

TP. Hồ Chí Minh: Hai tuyến metro gần 100.000 tỷ đồng kết nối siêu đô thị

06:57 18/08/2025

Sau sáp nhập với Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu, TP. HCM trở thành siêu đô thị với dân số hơn 14 triệu người và quy hoạch 27 tuyến metro dài 1.012 km. Hai tuyến metro mới, trị giá gần 100.000 tỷ đồng, kết nối Bình Dương với trung tâm thành phố, sẽ thúc đẩy mô hình đô thị TOD, giảm ùn tắc giao thông, tăng giá trị bất động sản và phát triển kinh tế bền vững.

Sau khi chính thức sáp nhập với tỉnh Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu vào ngày 1/7/2025, TP. HCM đã trở thành một "siêu đô thị" với diện tích hơn 6.772 km² và dân số vượt 14 triệu người, sở hữu mạng lưới đường sắt đô thị (metro) quy hoạch dài tới 1.012 km bao gồm 27 tuyến. Sự kiện này không chỉ mở rộng địa giới hành chính mà còn tạo động lực mạnh mẽ cho việc phát triển hệ thống giao thông công cộng, nhằm giảm ùn tắc, thúc đẩy kinh tế và nâng cao chất lượng sống.



TP.HCM: Hai tuyến metro gần 100.000 tỷ đồng kết nối siêu đô thị sau sáp nhập (Ảnh: internet)

Trong bối cảnh đó, UBND TP. HCM đã phê duyệt giao Ban Quản lý đường sắt đô thị (MAUR) làm chủ đầu tư cho hai tuyến metro mới, với tổng vốn đầu tư ước tính gần 100.000 tỷ đồng, tập trung vào kết nối khu vực Bình Dương cũ với trung tâm thành phố. Đây là bước đi chiến lược để khai thác tối đa tiềm năng của mô hình phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng (TOD), góp phần tái cấu trúc không gian đô thị sau sáp nhập.

Việc sáp nhập ba địa phương – TP. HCM (cũ), Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu – được Bộ Chính trị và Chính phủ phê duyệt nhằm hình thành một cực tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ, với trọng tâm là xây dựng "siêu đô thị" tầm vóc quốc tế. Trước sáp nhập, Bình Dương đã có quy hoạch 12 tuyến metro riêng, trong khi TP. HCM (cũ) có 12 tuyến và Bà Rịa - Vũng Tàu có 3 tuyến. Sau hợp nhất, toàn bộ hệ thống được tích hợp, tạo nền tảng cho việc mở rộng giao thông công cộng, giảm phụ thuộc vào phương tiện cá nhân và thúc đẩy phát triển kinh tế vùng. Theo các chuyên gia, mạng lưới metro mở rộng sẽ giúp vận tải hành khách công cộng đạt 40-50% nhu cầu đi lại, đồng thời tạo "lợi ích kép" như tăng giá trị bất động sản dọc tuyến và kích thích đầu tư tư nhân.

Hai tuyến metro mới – tuyến số 1 từ TP mới Bình Dương đến Suối Tiên và tuyến số 2 từ phường Thủ Dầu Một đến Hiệp Bình – là các dự án "đón đầu" sáp nhập, vốn đã được Bình Dương xem xét nội bộ trước đó. Chúng không chỉ kết nối các khu công nghiệp lớn của Bình Dương với trung tâm TP. HCM mà còn hỗ trợ mô hình TOD, khuyến khích sử dụng đất hỗn hợp (tích hợp nhà ở, thương mại, văn phòng và tiện ích công cộng quanh các nhà ga). TOD được coi là "xương sống" cho việc tái thiết đô thị TP. HCM, giúp giảm phát thải carbon, tăng hiệu quả sử dụng đất và thúc đẩy kinh tế xanh, đặc biệt trong bối cảnh thành phố đối mặt với áp lực đô thị hóa nhanh chóng. Chi tiết về hai tuyến metro mới.



Sau sáp nhập với Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu, TP.HCM trở thành siêu đô thị với dân số hơn 14 triệu người và quy hoạch 27 tuyến metro dài 1.012 km (ảnh: minh họa)

Tuyến Metro Số 1 (Bình Dương - Suối Tiên): Tuyến này có chiều dài hơn 29 km, toàn bộ đi trên cao, với 17 nhà ga và điểm đầu tại ga S1 (trung tâm TP mới Bình Dương), điểm cuối kết nối trực tiếp với ga Suối Tiên của tuyến Metro Bến Thành - Suối Tiên hiện hữu. Dự án sử dụng chung depot Long Bình, giúp tối ưu hóa chi phí vận hành. Tổng vốn đầu tư dự kiến khoảng 46.725 tỷ đồng. Tuyến này sẽ phục vụ hàng triệu cư dân và công nhân tại các khu công nghiệp Bình Dương, giảm thời gian di chuyển từ Bình Dương vào trung tâm TP. HCM từ hàng giờ xuống chỉ còn khoảng 30-45 phút, đồng thời thúc đẩy phát triển kinh tế dọc tuyến thông qua các dự án TOD như trung tâm thương mại và khu dân cư cao tầng.

Tuyến Metro Số 2 (Phường Thủ Dầu Một - Hiệp Bình): Với chiều dài 21,87 km, cũng đi hoàn toàn trên cao, tuyến có 13 nhà ga, xuất phát từ phường Thủ Dầu Một (Bình Dương) và kết thúc tại phường Hiệp Bình (TP. HCM), nơi kết nối với tuyến Metro số 3 (cũ). Depot được chia sẻ với tuyến số 3 tại Hiệp Bình, giúp tiết kiệm tài nguyên. Tổng vốn ước tính 50.425 tỷ đồng. Dự án này đặc biệt quan trọng vì nó kết nối các khu vực đô thị hóa cao của Bình Dương với hệ thống metro TP. HCM, hỗ trợ vận chuyển hàng hóa và hành khách, đồng thời tạo cơ hội khai thác quỹ đất dọc tuyến cho phát triển bền vững.

Tổng vốn gần 100.000 tỷ đồng cho hai tuyến phản ánh quy mô lớn, nhưng cũng đòi hỏi nguồn vốn đa dạng, bao gồm vốn công, tư nhân và ODA. Trước mắt, MAUR đã đề xuất cấp 10 tỷ đồng cho mỗi dự án để khởi động các bước chuẩn bị, và Sở Tài chính được giao cân đối ngân sách.

UBND TP. HCM yêu cầu MAUR khẩn trương lập báo cáo nghiên cứu khả thi, trình thẩm định và phê duyệt, đồng thời xây dựng kế hoạch chi tiết theo tháng, quý, năm để báo cáo định kỳ. MAUR chịu trách nhiệm toàn diện về tiến độ, chất lượng và hiệu quả đầu tư. Các sở liên quan được phân công nhiệm vụ cụ thể:

Sở Tài chính: Bố trí vốn ban đầu 10 tỷ đồng/dự án cho giai đoạn chuẩn bị.

Sở Xây dựng: Rà soát và điều chỉnh quy hoạch, đặc biệt tập trung vào TOD để đảm bảo phát triển đô thị hài hòa, tích hợp giao thông với không gian sống.

Sở Nông nghiệp và Môi trường: Rà soát quỹ đất dọc tuyến, đề xuất phương án khai thác đất TOD hiệu quả, tránh lãng phí tài nguyên.

Từ tháng 7/2025, MAUR đã gửi văn bản khẩn đề xuất vai trò chủ đầu tư và vốn trung hạn giai đoạn 2021-2025, nhấn mạnh nhu cầu cấp thiết để tránh chậm trễ.

Việc triển khai hai tuyến metro mới không chỉ giải quyết vấn đề giao thông mà còn mang lại lợi ích kinh tế - xã hội sâu rộng. Theo các nghiên cứu, TOD quanh metro có thể tăng giá trị bất động sản lên 20-30%, thu hút đầu tư nước ngoài và tạo việc làm cho hàng nghìn lao động. Tuy nhiên, thách thức lớn là nguồn vốn lớn cho giải phóng mặt bằng và cần cơ chế khuyến khích đầu tư tư nhân.

Với lịch sử metro TP. HCM – từ tuyến Bến Thành - Suối Tiên đang hoàn thiện đến các tuyến khác trong quy hoạch – hai dự án này sẽ góp phần đưa TP. HCM trở thành trung tâm logistics khu vực Đông Nam Á. Hai tuyến metro mới là minh chứng cho tầm nhìn chiến lược sau sáp nhập, hướng tới một TP. HCM hiện đại, bền vững và kết nối.

L.T (t/h)