

Số: 83/BC-BĐT

Hà Nội, ngày 27 tháng 6 năm 2024

BÁO CÁO THẨM TRA

Tờ trình, dự thảo Nghị quyết về việc thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô

(Ban Đô thị trình HĐND Thành phố khóa XVI, kỳ họp thứ 17)

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

Thực hiện quy định của Luật và phân công của Thường trực HĐND Thành phố, Ban Đô thị đã chủ trì, phối hợp với các Ban HĐND tổ chức thẩm tra Tờ trình số 204/TTr-UBND ngày 19/6/2024 của UBND thành phố Hà Nội và dự thảo Nghị quyết về việc thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô do UBND Thành phố trình tại kỳ họp thứ 17, HĐND Thành phố khóa XVI. Ban Đô thị kính báo cáo HĐND Thành phố ý kiến thẩm tra như sau:

I. Về hồ sơ trình, thẩm quyền ban hành Nghị quyết:

1. Về hồ sơ trình:

Hồ sơ UBND Thành phố trình Hội đồng nhân dân đầy đủ theo quy định, gồm: Tờ trình 204/TTr-UBND ngày 19/6/2024 của UBND thành phố Hà Nội về việc thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô, kèm theo dự thảo Nghị quyết, văn bản tham gia ý kiến của Sở Giao thông vận tải và các sở, ngành có liên quan. Cơ quan chủ trì lập Đề án (Ban Quản lý dự án đường sắt đô thị Hà Nội) đã tổ chức lấy ý kiến của các chuyên gia, các Bộ, ngành Trung ương và Sở, ngành, địa phương.

2. Về thẩm quyền:

Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13 ngày 19/6/2015, Điều 19, Khoản 3 quy định nhiệm vụ, quyền hạn của Hội đồng nhân dân tỉnh:

“a) Quyết định kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội dài hạn, trung hạn và hằng năm của tỉnh; quy hoạch, kế hoạch phát triển các ngành, lĩnh vực trên địa bàn tỉnh trong phạm vi được phân quyền; đ) Quyết định các biện pháp khác để phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh theo quy định của pháp luật;”

Đề án được lập với mục đích: “đề xuất định hướng phát triển, các cơ chế chính sách thí điểm, đặc thù để đầu tư phát triển hệ thống ĐSĐT Thành phố Hà

Nội nhằm hiện thực hóa Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị, trong đó xác định mục tiêu: Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội vào năm 2035” và yêu cầu: “*Trình Bộ Chính trị chấp thuận, trình Quốc hội xem xét, ban hành Nghị quyết về chủ trương phát triển hệ thống ĐSDT và các cơ chế, chính sách đặc thù làm cơ sở đầu tư xây dựng hệ thống ĐSDT Thủ đô*”.

Việc UBND Thành phố trình HĐND Thành phố thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô trước khi trình Bộ Chính trị chấp thuận là đúng thẩm quyền.

II. Về sự cần thiết ban hành Nghị quyết

Trên thế giới đã có hơn 100 thành phố xây dựng hệ thống ĐSDT. Hệ thống ĐSDT tại Matxcova bắt đầu xây dựng vào năm 1935, tại Tokyo bắt đầu vào năm 1927, tại Bắc Kinh bắt đầu vào năm 1969, tại Madrid bắt đầu vào năm 1919... ĐSDT là một phần quan trọng của hệ thống giao thông ở nhiều thành phố trên thế giới.

Thực tiễn đã chứng minh hạ tầng giao thông phát triển đến đâu, không gian phát triển mới được hình thành đến đó, quỹ đất được khai thác hiệu quả. ĐSDT là phương thức vận tải quan trọng, cung cấp hệ thống giao thông công cộng chất lượng cao, năng lực vận tải lớn, ổn định, tin cậy, an toàn, thân thiện môi trường; nhiều quốc gia đã, đang ưu tiên phát triển ĐSDT để giải quyết các vấn đề về ùn tắc giao thông, tai nạn và giảm thiểu lượng phát thải khí CO₂ ra môi trường, mở ra không gian phát triển kinh tế - xã hội.

Với sự vào cuộc quyết liệt của cả hệ thống chính trị, những năm qua, thành phố đã tập trung nguồn lực đầu tư, đưa vào sử dụng nhiều công trình giao thông quan trọng, đóng góp rất lớn cho sự phát triển kinh tế xã hội của Thủ đô. Tuy nhiên, trước những yêu cầu của sự phát triển, tốc độ đô thị hóa, hệ thống giao thông thành phố đang phải đối diện với những áp lực rất lớn do sự gia tăng nhanh chóng của phương tiện giao thông cá nhân, ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, lãng phí nguồn lực xã hội. Công nghiệp đường sắt chậm phát triển, chưa có định hướng dài hạn; ứng dụng khoa học - công nghệ hạn chế; hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức còn thiếu, mô hình quản lý, hoạt động, vận hành chưa ổn định. Quản lý khai thác, kinh doanh vận tải đường sắt chậm đổi mới.

Nhiệm vụ phát triển Đường sắt đô thị đã được đề cập tại nhiều văn kiện của Đảng, nghị quyết của Bộ Chính trị và chỉ đạo của Chính phủ, gần đây nhất là Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị đã yêu cầu “*Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội (có tính kết nối với vùng Thủ đô) vào năm 2035*”.

Như vậy, việc phát triển Đường sắt đô thị tại Hà Nội là nhiệm vụ trọng tâm, là tất yếu của giai đoạn phát triển mới.

III. Về nội dung Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô:

1. Thông tin chung:

Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô được xây dựng với mục tiêu phát triển hệ thống đường sắt đô thị đồng bộ, hiện đại, đáp ứng nhu cầu vận tải giao thông công cộng của Thành phố, góp phần tái cơ cấu các phương thức vận tải của Thành phố theo hướng bền vững, hài hòa, hợp lý; phấn đấu tỷ lệ vận tải hành khách công cộng năm 2035 đạt 50-55%, sau năm 2035 đạt 65-70%.

1.1. UBND Thành phố đề xuất “01 kế hoạch, 03 phân kỳ” đầu tư như sau:

1.1.1. Phân kỳ 2024 - 2030:

- **Hoàn thành thi công xây dựng 96,8km** (gồm các Tuyến số 2¹, số 3², số 5) (khoảng 24% tổng chiều dài các tuyến ĐSĐT theo Quy hoạch GTVT Thủ đô Hà Nội đã được phê duyệt tại Quyết định 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016);

- Thực hiện công tác **chuẩn bị đầu tư 301,0km** (gồm các Tuyến số 1, 2A kéo dài đến Xuân Mai, 4, 6, 7, 8, Tuyến kết nối các đô thị vệ tinh).

- Sơ bộ nhu cầu vốn: khoảng **14,602 tỷ USD**.

1.1.2. Phân kỳ 2031 - 2035:

- **Hoàn thành đầu tư xây dựng 301,0km³** (khoảng 24% tổng chiều dài các tuyến ĐSĐT theo Quy hoạch GTVT Thủ đô Hà Nội đã được phê duyệt tại Quyết định 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016)

- Sơ bộ nhu cầu vốn: khoảng **22,572 tỷ USD**.

- Năng lực vận tải: đến sau 2030, ĐSĐT đảm nhận từ 35-40% lượng hành khách công cộng, và có thể vận chuyển được 9,7 triệu - 11,8 triệu chuyến đi/ngày đêm⁴.

Theo đó, tổng nhu cầu vốn đến năm 2035 là khoảng **37,174 tỷ USD**.

1.1.3. Phân kỳ 2036 - 2045:

- Hoàn thành đầu tư xây dựng **200,7km⁵** ĐSĐT các tuyến/đoạn tuyến điều chỉnh, bổ sung theo Quy hoạch Thủ đô và Quy hoạch chung Thủ đô điều chỉnh được phê duyệt.

¹ Gồm 3 đoạn: Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo; Trần Hưng Đạo - Thượng Đình và Nội Bài - Nam Thăng Long.

² Đoạn Nhổn - ga Hà Nội và đoạn ga Hà Nội - Yên Sở (Hoàng Mai).

³ Tuyến số 1: đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên và đoạn Gia Lâm - Dương Xá; Tuyến số 2: đoạn kéo dài đi Sóc Sơn; Tuyến số 2A: đoạn kéo dài đi Xuân Mai; Tuyến số 3: Đoạn Nhổn - Trôi và kéo dài đi Sơn Tây; Tuyến số 4: Mê Linh - Sài Đồng - Liên Hà; Tuyến số 6: Nội Bài - Ngọc Hồi; Tuyến số 7: Mê Linh - Hà Đông; Tuyến số 8: Sơn Đồng - Mai Dịch - Vành đai 3 - Lĩnh Nam - Dương Xá; Tuyến VT: Sơn Tây - Hòa Lạc - Xuân Mai;

⁴ Thuyết minh Quy hoạch GTVT Thủ đô được duyệt tại Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016.

- Sơ bộ nhu cầu vốn: khoảng **18,252 tỷ USD**.

1.2. Về phương án huy động vốn:

1.2.1 Phương án huy động của Hà Nội và nhu cầu cần Trung ương hỗ trợ

UBND Thành phố rà soát tổng hợp khả năng cân đối các nguồn vốn có thể huy động được của Thành phố đến năm 2035 là khoảng **28,560 tỷ USD**, trong đó:

- Đến năm 2030 có thể cân đối được khoảng 11,570 tỷ USD, trong khi nhu cầu là 14,602 tỷ USD, **chưa cân đối được 3,032 tỷ USD**;

- Đến năm 2035 có thể cân đối được khoảng 16,990 tỷ USD, trong khi nhu cầu là 22,572 tỷ USD, **chưa cân đối được 5,582 tỷ USD**;

- Đến năm 2045 có thể cân đối được khoảng 29,210 tỷ USD, đủ đáp ứng nhu cầu giai đoạn này.

Như vậy, giai đoạn từ nay đến năm 2035, Thành phố cần Trung ương hỗ trợ khoảng **8,614 tỷ USD** trong hai kỳ trung hạn 2026-2030 và 2031-2035.

Giai đoạn sau năm 2035, thành phố Hà Nội chủ động được nguồn vốn để đầu tư các tuyến đường sắt đô thị bổ sung.

Đơn vị: tỷ USD

STT	Nhu cầu / Khả năng huy động	2026-2030	2031-2035	Đến 2035	2036-2045	Tổng
1	Nhu cầu vốn	14,602	22,572	37,174	18,252	55,426
2	Khả năng huy động	11,570	16,990	28,560	29,210	57,770
2.1	Ngân sách Thành phố	5,610	8,350	13,960	17,590	31,550
	Thu ngân sách Thành phố	3,610	4,050	7,660	12,890	
	Thu từ đất	2,000	3,000	5,000	0	
	Thu từ TOD	0	1,300	1,300	4,700	
2.2	Vay (ODA + khác)	5,960	8,640	14,600	11,620	26,220
3	Cần Trung ương hỗ trợ	3,032	5,582	8,614	0	8,614

1.2.2. Cơ cấu nguồn vốn cho từng phân kỳ đầu tư:

Đơn vị: tỷ USD

Giai đoạn/tỷ trọng	Ngân sách Thành phố				TƯ hỗ trợ	Vốn vay			Tổng nhu cầu
	Tổng	Thu từ NSTP	Thu từ đất	Thu từ TOD		Tổng	ODA	Vay khác	
2024- 2030	5,610	3,610	2,000	0	3,032	5,960	4,841	1,119	14,602
Tỷ trọng/tổng nhu cầu	38%	25%	14%	0%	21%	41%	33%		
2031-2035	8,350	4,050	3,000	1300	5,582	8,640	8,640	-	22,572
Tỷ trọng/tổng nhu cầu	37%	18%	14%	6%	25%	38%	38%		
Tổng đến 2035	13,960	7,660	5,000	1,300	8,614	14,600	13,481	1,119	37,174
2036-2045	17,590	12,890		4,700		662		662	18,252
Tỷ trọng/tổng nhu cầu	96%					4%			
Tổng đến 2045	31,550	20,550		6,000		15,262		1,781	55,426

⁵ Số liệu hiện tại lấy theo công văn số 1792/QHKT-HTKT ngày 02/5/2024 của Sở QHKT. Sau khi 2 đồ án quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt sẽ cập nhật lại số liệu chính thức.

Cơ cấu nguồn vốn cho từng tuyến:

STT	Tuyến	Nguồn vốn Hình thức đầu tư (dự kiến)	Sơ bộ TMBĐT (tỷ USD)	Cơ cấu nguồn vốn (tỷ USD)			
				NSTP	NSTW	ODA	Vay khác
1	Tuyến 1	ODA Nhật Bản	2,895	1,094	0	1,801	0
2	Tuyến 2	ODA Nhật Bản	5,735	2,656	0	3,079	0
3	Tuyến 2A	ODA Trung Quốc	1,770	1,275	0	495	0
4	Tuyến 3	ODA ADB-Pháp-EU	6,106	2,844	0	2,733	0
5	Tuyến 4	Ngân sách Thành phố	4,957	4,957	0	0	0
6	Tuyến 5	EPC+F	2,728	798	811	0	1,119
7	Tuyến 6	ODA World Bank	2,408	0	482	1,926	0
8	Tuyến 7	Ngân sách Thành phố	2,408	336	2,072	0	0
9	Tuyến 8	ODA Hàn Quốc	5,944	0	2,497	3,447	0
10	Tuyến kết nối các đô thị vệ tinh	Ngân sách Thành phố	2,752	0	2,752	0	0
	Tổng		37,703	13,960	8,614	13,481	1,119

1.3. Phương án lựa chọn tiêu chuẩn kỹ thuật chủ yếu

Để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trên toàn hệ thống ĐSDT Thành phố, đề xuất lựa chọn bộ tiêu chuẩn kỹ thuật dùng chung và các thông số kỹ thuật chính để cho phép khả năng liên vận giữa các tuyến đường sắt với nhau đồng thời tối ưu hóa chi phí đầu tư, năng lực bảo trì, sửa chữa và vận hành. Cụ thể:

(1) Xác định mức độ liên vận⁶ trong toàn mạng lưới đường sắt đô thị được áp dụng trong tương lai.

(2) Xây dựng khung tiêu chuẩn kỹ thuật chung cho toàn bộ mạng lưới nhằm tránh việc mỗi tuyến đường sắt đô thị được thiết kế với tiêu chuẩn riêng biệt.

(3) Thiết lập các thông số thiết kế dùng chung bao gồm: khổ đường, độ rộng đầu máy toa xe, chiều dài ke ga, lựa chọn tàu điện bánh hơi hay bánh sắt, lựa chọn hình thức cấp điện dạng ray thứ ba hay cấp điện trên cao v.v....

(4) Thiết lập các thông số vận hành dùng chung (mức độ tự động hóa, hệ thống điều khiển chạy tàu CBTC ...) và/hoặc cải tiến công nghệ trong tương lai.

Khung tiêu chuẩn kỹ thuật chung chỉ là công cụ hỗ trợ để xác định các quy tắc cho việc thiết kế và thi công, không mang tính áp đặt và cho phép lựa chọn một cách linh hoạt giữa các nhà cung cấp khác nhau để có được chi phí và chất lượng tốt nhất thông qua việc đấu thầu rộng rãi cho mỗi dự án.

1.4. Các nhóm cơ chế, chính sách cần thiết để thực hiện

⁶ Tính liên vận bao gồm nhiều khía cạnh khác nhau, như là việc đầu máy có khả năng chạy trên các tuyến đường sắt khác nhau đồng thời vẫn tận dụng một cách hợp lý các công nghệ, chi phí đã đầu tư, bài học kinh nghiệm, một đơn vị có thể vận hành nhiều tuyến khác nhau.

1.4.1. Về Quy hoạch

Chính sách 1: UBND thành phố Hà Nội được điều chỉnh chức năng sử dụng cho các khu đất trong khu vực TOD để khai thác quỹ đất và khai thác giá trị tăng thêm từ đất trong khu vực TOD, phát triển các tuyến ĐSĐT, phát triển đô thị trong khu vực TOD.

Chính sách 2: Trong khu vực TOD, UBND thành phố Hà Nội được quyết định áp dụng các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng.

Chính sách 3: Trên cơ sở Quy hoạch Thủ đô, Quy hoạch chung Thủ đô, cho phép UBND Thành phố lập: phương án tuyến, vị trí công trình tuyến ĐSĐT; quy hoạch khu vực TOD tỷ lệ 1/2000 để quản lý, dự trữ đất cho phát triển ĐSĐT và đô thị trong khu vực TOD. Nội dung, trình tự, thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt phương án tuyến, vị trí công trình ĐSĐT và khu vực TOD do UBND thành phố Hà Nội quyết định.

Chính sách 4: Đối với khu vực đã có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt nhưng khi lập phương án tuyến, vị trí công trình xây dựng tuyến ĐSĐT và quy hoạch các khu vực TOD, cơ quan tổ chức được giao nhiệm vụ lập phương án, quy hoạch có những đề xuất mới, khác nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì trình UBND thành phố Hà Nội xem xét, quyết định. Văn bản chấp thuận hoặc quyết định này có giá trị thay thế cho phần nội dung quy hoạch khu vực có liên quan trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt và không phải làm thủ tục điều chỉnh lại toàn bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.

1.4.2. Về thu hồi đất, đền bù, hỗ trợ, tái định cư

Chính sách 5: Cho phép UBND Thành phố Hà Nội quyết định nội dung, trình tự, thủ tục thực hiện dự án thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư độc lập. Trong đó, nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án cần được quy định phù hợp với tính chất, đặc điểm của dự án. Trình tự thực hiện được phép rút gọn để rút ngắn thời gian thẩm định, phê duyệt dự án.

Chính sách 6: Cho phép UBND Thành phố tổ chức thực hiện giải phóng mặt bằng theo 02 giai đoạn như sau:

Giai đoạn 1: Căn cứ thiết kế sơ bộ các tuyến đường sắt đô thị đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, Chủ đầu tư tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt Hồ sơ thiết kế cắm cọc thu hồi đất khu vực đề-pô, tuyến và thân ga đường sắt đô thị.

Giai đoạn 2: Căn cứ thiết kế cơ sở hoặc thiết kế FEED đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, Chủ đầu tư tổ chức lập, thẩm định phê duyệt Hồ sơ thiết kế cắm cọc thu hồi đất cho phần diện tích đất cần thực thu hồi đất còn lại.

Chính sách 7: Cho phép UBND Thành phố quyết định chính sách đặc thù về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, tạm cư đối với người dân bị ảnh hưởng trong các dự án đường sắt đô thị của Thủ đô.

Chính sách 8: Cho phép UBND Thành phố quyết định chỉ định thầu đối với gói thầu tư vấn, thi công di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật để phục vụ công tác thu hồi đất; gói thầu tư vấn, thi công rà phá bom, mìn, vật nổ để chuẩn bị mặt bằng thi công và các gói thầu khác để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

1.4.3. Về huy động nguồn vốn

Chính sách 9: Để đảm bảo ngân sách thành phố giữ vai trò chủ đạo và quyết định, ưu tiên tập trung bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hàng năm, khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất cho đầu tư phát triển hệ thống ĐSĐT.

Chính sách 10: Sử dụng dự địa trần nợ công cho từng giai đoạn để tạo nguồn lực từ ngân sách thành phố với hình thức vay phù hợp để đầu tư phát triển hệ thống ĐSĐT.

Chính sách 11: Cho phép thành phố Hà Nội được thu và sử dụng 100% tiền thu đối với các khoản thu sau đây để tái đầu tư xây dựng đường sắt đô thị, hệ thống giao thông công cộng, hạ tầng kỹ thuật kết nối với hệ thống đường sắt đô thị:

- a) Tiền thu đối với diện tích sàn xây dựng tăng thêm của các dự án xây dựng công trình dân dụng do việc tăng hệ số sử dụng đất theo quy hoạch khu vực TOD;
- b) Tiền thu từ việc khai thác giá trị tăng thêm từ đất trong khu vực TOD;
- c) Phí cải thiện hạ tầng.

Chính sách 12: Ngân sách Trung ương cân đối, bố trí vốn bổ sung có mục tiêu cho ngân sách của thành phố Hà Nội trong các kỳ trung hạn 2026-2030 và 2031-2035 để đầu tư xây dựng hệ thống ĐSĐT Thủ đô.

1.4.4. Về công tác lập đề xuất dự án; thủ tục quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư; thiết kế; đấu thầu; quản lý hợp đồng; thanh toán vốn đầu tư; thủ tục điều chỉnh chủ trương đầu tư, điều chỉnh dự án

Chính sách 13: Cho phép không thực hiện thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt Đề xuất dự án theo quy định tại Điều 25 Luật Đầu tư công trong trường hợp dự án sử dụng vốn vay ODA và vốn vay ưu đãi để thực hiện đầu tư.

Chính sách 14: Cho phép Thành phố Hà Nội căn cứ Quy hoạch chung Thủ đô hoặc Đồ án quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt làm cơ sở quyết định chủ trương đầu tư và quyết định đầu tư xây dựng dự án các tuyến đường sắt đô thị của Thủ đô.

Chính sách 15: Sau khi dự án được thông qua chủ trương đầu tư, triển khai thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED)⁷ thay cho thiết kế cơ sở trong dự án đầu tư. Lựa chọn nhà thầu EPC trên cơ sở dự án đầu tư.

Chính sách 16: Cho phép lựa chọn tư vấn quốc tế liên danh với tư vấn trong nước để lập quy hoạch, dự án đầu tư, tư vấn đấu thầu, tư vấn quản lý dự án và tư vấn giám sát và các nhà thầu thi công xây dựng.

Chính sách 17: cho phép áp dụng triệt để hợp đồng FIDIC đầy đủ (không dừng lại ở mức khuyến khích).

Chính sách 18: Căn cứ theo tiến độ thực tế của dự án, cho phép thực hiện thanh toán vốn đối ứng vượt so với kế hoạch vốn hàng năm của Thành phố mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh kế hoạch vốn hàng năm. Phần vốn thanh toán vượt so với kế hoạch vốn năm sẽ được ghi bổ sung vào kế hoạch vốn năm tiếp theo. Trong đó tổng số vốn thanh toán không vượt nguồn vốn đầu tư công trung hạn được Chính phủ giao.

Chính sách 19: Cho phép thực hiện thanh toán vốn ODA theo cơ chế linh hoạt phù hợp với tiến độ triển khai thực tế của dự án mà không phụ thuộc vào kế hoạch vốn ODA hàng năm. Trong đó, tổng số vốn thanh toán không vượt nguồn vốn đầu tư công trung hạn được Chính phủ giao.

Chính sách 20: Trường hợp kéo dài thời gian thực hiện dự án mà không làm tăng tổng mức đầu tư dự án, cho phép Chủ đầu tư không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh chủ trương đầu tư và điều chỉnh dự án.

1.4.5. Về quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ

Chính sách 21: Cho phép Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội quyết định lựa chọn áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong nước và nước ngoài cho hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô; quy định tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức kinh tế - kỹ thuật, định mức chi phí, đơn giá, phương thức thực hiện, phương

⁷ Kinh nghiệm của Trung Quốc: để đẩy nhanh tiến độ, các tuyến đường sắt đã xác định trong quy hoạch, kế hoạch đầu tư công trung hạn 5 năm sẽ không lập Báo cáo NCTKT, lập ngay thiết kế FEED, đấu thầu (EPC) theo suất đầu tư.

thức thanh toán khác hoặc chưa được quy định trong văn bản của cơ quan nhà nước cấp trên.

1.4.6. Về tổ chức quản lý, khai thác

Chính sách 22: Cho phép hỗ trợ các doanh nghiệp huy động vốn như: bảo lãnh vay vốn, hỗ trợ lãi suất... để mua sắm đầu máy, toa xe.

1.4.7. Về đào tạo nguồn nhân lực

Chính sách 23: Cho phép thành phố Hà Nội bố trí kinh phí để đặt hàng với các trường nghề thực hiện đào tạo nhân lực có trình độ cơ bản về vận hành ĐSĐT. Công tác đào tạo được thực hiện trước khi dự án được đưa vào khai thác, vận hành từ 2-3 năm.

2. Những nội dung UBND Thành phố đề nghị HĐND Thành phố xem xét, thông qua:

- Thống nhất nội dung Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô theo Tờ trình của Ủy ban nhân dân Thành phố.
- Thống nhất trình cấp có thẩm quyền ban hành các cơ chế, chính sách “đặc thù”, “đột phá” để phân cấp, phân quyền chủ động cho thành phố Hà Nội, tập trung nguồn lực, rút ngắn tiến độ thực hiện các dự án đường sắt đô thị.
- Hội đồng nhân dân Thành phố ban hành Nghị quyết riêng thông qua Đề án tổng thể Đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô.

3. Về nội dung thẩm tra:

Ban Đô thị HĐND Thành phố cơ bản thống nhất chủ trương thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô, đồng thời đề nghị UBND Thành phố chỉ đạo hoàn thiện, bổ sung một số nội dung để đảm bảo tiến độ, chất lượng Đề án trình Bộ Chính trị chấp thuận, trình Quốc hội xem xét, ban hành Nghị quyết về chủ trương phát triển hệ thống ĐSĐT và các cơ chế, chính sách đặc thù làm cơ sở đầu tư xây dựng hệ thống ĐSĐT Thủ đô:

3.1. Những vấn đề chung:

Xây dựng Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô để tổng kết tình hình triển khai đầu tư hệ thống ĐSĐT thời gian qua, làm cơ sở đề xuất định hướng phát triển, các cơ chế chính sách thí điểm, đặc thù để đầu tư phát triển hệ thống ĐSĐT Thành phố Hà Nội nhằm hiện thực hóa Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó xác định mục tiêu: **Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội vào năm 2035.**

Đề nghị UBND Thành phố chỉ đạo tiếp tục hoàn thiện các nội dung đề án, trong đó nêu rõ quan điểm xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô là nội dung lớn, có tính chiến lược và ảnh hưởng đến cả đất nước nên đây là trách nhiệm chung của cả Trung ương, không chỉ là trách nhiệm của riêng thành phố Hà Nội; đồng thời làm rõ các cơ chế đặc thù đề xuất, chỉ báo cáo xin ý kiến Bộ Chính trị những vấn đề, cơ chế đặc thù vượt thẩm quyền của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

3.2. Một số vấn đề cụ thể đề nghị UBND Thành phố:

3.2.1. Về thứ tự ưu tiên

Thông kê, bổ sung vào đề án khối lượng vận tải hành khách công cộng, khối lượng di chuyển của các phương tiện cá nhân theo các tuyến đường sắt đô thị dự kiến đầu tư giai đoạn 2021-2025; bổ sung dự báo lưu lượng hành khách công cộng đi trên các tuyến để có cơ sở xác định thứ tự ưu tiên đầu tư các tuyến đường sắt đô thị.

3.2.2. Về sự phù hợp với chiến lược, quy hoạch

Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô được xây dựng cơ bản phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng nêu tại Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và nhiều nghị quyết, văn kiện khác của Đảng. Đề án cơ bản được xây dựng phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch ngành, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị. Tuy nhiên, một số văn kiện chưa được nêu trong đề án.

Đề nghị UBND Thành phố chỉ đạo rà soát, bổ sung đầy đủ vào cơ sở chính trị và căn cứ pháp lý xây dựng đề án, đặc biệt những văn kiện liên quan đến các cơ chế, chính sách để triển khai thực hiện.

- Về căn cứ lập quy hoạch:

Thông tin chiều dài các tuyến, đoạn tuyến đi trên cao, đoạn tuyến đi ngầm được tính toán dựa trên định hướng của Đề án điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065, Quy hoạch Thủ đô thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 ; tuy nhiên 02 đề án trên chưa được Chính phủ phê duyệt, trong đó ảnh hưởng đến 04 tuyến điều chỉnh (tuyến số 1, Tuyến số 2, Tuyến số 6, Tuyến số 7) và 05 tuyến bổ sung (Tuyến số 1A, Tuyến số, Tuyến số 10, Tuyến số 11, Tuyến số 12), đề nghị UBND Thành phố chỉ đạo rà soát, xem xét lại căn cứ lập quy hoạch.

3.2.3. Về định hướng phát triển đường sắt đô thị

- Về quan điểm:

Ngoài các quan điểm nêu trong đề án, đề nghị UBND Thành phố chỉ đạo nghiên cứu, bổ sung quan điểm về ứng dụng khoa học công nghệ và phát triển giao thông xanh, giao thông thông minh, cũng như vai trò của các thành phần kinh tế (doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp tư nhân, doanh nghiệp nước ngoài) trong phát triển đường sắt đô thị để từ đó sẽ định hướng lựa chọn công nghệ, tiêu chí, tiêu chuẩn xây dựng đề án...

- Về mục tiêu:

Đề nghị UBND Thành phố xem xét lại mục tiêu phát triển đường sắt đô thị của Thành phố giai đoạn 2031-2035 (hoàn thành thi công xây dựng, đưa vào khai thác 301 km) khó khả thi trong bối cảnh thực tiễn phát triển đô thị thời gian qua.

3.2.4. Về thời gian thực hiện

Đánh giá lại quá trình triển khai các dự án đường sắt đô thị trong thời gian qua để cân nhắc kỹ về thời gian thực hiện, đảm bảo tính khả thi của đề án.

3.2.5. Về Kết nối hạ tầng

Đề án Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và đề án Đường sắt đô thị Hà Nội được trình riêng lẻ, chưa rõ phương án kết nối đối với vận tải hàng hóa. Đề nghị UBND Thành phố làm việc với Bộ Giao thông vận tải bổ sung vào đề án nội dung kết nối đường sắt đô thị với hạ tầng đường sắt quốc gia để đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất khi triển khai các dự án.

Nghiên cứu cập nhật, bổ sung phương án đầu tư hạ tầng lưới điện, bổ sung phụ tải nguồn điện dự kiến trong thời gian tới khi triển khai đề án.

Rà soát, phối hợp với các cơ quan thuộc Bộ Quốc phòng về các tuyến đường sắt đi ngầm, nổi, tránh trùng lặp phạm vi các công trình mặt trận phòng thủ quốc phòng.

3.2.6. Về nội dung công nghệ, tiêu chuẩn kỹ thuật

Để đảm bảo đồng bộ và hiện đại, đề nghị UBND Thành phố phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, UBND Thành phố Hồ Chí Minh để bổ sung lựa chọn công nghệ và tiêu chuẩn kỹ thuật chung của các dự án đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố, dự kiến dùng chung cho các địa phương khác trong tương lai.

Bổ sung vào đề án các nội dung về xây dựng, ban hành khung pháp lý để thực hiện việc nội địa hóa công nghệ; xây dựng cơ chế đặt hàng cho doanh nghiệp trong nước liên doanh với doanh nghiệp nước ngoài để nhận chuyển giao công nghệ trong việc sản xuất các cấu kiện, thành phần cho các dự án đường sắt đô thị; xây dựng cơ chế đặt hàng cho doanh nghiệp trong nước khi triển khai sản xuất các sản phẩm đặc thù phục vụ đường sắt đô thị.

Trong thời gian qua, cả nước đã triển khai xây dựng 4 tuyến đường sắt theo các công nghệ khác nhau, do vậy đề nghị bổ sung vào đề án về các tiêu chuẩn chung để đảm bảo sự kết nối và đồng bộ giữa các tuyến đường sắt đô thị mới sau này và báo cáo Bộ Chính trị cho phép áp dụng tiêu chuẩn, định mức của nước ngoài khi xây dựng đường sắt đô thị.

Bổ sung thêm các nguyên tắc và tiêu chuẩn để đảm bảo an toàn đối với các khu vực đường sắt đô thị đi ngầm; triển khai tối đa việc ngầm hóa khu vực phát triển đô thị, tạo điều kiện tối đa cho việc khai thác quỹ đất phía trên đường sắt.

3.2.7. Về phát triển công nghiệp đường sắt

Hiện nay Bộ Giao thông vận tải đang chủ trì xây dựng đề án phát triển công nghiệp đường sắt, đề nghị UBND Thành phố làm việc với Bộ Giao thông vận tải để liên thông và đồng bộ giữa đề án đường sắt đô thị Hà Nội với đề án trên.

3.2.8. Về nguồn nhân lực cho đường sắt đô thị

Bổ sung vào đề án dự báo về nguồn nhân lực cho đường sắt đô thị theo cơ cấu ngành đào tạo; bổ sung năng lực của các cơ sở đào tạo trên địa bàn Thành phố, đề xuất cơ chế, chính sách cho việc đào tạo nguồn nhân lực cơ bản về vận hành đường sắt đô thị, đảm bảo sinh viên ra trường được làm việc tại các dự án đường sắt đô thị.

3.2.9. Về nguồn vốn và khả năng huy động vốn

Theo đề án, nguồn lực để phát triển đường sắt đô thị Thủ đô rất lớn (tổng nhu cầu vốn đến năm 2035 là khoảng **37,174 tỷ USD**, nhu cầu vốn từ 2036 - 2045 cần thêm khoảng **18,252 tỷ USD**, tổng cộng 03 phân kỳ từ 2024 - 2045 nhu cầu vốn khoảng **55,426 tỷ USD**).

Đề nghị UBND Thành phố chỉ đạo nghiên cứu đánh giá kỹ nguồn lực đầu tư đường sắt đô thị, đảm bảo tính khả thi khi triển khai thực hiện đề án, cụ thể:

- Về nguồn vốn ngân sách Trung ương: đánh giá kết quả hỗ trợ ngân sách Trung ương giai đoạn 2021-2025, liên hệ với Bộ Tài chính để xác định khả năng huy động từ nguồn hỗ trợ của ngân sách Trung ương giai đoạn 2026-2030, khả năng huy động nguồn vốn ODA (phương án vay, chủ thể vay) và bổ sung phương án trả nợ trong từng phân kỳ.

- Về nguồn lực từ quỹ đất: Chỉ thực hiện sau khi đã hoàn thành xây dựng và đưa dự án vào khai thác. Nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách giao cho doanh nghiệp tham gia xây dựng đường sắt đô thị, trong đó gắn trách nhiệm và nguyên tắc để tránh gây thiệt hại về tài chính cho nhà nước khi giao doanh nghiệp phát triển đô thị từ quỹ đất hình thành khi phát triển đường sắt đô thị.

3.2.10. Về các cơ chế, chính sách đặc thù

Rà soát lại 23 chính sách đặc thù, đảm bảo không trùng lặp với các chính sách đã có trong Luật thủ đô, đánh giá những khó khăn, vướng mắc khi áp dụng các quy định hiện hành khi triển khai thực hiện các dự án đường sắt đô thị, thẩm quyền quyết định.

Bổ sung đánh giá tác động của các cơ chế, chính sách đặc thù này đến nền kinh tế và các đối tượng chịu tác động của cơ chế, chính sách.

IV. Về dự thảo Nghị quyết

Các nội dung trong dự thảo Nghị quyết cơ bản thống nhất nội dung nêu tại Tờ trình của UBND Thành phố. Hình thức, bố cục dự thảo nghị quyết phù hợp với các quy định của pháp luật hiện hành.

Trên cơ sở ý kiến của đại biểu HĐND và những giải trình, làm rõ của UBND Thành phố, Ban Đô thị đề nghị HĐND Thành phố xem xét, thông qua Nghị quyết về thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực Thành ủy; | (để báo cáo)
- Thường trực HĐND TP; |
- UBND Thành phố;
- Ban KTNS HĐND TP;
- VP: Đoàn ĐBQH và HĐND TP, UBND TP;
- Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội;
- Lưu: VT, BĐT_M.

**TM. BAN ĐÔ THỊ
TRƯỞNG BAN**



Đàm Văn Huân