1. Để có thể xây dựng khoảng 200 km còn lại của hệ thống ĐSĐT trong khoảng thời gian khoảng 12 năm là *một thách thức vô cùng to lớn đối với Thành phố.* Do đó, cần phải có một quyết tâm chính trị mạnh mẽ của chính quyền địa phương và sự ủng hộ to lớn của Trung ương. Đây có thể nói là *một nhiệm vụ chưa có tiền lệ* trong xây dựng đường sắt đô thị ở nước ta, nên cần phải có sự *đột phá và sáng tạo trong chính sách huy động* nguồn lực; giải pháp tổ chức thi công và cơ chế tổ chức vận hành.

2. Cần phân tích kỹ hơn quá trình xây dựng đường sắt đô thị Thành phố trong 20 năm qua: quy hoạch các tuyến đường sắt; công tác chuẩn bị dự án, tổ chức thi công, huy động nguồn vốn, mô hình quản lý đầu tư, quy mô và cơ cấu nguồn vốn...Tất cả những phân tích trên để chứng minh một điều: *để có thể thực hiện KL 49 của BCT hoàn thành việc xây dựng hệ thống đường sắt đô thị TP HCM với 220 km vào năm 2035 phải có những chính sách và giải pháp đồng bộ mang tính đột phá, chưa có tiền lệ.*

3. Về pháp lý dựa vào NQ 24 của BCT về ĐNB và NQ 31 của BCT về TP. HCM và trình bày những cơ chế chính sách đặc thù quy định tại NQ 98 của Quốc hội đã tạo cơ sở pháp lý quan trọng nhưng chưa đủ, cần bổ sung thêm những nội dung gì (chỉ kiến nghị TW những nội dung ngoài NQ 98).Trong nội dung này cần nhấn mạnh vị trí vai trò của Thành phố đối với ĐNB theo NQ 24 và 31 của BCT gắn với mục tiêu xây dựng hệ thống đường săt đô thị Vùng TP. HCM.

4. Hội đồng ủng hộ việc xây dựng Đề án trong đó có nhiệm vụ trọng tâm là thực hiện lập Báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi cho toàn bộ hệ thống đường sắt đô thị (ĐSĐT) Thành phố gắn liền với quy hoạch TOD để trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư và ban hành chính sách cơ chế đặc thù phát triển hệ thống đường sắt đô thị thực hiện với mốc thời gian từ nay đến năm 2035 theo mục tiêu Kết luận số 49-KL/TW của Bộ chính trị. Sau đó phân cấp cho Uỷ ban nhân dân Thành phố phê duyệt từng dự án cụ thể để triển khai thực hiện theo lộ trình cụ thể. Tuy nhiên, trong nội dung này cần phải trình bày chi tiết từng dự án theo từng tuyến theo quy hoạch. ~~Phải mô phỏng nội dung của dự án đầu tư; dự kiến nguồn vốn; cơ cấu nguồn vốn và thời gian phân bổ vốn; trong đó phải làm rõ phần vốn ngân sách và có nguồn gốc ngân sách~~. Phải xác định những dự án dự kiến thực hiện theo mô hình TOD, với quy mô nào.

5. Về phương thức tổ chức triển khai nhằm bảo đảm tiến độ hoàn thành vào năm 2035, cần trình bày rõ: Cơ chế đặc thù trong xây dựng (quy hoạch, thu hồi đất, tổ chức thi công...); Chính sách huy động vốn; Mô hình tổ chức, quản lý dự án; Chính sách thu hút công nghệ và phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ĐSĐT (từ nghiên cứu, thiết kế, sản xuất, chế tạo, lắp ráp, vận hành – khai thác, duy tu, bảo trì-bảo dưỡng, ứng dụng công nghệ và phát triển nguồn nhân lực ...) đảm bảo

tỷ lệ nội địa hóa cao. Các kiến nghị theo các nội dung trên, nếu luật pháp chưa quy định hoặc quy định không phù hợp, cần cơ chế chính sách đặc thù do Quốc hội ban hành.

6. Về quy hoạch, thu hồi đất và giải phóng mặt bằng: Hội đồng đồng tình với các nội dung đề xuất. Tuy nhiên, cần làm rõ và cụ thể hơn những nội dung nào đã cho phép Thành phố thực hiện theo Nghị quyết số 98/2023/QH15 và những nội dung nào cần kiến nghị xin bổ sung.

7. Về nguồn lực tài chính: đề nghị làm rõ cơ cấu nguồn vốn đầu tư: (1) bố trí trong ngân sách đầu tư do Quốc hội phân bổ trong nguồn vốn đầu tư trung hạn; ~~(2) nguồn vốn ODA đã và đang đàm phán sẽ có kết quả~~; (3) huy động từ quỹ đất thông qua mô hình TOD; (3) Nguồn vốn vay từ các tổ chức tài chính trong nước và quốc tế; (4) mức bội chi ngân sách đầu tư thông qua hình thức vay(trái phiếu trong nước, quốc tế). Riêng phần trái phiếu quốc tế phải xin cơ chế riêng vì trái với Luật ngân sách hiện hành.

8. Về mô hình tổ chức, quản lý dự án, đào tạo nguồn nhân lực:

Hội đồng nhất trí với việc cần nghiên cứu mô hình tổ chức thực hiện và quản lý vận hành toàn bộ hệ thống ĐSĐT Thành phố phù hợp với thực tiễn và vận dụng được kinh nghiệm tốt ở một số thành phố khác trên thế giới. Tuy nhiên, để có thể thuyết phục việc áp dụng một mô hình mới, cần có sự đánh giá sự bất cập trong mô hình quản lý hiện nay (Ban Quản lý Đường sắt đô thị và Công ty TNHH MTV Đường sắt đô thị số 1); cơ sở khoa học và thực tiễn trong mô hình mới, nhất là việc đề xuất thành lập Tổng công ty/Tập đoàn đường sắt kinh doanh đa ngành. Vấn đề này cần có nghiên cứu chuyên đề, tổ chức trao đổi kinh nghiệm của một số đô thị tổ chức quản lý thành công và không thành công ĐSĐT trong khu vực và trên thế giới.

9. Thành phố chủ động lựa chọn và quyết định áp dụng tiêu chuẩn - quy chuẩn kỹ thuật hiện đại và tiên tiến để áp dụng cho hệ thống đường sắt đô thị của Thành phố để có sự thống nhất trong đầu tư, xây dựng, chế tạo, vận hành, bảo trì-bảo dưỡng và định hướng phát triển ngành công nghiệp đường sắt đô thị.

10. Về quản trị thực hiện dự án: cần đưa vào Đề án nội dung về vai trò, sự tham gia của các cấp từ Trung ương, Bộ ngành và Sở ngành khi triển khai dự án. Thành phố thành lập Ban chỉ đạo dự án trong đó có sự tham gia của Lãnh đạo thành phố để có sự chỉ đạo xuyên suốt.

11. Về truyền thông: việc hoàn thành mạng lưới đường sắt đô thị là cơ hội lớn để Thành phố chuyển mình, thay đổi diện mạo và hướng đến sự phát triển lên tầm khu vực, nâng cao chất lượng đời sống của người dân. Vì vậy, Thành phố

cần phải có chiến lược truyền thông mạnh mẽ, xuyên suốt, và dài hạn để người dân hiểu rõ lợi ích và có sự ủng hộ đối với dự án.

12. Đề án phát triển hệ thống ĐSĐT Thành phố Hồ Chí Minh cần được xác định là siêu dự án công trình trọng điểm quốc gia; sự thành công của nó còn có ý nghĩa minh chứng cho sự thành công của sự nghiệp Đổi mới, khả năng rút ngắn quá trình CNH-HĐH của nước ta, nên đề nghị UBND Thành phố ngay trong giai đoạn xây dựng Đề án cần phối hợp với các Bộ ngành có liên quan, tranh thủ sự hỗ trợ mạnh mẽ về chính sách và quy trình thủ tục trình, phê duyệt Đề án của cấp có thẩm quyền.