



Thực trạng giao thông Thành phố Hồ Chí Minh và nhiệm vụ đặt ra để thực hiện Đề án 510 km metro - Hướng tới đô thị văn minh xanh, bền vững

TRẦN THIÊN PHONG¹

¹Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường TP. Hồ Chí Minh

Tóm tắt

Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM), nơi đầu tàu kinh tế của cả nước đang đứng trước bước ngoặt quan trọng trong quá trình phát triển hạ tầng giao thông đô thị. Thành phố, sau hơn một thế kỷ được hình thành và quy hoạch theo mô hình đô thị cũ, đến nay, dân số đã vượt trên 10 triệu người, mật độ phương tiện cá nhân thuộc nhóm cao nhất châu Á, hạ tầng giao thông đã và đang rơi vào trạng thái quá tải nghiêm trọng, gây ùn tắc triền miên, ô nhiễm môi trường, lãng phí thời gian, làm giảm năng suất lao động và chất lượng sống của người dân. Trong bối cảnh đó, Thành phố cần cơ chế đặc thù toàn diện để thực hiện Đề án xây dựng 510 km metro trong 20 năm là hết sức quan trọng, vì đây không chỉ là một dự án giao thông đơn thuần, mà là hạt nhân để quy hoạch lại toàn bộ đô thị, chuyển đổi mô hình phát triển, kiến tạo một Thành phố xanh hiện đại, văn minh và bền vững.

Từ khóa: Metro, giao thông công cộng, cơ chế đặc thù, Thành phố Hồ Chí Minh, đô thị bền vững.

JEL Classifications: Q55, Q56, Q58, R42, R48.

1. THỰC TRẠNG GIAO THÔNG THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH VÀ KINH NGHIỆM TRIỂN KHAI HỆ THỐNG METRO Ở MỘT SỐ NƯỚC

TP.HCM sau khi sáp nhập tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và Bình Dương có diện tích 6.772,59 km², với dân số 14.002.598 người, được xác định là một siêu đô thị đặc biệt của cả nước, đóng vai trò trung tâm kinh tế, tài chính, văn hóa, khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo hàng đầu. Theo thống kê, khu vực TP.HCM cũ, diện tích 2.096 km², dân số 9.521.886 người, có khoảng 9,5 triệu phương tiện, trong đó hơn 1 triệu xe ô tô và gần 8,5 triệu xe gắn máy hai bánh, hầu hết là xe chạy xăng, hệ quả hoạt động giao thông của Thành phố phát thải trên 13 triệu tấn CO₂/năm, chiếm 99% tổng phát thải, 78% lượng SO₂, 75% lượng bụi mịn PM_{2,5} phát sinh trên địa bàn, gây ô nhiễm môi trường không khí nghiêm trọng (Giang Anh, 2025). Từ vấn đề trên, TP.HCM đang xây dựng kế hoạch hỗ trợ để chuyển đổi trước mắt 400.000 xe gắn máy hai bánh sang xe điện, dành cho taxi công nghệ và giao hàng trên địa bàn trong thời gian 3 năm (2026 - 2028). Khu vực nội thành TP.HCM hiện có khoảng 152 tuyến xe buýt, nhưng mật độ đường giao thông bình quân trên diện tích đất toàn Thành phố quá thấp: 2,38 km/km²; tỉ lệ đất giao thông trên đất xây dựng đô thị: 13,88% (chưa đạt chỉ tiêu theo quy định), cùng với khối lượng xe gắn máy cá nhân khổng lồ (bình quân gần như 1 người/1 xe máy), dẫn đến xe buýt không phát huy tác dụng, xảy ra ùn tắc giao thông thường xuyên trong ngày từ 6 giờ sáng đến 21 giờ, ở hầu hết các giao lộ, trục đường chính của

Thành phố (UBND TP.HCM, 2025). Theo báo cáo của Sở Giao thông Vận tải, mỗi năm tình trạng ùn tắc giao thông ở Thành phố gây thiệt hại 6 tỷ USD, tính bình quân mỗi tháng ùn tắc giao thông làm thiệt hại hơn 11.000 tỷ đồng, trung bình mỗi ngày thiệt hại hơn 366 triệu đồng, mỗi giờ qua đi thiệt hại hơn 15 triệu đồng. Đặc biệt, theo Ban An toàn giao thông TP.HCM, trong 10 tháng năm 2024, Thành phố xảy ra 1.234 vụ tai nạn giao thông làm chết 380 người, bị thương 768 người, trong đó, nguyên nhân do xe máy gây ra trên 50%. Tai nạn giao thông làm thiệt hại lớn về nhân mạng không gì bù đắp được, di chứng thương đau của nó là nỗi ám ảnh không thể xóa nhòa trong ký ức mỗi người thân, bạn bè của những người bị nạn và đó cũng là nỗi trăn trở của cơ quan chức năng.

Sau năm 1975, TP.HCM từng có giai đoạn xe buýt, tàu hỏa là chủ đạo, nhưng dần mất vai trò vào xe cá nhân. Giao thông công cộng hiện nay phát triển chưa tương xứng với nhu cầu đô thị hóa. Metro khởi động chậm, xe buýt thiếu hấp dẫn, đường sắt lạc hậu. Đến thập niên 1990, khi kinh tế mở cửa, xe gắn máy 2 bánh (gọi tắt là xe máy) đã chiếm lĩnh đô thị, tạo thành thói quen di chuyển khó thay đổi. Việc thiếu tư duy đô thị hóa đi cùng hạ tầng giao thông cố định khiến Thành phố phát triển theo kiểu mở rộng tự phát, khó quy hoạch lại. Nếu sau năm 1975, TP.HCM đầu tư sớm vào metro thì kẹt xe, ô nhiễm và phụ thuộc vào xe máy sẽ được hạn chế từ gốc; không gian đô thị sẽ phát triển theo trục, không lan tỏa hỗn loạn; các đô thị vệ tinh sẽ hình thành và kết



nổi hiệu quả; nền kinh tế, năng suất lao động và chất lượng sống sẽ được nâng lên đáng kể. Đây là một cơ hội lịch sử đã bị bỏ lỡ, tuy nhiên không nên tiếp tục lỡ trong 20 năm tới, đặc biệt với Đề án 510 km metro mà Thành phố đặt ra.

Xuất phát từ thực trạng trên, Chính phủ và UBND TP.HCM đã quyết tâm xây dựng hệ thống đường sắt đô thị (metro), với tổng chiều dài 510 km thực hiện trong 20 năm (2025 - 2045), để đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, đồng thời, loại bỏ hàng triệu xe gắn máy cá nhân khi metro hoạt động (Vũ Phong, 2024). Nếu tổng kinh phí đầu tư cho 510 km metro là 50 tỷ USD, so với thiệt hại do ùn tắc giao thông ở Thành phố là 6 tỷ USD/năm thì chưa tới 10 năm metro triển khai, Thành phố đã cân bằng được vốn đầu tư.

1.1. Tình trạng kẹt xe, ô nhiễm giao thông tại Thành phố Hồ Chí Minh

Tại Việt Nam, kẹt xe, ô nhiễm và lãng phí nguồn lực đang trở thành bình thường ở các đô thị lớn như TP.HCM và Hà Nội. Trong nhiều nguyên nhân, có một nguyên nhân gốc rễ nhưng chưa được nhìn nhận đúng mức: Đó là sai lầm chiến lược kéo dài hàng chục năm trong phát triển phương tiện cá nhân, đặc biệt là xe máy. Tính đến năm 2024, cả nước có hơn 72 triệu xe máy đang lưu hành, với dân số khoảng 100 triệu người, tức là gần như mỗi người dân đều sở hữu ít nhất một chiếc xe máy, chưa kể hàng triệu xe không đăng ký hoặc đã quá niên hạn sử dụng. Hiện tại TP.HCM (sau sáp nhập tính ngày 1/7/2025) có hơn 11,3 triệu xe máy và hơn 1,4 triệu ô tô cùng hàng triệu lượt di chuyển cá nhân, không có phương tiện công cộng hiệu quả thay thế (Minh Quân, 2025).

Hệ quả là kẹt xe trầm trọng, đường không mở kịp, trong khi số xe máy tiếp tục tăng, làm chậm toàn bộ vận hành kinh tế đô thị; ô nhiễm không khí, tiếng ồn và xe máy là một trong những nguồn phát thải bụi mịn PM_{2.5}, khí CO lớn nhất tại Thành phố; không gian đô thị hỗn loạn: hạ tầng vỉa hè, bãi đậu, đường nhỏ... bị xe máy chiếm dụng triệt để, gây mất mỹ quan và mất an toàn giao thông. Chưa kể, xe máy còn làm gia tăng xu hướng phát triển đô thị "tản mạn", nhà ở và dịch vụ mọc tràn lan theo hướng "đi đâu cũng được", không theo bất kỳ cấu trúc trục giao thông cố định nào như metro, tramway.

Gần đây, khi vấn đề khí thải được chú ý, Chính phủ kêu gọi chuyển từ xe xăng sang xe điện. Nhưng chính sách này sẽ không giải quyết được gì nếu không song hành với việc giảm số lượng xe máy. Bởi vì xe điện vẫn gây kẹt xe, vẫn chiếm chỗ và đẩy gánh nặng sang ngành điện – vốn đang thiếu hụt nguồn cung. Không có chính sách thu hồi xe xăng, xe cũ, thì thị trường xe xăng vẫn tồn tại song song, gây thêm sự chông chéo.

Các nhà sản xuất xe máy xăng vẫn hoạt động mạnh mẽ, thậm chí còn tăng sản lượng tại các khu vực nông thôn, vùng xa. Kết quả là, người dân sẽ sở hữu song song cả xe xăng lẫn xe điện và tổng số xe máy cá nhân tiếp tục tăng.

Nguyên nhân sâu xa của tình trạng trên chính là nhà nước đã không đầu tư đủ mạnh, đủ sớm vào hệ thống giao thông công cộng, đặc biệt là đường sắt đô thị. Đến năm 2025, TP.HCM mới chỉ có 1 tuyến metro Bến Thành – Suối Tiên, dài 19,7 km mới đưa vào hoạt động sau 17 năm được duyệt và 12 năm thi công. Trong bối cảnh đó, metro – với khả năng vận chuyển lớn, ổn định, nhanh chóng, không chiếm không gian mặt đất – chính là lời giải mang tính cấu trúc. Đồng thời, nếu được đầu tư đủ tầm và đồng bộ, mạng lưới metro không chỉ giải quyết bài toán giao thông, mà còn trở thành trục xương sống cho chiến lược tái cấu trúc đô thị, phát triển kinh tế, chuyển đổi mô hình sống và làm việc tại TP.HCM trong nhiều thế kỷ tới.

1.2. Kinh nghiệm triển khai hệ thống metro ở một số nước

Tại các nước phát triển, metro là hạ tầng giao thông cốt lõi để quy hoạch lại đô thị; vận hành metro ngầm là phương thức giao thông sạch, tiết kiệm năng lượng và ít ô nhiễm nhất trong các loại hình hiện nay. Khi một mạng lưới metro hoàn chỉnh được hình thành, các đô thị hiện đại trên thế giới đều tiến hành quy hoạch lại thành phố xung quanh các nhà ga. Đây là mô hình TOD – Transit - Oriented Development (phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng), nơi mật độ dân cư, dịch vụ, công trình cao tầng được tổ chức tập trung quanh các điểm giao thông công cộng, giảm dần phụ thuộc vào xe cá nhân, tiết kiệm đất đai, giảm phát thải và tăng hiệu quả sử dụng hạ tầng.

Trên toàn cầu, tính đến đầu năm 2025 đã có khoảng 56 quốc gia vận hành hệ thống metro. Những nước này, bất kể diện tích hay GDP, đều coi phát triển metro như một chiến lược quốc gia – từ công nghệ rail cao cấp, tổ chức quy hoạch đô thị lại cho đến thay đổi lối sống của cư dân.

Trong các thập niên gần đây, nhiều quốc gia trên thế giới đã dành nguồn lực đáng kể để phát triển hạ tầng metro như một hành động trọng điểm nhằm giải quyết áp lực dân số đô thị, giảm ùn tắc giao thông, cải thiện chất lượng không khí và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Điển hình như Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Nga, Mỹ, Đài Loan, Singapore đều đã coi metro là trục xương sống của giao thông đô thị. Mạng lưới metro rộng lớn đồng nghĩa với việc hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân, đồng thời tạo ra các tuyến phát triển đô thị tập trung dựa theo mô hình TOD.



Việt Nam trong giai đoạn đầu triển khai dự án 510km metro cho TP. Hồ Chí Minh

Ví dụ: Trung Quốc hiện có hơn 10.000 km metro, trải rộng tại hơn 47 thành phố lớn, với mạng lưới metro đô thị dài nhất thế giới như Shanghai (831 km), Beijing (669 km), Guangzhou (621 km) và Wuhan (486 km) (Riba, 2025). Tại Hàn Quốc, mạng lưới Seoul Metro đạt khoảng 648 km, với hệ sinh thái cao cấp hỗ trợ đô thị hóa hiệu quả (Wikipedia, 2025). Ở Ấn Độ, hệ thống metro phát triển nhanh với Delhi Metro (350 km) cùng nhiều hệ thống khác tại Kolkata, Bengaluru... tổng cộng khoảng 900 - 1.000 km đến đầu 2025 (Metro systems of the World, 2025).

Các quốc gia tiên tiến như Nhật Bản (Tokyo, Osaka tổng cộng 304 km) và Nga (Moscow Metro khoảng 466 km) cũng cho thấy vai trò nền tảng của metro trong việc vận hành siêu đô thị hiệu quả. Đặc biệt, mạng lưới metro không chỉ giải quyết giao thông mà còn thúc đẩy phát triển TOD: Tạo ra các khu trung tâm kinh doanh, dân cư, dịch vụ dọc tuyến metro, tăng giá trị địa phương, giảm phát thải và nâng cao chất lượng sống đô thị.

Việt Nam mới bước đầu ở giai đoạn triển khai metro, nhưng khi hoạch định để án 510 km metro cho TP.HCM, chúng ta đang bước chân vào cuộc chơi của những đô thị lớn toàn cầu. Việc đầu tư đủ tầm cho mạng lưới metro không chỉ giúp giải quyết giao thông mà còn tái cấu trúc đô thị, thúc đẩy TOD, tái thiết các khu trung tâm, hình thành các cực phát triển mới, dẫn thay đổi lối sống thị dân, hướng đến văn minh, bền vững và tiện nghi hơn (Văn Minh, Quốc Hùng, 2025).

2. ĐỀ ÁN XÂY DỰNG HỆ THỐNG METRO TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Đề án xây dựng hệ thống metro tại Thành phố, với tổng chiều dài 510 km thực hiện trong 20 năm (2025 - 2045), UBND TP.HCM đã đề xuất, được Bộ Chính trị thông qua (Cẩm Nương, 2024) và Quốc hội ban hành Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, TP.HCM (Quốc hội, 2025), gọi tắt là Nghị quyết số 188/2025/QH15.

Đề án xây dựng 510 km đường sắt đô thị trong vòng 20 năm, có nguồn vốn xây dựng ước tính trên 40 tỷ USD, bình quân mỗi năm Thành phố phải giải ngân khoảng 2 tỷ USD và thực hiện xong hơn 25 km metro, đây là con số khổng lồ, yêu cầu đặt ra là Thành phố phải được trao quyền chủ động toàn diện, với một cơ chế đặc thù vượt khỏi khung pháp lý và cơ chế điều hành hiện hành vốn còn nhiều rào cản, để có thể linh hoạt, quyết đoán và hiệu quả trong tổ chức thực hiện.

Với 10 tuyến metro, tổng chiều dài 510 km (theo Bảng 1), TP.HCM có thể hình thành mạng lưới nhiều nhà ga rải đều khắp Thành phố. Mỗi nhà ga chính là một “hạt nhân phát triển mới”, giúp định hình các khu đô thị vệ tinh, tái thiết khu trung tâm cũ và những vùng lõi đô thị đang xuống cấp.

Theo Nghị quyết số 188/2025/QH15, TP.HCM được quyền huy động và bố trí nguồn vốn đầu tư; quyết định về trình tự, thủ tục đầu tư và phát triển đô thị theo mô hình TOD; phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực. Tuy nhiên, Thành phố cần trình bổ sung cụ thể các vấn đề mà Quốc hội đã giao nêu trên để Đề án được hoàn thành đúng kế hoạch (Võ Lê, 2025) (Bảng 1).

3. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

TP.HCM đang đứng trước một bước ngoặt phát triển chiến lược mang tính lịch sử: Thực hiện Đề án xây dựng 510 km đường sắt đô thị trong vòng 20 năm, tạo xương sống cho hệ thống giao thông công cộng hiện đại, đồng bộ và là nền tảng để định hình lại không gian đô thị, mô hình phát triển và chất lượng sống của một siêu đô thị hơn 10 triệu dân. Nếu thực hiện theo cơ chế thông thường như hiện nay, mỗi tuyến metro trung bình mất từ 10 - 15 năm để hoàn thành 1 đoạn 15 - 20 km. Như vậy, việc hoàn thành



Bảng 1. Danh mục mạng lưới metro đường sắt đô thị tại TP.HCM

TT	Tên dự án	Dự kiến tiến độ thực hiện		
		2026 -2030	2031 -2035	2036 -2045
	THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH			
1	Tuyến 1: Suối Tiên - Bến Thành - An Hạ			
-	Bến Thành - Suối Tiên (đã đưa vào khai thác từ ngày 22/12/2024)			
-	Bến Thành - An Hạ	x	x	
2	Tuyến 2: Củ Chi - QL22 - An Sương - Bến Thành - Thủ Thiêm			
-	Bến Thành - Tham Lương	x	x	
-	Bến Thành - Thủ Thiêm	x	x	
-	Tham Lương - Củ Chi	x	x	
3	Tuyến 3: Hiệp Bình Phước - Bình Triệu - Ngã 6 Cộng Hòa - Tân Kiên - An Hạ	x	x	
4	Tuyến 4: Đông Thạnh (Hóc Môn) - sân bay Tân Sơn Nhất - Bến Thành - Nguyễn Hữu Thọ - Khu đô thị Hiệp Phước	x	x	
5	Tuyến 5: Long Trường - Xa lộ Hà Nội - cầu Sài Gòn - Bảy Hiền - Đê-pô Đa Phước	x	x	
6	Tuyến 6: Vành đai trong	x	x	
7	Tuyến 7: Tân Kiên - đường Nguyễn Văn Linh - Thủ Thiêm - Thảo Điền - Thanh Đa - Khu Công nghệ cao - Vinhomes Grand Park	x	x	
8	Tuyến 8: Đa Phước - Phạm Hùng - Ngõ Gia Tự - Ga Sài Gòn - Công viên phần mềm Quang Trung - Hóc Môn - Bình Mỹ (Củ Chi)			x
9	Tuyến 9: An Hạ - Vĩnh Lộc - Ga Sài Gòn - Bình Triệu			x
10	Tuyến 10: Vành đai ngoài			x

Nguồn: Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội

510 km metro trong 20 năm là bất khả thi nếu không có một “cơ chế đặc thù đặc biệt” cho TP.HCM – nơi đóng góp hơn 20 - 25% GDP cả nước và có hơn 10 triệu dân đang phải chịu cảnh ùn tắc, ô nhiễm nghiêm trọng. Đây không chỉ là vấn đề giao thông mà là quyết sách chiến lược mang tầm phát triển quốc gia. Bài viết đề xuất, kiến nghị các cơ chế đặc thù cơ bản như sau:

3.1. Cơ chế đặc thù về thẩm quyền quyết định nguồn vốn

Thành phố cần được chủ động huy động và phân bổ mọi nguồn vốn trong và ngoài nước, kể cả vốn vay ODA, vốn tư nhân (PPP), vốn ngân sách địa phương, phát hành trái phiếu đô thị, khai thác quỹ đất theo hình

thức TOD. Hiện nay, các thủ tục vay vốn nước ngoài, nhất là vốn ODA, phải qua nhiều tầng xét duyệt, từ bộ chuyên ngành đến Bộ Kế hoạch - Đầu tư, Bộ Tài chính, sau đó trình Thủ tướng. Quy trình này thường kéo dài nhiều tháng, thậm chí vài năm. Nếu không có cơ chế ủy quyền đặc biệt, tiến độ giải ngân cho metro sẽ không thể bảo đảm. Ngoài ra, Thành phố cần được quyền giữ lại tỷ lệ ngân sách cao hơn, vượt trần hiện hành, để có thể tự tái đầu tư cho chính mình.

3.2. Cơ chế đặc thù về mua sắm công và công nghệ

Để đảm bảo tiến độ và chất lượng, Thành phố cần được chủ động lựa chọn công nghệ tiên tiến, nhà cung cấp máy móc thiết bị, phương tiện vận hành mà không phải áp dụng hình thức đấu thầu cứng nhắc, kéo dài thời gian như hiện nay. Trong một số hạng mục mang tính đặc thù cao, như mua đoàn tàu, hệ thống tín hiệu điều khiển, đầu kéo, thiết bị tự động hóa vận hành metro, cần áp dụng cơ chế “đặt hàng – chỉ định thầu” đối với các nhà cung cấp đã có thương hiệu và tiêu chuẩn quốc tế. Quy trình đấu thầu phải được rút gọn, giảm thiểu yêu cầu chứng minh năng lực đã từng thi công ở Việt Nam, mà thay bằng đánh giá năng lực theo tiêu chuẩn quốc tế.

3.3. Cơ chế linh hoạt về tổ chức và nhân sự

Một dự án phức tạp như metro đòi hỏi đội ngũ chuyên gia, kỹ sư, nhà quản lý chuyên sâu, đa ngành, có kinh nghiệm quốc tế. Cơ chế hiện tại về tuyển dụng, tiền lương và đãi ngộ trong khu vực công hoàn toàn không đủ hấp dẫn để thu hút nhân lực có chất lượng. Do đó, Thành phố cần được quyền:

- Tuyển dụng chuyên gia trong và ngoài nước theo hợp đồng đặc thù với mức lương cạnh tranh với khu vực tư.



- Được chủ động thưởng, tăng lương, ký lại hoặc chấm dứt hợp đồng mà không chịu ràng buộc cứng về biên chế hay quy định của Bộ Nội vụ.

- Áp dụng mô hình “doanh nghiệp hóa” một số đơn vị thi công, vận hành metro, để có thể hoạt động như doanh nghiệp nhà nước đặc thù có hiệu quả.

Đồng thời, những cán bộ, công chức, viên chức yếu kém, gây ách tắc tiến độ, tham nhũng, nhũng nhiễu, cần có cơ chế kỷ luật, cho thôi việc nhanh chóng, không chờ quy trình kéo dài như hiện nay.

3.4. Cơ chế chỉ định thầu chiến lược và rút gọn thủ tục đầu tư

Với các tuyến metro là huyết mạch đô thị, có thể áp dụng cơ chế “dự án chiến lược quốc gia cấp vùng”, cho phép Thành phố được chỉ định tổng thầu theo tiêu chí kỹ thuật và tiến độ, đồng thời cắt giảm các bước thẩm định không cần thiết. Ngoài ra, cần có cơ chế một cửa liên thông đặc biệt tại cấp Thành phố, để rút gọn quy trình phê duyệt dự án, tránh tình trạng mỗi bước phải trình lên bộ, ngành trung ương.

3.5. Cơ chế khai thác quỹ đất theo mô hình TOD

Metro không chỉ là giao thông mà là công cụ phát triển đô thị có tổ chức. Cần có cơ chế để TP.HCM chủ động khai thác quỹ đất quanh các ga metro (khoảng 500m bán kính), bao gồm:

- Quyền thu hồi, đấu giá, khai thác cho thuê, hoặc hợp tác PPP các khu đất vàng quanh ga metro.

- Toàn bộ nguồn thu từ khai thác quỹ đất này được giữ lại cho chính Đề án metro, không nộp về ngân sách trung ương.

- Áp dụng mô hình đặc khu “phát triển định hướng giao thông” (TOD) để thu hút đầu tư tư nhân vào các khu đô thị vệ tinh, công nghiệp - logistics, thương mại quanh các ga trung chuyển.

4. KẾT LUẬN

Để đạt được mục tiêu lịch sử hoàn thành 510 km metro trong 20 năm, TP.HCM cần trình bổ sung các cơ chế đặc thù về tài chính, tổ chức, nhân lực, mua sắm và khai thác quỹ đất, bảo đảm chủ động toàn diện trong huy động nguồn lực, lựa chọn công nghệ, thu hút nhân tài và rút ngắn thủ tục đầu tư và được Quốc hội, Chính phủ phê duyệt chấp thuận để triển khai thực hiện liền trong năm 2025. Khi metro đi vào hoạt động thì người dân sử dụng ngay, tự nhiên xe máy trong Thành phố sẽ biến mất và ô tô cá nhân cũng giảm rất nhiều. Đề án 510 km metro hoàn thành là động lực chiến lược tái cấu trúc toàn diện đô thị và Thành phố trở thành đô thị thông minh, hiện đại, thân thiện môi trường, đáng sống bậc nhất khu vực ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Cẩm Nướng (2024). Bộ Chính trị thông qua Đề án phát triển đường sắt đô thị Tp.HCM. <https://tuoitre.vn/>

bo-chinh-tri-thong-qua-de-an-phat-trien-duong-sat-do-thi-tp-hcm-20241227173413291.htm

2. Cơ quan thống kê Quốc gia (2025), Diện tích, dân số và mật độ dân số phân theo địa phương 2024, <https://www.nso.gov.vn/dan-so/>

3. Đinh Quang Trung, Nguyễn Huy Hiệp (2025), Phân tích sự phát triển hệ thống Metro trên yếu tố lịch sử, ngày 03/3/2025, *Tạp chí Xây dựng*.

4. Giang Anh (2025), Ôtô, xe máy là nguồn ô nhiễm không khí chính ở TP.HCM, ngày 27/4/2025, <https://vnexpress.net/oto-xe-may-la-nguon-o-nhiem-khong-khi-chinh-o-tp-hcm-4918346.html>.

5. Metro systems of the World (2025), <https://sites.google.com/site/metrosystemsoftheworld/home?authuser=0>.

6. Minh Quân (2025), TP.HCM tăng lên gần 11,3 triệu xe máy, trình đề án kiểm soát khí thải trong tháng 8, ngày 02/8/2025, <https://laodong.vn/xa-hoi/tphcm-tang-len-gan-113-trieu-xe-may-trinh-de-an-kiem-soat-khi-thai-trong-thang-8-1550695.lao>.

7. Quốc hội (2025), Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025.

8. Riba (2025), Những điều đặc biệt về du học Trung Quốc, 24/8/2025, <https://studyinchina.io/en/blog/nhung-dieu-dac-biet-ve-tau-dien-ngam-tai-trung-quoc>.

9. Ủy ban nhân dân TP.HCM (2025), Đề xuất miễn lệ phí trước bạ, thuế VAT, ưu đãi tín dụng để chuyển 400.000 xe công nghệ chạy xăng sang xe điện, ngày 23/5/2025, Báo Điện tử Chính phủ, <https://xaydungchinhhsach.chinhphu.vn/de-xuat-mien-le-phi-truoc-ba-thue-vat-uu-dai-tin-dung-de-chuyen-400000-xe-cong-nghe-chay-xang-sang-xe-dien-119250523114656459.htm>.

10. Ủy ban nhân dân TP.HCM (2024), Đề án 510 km metro.

11. Văn Minh, Quốc Hùng (2025). Phát triển hệ thống đường sắt đô thị là nhiệm vụ đột phá chiến lược phát triển Tp.HCM trong tương lai. <https://www.sggp.org.vn/phat-trien-he-thong-duong-sat-do-thi-la-nhiem-vu-dot-pha-chien-luoc-phat-trien-tphcm-trong-tuong-lai-post796336.html>.

12. Võ Lê (2025), Đề xuất cơ chế đặc thù, vượt trội để triển khai nhanh các tuyến Metro 09/9/2025, <https://nhandan.vn/de-xuat-co-che-dac-thu-vuot-troi-de-trien-khai-nhanh-cac-tuyen-metro-post906788.html>.

13. Vũ Phong (2024), TP.HCM đặt mục tiêu hoàn thành 510 km metro vào năm 2045, 10/12/2024, <https://tphcm.chinhphu.vn/tphcm-dat-muc-tieu-hoan-thanh-510-km-metro-vao-nam-2045-101241210170509984.htm>.

14. Wikipedia (2025), Tàu điện ngầm Seoul, https://vi.wikipedia.org/wiki/T%C3%A0u_%C4%91i%E1%BB%87n_ng%E1%BA%A7m_Seoul.