

Số: ~~47~~ /TTr-UBND

Hà Nội, ngày ~~11~~ tháng ~~6~~ năm 2013

TỜ TRÌNH

Về việc ban hành Nghị quyết về ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; Khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn Thành phố Hà Nội

(Thực hiện khoản 3 Điều 18 Luật Thủ đô)

Kính gửi: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội.

Thực hiện nhiệm vụ được giao tại Quyết định số 353/QĐ- TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Luật Thủ đô; nhằm cụ thể hóa quy định của khoản 3 Điều 18 Luật Thủ đô về Phát triển và quản lý giao thông vận tải, trong đó giao “Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội ban hành Nghị quyết về ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; Khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn Thành phố Hà Nội” Ủy ban nhân dân Thành phố kính trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, ban hành Nghị quyết với nội dung như sau:

I. Sự cần thiết ban hành Nghị quyết

1. Thực trạng triển khai thời gian qua:

Hà Nội là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa, khoa học và là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước. Với những đặc điểm và lợi thế về điều kiện tự nhiên và kinh tế xã hội, thực sự đã trở thành lực hút của dòng người di dân về Hà Nội.

Mật độ dân cư cao dẫn đến tình trạng phương tiện giao thông cá nhân tăng cao. Tính đến hết năm 2012, Tổng số ô tô, mô tô và xe gắn máy đang quản lý là 4.837.876 xe. Trong đó, ô tô: 414.252 xe; mô tô và xe máy: 4.423.624 xe (chưa kể đến các phương tiện của các tỉnh, thành phố khác về Hà Nội làm việc). Trên địa bàn Thành phố Hà Nội có tổng số 1.245 điểm đỗ xe, bãi đỗ xe có phép với tổng diện tích 43,84 ha.

Diện tích mặt đường của khu vực 8 quận nội thành (Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Ba Đình, Đống Đa, Cầu Giấy, Tây Hồ, Thanh Xuân, Hoàng Mai) là 5.447.154 m² trong khi đó, tổng chiều dài các tuyến đường trên địa bàn là 382,03km. Tỷ lệ chia bình quân cho một phương tiện khi quy đổi xe máy sang xe con (quy đổi bình quân 4 xe máy = 1 xe con) trong khoảng 9-11m²/1 phương

tiện, tỷ lệ này thấp so với khu vực. Cụ thể, thành phố Hồ Chí Minh là 13m², Đà Nẵng là 17m², Singapore là 25m², Bắc Kinh là 21m².

1.1. Hệ thống vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) khối lượng lớn trên địa bàn Thành phố Hà Nội:

Các loại hình vận tải công cộng khối lượng lớn tiên tiến như xe buýt nhanh - BRT, Tàu điện ngầm - Metro, đường sắt trên cao ... hiện còn đang trong giai đoạn đầu tư xây dựng chưa được đưa vào khai thác sử dụng. Hạ tầng xe buýt đã phát triển khá tốt nhưng còn thiếu hụt và bất cập; Các khu đô thị, Trung tâm thương mại, các khu vui chơi ... được đầu tư mới chưa có sự quan tâm dành quỹ đất cho hạ tầng vận tải hành khách công cộng;

Hệ thống đường dành riêng cho phương tiện VTHKCC khối lượng lớn (xe buýt) còn thiếu, toàn Thành phố đến nay mới có 5km đường ưu tiên cho xe buýt trên Quốc lộ 6; Phương tiện VTHKCC phải hoạt động trong dòng giao thông hỗn hợp; các loại hình vận tải hành khách hoạt động đan xen, chưa được sắp xếp, bố trí bến bãi đi và đến hợp lý, tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn giao thông, dẫn đến làm giảm tốc độ chạy xe, giảm hiệu quả khai thác, không đảm bảo an toàn giao thông ảnh hưởng đến việc thu hút hành khách sử dụng phương tiện VTHKCC.

Chất lượng phương tiện VTHKCC khối lượng lớn của Thành phố hiện nay (là hệ thống xe buýt), 100% sử dụng nhiên liệu là dầu Diesel tiêu chuẩn khí thải từ EURO III trở xuống, số phương tiện có tuổi thọ > 10 năm còn chiếm tỷ lệ lớn (khoảng 70%). Với việc xe buýt hoạt động trong dòng giao thông chung, vào giờ cao điểm lượng hành khách chuyên chờ thường từ 120-150% trọng tải thiết kế dẫn đến phương tiện nhanh xuống cấp và gây khói bụi. Việc đầu tư đổi mới phương tiện, đặc biệt đầu tư phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch chưa hấp dẫn với các nhà đầu tư, đơn vị vận hành do còn thiếu cơ chế ưu tiên, hỗ trợ từ Thành phố;

Công tác đảm bảo an ninh, an toàn cho hành khách sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng còn nhiều hạn chế, vẫn còn xảy ra tình trạng hành khách bị mất cắp, bị đe dọa...

Mặc dù Thành phố đã có nhiều chính sách ưu tiên khuyến khích người dân tham gia sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng. Tuy nhiên, nhóm người được hưởng chính sách ưu tiên hiện nay mới chỉ có học sinh, sinh viên, người có công, người khuyết tật, trẻ em dưới 6 tuổi. Hiện nay, còn nhóm đối tượng là nhân viên các văn phòng, công sở và công nhân các khu công nghiệp là nhóm đối tượng có nhu cầu tham gia giao thông cao, có khả năng tự đáp ứng nhu cầu đi lại bằng phương tiện cá nhân cũng rất cần được ưu tiên, thu hút chuyển sang sử dụng phương tiện vận tải công cộng. Việc thu hút được nhóm đối tượng này tham gia giao thông sử dụng phương tiện công cộng sẽ góp phần đáng kể vào việc hạn chế việc gia tăng phương tiện cá nhân, giảm ùn tắc giao thông.

1.2. Về đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác trên địa bàn Thành phố.

a) Về hệ thống bến xe khách

Theo quy hoạch, trên địa bàn Thành phố hiện có 41 bến xe khách, trong đó có 11 bến xe liên tỉnh⁽¹⁾ và 30 bến xe nội tỉnh với diện tích khoảng 22,71 ha.

Công tác quản lý bến xe từ trước tới nay mới chỉ thực hiện được việc dịch chuyển một số bến xe:

- Bến xe Kim Liên => Giáp Bát
- Bến xe Kim Mã => Mỹ Đình
- Bến xe Hà Đông => Yên Nghĩa
- Bến Núi => Gia Lâm

Hiện tại có 06 bến xe khách liên tỉnh đang khai thác (Mỹ Đình, Gia Lâm, Giáp Bát, Nước Ngầm, Yên Nghĩa); 01 bến chuẩn bị chuyển đổi là bến xe Lương Yên; 01 bến đã chuyển đổi mục đích là bến xe Gia Thụy (hiện tại đã chuyển thành Savico Megamall); 06 bến quy hoạch mới chưa được xây dựng.

Hầu hết các bến xe liên tỉnh đang hoạt động được bố trí tại các đường vành đai và các trục xuyên tâm của Thành phố có giao thông ra vào khu vực bến không thuận lợi vì vậy đã dẫn đến tình trạng thường xuyên ùn tắc giao thông đặc biệt trong những ngày lễ tết và các giờ cao điểm.

b) Về các bến xe tải và trung tâm tiếp vận

Hầu hết các bến xe tải hiện trạng bố trí không theo quy hoạch, hình thành tự phát theo các chợ đầu mối, các khu vực đầu mối trung chuyển giao thông ở các khu vực ngoài vành đai 3 do đó tính ổn định không cao, chất lượng dịch vụ kém và không an toàn về phòng chống cháy nổ, đặc biệt là có một số bến xe tải vẫn còn nằm trong nội đô và gần các đầu mối giao thông quan trọng có mật độ giao thông rất lớn nên xuất hiện thường xuyên hiện tượng ùn tắc giao thông xung quanh các bến xe tải này.

Theo Quy hoạch GTVT Thủ đô, có 8 bến xe tải⁽²⁾ liên tỉnh và 07 trung tâm tiếp vận Tuy nhiên, hiện đều chưa triển khai xây dựng.

c) Về bãi đỗ xe

Cho tới nay, Thành phố chưa có chính sách nào để khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác nên tình trạng thiếu hụt bãi đỗ xe, thiếu hụt bến xe đang tiềm ẩn rất nhiều nguy cơ gây mất trật tự, an toàn giao thông.

¹ Bến xe khách liên tỉnh theo quy hoạch: Bến xe khách phía Đông - Bắc (Bến xe khách Gia Thụy) đã chuyển đổi, hiện đang đề xuất vị trí mới tại Châu Quỳ; Bến xe khách phía Bắc (Bến xe khách Đông Anh); Bến xe khách phía Tây-Bắc (gần sân bay Nội Bài); Bến xe khách phía Nam (Bến xe khách Thanh Trì); Bến xe khách phía Tây Nam (Bến xe khách Hà Đông - Là bến xe Yên nghĩa hiện nay); Bến xe khách phía Tây (Bến xe khách Mỹ Đình hiện nay); Bến xe khách phía Tây (giao giữa ĐL Thăng Long và VĐ4); Bến xe khách Phùng; Bến xe khách Gia Lâm, Bến xe Giáp Bát, bến xe Nước Ngầm.

² 8 Bến xe tải theo quy hoạch: Bến xe tải phía Đông (Bến xe tải Trâu Quỳ); Bến xe tải phía Đông - Bắc (Bến xe tải Yên Viên); Bến xe tải phía Bắc (Bến xe tải Phú Lỗ); Bến xe tải phía Tây-Bắc (Bến xe tải Nội Bài); Bến xe tải phía Nam (giao VĐ4 và QL1); Bến xe tải phía Tây Nam (Bến xe tải Hà Đông); Bến xe tải phía Tây (Bến xe tải Xuân Phùng); Bến xe tải Khuyến Lương.

Diện tích dành cho đỗ xe trên địa bàn các quận thuộc trung tâm Thành phố hiện đang quá thấp, chỉ có khoảng 687 điểm đỗ xe có phép với diện tích khoảng 12,45ha (đạt 3,58% so với chỉ tiêu là 348,13 ha theo quy hoạch được duyệt tại Quyết định số 165/2003/QĐ-UB ngày 02/12/2003 của UBND Thành phố Hà Nội). Các điểm, bãi đỗ xe công cộng được cấp phép này mới chỉ đáp ứng được khoảng 8% ÷ 10% nhu cầu đỗ xe của tổng số phương tiện hiện có, còn lại khoảng 90%-92% số phương tiện có nhu cầu đỗ hiện nay đang đỗ tại sân các trường học, sân cơ quan.... và tại các điểm đỗ xe, bãi đỗ xe không được cấp phép.

Trên địa bàn các quận trung tâm có khoảng 176 dự án nhà cao tầng với công năng là tòa nhà văn phòng, trung tâm thương mại, chung cư với tổng diện tích 7.739.909m² nhưng diện tích dành cho đỗ xe chỉ đáp ứng được 20% -35%, còn lại trên 60% phải đi gửi xe tại các điểm đỗ xe khu vực xung quanh.

Nhìn chung mạng lưới điểm, bãi đỗ xe công cộng phân bố không hợp lý thiếu về số lượng và kém về chất lượng dịch vụ gây khó khăn trong công tác quản lý, mất mỹ quan đô thị và ảnh hưởng đến trật tự an toàn giao thông.

d. Những kết quả đạt được trong thời gian qua:

Trong thời gian qua đã có một số dự án bãi đỗ xe đã hoàn thành và đang được triển khai xây dựng như các dự án: Bãi đỗ xe Chợ hàng Da; Bãi đỗ xe mương Phan Kế Bính; Bãi đỗ xe Chợ Mơ; Bãi đỗ xe Gia Thụy; Bãi đỗ xe mương Nghĩa Đô; Bãi đỗ xe và khu dịch vụ tại lô đất 11.5HH - Láng Hạ...; Một số dự án đầu tư xây dựng bãi đỗ xe đang được các Nhà đầu tư nghiên cứu, triển khai thực hiện như: Bãi đỗ xe A11/P2 Phường Đại Kim; Bãi đỗ xe mương Nghĩa Đô (đoạn từ công viên Nghĩa Đô đến sông Tô Lịch); Bãi đỗ xe tại ô đất 11.4DX tuyến đường Láng Hạ; Bãi đỗ xe Cổ Tân; Bãi đỗ xe lắp ghép cao tầng Nguyễn Đình Chiểu - Công viên Thống Nhất; Bãi đỗ xe lắp ghép cao tầng tại phố Trần Nhật Duật; Bãi đỗ xe lắp ghép cao tầng tại phố Trần Quang Khải; Bãi đỗ xe lắp ghép tại phố Nguyễn Công Hoan...

Thành phố cũng đã tiến hành sắp xếp các điểm đỗ xe trên lòng đường, vỉa hè trên địa bàn 10 quận nội thành nhằm đảm bảo an toàn giao thông, đảm bảo mỹ quan đô thị và giải quyết nhu cầu bức xúc về giao thông tĩnh của nhân dân, cụ thể:

- Không cấp phép điểm đỗ xe, bãi đỗ xe tại trục giao thông chính; tuyến hướng tâm, đường vành đai, tuyến đường có lưu lượng phương tiện giao thông lớn, tuyến tổ chức phân làn, nút giao ngã ba, ngã tư đường, các tuyến phố đưa đón đoàn ngoại giao, các khu vực bảo vệ và các tuyến phố đi bộ.

- Cho phép một số tuyến phố được sắp xếp phương tiện cá nhân để đáp ứng các nhu cầu bức thiết của nhân dân (xe gia đình, xe của khách liên hệ công tác...) tuân thủ theo các tiêu chí sau:

- + Không được cản trở giao thông của người đi bộ; phải đảm bảo bề rộng tối thiểu còn lại dành cho người đi bộ là 1,5m.

- + Đảm bảo ngăn nắp gọn gàng đảm bảo mỹ quan đô thị.

+ Không để xe trước mặt tiền của các cơ quan văn hóa, giáo dục, thể thao, y tế, tôn giáo, công sở; trên các tuyến phố tại trung tâm chính trị, văn hóa, du lịch.

- Cấp phép đối với các điểm đỗ xe, bãi đỗ xe bố trí tại các tuyến phố ngang, các tuyến phố có lưu lượng tham gia giao thông thấp. Các tuyến phố cụ thể trong khu vực trung tâm Thành phố có nhu cầu đỗ xe lớn sẽ xem xét cho phép khai thác điểm đỗ theo đoạn, từng bên cho phù hợp tình hình tổ chức giao thông nhằm bảo đảm ATGT, chống ùn tắc giao thông và mỹ quan đô thị.

- Cấp phép cho các khu đất chưa sử dụng tại khu vực công cộng mà không ảnh hưởng đến tổ chức giao thông. Các tuyến phố ngắn hoặc ngõ cụt được xem xét cho phép khai thác điểm đỗ xe tạm thời (thời hạn không quá 06 tháng).

1.3. Về áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành GTVT Thành phố Hà Nội

- Hiện nay công tác quản lý và điều hành giao thông vận tải trên địa bàn Thủ đô chủ yếu dựa vào hệ thống báo hiệu đường bộ, hệ thống đèn tín hiệu giao thông và lực lượng trực tiếp điều hành giao thông tại hiện trường (Công an, Thanh tra GTVT, lực lượng tự quản, Thanh niên tình nguyện...) nên rất rất bị động và thiếu hiệu quả, thiếu tính đồng bộ, không kịp thời phát hiện các ùn tắc cục bộ và tổ chức điều hành giao thông một cách khoa học, hợp lý dẫn đến tồn tại nhiều điểm ùn tắc do không can thiệp, xử lý kịp thời.

- Thành phố Hà Nội với dân số khoảng trên 7,0 triệu người, nhu cầu đi lại hàng ngày trên 1,2 triệu lượt. Hàng triệu phương tiện giao thông thường xuyên hoạt động nhưng thiếu các trung tâm quản lý và điều hành giao thông hiện đại, đồng bộ có khả năng tổng hợp thông tin, dữ liệu kịp thời phát hiện và xử lý các điểm ùn tắc giao thông và tổ chức điều hành giao thông một cách linh hoạt, có hiệu quả.

- Toàn Thành phố hiện tại có 2150 nút giao thông, chủ yếu là giao đồng mức, trong đó có 214 nút giao có lắp đặt hệ thống đèn tín hiệu giao thông, 33 nút giao có lắp đặt camera giám sát giao thông cùng với 52 camera của kênh VOV. Hệ thống Trung tâm điều khiển đèn tín hiệu giao thông hiện tại không đáp ứng yêu cầu của công tác quản lý điều hành giao thông cần phải cải tạo, nâng cấp, bổ sung lắp đặt các camera và về lâu dài cần triển khai xây dựng một trung tâm quản lý và điều khiển đèn tín hiệu giao thông (ATC) hiện đại có kết nối với các Trung tâm quản lý và điều hành giao thông công cộng chung của Thành phố sau này.

- Theo quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội, quy hoạch phát triển GTVT; Chiến lược phát triển kinh tế xã hội và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông thì Thành phố Hà Nội sẽ phải tập trung phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn (Metro, xe buýt nhanh BRT) để đến năm 2020, tỷ lệ đất dành cho GTVT chiếm 18-23% đất đô thị, tỷ lệ hành khách đi lại bằng GTCC chiếm 25-30% nhu cầu đi lại. Như vậy việc nhanh chóng áp dụng công nghệ cao trong quản lý và điều hành GTVT là xu hướng và yêu cầu tất yếu đối với Thành phố Hà Nội trong tương lai thông qua một hệ thống giao thông thông minh (ITS) trong đó có các Trung tâm điều khiển

đèn tín hiệu giao thông (ATC), Trung tâm quản lý và điều hành GTCC (PTA), Trung tâm quản lý đường cao tốc... Ứng dụng rộng rãi hệ thống thông tin địa lý (GIS) và hệ thống định vị toàn cầu (GPS) để quản lý và điều hành giao thông vận tải một cách linh hoạt.

2. Một số tồn tại, hạn chế và bài học kinh nghiệm:

Kinh nghiệm tại các Quốc gia phát triển trên thế giới cho thấy đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng, đường giao thông, xu hướng tất yếu của các đô thị hiện đại là phải phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn để thu hút phần lớn nhân dân tham gia sử dụng, góp phần làm hạn chế sự gia tăng phương tiện cá nhân làm giảm ùn tắc giao thông, giảm chi phí xã hội và giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

Việc phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn đồng nghĩa với việc sử dụng hiệu quả hệ thống cơ sở hạ tầng và là lĩnh vực cần được ưu tiên phát triển. Ưu tiên phát triển ở đây cần được nhìn nhận một cách tổng thể:

- Ưu tiên phát triển để nâng cao năng lực cung ứng: tăng năng lực chuyên chở, tăng các dịch vụ tiện ích và đáp ứng được việc đi lại của hành khách về thời gian, độ an toàn Việc này đòi hỏi nguồn kinh phí rất lớn do vậy cần tạo cơ chế thuận lợi để thu hút các nguồn lực kinh tế khác tham gia đầu tư, chung tay với Thành phố xây dựng và phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn văn minh, hiện đại đáp ứng yêu cầu của Thủ đô.

- Ngoài việc chủ động nâng cao năng lực cung ứng của hệ thống cũng rất cần những chính sách ưu đãi, hỗ trợ của Thành phố đến các nhóm đối tượng chính có nhu cầu tham gia giao thông cao, có khả năng tự đáp ứng nhu cầu đi lại bằng phương tiện cá nhân để thu hút chuyển sang sử dụng phương tiện vận tải công cộng, hạn chế sự gia tăng phương tiện cá nhân trong nhóm đối tượng này.

Hiệu quả của việc phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn ngoài việc đáp ứng nhu cầu đi lại cho nhân dân, giải quyết vấn nạn ùn tắc giao thông còn tạo ra hình ảnh văn minh hiện đại của Thủ đô trong mắt của bạn bè trong nước và quốc tế.

Đối với hệ thống bến, bãi đỗ xe:

- Do đặc thù của giao thông nói chung và giao thông trên địa bàn Thủ đô nói riêng, các bãi đỗ xe vừa phải đáp ứng các nhu cầu bức thiết của nhân dân (xe gia đình, xe của khách liên hệ công tác...), đồng thời cũng đáp ứng nhu cầu tại các đầu mối giao thông đối ngoại, hoặc nơi chuyển tiếp giữa các phương tiện giao thông đường bộ, thủy, sắt và đường không và tại các chợ chính, chợ chuyên doanh, v.v... do vậy, cần phân bố hợp lý, phân nhỏ để tránh tập trung cục bộ quá lớn. Đây là một trong những khó khăn trong công tác tổ chức, sắp xếp các điểm, bãi đỗ xe, đặc biệt là khu vực trung tâm Thành phố.

- Quy hoạch mạng lưới các điểm đỗ xe và bãi đỗ xe công cộng trên địa bàn thành phố đến năm 2020 được phê duyệt tại Quyết định số 165/2003/QĐ-UB ngày 02/12/2003 của UBND Thành phố Hà Nội đến nay đã có nhiều thay đổi, các

công trình xây dựng khác đã hình thành nên việc giải phóng mặt bằng để xây dựng bãi đỗ xe theo quy hoạch là vô cùng khó khăn. Chính vì vậy, Thành phố chủ trương khai thác triệt để các bãi đỗ xe ngầm và cao tầng (giàn đỗ xe lắp ghép); đồng thời khuyến khích các tổ chức, cá nhân là chủ sở hữu công trình hoặc có quyền sử dụng đất trong khu vực được khuyến khích tổ chức trông giữ phương tiện đảm bảo các quy định về an toàn giao thông, phòng chống cháy nổ và vệ sinh môi trường; Đề xuất cơ chế quan tâm hơn đối với các chủ đầu tư triển khai các bãi đỗ xe trong khu vực trung tâm Thành phố để khuyến khích họ chuyển đổi mục đích sang kinh doanh dịch vụ trông giữ xe.

- Hoạt động trông giữ xe hiện nay thực hiện theo cơ chế thu phí, mức phí do HĐND thông qua (không phải cơ chế giá dịch vụ). Với cơ chế này, các tổ chức, cá nhân thực hiện trông giữ xe gặp nhiều khó khăn trong công tác hạch toán hiệu quả kinh doanh, dẫn đến không hấp dẫn nhà đầu tư. Vì vậy, Thành phố đề xuất chuyển sang cơ chế giá dịch vụ để khuyến khích đầu tư.

II. Cơ sở pháp lý xây dựng dự thảo Nghị quyết

Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải được xây dựng dựa trên các căn cứ sau:

Luật Tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 26 tháng 11 năm 2003;

Luật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 03 tháng 12 năm 2004;

Luật Đầu tư ngày 29 tháng 11 năm 2005;

Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp ngày 03 tháng 06 năm 2008;

Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Luật Công nghệ cao ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Luật Thủ đô ngày 21 tháng 11 năm 2012;

III. Quá trình soạn thảo dự thảo Nghị quyết

Ngày 08/01/2013 UBND Thành phố có Quyết định số 127/QĐ-UBND Ban hành Kế hoạch xây dựng ban hành văn bản quy phạm pháp luật của UBND Thành phố và dự thảo Nghị quyết của HĐND Thành phố do UBND Thành phố trình để cụ thể hóa quy định của Luật Thủ đô. Trong đó, giao Sở Giao thông Vận tải Hà Nội là cơ quan chủ trì xây dựng dự thảo Nghị quyết ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn Thành phố.

Ngày 15/01/2013, cơ quan chủ trì soạn thảo – Sở Giao thông vận tải Hà Nội đã triển khai phân công nhiệm vụ xây dựng dự thảo Nghị quyết của HĐND Thành phố nhằm thực hiện khoản 3 Điều 18 Luật Thủ đô.

Ngày 24/04/2013, cơ quan chủ trì soạn thảo có văn bản số 1097/SGTVT-KHĐT xin ý kiến góp ý Dự thảo các cơ quan, đơn vị của Thành phố và một số cơ sở quận, huyện sau đó đã tiếp thu hoàn chỉnh dự thảo tờ trình và Nghị quyết.

Tại các hội nghị do UBND Thành phố tổ chức (vào các ngày: 11/3/2013; 16/3/2013; 04/4/2013; 23/4/2013; 03/5/2013; 08/5/2013) các Sở, ngành, cơ quan đơn vị của Thành phố đã tham gia góp ý trực tiếp vào dự thảo.

Trên cơ sở góp ý của các Sở, ngành, ngày 13/05/2013, UBND Thành phố đã có văn bản số 3317/UBND-QHXDGT gửi các Bộ: Tư pháp, Tài chính, GTVT, Xây dựng, Tài Nguyên – Môi Trường, Khoa học & Công nghệ đề nghị góp ý dự thảo Nghị quyết.

Ngày 16/5/2013, Ban Cán sự Đảng UBND Thành phố báo cáo Ban Thường vụ Thành ủy, Dự thảo được chỉnh lý, tiếp tục hoàn thiện trên cơ sở ý kiến tham gia góp ý tại hội nghị. Quá trình soạn thảo, Dự thảo đã được hoàn chỉnh trên cơ sở ý kiến tham gia góp ý của các Bộ nêu trên.

Dự thảo Nghị quyết lần 1 được xây dựng với ba Nghị quyết là quy định một số chính sách ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; quy định một số chính sách khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; quy định về áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải. Trên cơ sở tham gia góp ý của các cơ quan, ban, ngành và UBND các quận, huyện, thị xã của Thành phố; ngày 25/05/2013, Tổ công tác Liên ngành do đại diện Bộ Tư Pháp làm Tổ trưởng tham gia góp ý, UBND Thành phố đã tiếp thu và điều chỉnh, hoàn thiện thành 01 dự thảo Nghị quyết như hiện nay.

Trong quá trình dự thảo Nghị quyết, UBND Thành phố và cơ quan chủ trì soạn thảo luôn tuân thủ trình tự, thủ tục ban hành Nghị quyết của HĐND Thành phố quy định tại Luật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 03 tháng 12 năm 2004 và các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành.

IV. Nội dung của dự thảo Nghị quyết:

Khoản 3 Điều 18 Luật Thủ đô quy định: “Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải”.

Dự thảo Nghị quyết được xây dựng như sau:

Mục 1. Ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn trên địa bàn Thành phố Hà Nội, bao gồm: hệ thống đường sắt đô thị (tàu điện ngầm, tàu điện trên cao, đường sắt một ray); hệ thống xe buýt (xe buýt nhanh, xe buýt thường).

2. Đối tượng áp dụng theo Mục 1 là các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đầu tư, quản lý, khai thác sử dụng hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

Điều 2. Ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn

1. Ưu tiên về tổ chức giao thông:

a) Tổ chức giao thông phải đảm bảo để các phương tiện vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn lưu hành thông suốt, hạn chế tối đa các trở ngại, đảm bảo thuận tiện, an toàn cho hành khách.

b) Các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đi và đến Hà Nội được bố trí bến, bãi tại các điểm đầu mỗi giao thông ở cửa ngõ Thành phố (theo các hướng Đông, Tây, Nam, Bắc). Tổ chức hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn kết nối giữa các đầu mỗi giao thông với nhau và với khu vực nội đô.

c) Bố trí quỹ đất và tập trung đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn như: Đề pô, trạm trung chuyển, ga đường sắt đô thị, điểm dừng đỗ, đường dành riêng cho xe buýt và các công trình phụ trợ khác.

d) Bố trí các điểm dừng đỗ xe buýt với cự ly thích hợp; phát triển mạng lưới xe buýt đến các khu đô thị, khu nhà ở ngoại thành để khuyến khích giảm dân khu vực nội đô và tạo điều kiện tối đa để dịch vụ xe buýt tiếp cận các trung tâm dân cư, các khu đô thị, các trung tâm thương mại dịch vụ, các khu vui chơi giải trí trên toàn Thành phố.

đ) Đảm bảo đồng bộ giữa hạ tầng và tổ chức giao thông để hành khách tiếp cận thuận lợi nhất đến các các điểm dừng, đỗ xe buýt, các ga của hệ thống vận tải hành khách công cộng.

e) Thành lập các trung tâm quản lý, điều hành giao thông công cộng chung cho toàn Thành phố và các Trung tâm vận tải hành khách công cộng riêng theo từng loại hình; từng bước triển khai xây dựng hệ thống vé điện tử cho từng loại hình vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn, tiến tới kết nối các hệ thống vé điện tử chung trên toàn Thành phố.

Giải trình:

- Hoạt động vận tải hành khách công cộng từ trước tới nay mới chỉ thực hiện được việc dịch chuyển một số bến xe:

- + Bến xe Kim Liên => Giáp Bát
- + Bến xe Kim Mã => Mỹ Đình
- + Bến xe Hà Đông => Yên Nghĩa
- + Bến Núi => Gia Lâm

Cùng với quá trình phát triển đô thị hóa, khu vực nội đô dần được mở rộng, việc sắp xếp các tuyến xe khách đi và đến theo các bến tại các điểm đầu mỗi giao thông ở cửa ngõ Thành phố là cần thiết nhằm hạn chế xe khách vào nội thành gây nên tình trạng lộn xộn và mất an toàn giao thông. Hoạt động vận tải hành khách công cộng kết nối giữa các đầu mỗi giao thông với nhau và với khu vực nội đô sẽ do xe buýt đảm nhận;

- Quỹ đất và đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn còn chưa được quan tâm. Trong hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt hiện đang sử dụng tạm các bãi đất trống, tận dụng mặt đường... vốn không được quy hoạch sử dụng cho hoạt động xe buýt nên không thể đầu tư xây dựng các hạng mục phục vụ hoạt động xe buýt; Các khu đô thị, Trung tâm thương mại, các khu vui chơi.... Được đầu tư mới chưa có sự quan tâm dành quỹ đất cho hạ tầng VTHKCC.

- Vĩa hè, lòng đường bị lấn chiếm gây cản trở và ảnh hưởng đến sự tiếp cận thuận lợi của người đi bộ đến các dịch vụ vận tải hành khách công cộng.

2. Ưu tiên đổi mới phương tiện, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng:

a) Các phương tiện sử dụng trong hoạt động vận tải hành khách công cộng phải đảm bảo hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến và đạt tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường; niên hạn sử dụng đối với xe buýt, xe buýt nhanh (BRT) không quá 7 năm.

b) Khi đấu thầu mở tuyến xe buýt mới, ưu tiên lựa chọn nhà thầu đề xuất đưa phương tiện mới, phương tiện chất lượng cao (sàn thấp, hộp số tự động, sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường) vào hoạt động dịch vụ vận tải hành khách công cộng. Ngân sách Thành phố hỗ trợ chi phí chênh lệch giữa xe buýt sử dụng nguyên liệu sạch, khí nén thiên nhiên với xe buýt chạy dầu để giảm ô nhiễm môi trường, hướng người dân có cái nhìn thân thiện hơn về xe buýt.

Giải trình:

Theo nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009; nghị định số 95/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009; thông tư số 21/2010/TT-BGTVT ngày 10/8/2010 thì xe buýt có niên hạn sử dụng không quá 20 năm và không quá 17 năm đối với xe chuyên chở công năng.

Tính đến nay thì bình quân 1 xe buýt của Hà Nội trong 1 năm vận hành 70.000 km. trong 7 năm thì vận hành 490.000 km, theo Định mức 51/2008/QĐ-UBND thành phố thì định ngạch sửa chữa lớn và tổng thành lần đầu (220.000 km đối với máy, gầm và truyền lực, điện; 200.000 km đối với điều hòa và 300.000 km đối với Vỏ xe). Như vậy sau khi hoạt động 07 năm bình quân 1 xe buýt phải sửa chữa lớn và tổng thành với 2,3 lần.

Theo khuyến nghị của nhà sản xuất chế độ bảo hành, bảo dưỡng xe tính theo 1 trong 2 yếu tố là Km hoặc thời gian tùy vào yếu tố nào đến trước.

Như vậy để phù hợp với yêu cầu chất lượng dịch vụ xe buýt Thành phố thì thời gian sử dụng 07 năm đối với xe buýt Thành phố Hà Nội là phù hợp để đảm bảo chất lượng và an toàn trong vận chuyển hành khách.

- Hệ thống VTHKCC khối lượng lớn của Thành phố hiện nay 100% sử dụng nhiên liệu là dầu Diesel tiêu chuẩn khí thải từ EURO III trở xuống, số phương tiện có tuổi thọ > 10 năm còn chiếm tỷ lệ lớn (khoảng 70%). Với việc xe buýt hoạt động trong dòng giao thông chung, vào giờ cao điểm lượng hành khách chuyên chở thường đạt từ 120-150% trọng tải thiết kế dẫn đến phương tiện nhanh

xuống cấp và gây khói bụi. Tuy nhiên việc đầu tư đổi mới phương tiện, đặc biệt đầu tư phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch chưa hấp dẫn với các nhà đầu tư, đơn vị vận hành do còn thiếu cơ chế ưu tiên, hỗ trợ từ Thành phố;

- Công tác quản lý, điều hành giao thông công cộng cần có các trung tâm quản lý chuyên cho từng loại hình và báo cáo tín hiệu về trung tâm quản lý chung cho toàn Thành phố để đảm bảo công tác điều phối hoạt động vận tải hành khách được hiệu quả, kịp thời xử lý những tình huống phát sinh.

3. Khuyến khích người dân sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn. Trường hợp sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn được trợ giá với giá vé phù hợp.

Giải trình:

- Thành phố sẽ tăng cường công tác đảm bảo an ninh, an toàn cho người sử dụng dịch vụ VTHKCC, tránh tình trạng lộn xộn, trộm cắp, khủng bố...

- Thành phố đã có nhiều chính sách ưu tiên khuyến khích người dân tham gia sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng. Tuy nhiên, nhóm người được hưởng chính sách ưu tiên hiện nay mới chỉ có học sinh, sinh viên, người có công, người khuyết tật, trẻ em dưới 6 tuổi. Việc ưu tiên cho nhóm đối tượng này đang được thực hiện nên khi triển khai thực hiện Nghị quyết không làm tăng nhiều chi phí Ngân sách.

- Hiện nay, còn nhóm đối tượng là nhân viên các văn phòng, công sở và công nhân các khu công nghiệp là nhóm đối tượng có nhu cầu tham gia giao thông cao, có khả năng tự đáp ứng nhu cầu đi lại bằng phương tiện cá nhân cũng rất cần được ưu tiên, thu hút chuyển sang sử dụng phương tiện vận tải công cộng. Việc thu hút được nhóm đối tượng này tham gia giao thông sử dụng phương tiện công cộng sẽ góp phần đáng kể vào việc hạn chế việc gia tăng phương tiện cá nhân, giảm ùn tắc giao thông.

4. Cơ chế, chính sách ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn:

Ngoài các chính sách ưu tiên theo quy định của pháp luật hiện hành, Nhà đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn được:

- a) Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền phí sử dụng đường bộ cho các phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; xe buýt nhanh (BRT).

- b) Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuế nhập khẩu các thiết bị, phương tiện phục vụ hoạt động vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn;

- c) Đối với loại hình vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt: Ngân sách thành phố hỗ trợ 50% tiền lãi vay ngân hàng trong 05 năm đầu để đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng và mua sắm phương tiện cụ thể theo từng dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

- d) Thành phố miễn tiền vé sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn cho các đối tượng là: người có công, người khuyết tật, trẻ em dưới 6 tuổi;

e) Đối với người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, xe buýt nhanh (BRT) được:

- Ngân sách thành phố hỗ trợ 50% giá vé tháng đối với các đối tượng là: học sinh, sinh viên, công nhân các khu công nghiệp, người cao tuổi;

- Ngân sách thành phố hỗ trợ 30% giá vé tháng cho cán bộ, nhân viên tại các văn phòng công sở, doanh nghiệp mua vé tháng theo hình thức tập thể với số lượng từ 20 người trở lên.

Giải trình:

- Thành phố hỗ trợ nhà đầu tư tiếp cận các nguồn vốn ưu đãi, khuyến khích đầu tư của Thành phố; đồng thời hỗ trợ vốn vay trong trường hợp huy động của các tổ chức tín dụng; hỗ trợ về thuế để tạo điều kiện thuận lợi nhất cho nhà đầu tư có khả năng huy động vốn từ nhiều nguồn, nhằm tăng khả năng thu hút đầu tư.

- Việc hỗ trợ toàn bộ tiền thuê đất đối với diện tích đất sử dụng làm hạ tầng vận tải hành khách công cộng thực hiện theo Quyết định 55/2012/QĐ-TTg.

Mục 2. Khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác

Điều 3. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác (bao gồm cả các điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận) tại các khu vực ưu tiên khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác như sau:

a) Các bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác trong khu vực từ đường Vành đai III trở vào trung tâm Thành phố trên địa bàn các quận: Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Ba Đình, Đống Đa, Cầu Giấy, Tây Hồ, Thanh Xuân, Hoàng Mai do Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định danh mục cụ thể, bao gồm: Các bãi đỗ xe tập trung, bãi đỗ xe nổi, bãi đỗ xe cao tầng, bãi đỗ xe ngầm và nhà để xe; Các điểm trông giữ phương tiện tại các khoảng trống, diện tích đất trống, đất chưa sử dụng (mặt kênh, mương đã được bê tông hóa, khoảng trống phía dưới đường trên cao); Các điểm tổ chức trông giữ phương tiện tại các khu đất, khu nhà do các tổ chức, cá nhân đang quản lý sử dụng (tổ chức, cá nhân là chủ sở hữu công trình hoặc có quyền sử dụng đất hoặc đang được thuê đất).

b) Các bến xe, các điểm trung chuyển hàng hóa, các trung tâm tiếp vận theo quy hoạch trên địa bàn các huyện, thị xã thuộc thành phố Hà Nội.

c) Các tổ chức, cá nhân có quyền sử dụng đất (hoặc đang thuê đất dài hạn) trên địa bàn các huyện, thị xã thuộc thành phố Hà Nội khi có nhu cầu sẽ được xem xét chấp thuận đầu tư xây dựng và khai thác có thời hạn các bến xe, các điểm trung chuyển hàng hóa, các trung tâm tiếp vận cho tới khi các bến xe, các điểm trung chuyển hàng hóa, các trung tâm tiếp vận theo quy hoạch cho khu vực đó được đầu tư xây dựng và đi vào hoạt động. Việc triển khai đầu tư phải được sự chấp thuận của UBND Thành phố và không được hưởng các chính sách ưu đãi, khuyến khích đầu tư theo quy định tại Nghị quyết này.

Giải trình:

- Trong khu vực nội thành giới hạn bởi đường vành đai 3 và Sông Hồng, hệ thống bãi đỗ xe đang thiếu trầm trọng, chỉ có khoảng 12,45ha (đạt 3,58% so với chỉ tiêu là 348,13 ha quy định tại Quyết định số 165/2003/QĐ-UB ngày 02/12/2003 của UBND Thành phố Hà Nội), mới chỉ đáp ứng được khoảng 8% ÷ 10% nhu cầu đỗ xe của tổng số phương tiện hiện có, còn lại khoảng 90%-92% số phương tiện có nhu cầu đỗ hiện nay đang đỗ tại sân các trường học, sân cơ quan.... và tại các điểm đỗ xe, bãi đỗ xe không được cấp phép. Theo Quy hoạch, tỷ lệ diện tích bãi đỗ xe ở mức trung bình đối với “khu vực mở rộng phát triển” phải đạt từ 2,5-3% diện tích đất xây dựng đô (Quyết định số 165/2003/QĐ-UB ngày 02/12/2003 của UBND Thành phố Hà Nội). Vì vậy, cần khuyến khích đầu tư và khai thác các bãi đỗ xe trong khu vực này để giải quyết nhu cầu của nhân dân và góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

- Khu vực phía ngoài đường vành đai 3 và Sông Hồng (địa bàn các quận mới thành lập, các huyện, thị xã), là khu vực có diện tích rộng và mật độ dân số chưa cao, có tiềm năng phát triển mở rộng, nhu cầu đỗ xe tập trung chưa bức xúc và đặc biệt có đủ điều kiện và tiềm năng để Thành phố triển khai các dự án bến xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận theo quy hoạch chung xây dựng Thủ đô và các quy hoạch chuyên ngành. Do đó, khu vực này không khuyến khích các bãi đỗ xe mà chỉ khuyến khích đầu tư, khai thác các bến xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận.

Hiện tại có nhiều bến xe khách liên tỉnh chưa được xây dựng như: Bến xe khách Đông Anh (Bến xe phía Bắc); Bến xe khách Tây Đông Anh (Bến xe Tây - Bắc); Bến xe khách Thanh Trì, Bến xe khách phía Tây (Giao giữa Đại lộ Thăng Long và vành đai 4)... và toàn bộ các bến xe tải, trung tâm tiếp vận đều chưa triển khai đầu tư.

Điểm khó khăn là các dự án này đòi hỏi vốn lớn và thời gian đầu tư dài trong khi điều kiện hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội chưa phát triển, chủ yếu là khu vực nông thôn. Do vậy, đối với khu vực này, Thành phố khuyến khích đầu tư các dự án các dự án bến xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận theo quy hoạch được duyệt để thu hút đầu tư. Để giảm bớt áp lực về giao thông tại các bến xe hiện có trong khu vực trung tâm, Thành phố xem xét, cho phép các tổ chức, cá nhân là chủ sở hữu công trình hoặc có quyền sử dụng đất trong khu vực này được triển khai có thời hạn các bến xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận với điều kiện:

+ Không được hưởng các chính sách ưu đãi, khuyến khích đầu tư theo quy định tại Nghị quyết này.

+ Dự án chỉ duy trì cho tới khi các bến xe, các điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận theo quy hoạch ở (cho) khu vực đó được đi vào hoạt động.

Điều 4. Cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư, xây dựng khai thác bến xe, bãi đỗ xe và phương tiện cơ giới khác

1. Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuê đất cho toàn bộ thời gian thuê đối với diện tích đất sử dụng vào mục đích sau:

a) Làm bến xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận theo quy hoạch;

b) Làm bãi đỗ xe ô tô và xe cơ giới khác.

2. Nhà đầu tư được vay vốn từ Quỹ đầu tư phát triển Thành phố với lãi suất ưu đãi. Trường hợp sử dụng nguồn vốn vay của các tổ chức tín dụng, được ngân sách thành phố hỗ trợ lãi suất vay như sau:

a) 50% tiền lãi vay đầu tư trong 03 năm đầu cho các dự án xây dựng bãi đỗ xe;

b) 30% tiền lãi vay đầu tư trong thời gian 05 năm đầu cho các dự án xây dựng bến xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận theo quy hoạch được phê duyệt.

3. Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuế nhập khẩu phải nộp đối với các thiết bị dây chuyền công nghệ nhập khẩu phục vụ trực tiếp cho dự án xây dựng bãi đỗ xe cao tầng, bãi đỗ xe nổi, bãi đỗ xe ngầm.

4. Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuế thu nhập doanh nghiệp từ lĩnh vực hoạt động khai thác bến xe, bãi đỗ xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận trong 4 năm đầu kể từ khi có thu nhập chịu thuế và 50% tiền thuế trong 9 năm tiếp theo.

5. Ủy ban nhân dân thành phố phê duyệt mức giá trần dịch vụ trông giữ xe, giá dịch vụ bến xe, giá trông giữ xe trong bến phù hợp với quy mô từng dự án đảm bảo thời gian thu hồi vốn hợp lý và đảm bảo an sinh xã hội.

Giải trình:

Hiện nay, Thành phố chưa có cơ chế chính sách nào nhằm khuyến khích đầu tư, khai thác bãi đỗ xe. Để cải thiện tình trạng mất an toàn giao thông và tình trạng thiếu bãi đỗ xe trầm trọng như hiện nay, việc xây dựng và ban hành các chính sách hỗ trợ là cần thiết.

(Có phụ lục kèm theo phân tích số liệu thực tế kinh phí hỗ trợ từ ngân sách)

Hoạt động trông giữ xe hiện nay thực hiện theo cơ chế thu phí, mức phí do HĐND thông qua (không phải cơ chế giá dịch vụ). Với cơ chế này, các tổ chức, cá nhân thực hiện trông giữ xe gặp nhiều khó khăn trong công tác hạch toán hiệu quả kinh doanh, dẫn đến không hấp dẫn nhà đầu tư. Vì vậy, UBND thành phố đề xuất chuyển sang cơ chế giá dịch vụ để khuyến khích đầu tư.

Mục 3. Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải

Điều 5. Đối tượng áp dụng

Các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đầu tư, quản lý kinh doanh có ứng dụng công nghệ cao phục vụ quản lý điều hành hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

Điều 6. Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải

1. Quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

Từng bước triển khai thực hiện áp dụng quản lý kết cấu hạ tầng giao thông vận tải Thành phố Hà Nội trên nền hệ thống bản đồ số tiên tiến, sử dụng trực tuyến tại các trung tâm quản lý, điều hành giao thông. Hệ thống cơ sở dữ liệu áp dụng công nghệ thông tin số hóa phải đảm bảo giúp cho công tác quản lý, sửa chữa, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải một cách kịp thời, hiệu quả đáp ứng tốt nhất cho nhu cầu giao thông vận tải của Thành phố.

2. Công tác tổ chức, quản lý điều hành giao thông.

a) Xây dựng kế hoạch, lộ trình áp dụng công nghệ cao trong quản lý điều hành giao thông vận tải thông qua việc sử dụng hệ thống thông tin địa lý (GIS), hệ thống định vị toàn cầu (GPS) và các tiến bộ khoa học của mạng Internet; từng bước xây dựng các Trung tâm như: Trung tâm quản lý và điều hành giao thông công cộng hiện đại, tiên tiến có hệ thống vé điện tử sử dụng chung (PTA); Trung tâm điều khiển hệ thống đèn tín hiệu giao thông (ATC); Trung tâm quản lý và điều hành mạng lưới đường cao tốc và các Trung tâm sử dụng công nghệ cao tiên tiến, hiện đại khác phục vụ công tác tổ chức, quản lý điều hành giao thông.

Các trung tâm trên phải đảm bảo sự kết nối liên thông, trao đổi dữ liệu, phối hợp theo dõi lưu lượng và các diễn biến về tình hình giao thông trên địa bàn; kịp thời có những biện pháp can thiệp tăng cường hiệu lực quản lý, điều hành giao thông thông suốt, an toàn, hiệu quả, giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông;

b) Xây dựng, từng bước hoàn thiện hệ thống thông tin cảnh báo sớm về tình trạng giao thông; triển khai lắp đặt các thiết bị dẫn đường trên các phương tiện tham gia giao thông nhằm giám sát người điều khiển và phương tiện tham gia giao thông;

c) Xây dựng kế hoạch triển khai áp dụng công nghệ cao trong xây dựng hệ thống thu phí tự động các loại phí theo quy định của pháp luật.

3. Quản lý khai thác vận tải

a) Khuyến khích các doanh nghiệp vận tải áp dụng công nghệ cao để điều phối, điều hành hoạt động vận tải; đồng thời kết nối thông tin với các trung tâm để quản lý và điều hành hoạt động giao thông trên địa bàn;

b) Các tổ chức hoạt động vận tải, các chủ sử dụng phương tiện có trang bị thiết bị giám sát hành trình có trách nhiệm cung cấp thông tin trên thiết bị giám sát hành trình để phục vụ công tác quản lý và điều hành giao thông của cơ quan quản lý;

c) Sở Giao thông Vận tải Hà Nội là đơn vị quản lý địa chỉ truy cập, tên và mật khẩu để truy cập, thu nhận dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình trên các

phương tiện vận tải phục vụ cho công tác quản lý và điều hành giao thông vận tải và xử lý các trường hợp vi phạm.

Giải trình:

- Hiện tại hoạt động vận tải hành khách (xe buýt, xe khách) mới chỉ bắt buộc gắn thiết bị giám sát hành trình. Thiết bị giám sát hành trình hiện nay hoạt động chưa hiệu quả, phần lớn do các chủ phương tiện lắp đặt phỏ, cơ quan quản lý Nhà nước chưa kết nối được thông tin trực tiếp với phương tiện.

4. Xây dựng kế hoạch tổ chức các cơ sở đào tạo nhân lực công nghệ cao đạt trình độ quốc tế để tiếp nhận, làm chủ công nghệ cao trong lĩnh vực quản lý, điều hành giao thông vận tải và có kế hoạch tăng cường năng lực cho các cơ quan quản lý, điều hành giao thông vận tải.

Giải trình:

Công nghệ cao đòi hỏi có nguồn nhân lực làm chủ công nghệ. Việc đào tạo, chuyển giao công nghệ là cần thiết.

5. Tăng cường hợp tác quốc tế trong nghiên cứu, ứng dụng và phát triển công nghệ cao trong lĩnh vực quản lý, điều hành giao thông vận tải. Tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp, các chuyên gia hàng đầu về công nghệ cao trong lĩnh vực quản lý, điều hành giao thông vận tải đến trao đổi, tư vấn, tham dự diễn đàn, hội thảo cũng như tăng cường liên kết hợp tác với các cơ sở đào tạo nhân lực công nghệ cao của Thành phố Hà Nội.

6. Cơ chế, chính sách khuyến khích áp dụng công nghệ cao:

Ứng dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành giao thông vận tải là nội dung chương trình khoa học và công nghệ trọng điểm của Thủ đô.

Các tổ chức đầu tư, áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành giao thông vận tải được hưởng các ưu đãi theo quy định tại Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chính sách ưu đãi đối với tổ chức, cá nhân đầu tư phát triển khoa học và công nghệ, tham gia thực hiện chương trình khoa học và công nghệ trọng điểm của Thủ đô.

Giải trình:

(Về việc này UBND Thành phố sẽ hoàn thiện, bổ sung trong báo cáo riêng)

Mục 4. Tổ chức thực hiện và hiệu lực thi hành

Điều 8. Giao UBND Thành phố Hà Nội tổ chức thực hiện Nghị quyết; ban hành các quy định về thủ tục hành chính để thực hiện các cơ chế chính sách ưu đãi nêu trong Nghị quyết này.

Điều 9. Trong quá trình tổ chức thực hiện Nghị quyết, nếu cần bổ sung, điều chỉnh các nội dung, cơ chế chính sách cho phù hợp tình hình thực tế thì UBND Thành phố tổng hợp, trình HĐND Thành phố xem xét, quyết định.

Điều 10. Nghị quyết này có hiệu lực sau 10 ngày kể từ ngày thông qua; Giao Thường trực Hội đồng Nhân dân, các Ban của Hội đồng Nhân dân thành phố giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân thành phố khóa XIV kỳ họp thứ 7 thông qua./.

V. Những vấn đề còn có ý kiến khác nhau

Văn bản số 1378/BKH-CN-PC, ngày 16/05/2013 Bộ Khoa học và Công nghệ có ý kiến như sau:

Tại mục 3.1 và 3.3 đề nghị bỏ cụm từ “Thành phố” trước các quy định về cơ chế, chính sách vì đây là Nghị quyết của Thành phố Hà Nội nên không cần nhắc lại.

Giải trình: Kiến nghị giữ nguyên cụm từ “Thành phố” cho rõ nghĩa.

Ủy ban nhân dân thành phố kính trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực HĐND TP; (để b/c)
- Chủ tịch UBND TP;
- Các Phó Chủ tịch UBND TP;
- Các Ban: KTNS, Pháp chế, VH XH HĐND TP;
- Các Sở: TP, GTVT, XD, QHKT, KHĐT, TC
- VP UB TP: CVP, PCVP Nguyễn Văn Hoạt, Nguyễn Văn Thịnh;
- Các phòng: TH, QHXD, GT, NC
- Lưu: VT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Vũ Hồng Khanh

PHỤ LỤC

Số liệu hỗ trợ đối với bến bãi đỗ xe

Theo con số phân tích thực tế tại khu vực trung tâm Thành phố (đối với dự án thí điểm giàn thép đỗ xe trên địa bàn Thành phố Hà Nội – tại phố Trần Nhật Duật):

- Tiền thuê đất đối với các dự án xây dựng bãi đỗ xe nêu trên trung bình 17 triệu/vị trí đỗ/năm ($25m^2/1$ vị trí): tính theo giá đất bình quân, hệ số điều chỉnh giá đất, đơn giá thuê đất và tiêu chuẩn diện tích 01 chỗ đỗ xe ($20 \text{ triệu} \times 2 \text{ lần} \times 1,7\% \times 25m^2 = 17 \text{ triệu}$, tính theo Quyết định 15/2012/QĐ-UBND và văn bản số 5218/UBND-KT của UBND Thành phố Hà Nội)

- Tiền lãi vay ngân hàng tính tại thời điểm hiện tại trong đời dự án cho 01 vị trí đỗ/năm 10,5 triệu/năm (với suất đầu tư tương ứng là 400 triệu/vị trí đỗ)

- Tổng số tiền Thành phố sẽ hỗ trợ cho 01 vị trí đỗ cho 01 năm là 27,5 triệu/vị trí/năm.

- Như vậy với mỗi năm Thành phố dự kiến phát triển 1000 vị trí đỗ xe như trên thì Ngân sách thành phố cần hỗ trợ $27,5 \text{ triệu} \times 1000 \text{ vị trí} = 27.500 \text{ triệu/năm}$

Tiền thuê đất đối với các dự án xây dựng bến đỗ xe tải và trung chuyển hàng hóa trung bình 17 triệu/vị trí đỗ/năm ($50m^2/1$ vị trí) tính theo giá thuê đất hiện tại từ đường vành đai III trở ra là 12 triệu/ m^2 /năm $\times 50m^2$ /vị trí xe tải = 600 triệu xe tải/năm: tính theo giá đất bình quân, hệ số điều chỉnh giá đất, đơn giá thuê đất và tiêu chuẩn diện tích 01 chỗ đỗ xe ($12 \text{ triệu} \times 2 \text{ lần} \times 1,7\% \times 50m^2 = 20,4 \text{ triệu}$, tính theo Quyết định 15/2012/QĐ-UBND và văn bản số 5218/UBND-KT của UBND Thành phố Hà Nội)

- Tiền lãi vay ngân hàng tính tại thời điểm hiện tại trong đời dự án cho 01 vị trí đỗ/năm 10,5 triệu/năm (với suất đầu tư tương ứng là 300 triệu/vị trí đỗ).

- Tổng số tiền Thành phố sẽ hỗ trợ cho 01 vị trí đỗ cho 01 năm là 30,9 triệu/vị trí/năm.

- Như vậy với mỗi năm Thành phố dự kiến phát triển 1000 vị trí đỗ xe như trên thì Ngân sách thành phố cần hỗ trợ $30,9 \text{ triệu} \times 1000 \text{ vị trí} = 30.900 \text{ triệu/năm}$.

Số: /2013/NQ-HĐND

Hà Nội, ngày

tháng

năm 2013

DỰ THẢO

NGHỊ QUYẾT

**Về ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn;
khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương
tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống
giao thông vận tải**

(Thực hiện khoản 3 Điều 18 Luật Thủ đô)

**HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI
KHÓA XIV, KỲ HỌP THỨ 7**

Căn cứ Luật Tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 26 tháng 11 năm 2003;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản Quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 03 tháng 12 năm 2004;

Căn cứ Luật Đầu tư ngày 29 tháng 11 năm 2005;

Căn cứ Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp ngày 03 tháng 06 năm 2008;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Luật Công nghệ cao ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Luật Thủ đô ngày 21 tháng 11 năm 2012;

Xét Tờ trình số.../TTr-UBND ngày...tháng .. năm 2013 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội về việc đề nghị Hội đồng nhân dân Thành phố ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải; Báo cáo thẩm tra của Ban kinh tế - ngân sách Hội đồng nhân dân Thành phố và ý kiến thảo luận của đại biểu Hội đồng nhân dân Thành phố,

QUYẾT NGHỊ:

Mục 1. Ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn trên địa bàn Thủ đô bao gồm: hệ thống đường sắt đô thị (tàu điện ngầm, tàu điện trên cao, đường sắt một ray); hệ thống xe buýt (xe buýt nhanh, xe buýt thường).

2. Các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đầu tư, quản lý, khai thác sử dụng hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

Điều 2. Ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn

1. Ưu tiên về tổ chức giao thông:

a) Tổ chức giao thông để các phương tiện vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn lưu hành thông suốt, hạn chế tối đa các trở ngại, đảm bảo thuận tiện, an toàn cho hành khách.

b) Các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đi và đến Hà Nội được bố trí bến, bãi tại các điểm đầu mối giao thông ở cửa ngõ Thành phố (theo các hướng Đông, Tây, Nam, Bắc). Tổ chức hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn kết nối giữa các đầu mối giao thông với nhau và với khu vực nội đô.

c) Bố trí quỹ đất và tập trung đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn như: Đề pô, trạm trung chuyển, ga đường sắt đô thị, điểm dừng đỗ, đường dành riêng cho xe buýt và các công trình phụ trợ khác.

d) Bố trí các điểm dừng đỗ xe buýt với cự ly thích hợp; phát triển mạng lưới xe buýt đến các khu đô thị, khu nhà ở ngoại thành, trường đại học, cao đẳng, khu công nghiệp, khu ký túc xá công nhân, sinh viên và các khu vực tập trung đông dân cư khác để khuyến khích giãn dân khu vực nội đô và tạo điều kiện tối đa để dịch vụ xe buýt tiếp cận các trung tâm dân cư, các khu đô thị, các trung tâm thương mại dịch vụ, các khu vui chơi giải trí trên toàn Thành phố.

đ) Đảm bảo đồng bộ giữa hạ tầng và tổ chức giao thông để hành khách tiếp cận thuận lợi nhất đến các điểm dừng, đỗ xe buýt, các ga của hệ thống vận tải hành khách công cộng.

e) Thành lập các trung tâm quản lý, điều hành giao thông công cộng chung cho toàn Thành phố và các Trung tâm vận tải hành khách công cộng riêng theo từng loại hình; từng bước triển khai xây dựng hệ thống vé điện tử cho từng loại hình vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn, tiến tới kết nối các hệ thống vé điện tử chung trên toàn Thành phố.

2. Ưu tiên đổi mới phương tiện, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng:

a) Các phương tiện sử dụng trong hoạt động vận tải hành khách công cộng phải đảm bảo hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến và đạt tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường; niên hạn sử dụng đối với xe buýt, xe buýt nhanh (BRT) không quá 7 năm.

b) Khi đấu thầu mở tuyến xe buýt mới, ưu tiên lựa chọn nhà thầu đề xuất đưa phương tiện mới, phương tiện chất lượng cao (sàn thấp, hộp số tự động, sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường) vào hoạt động dịch vụ vận tải hành khách công cộng. Ngân sách Thành phố hỗ trợ chi phí chênh lệch giữa xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch, khí nén thiên nhiên với xe buýt chạy dầu để giảm ô nhiễm môi trường, hướng người dân có cái nhìn thân thiện hơn về xe buýt.

3. Khuyến khích người dân sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn. Trường hợp sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn được trợ giá với giá vé phù hợp.

4. Cơ chế, chính sách ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn:

Ngoài các chính sách ưu tiên theo quy định của pháp luật hiện hành, Nhà đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn được:

a) Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền phí sử dụng đường bộ cho các phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; xe buýt nhanh (BRT).

b) Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuế nhập khẩu các thiết bị, phương tiện phục vụ hoạt động vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn;

c) Đối với loại hình vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt: Ngân sách thành phố hỗ trợ 50% tiền lãi vay ngân hàng trong 05 năm đầu để đầu tư xây dựng hạ

tăng vận tải hành khách công cộng và mua sắm phương tiện cụ thể theo từng dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

d) Thành phố miễn tiền vé sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn cho các đối tượng là: người có công, người khuyết tật, trẻ em dưới 6 tuổi;

e) Đối với người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, xe buýt nhanh (BRT) được:

- Ngân sách thành phố hỗ trợ 50% giá vé tháng đối với các đối tượng là: học sinh, sinh viên, công nhân các khu công nghiệp, người cao tuổi;

- Ngân sách thành phố hỗ trợ 30% giá vé tháng cho cán bộ, nhân viên tại các văn phòng công sở, doanh nghiệp mua vé tháng theo hình thức tập thể với số lượng từ 20 người trở lên.

Mục 2. Khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác

Điều 3. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác (bao gồm cả các điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận) tại các khu vực ưu tiên khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác như sau:

- a) Các bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác trong khu vực từ đường Vành đai III trở vào trung tâm Thành phố trên địa bàn các quận: Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Ba Đình, Đống Đa, Cầu Giấy, Tây Hồ, Thanh Xuân, Hoàng Mai do Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định danh mục cụ thể, bao gồm: Các bãi đỗ xe tập trung, bãi đỗ xe nổi, bãi đỗ xe cao tầng, bãi đỗ xe ngầm và nhà để xe; Các điểm trông giữ phương tiện tại các khoảng trống, diện tích đất trống, đất chưa sử dụng (mặt kênh, mương đã được bê tông hóa, khoảng trống phía dưới đường trên cao); Các điểm tổ chức trông giữ phương tiện tại các khu đất, khu nhà do các tổ chức, cá nhân đang quản lý sử dụng (tổ chức, cá nhân là chủ sở hữu công trình hoặc có quyền sử dụng đất hoặc đang được thuê đất).

- b) Các bến xe, các điểm trung chuyển hàng hóa, các trung tâm tiếp vận theo quy hoạch trên địa bàn các huyện, thị xã thuộc thành phố Hà Nội.

- c) Các tổ chức, cá nhân có quyền sử dụng đất (hoặc đang thuê đất dài hạn) trên địa bàn các huyện, thị xã thuộc thành phố Hà Nội khi có nhu cầu sẽ được xem xét chấp thuận đầu tư xây dựng và khai thác có thời hạn các bến xe, các điểm trung chuyển hàng hóa, các trung tâm tiếp vận cho tới khi các bến xe, các điểm trung chuyển hàng hóa, các trung tâm tiếp vận theo quy hoạch cho khu vực đó được đầu tư xây dựng và đi vào hoạt động. Việc triển khai đầu tư phải được sự chấp thuận của UBND Thành phố và không được hưởng các chính sách ưu đãi, khuyến khích đầu tư theo quy định tại Nghị quyết này.

Điều 4. Cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư, xây dựng khai thác bến xe, bãi đỗ xe và phương tiện cơ giới khác

1. Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuê đất cho toàn bộ thời gian thuê đối với diện tích đất sử dụng vào mục đích sau:

- a) Làm bến xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận theo quy hoạch;

b) Làm bãi đỗ xe ô tô và xe cơ giới khác.

2. Nhà đầu tư được vay vốn từ Quỹ đầu tư phát triển Thành phố với lãi suất ưu đãi. Trường hợp sử dụng nguồn vốn vay của các tổ chức tín dụng, được ngân sách thành phố hỗ trợ lãi suất vay như sau:

a) 50% tiền lãi vay đầu tư trong 03 năm đầu cho các dự án xây dựng bãi đỗ xe;

b) 30% tiền lãi vay đầu tư trong thời gian 05 năm đầu cho các dự án xây dựng bến xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận theo quy hoạch được phê duyệt.

3. Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuế nhập khẩu phải nộp đối với các thiết bị dây chuyền công nghệ nhập khẩu phục vụ trực tiếp cho dự án xây dựng bãi đỗ xe cao tầng, bãi đỗ xe nổi, bãi đỗ xe ngầm.

4. Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuế thu nhập doanh nghiệp từ lĩnh vực hoạt động khai thác bến xe, bãi đỗ xe, điểm trung chuyển hàng hóa, trung tâm tiếp vận trong 4 năm đầu kể từ khi có thu nhập chịu thuế và 50% tiền thuế trong 9 năm tiếp theo.

5. Ủy ban nhân dân thành phố phê duyệt mức giá trần dịch vụ trông giữ xe, giá dịch vụ bến xe, giá trông giữ xe trong bến phù hợp với quy mô từng dự án đảm bảo thời gian thu hồi vốn hợp lý và đảm bảo an sinh xã hội.

Mục 3. Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải

Điều 5. Đối tượng áp dụng

Các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đầu tư, quản lý kinh doanh có ứng dụng công nghệ cao phục vụ quản lý điều hành hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn Thành phố Hà Nội.

Điều 6. Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải

1. Quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

Từng bước triển khai thực hiện áp dụng quản lý kết cấu hạ tầng giao thông vận tải Thành phố Hà Nội trên nền hệ thống bản đồ số tiên tiến, sử dụng trực tuyến tại các trung tâm quản lý, điều hành giao thông. Hệ thống cơ sở dữ liệu áp dụng công nghệ thông tin số hóa phải đảm bảo giúp cho công tác quản lý, sửa chữa, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải một cách kịp thời, hiệu quả đáp ứng tốt nhất cho nhu cầu giao thông vận tải của Thành phố.

2. Công tác tổ chức, quản lý điều hành giao thông.

a) Xây dựng kế hoạch, lộ trình áp dụng công nghệ cao trong quản lý điều hành giao thông vận tải thông qua việc sử dụng hệ thống thông tin địa lý (GIS), hệ thống định vị toàn cầu (GPS) và các tiến bộ khoa học của mạng Internet; từng bước xây dựng các Trung tâm như: Trung tâm quản lý và điều hành giao thông công cộng hiện đại, tiên tiến có hệ thống vé điện tử sử dụng chung (PTA); Trung tâm điều khiển hệ thống đèn tín hiệu giao thông (ATC); Trung tâm quản lý và điều hành mạng lưới đường cao tốc và các Trung tâm sử dụng công nghệ cao tiên tiến, hiện đại khác phục vụ công tác tổ chức, quản lý điều hành giao thông.

Các trung tâm trên phải đảm bảo sự kết nối liên thông, trao đổi dữ liệu, phối hợp theo dõi lưu lượng và các diễn biến về tình hình giao thông trên địa bàn; kịp thời có những biện pháp can thiệp tăng cường hiệu lực quản lý, điều hành giao thông thông suốt, an toàn, hiệu quả, giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông;

b) Xây dựng, từng bước hoàn thiện hệ thống thông tin cảnh báo sớm về tình trạng giao thông; triển khai lắp đặt các thiết bị dẫn đường trên các phương tiện tham gia giao thông nhằm giám sát người điều khiển và phương tiện tham gia giao thông;

c) Xây dựng kế hoạch triển khai áp dụng công nghệ cao trong xây dựng hệ thống thu phí tự động các loại phí theo quy định của pháp luật.

3. Quản lý khai thác vận tải

a) Khuyến khích các doanh nghiệp vận tải áp dụng công nghệ cao để điều phối, điều hành hoạt động vận tải; đồng thời kết nối thông tin với các trung tâm để quản lý và điều hành hoạt động giao thông trên địa bàn;

b) Các tổ chức hoạt động vận tải, các chủ sử dụng phương tiện có trang bị thiết bị giám sát hành trình có trách nhiệm cung cấp thông tin trên thiết bị giám sát hành trình để phục vụ công tác quản lý và điều hành giao thông của cơ quan quản lý;

c) Sở Giao thông Vận tải Hà Nội là đơn vị quản lý địa chỉ truy cập, tên và mật khẩu để truy cập, thu nhận dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình trên các phương tiện vận tải phục vụ cho công tác quản lý và điều hành giao thông vận tải và xử lý các trường hợp vi phạm.

4. Xây dựng kế hoạch tổ chức các cơ sở đào tạo nhân lực công nghệ cao đạt trình độ quốc tế để tiếp nhận, làm chủ công nghệ cao trong lĩnh vực quản lý, điều hành giao thông vận tải và có kế hoạch tăng cường năng lực cho các cơ quan quản lý, điều hành giao thông vận tải.

5. Tăng cường hợp tác quốc tế trong nghiên cứu, ứng dụng và phát triển công nghệ cao trong lĩnh vực quản lý, điều hành giao thông vận tải. Tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp, các chuyên gia hàng đầu về công nghệ cao trong lĩnh vực quản lý, điều hành giao thông vận tải đến trao đổi, tư vấn, tham dự diễn đàn, hội thảo cũng như tăng cường liên kết hợp tác với các cơ sở đào tạo nhân lực công nghệ cao của Thành phố Hà Nội.

6. Cơ chế, chính sách khuyến khích áp dụng công nghệ cao:

Ứng dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành giao thông vận tải là nội dung chương trình khoa học và công nghệ trọng điểm của Thủ đô.

Các tổ chức đầu tư, áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành giao thông vận tải được hưởng các ưu đãi theo quy định tại Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chính sách ưu đãi đối với tổ chức, cá nhân đầu tư phát triển khoa học và công nghệ, tham gia thực hiện chương trình khoa học và công nghệ trọng điểm của Thủ đô.

Mục 4. Tổ chức thực hiện và hiệu lực thi hành

Điều 8. Giao UBND Thành phố Hà Nội tổ chức thực hiện Nghị quyết; ban hành các quy định về thủ tục hành chính để thực hiện các cơ chế chính sách ưu đãi nêu trong Nghị quyết này.

Điều 9. Trong quá trình tổ chức thực hiện Nghị quyết, nếu cần bổ sung, điều chỉnh các nội dung, cơ chế chính sách cho phù hợp tình hình thực tế thì UBND Thành phố tổng hợp, trình HĐND Thành phố xem xét, quyết định.

Điều 10. Nghị quyết này có hiệu lực sau 10 ngày kể từ ngày thông qua; Giao Thường trực Hội đồng Nhân dân, các Ban của Hội đồng Nhân dân thành phố giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân thành phố khóa XIV kỳ họp thứ 7 thông qua./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Chính phủ;
- VP QH, VP CP;
- Ban Công tác ĐBQH;
- Các Bộ, Ngành Trung ương;
- Cục kiểm tra văn bản QPPL (Bộ Tư pháp);
- Thường trực Thành ủy;
- Đoàn đại biểu Quốc hội Hà Nội;
- TT HĐND TP; UBND TP; UBMTTQ TP;
- Đại biểu HĐND TP; Các Ban HĐND TP;
- VPTU, VPĐBQH&HĐNDTP; VPUBNDTP;
- Các Sở, ban, ngành, đoàn thể TP;
- TT HĐND, UBND các quận, huyện, thị xã;
- Các cơ quan thông tấn, báo chí;
- Lưu: VT./.

CHỦ TỊCH

Ngô Thị Doãn Thanh