ứng tiêu chuẩn sống xanh và bền vững cho người dân. Nhờ đó, mức độ dịch vụ của Đô thị mới Jiading đã được cải thiện đáng kể, thu hút một lượng lớn dân cư đến sinh sống tại khu trung tâm của đô thị mới.

2.2. Kinh nghiệm phát triển đô thị của Nhật Bản

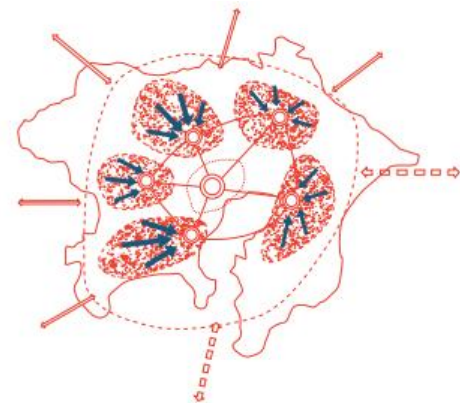
Tokyo, Nhật Bản là một trung tâm đô thị lớn đã thu hút mạnh mẽ các nguồn lực, góp phần đưa quốc gia này trở thành một trong những nền kinh tế hàng đầu thế giới. Sự tập trung nguồn nhân lực tại Tokyo đã làm thay đổi đáng kể cấu trúc không gian đô thị cũng như các chỉ số kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, đến đầu những năm 1970, làn sóng dân cư đổ về Vùng đô thị Tokyo mở rộng bắt đầu chậm lại do khu vực này đã đạt đến giới hạn về giá tiêu dùng, chi phí nhà ở và chi phí sinh hoạt.

Cơ quan Quản lý Đất đai Quốc gia Nhật Bản đã xây dựng một kế hoạch phát triển dài hạn mới với tầm nhìn 50 năm [8]. Kế hoạch mới này điều chỉnh lại cấu trúc không gian đô thị theo hướng xuyên tâm (radial) trước đây, thay thế bằng mô hình đa trung tâm (polycentric). Theo đó, kế hoạch đề xuất bố trí nơi làm việc gần nơi ở của người lao

động và cung cấp đầy đủ các dịch vụ thiết yếu, nhằm hình thành các khu đô thị độc lập xung quanh các quận của Tokyo [Hình 4].



(a) Tình trạng tập trung quá mức vào trung tâm Tokyo



(b) Khái niệm về một khu đô thị kết hợp

Hình 4. Tình trạng và khái niệm tương lai của khu vực đô thị Tokyo mở rộng (Kế hoạch Cải cách Thủ đô).

Tài liệu tham khảo: Cơ quan Quản lý Đất đai Quốc gia.

Hệ thống metro đóng vai trò then chốt trong việc tạo dựng khung không gian và các mạng lưới tuần hoàn nguồn lực kết nối các khu đô thị mới và hiện hữu. Kế hoạch này được hoàn thành vào năm 1985, và khung pháp lý cần thiết đã được chuẩn bị từ 1986-1988. Đến nay, sau hơn 30 năm thực hiện, hệ thống giao thông tốc độ cao của Nhật Bản đã mở rộng khu vực đô thị xung quanh trung tâm Tokyo theo đúng kế hoạch đã đề ra [9].

2.3. Nghiên cứu trường hợp Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi

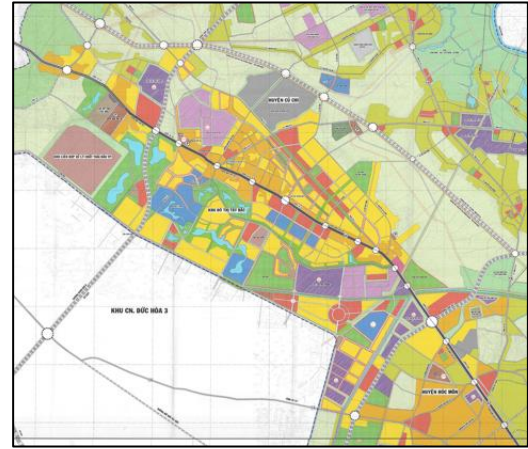
Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi nằm cách trung tâm TP.HCM khoảng 30 km, tương đương với khoảng cách từ Thị trấn Jiading đến Thượng Hải. Dự án này tọa lạc tại huyện Củ Chi, với một số ưu thế như diện tích đất lớn gần 44,5 nghìn ha và hệ thống mạng lưới giao thông liên vùng theo quy hoạch giao thông, bao gồm Đường cao tốc TP.HCM - Mộc Bài, Đường cao tốc TP.HCM - Bình Dương - Chơn Thành, và Vành đai 3. So với các nghiên cứu tình huống từ Trung Quốc và Nhật Bản, Củ Chi cũng là một địa phương có những nguồn lực đặc biệt cho phát

triển độc lập, có sự ảnh hưởng từ thành phố. Những nguồn lực này bao gồm đất đai màu mỡ cho nông nghiệp, nguồn nước, hạ tầng kỹ thuật, và nhiều khu công nghiệp. Đặc biệt, Củ Chi là nơi có di tích lịch sử Địa đạo Củ Chi, một di tích quốc gia thu hút khách du lịch quốc tế. Vị trí của khu đô thị nằm dọc theo Quốc lộ 22, tuyến đường chính duy nhất kết nối trung tâm thành phố với các vùng ngoại ô, kéo dài đến Trảng Bàng, Tây Ninh và cửa khẩu Mộc Bài. Đây là tuyến đường vượt qua châu Á, với lưu lượng giao thông được Sở Giao thông Vận tải TP.HCM báo cáo vào năm 2019 là gần 40.000 phương tiện (không tính xe máy) mỗi ngày, gấp đôi công suất thiết kế. Năm 2025, Quốc lộ 22 được mở rộng thêm 8,7 km qua các huyện Hóc Môn và Quận 12 để giảm thiểu tình trạng tắc nghẽn do quá tải phương tiện. Dự án khu đô thị Tây Bắc Củ Chi được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào năm 1999, phản ánh tầm nhìn của thành phố về tiềm năng của khu vực này trong phát triển tổng thể của thành phố, đặc biệt là vai trò của khu vực này như một vành đai dân cư và công nghiệp [10]. TP.HCM là một khu đô thị phát triển nhanh chóng, và sự biến đổi của thành phố tạo ra những bối cảnh mới đòi hỏi phải liên tục điều chỉnh quy hoạch đô thị để phù hợp với những thay đổi so với thời điểm quy hoạch ban đầu của nhiều dự án trong thành phố, bao gồm cả dự án Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi. Trong suốt quá trình điều chỉnh quy hoạch đô thị, Củ Chi nói chung và dự án Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi đã trải qua nhiều giai đoạn đô thị hóa tự phát. Dân số đô thị của Củ Chi tăng với tốc độ trung bình 3,02 % mỗi năm từ năm 2009 đến 2019, tiếp tục dao động chậm cho đến năm 2022 (29.953 người), với sự giảm sút vào năm 2023 (27.988 người) [11]. [4] Sự giảm sút dân số đô thị phản ánh tình trạng thiếu hụt nhà ở đô thị hoặc rào cản giao thông làm giảm sức hấp dẫn của khu vực.

Quy hoạch tổng thể TP.HCM đã được điều chỉnh cho năm 2025, làm rõ vị trí của Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi trong cấu trúc tổng thể của thành phố, với hệ thống giao thông được cập nhật, bao gồm Quốc lộ 22, Tuyến Metro số 2, Vành đai 3, Vành đai 4 kết nối trực tiếp khu đô thị và đường sắt liên tỉnh Trảng Bàng - Tân Thới Hiệp, song song với Đường cao tốc TP.HCM - Mộc Bài trong phạm vi bán kính 5 km [Hình 5].



Hình 5a. Vị trí dự án Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi trong mạng lưới giao thông TP.HCM.



Hình 5b. Quy hoạch sử dụng đất của dự án.

3. Đề xuất

3.1. Đánh giá tiềm năng đô thị quốc tế của Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi để điều chỉnh quy hoạch và tối ưu hóa giá trị khu vực

Trong quy hoạch mạng lưới metro đô thị TP.HCM, tuyến Metro số 2 kết nối Sân bay Tân Sơn Nhất, Cát Lái và Thủ Thiêm. Đây là hành lang vận chuyển hành khách trực tiếp từ Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất hoặc cảng MSC Cần Giờ đến Củ Chi, thông qua các ga nằm trong ranh giới Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi. Từ các quốc gia thuộc khu vực Đông Nam Á lục địa, cao tốc TP.HCM - Mộc Bài đi qua Củ Chi, cho phép luồng hành khách di chuyển vào thành phố. Với một hành lang giao thông hành khách chính, có khả năng kết nối tốc độ cao theo trục Đông - Tây, Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi đóng vai trò nút giao trong dòng chảy du lịch quốc tế, tạo điều kiện thuận lợi để khu vực này phát triển thành một đô thị mang tầm quốc tế, bao gồm nhà ở và nơi làm việc phục vụ các hoạt động dịch vụ kinh tế như tài chính, bảo hiểm, ngân hàng và giáo dục.

Dự án Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi đã được quy hoạch trong hơn 25 năm. Dù đã có một số điều chỉnh, nhưng quy hoạch vẫn chưa thể hiện được đặc trưng của một đô thị quốc tế, với cách tiếp cận hiện đại về quy hoạch không gian sống, sản xuất kinh tế, môi trường và xã hội. Cần thiết phải xây dựng một khung pháp lý cởi mở cho dự án, tạo điều kiện lồng ghép các ý tưởng quy hoạch với các dự án thành phần khả thi, được triển khai bởi các nhà phát triển bất động sản quốc tế có kinh nghiệm, từ đó tận dụng tối đa vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, lịch sử và xã hội của khu vực. Đây là yếu tố quan trọng để thu hút cư dân và hình thành các dịch vụ thứ cấp, thúc đẩy quá trình đô thị hóa bền vững tại khu vực phía Tây Bắc thành phố.

Quy hoạch tuyến Quốc lộ 22 hiện hữu trở thành tuyến logistics kết nối các điểm trọng yếu: cửa khẩu Mộc Bài - Tây Ninh, cửa khẩu Hoa Lư - Bình Phước, cảng Cát Lái - MSC Cần Giờ, Sân bay quốc tế Long Thành. Trong đó, Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi sẽ đóng vai trò là khu phát triển kinh tế logistics, với các hạ tầng như trung tâm phân phối hàng hóa, đảm nhiệm vai trò trung tâm phân phối khu vực cho TP.HCM và các vùng lân cận.

3.2. Ưu tiên quy hoạch các khu đô thị trung hòa carbon dọc tuyến Metro số 2

Theo quy hoạch của TP.HCM, quỹ đất dọc tuyến Metro số 2 sẽ được đầu tư để tạo nguồn vốn xây dựng tuyến metro. Giải pháp này không chỉ giúp tối đa hóa giá trị sử dụng đất, mà còn đảm bảo sự phát triển bền vững và hình thành chuỗi khu đô thị tương tác chuyển tiếp từ trung tâm thành phố ra đến Củ Chi, góp phần thúc đẩy các dự án khu vực phía Tây, đặc biệt là Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi, khi các đô thị dọc tuyến đều được quy hoạch hướng tới mục tiêu trung hòa carbon. Do đó, cần tổ chức các cuộc thi thiết kế hoặc giao nhiệm vụ cho các cơ sở đào tạo chuyên ngành quy hoạch đô thị, kiến trúc để nghiên cứu và đề xuất giải pháp quy hoạch đô thị dựa trên giao thông công cộng làm khung phát triển không gian.

4. Kết luận

Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi ban đầu được quy hoạch với các mục tiêu phù hợp với bối cảnh của thành phố cách đây 25 năm. Tình trạng quy hoạch trì trệ hiện nay xuất phát từ một số điều kiện khách quan, trong đó có kết nối giao thông bất tiện với trung tâm, gây cản trở trong việc thu hút nhà đầu tư triển khai các dự án theo quy hoạch.

Trong bối cảnh mới của TP.HCM và khu vực xung quanh, Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi cần được quy hoạch lại để khai thác hiệu quả quỹ đất, phát triển đúng vai trò là một đô thị quốc tế. Các giải pháp liên quan đến giao thông và hạ tầng để thúc đẩy thực hiện quy hoạch bao gồm:

Ưu tiên triển khai tuyến Metro số 2 từ Bến Thành đến Depot Bình Mỹ để thu hút cư dân, tạo lập nền tảng cho quá trình đô thị hóa các khu dân cư trung hòa carbon dọc theo tuyến.

Xác định logistics là ngành kinh tế chính của Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi, và các dịch vụ thứ cấp là tài chính, bảo hiểm, ngân hàng và giáo dục. Điều này sẽ giúp xây dựng chính sách ưu tiên cho các dự án hạ tầng logistics như: khu công viên logistics, tổ hợp tài chính - bảo hiểm - ngân hàng, sân giao dịch hàng hóa quốc tế và cơ sở giáo dục quốc tế.

Nghị định 98 mang lại cơ hội để TP.HCM chủ động sử dụng chính sách, nguồn lực tài chính và con người nhằm thúc đẩy các dự án giao thông, làm thay đổi cấu trúc không gian vùng và khai thác hiệu quả

tiềm năng kinh tế đô thị tại các khu vực ngoại thành, trong đó có Củ Chi với dự án Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi.

Lời cảm ơn

Chúng tôi xin trân trọng cảm ơn Trường Đại học Bách Khoa – Đại học Quốc gia TP.HCM (HCMUT, VNU-HCM) đã hỗ trợ thực hiện nghiên cứu này.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Cost of living in Ho Chi Minh City, tháng 4/2025. [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://www.numbeo.com> [Truy cập: 12/04/2025]
- [2]. Lê Thị Bảo Thu, "Interaction between urbanization and logistics infrastructure in suburbs of HCMC", *Lecture Notes in Civil Engineering, Volume 442, ICSCEA 2023 01/2004, 110-118, 2024*
- [3]. "Connecting remote community, summary and conclusions", năm 2021, *The International Transport Forum, 179 roundtable*. [Trực tuyến]. Địa chỉ: www.itf-oecd.org. [Truy cập: 12/04/2025]
- [4]. B.Pattanak, "Urban Development and Planning: An introduction", năm 2025, Taylor and Francis
- [5]. P.D.Long; N.T.Dung, *Proceedings of the 5th International Conference on Geotechnics for Sustainable Infrastructure Development: GEOTEC2023; 14-15 Dec; Hanoi, Vietnam*
- [6]. L.Wang and S.Rau, năm 2018, "New towns and new districts case studies from The people's Republic of China". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/486236/prc-new-towns-districts-case-studies.pdf>. [Truy cập: 12/04/2025]
- [7]. K.Morita, J.Chen, 10/02/2010, "Transition, Regional Development And Globalization: China And Central Europe". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://www.worldscientific.com/worldscibooks>. [Truy cập: 12/04/2025]
- [8]. Okazawa and Yuko, 06/2019, "Tokyo Development Learning Center Policy Paper Series 3: case study on tokyo metropolitan region, Japan". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication>. [Truy cập: 12/04/2025]
- [9]. M.S.Roychansyah and K.Ishizawa, 23/10/2018, "Considerations of Regional Characteristics for Delivering City Compactness: Case Studies of Cities in the Greater Tokyo Area and Tohoku Region, Japan". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://www.tandfonline.com/doi/abs>. [Truy cập: 12/04/2025]
- [10]. Bộ Tài nguyên Môi trường, 25/02/2020, "Điều chỉnh quy hoạch khu đô thị Tây Bắc Củ Chi". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <http://www.donre.hochiminhcity.gov.vn/> [Truy cập: 12/04/2025]
- [11]. Cục Thống kê TpHCM, năm 2023, "Dân số và lao động - Niên giám thống kê". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://thongkehochiminh.gso.gov.vn/>. [Truy cập: 12/04/2025]