

Số: 204 /TTr-UBND

Hà Nội, ngày 19 tháng 6 năm 2024

TỜ TRÌNH

Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô

Kính gửi: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

Căn cứ Luật Quy hoạch đô thị ngày 17/6/2009;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18/6/2014 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17/6/2020;

Căn cứ Luật Ngân sách nhà nước ngày 25/6/2015;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 16/6/2017;

Căn cứ Luật chuyên giao công nghệ ngày 19/6/2017;

Căn cứ Luật Quản lý nợ công ngày 23/11/2017;

Căn cứ Luật Quy hoạch ngày 24/11/2017;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13/6/2019;

Căn cứ Luật Đầu tư ngày 17/6/2020;

Căn cứ Luật Đất đai ngày 18/01/2024;

Căn cứ 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;

Căn cứ Nghị quyết số 178/NQ-CP ngày 31/10/2023 ban hành chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Căn cứ Văn bản số 9107-CV/VPTW ngày 29/02/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng và văn bản số 2691-Ctr/BCSĐCP ngày 5/3/2024 của Ban cán sự đảng Chính phủ về việc giao chuẩn bị Đề án hệ thống mạng lưới ĐSĐT thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035;

Căn cứ Thông báo số 239/TB-VPCP ngày 23/5/2024 của Văn phòng Chính phủ thông báo Kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà - Tổ trưởng tổ công tác giúp việc Ban chỉ đạo để chỉ đạo tiến độ triển khai các công trình, dự án đường sắt đô thị Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh;

Căn cứ các văn bản số 2760/BGTVT-KHĐT ngày 15/3/2024, số 4151/BGTVT-KHĐT ngày 19/4/2024, số 5473/BGTVT-KHĐT ngày 23/5/2024 và số 5731/BGTVT-KHĐT ngày 29/5/2024 của Bộ GTVT về việc xây dựng Đề án hệ thống mạng lưới ĐSĐT thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035;

Thông báo số 429/TB-UBND ngày 16/5/2024 của UBND Thành phố thông báo Kết luận của UBND Thành phố về việc xem xét nội dung trình HĐND Thành phố thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô;

Căn cứ Quy chế 09-QC/TU ngày 22/6/2023 của Thành ủy Hà Nội về Quy chế làm việc của BCH Đảng Bộ Thành phố, Ban Thường vụ Thành ủy và Thường trực Thành ủy khóa XVII (nhiệm kỳ 2020-2025);

Căn cứ Quyết định số 75/QĐ-HĐND ngày 12/7/2021 của Hội đồng nhân dân Thành phố về việc ban hành Quy chế hoạt động của Thường trực Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội khóa XVI, nhiệm kỳ 2021-2026;

Căn cứ Quyết định số 5858-QĐ/TU ngày 23/10/2023 của Thành ủy Hà Nội ban hành quy chế làm việc của Đảng đoàn Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội khóa XVI (nhiệm kỳ 2021-2026);

Căn cứ Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Trên cơ sở đề nghị của Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội tại công văn số 826/ĐSĐT-QLTHDA3 ngày 10/6/2024, Ủy ban nhân dân Thành phố trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô (Đề án) với các nội dung chính như sau:

I. MỤC ĐÍCH, YÊU CẦU CỦA ĐỀ ÁN

1. Mục đích

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.*

2. Yêu cầu

- Tổng kết các vấn đề về quy hoạch, đầu tư xây dựng, quản lý khai thác xuất phát từ thực tiễn tổ chức, triển khai thực hiện đầu tư phát triển ĐSĐT tại Hà Nội.

- Xác định được các giải pháp, cơ chế, chính sách mang tính chiến lược để giải quyết bài toán đầu tư phát triển, quản lý khai thác hệ thống ĐSĐT trong ngắn hạn và dài hạn, làm cơ sở báo cáo cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương đầu tư hệ thống đường sắt đô thị tại Hà Nội đến năm 2035; thống nhất ban hành một số cơ chế, chính sách “đặc thù”, “đột phá” để tập trung nguồn lực, rút ngắn tiến độ thực hiện các dự án ĐSĐT.

- 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.

II. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU LẬP ĐỀ ÁN

1. Quan điểm

(1) Thống nhất nhận thức về vai trò của ĐSĐT, là trục “xương sống” của hệ thống hạ tầng GTVT của Thành phố. Phát triển hệ thống ĐSĐT là tất yếu khách quan, là một động lực quan trọng cho chiến lược phát triển kinh tế-xã hội nhanh và bền vững của Thành phố trong thời gian tới. Phát triển ĐSĐT gắn kết với phát triển đô thị, bảo vệ môi trường, thúc đẩy công nghiệp hóa, hiện đại hóa tạo động lực phát triển liên kết vùng Thủ đô.

(2) Thống nhất nhận thức và hành động của cả hệ thống chính trị trong việc huy động tối đa các nguồn lực phù hợp để tập trung đầu tư, sớm hoàn thành hệ thống ĐSDT hiện đại, đồng bộ, bền vững, trong đó, “nguồn lực trong nước là cơ bản, lâu dài; ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo và quyết định; nguồn lực bên ngoài là quan trọng, tạo đột phá”; “ưu tiên bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hằng năm, khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất, nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển giao thông vận tải đường sắt...” để đầu tư toàn bộ hệ thống ĐSDT.

(3) Xây dựng và thực hiện đồng bộ các cơ chế, chính sách nhằm đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng hệ thống ĐSDT của Thủ đô Hà Nội.

2. Mục tiêu

Mục tiêu chung: Phát triển hệ thống ĐSDT 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%.

Mục tiêu cụ thể:

(1) Xây dựng kế hoạch phân kỳ đầu tư, thứ tự ưu tiên đầu tư, phương án huy động nguồn vốn đến năm 2035 để hoàn chỉnh hệ thống ĐSDT Thủ đô theo Quy hoạch GTVT Thủ đô Hà Nội đã được phê duyệt tại Quyết định 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016; và đến năm 2045 để hoàn thành các tuyến ĐSDT dự kiến điều chỉnh, bổ sung trong các đồ án Quy hoạch chung Thủ đô và Quy hoạch Thủ đô.

(2) Đề xuất cơ chế, chính sách “đặc thù”, “đột phá” để tập trung nguồn lực, rút ngắn tiến độ thực hiện các dự án ĐSDT, nhằm hiện thực hóa mục tiêu hoàn chỉnh hệ thống ĐSDT tại Thành phố Hà Nội vào năm 2035 theo Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị.

(3) 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.

III. VỀ THẨM QUYỀN PHÊ DUYỆT ĐỀ ÁN

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 ĐSDT 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”.

Với mục đích, yêu cầu, quan điểm, mục tiêu Đề án nêu trên, căn cứ Luật tổ chức chính quyền địa phương, UBND Thành phố trình HĐND Thành phố thông qua Đề án để trình các cấp có thẩm quyền cao hơn phê duyệt làm cơ sở tổ chức thực hiện, đáp ứng mục tiêu yêu cầu của Bộ Chính trị.

IV. CÁC NỘI DUNG ĐỀ XUẤT THÔNG QUA

1. Kế hoạch phân kỳ đầu tư, thứ tự ưu tiên đầu tư và nhu cầu vốn

1.1. Nguyên tắc

Nhằm đảm bảo mục tiêu nêu trên, kịch bản đầu tư hệ thống ĐSĐT Hà Nội được nghiên cứu trên cơ sở 05 nguyên tắc sau:

1) Xây dựng kịch bản đầu tư hệ thống ĐSĐT trên cơ sở Quy hoạch GTVT Thủ đô Hà Nội đã được phê duyệt và các tuyến ĐSĐT dự kiến điều chỉnh, bổ sung trong các đồ án Quy hoạch chung Thủ đô và Quy hoạch Thủ đô;

2) Hoàn chỉnh hệ thống ĐSĐT Hà Nội đảm bảo mục tiêu đặt ra trong Kết luận số 49-KL/TW, theo lộ trình phù hợp với khả năng bố trí nguồn vốn của Thành phố, nhưng phải đảm bảo hình thành mạng lưới nhằm phát huy tối đa hiệu quả đầu tư;

3) Tập trung nguồn lực ưu tiên đầu tư các tuyến ĐSĐT tại khu vực đô thị trung tâm nhằm giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng. Trong đó, ưu tiên triển khai trước các tuyến đã có nghiên cứu chuẩn bị đầu tư, thiết kế chi tiết;

4) Ưu tiên đầu tư các tuyến ĐSĐT kết nối các đầu mối giao thông của thành phố như sân bay, ga đường sắt quốc gia đầu mối, các khu đô thị tập trung dân cư...;

5) Đầu tư hệ thống ĐSĐT gắn liền với quá trình tiếp nhận, chuyển giao công nghệ, đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất, tính kế thừa và hiệu quả đầu tư.

1.2. Nhu cầu vốn, kế hoạch phân kỳ đầu tư, thứ tự ưu tiên đầu tư

Trên cơ sở quan điểm, mục tiêu, nguyên tắc nêu trên, đề xuất “01 kế hoạch, 03 phân kỳ” đầu tư như sau:

1) Phân kỳ 2024 - 2030:

- Hoàn thành thi công xây dựng **96,8km** (gồm các Tuyến số 2², số 3³, 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**.

2) Phân kỳ 2031 - 2035:

- Hoàn thành đầu tư xây dựng **301,0km⁵** (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)

² Gồm 3 đoạn: Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo; Trần Hưng Đạo - Thượng Đình và Nội Bài - Nam Thăng Long.

³ Đoạn Nhôn - ga Hà Nội và đoạn ga Hà Nội - Yên Sở (Hoàng Mai).

⁵ 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 Nhôn - Trôi và kéo dài đi Sơn Tây; Tuyến số 4: Mê Linh - Sài

- Sơ bộ nhu cầu vốn: khoảng **22,572 tỷ USD**.
 - Năng lực vận tải: đến sau 2030, ĐSDT 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 đêm⁶.
- Theo đó, tổng nhu cầu vốn đến năm 2035 là khoảng **37,174 tỷ USD**.

3) Phân kỳ 2036 - 2045:

- Hoàn thành đầu tư xây dựng **200,7km⁷** ĐSDT các tuyến/đoạn tuyến điều chỉnh, bổ sung theo Quy hoạch Thủ đô và Quy hoạch chung Thủ đô điều chỉnh được phê duyệt.

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

(Chi tiết xem Đề án gửi kèm theo).

2. Phương án huy động và cơ cấu nguồn vốn

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

Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị đã xác định quan điểm: “*Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, ..., phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế-xã hội của đất nước. Trong đó, xác định nguồn lực trong nước là cơ bản, lâu dài; ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo và quyết định; nguồn lực bên ngoài là quan trọng, tạo đột phá*” và “*ưu tiên 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, nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển giao thông vận tải đường sắt...*”

Thực hiện rà soát các nguồn vốn đầu tư công (bao gồm ngân sách, vay trái phiếu, vay ODA và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác) theo quy định hiện hành, trong đó, một số quy định, chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố đề xuất áp dụng theo dự thảo Luật Thủ đô (sửa đổi) đang trình Quốc hội thông qua và kịch bản tăng trưởng trong Quy hoạch Thủ đô đang trình Chính phủ phê duyệt, 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 ĐSDT bổ sung.

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;

⁶ Thuyết minh Quy hoạch GTVT Thủ đô được duyệt tại Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016.

⁷ 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.

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
	<i>Thu ngân sách Thành phố</i>	<i>3,610</i>	<i>4,050</i>	<i>7,660</i>	<i>12,890</i>	
	<i>Thu từ đất</i>	<i>2,000</i>	<i>3,000</i>	<i>5,000</i>	<i>0</i>	
	<i>Thu từ TOD</i>	<i>0</i>	<i>1,300</i>	<i>1,300</i>	<i>4,700</i>	
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

Số liệu nêu trên là dự kiến, sẽ tiếp tục được nghiên cứu, cập nhật trong quá trình hoàn thiện Đề án và chuẩn bị đầu tư các dự án.

2.2 Cơ cấu nguồn vốn theo từng giai đoạn và cho từng tuyến

Nguyên tắc xây dựng:

- Các tuyến đang triển khai đầu tư theo vốn vay ODA thì các đoạn tuyến còn lại sẽ tiếp tục đầu tư theo vốn vay ODA.

- Các tuyến còn lại sẽ tập trung ưu tiên đầu tư bằng vốn ngân sách nhà nước.

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

Cơ cấu nguồn vốn cho từng tuyến:

STT	Tuyến	Nguồn vốn Hình thức đầu tư (dự kiến)	Sơ bộ TMĐT (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

Số liệu nêu trên là dự kiến, sẽ tiếp tục được nghiên cứu, cập nhật trong quá trình hoàn thiện Đề án và chuẩn bị đầu tư các dự án.

2.3. Phương án đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư

Thực hiện chủ trương đa dạng hóa nguồn vốn, các hình thức, phương thức đầu tư, đẩy mạnh đầu tư theo phương thức đối tác công-tư của Kết luận 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị cũng như để giảm áp lực huy động vốn từ nguồn ngân sách trong hai kỳ trung hạn nêu trên, *Đề án sẽ tiếp tục nghiên cứu, bổ sung chính sách để thu hút các nhà đầu tư tư nhân* tham gia đầu tư xây dựng hệ thống ĐSDT Thủ đô theo hướng:

- Sử dụng ngân sách để đầu tư toàn bộ kết cấu hạ tầng, chi trả kinh phí thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ tái định cư...;

- Tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư tư nhân mua sắm phương tiện đầu máy toa xe, hệ thống điều khiển, hệ thống thông tin, tín hiệu, thiết bị cơ điện... *theo một gói chung*. Các nhà đầu tư tư nhân trúng thầu thực hiện mua sắm, cung cấp thiết bị *theo tiêu chuẩn, công nghệ chung* đã lựa chọn, đảm bảo mục tiêu giảm tổng giá thành mua sắm so với cách thức thực hiện riêng rẽ như hiện nay.

- Chính sách ưu đãi, thu hút các nhà đầu tư tư nhân tham gia cần có sự ổn định trong suốt thời gian thực hiện các dự án, ví dụ, Nhà đầu tư tư nhân được nhượng quyền khai thác một phần kết cấu hạ tầng, được tham gia đầu tư, phát triển các dự án trong khu vực TOD được quy hoạch...

Phương án tổ chức thực hiện này sẽ giúp: i) Giảm chi phí xây dựng, chi phí thiết bị. ii) Tạo nhu cầu đủ lớn (cùng với Đề án đường sắt tốc độ cao) để thu hút các nhà sản xuất, nhà cung cấp, nhà đầu tư lựa chọn phương án mở nhà máy chế tạo, lắp ráp phương tiện, thiết bị đường sắt tại Việt Nam, làm tiền đề cho phát triển công nghiệp đường sắt quốc gia; iii) Tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà thầu, các nhà sản xuất trong nước tham gia thi công, nắm bắt các giải pháp kỹ thuật, tiến tới làm chủ công nghệ thi công, sản xuất thiết bị cho ĐSDT.

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

Các dự án ĐSDT tại Việt Nam hiện nay sử dụng vốn ODA từ nước ngoài có ràng buộc hoặc ưu tiên sử dụng sản phẩm xuất xứ nước tài trợ; do vậy, các dự án ĐSDT có sự khác nhau về kỹ thuật công nghệ, tiêu chuẩn kỹ thuật và đào tạo nguồn nhân lực phục vụ khai thác vận hành dẫn đến khó khăn trong việc đồng bộ hóa quản lý, kết nối trung chuyển, khó tối ưu trong tận dụng nguồn nhân lực.

- Tuyến 2A, đoạn Cát Linh - Hà Đông sử dụng công nghệ và tiêu chuẩn Trung Quốc;

- Tuyến 3, đoạn Nhôn - ga Hà Nội sử dụng công nghệ và tiêu chuẩn châu Âu;

- Tuyến 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo sử dụng công nghệ và tiêu chuẩn Nhật Bản và châu Âu.

- Các quy chuẩn, tiêu chuẩn của Trung Quốc, Châu Âu, Nhật Bản khá tương đồng (hoặc sao chép) về an toàn, chất lượng... nhưng tiêu chuẩn của từng quốc gia có tính đồng bộ.

Mặt khác, một số dự án có cùng loại hình vận chuyển nhanh khối lượng lớn MRT nhưng vẫn có sự khác biệt ở nhiều nội dung chủ yếu như: đường kính vỏ hầm,

kích thước đoàn tàu, vật liệu vỏ, kiểm soát đánh giá an toàn hệ thống... dẫn đến nhiều bất cập trong đồng bộ, tận dụng thiết kế, tận dụng kinh nghiệm, đào tạo chuyên gia, cũng như khó khăn trong kết nối trung chuyển, tối ưu hóa năng lực sửa chữa, bảo trì trong toàn mạng lưới.

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 vận⁸ 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 v.v...) 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. Tài liệu này đóng vai trò là nền tảng ban đầu để áp dụng cho tất cả các dự án đường sắt đô thị mới để đảm bảo tính liên vận, là cơ sở để từ đó phát triển các bước thiết kế cơ sở và thiết kế kỹ thuật chi tiết. Hiện nay đã có các tài liệu tương tự cho mạng lưới đường sắt đô thị như “tiêu chuẩn kỹ thuật cho liên vận – TSI dành cho mạng lưới đường sắt Châu Âu.

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

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 ĐSDT, 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 ĐSDT; quy hoạch khu vực TOD tỷ lệ 1/2000 để quản lý, dự trữ đất cho phát triển ĐSDT 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 ĐSDT và khu vực TOD do UBND thành phố Hà Nội quyết định.

⁸ 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.

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.

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 đền-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.

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.

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)⁹ 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 thành 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.

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

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.

⁹ 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.

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 ĐSDT. Công tác đào tạo được thực hiện trước khi dự án được đưa vào khai thác, vận hành từ 2-3 năm.


VI. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Trên cơ sở báo cáo như trên, UBND Thành phố kính đề nghị HĐND Thành phố xem xét, thông qua các nội dung sau:

1. 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.


2. 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 ĐSDT.

3. 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.

Kính đề nghị 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 (*dự thảo Nghị quyết kèm theo*). 

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch UBND Thành phố;
- Các PCT UBND Thành phố;
- Ban KTNS-HĐND Thành phố;
- Các Sở: GTVT, QHKT, KH&ĐT, TC, XD, TN&MT;
- Viện QHXD; HMC;
- BQLĐSDT Hà Nội;
- VPUBTP: CVP, PCVP Võ Tuấn Anh, các phòng DT, KTTH, TH;
- Lưu: VT, DT. 

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



Dương Đức Tuấn

Tài liệu đính kèm:

1. Đề án tổng thể Đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô (phiên bản V02D).
2. Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố

Số: /NQ-HĐND

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

DỰ THẢO

NGHỊ QUYẾT

**Về việc thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống
đường sắt đô thị Thủ đô**

**HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI
KHÓA XVI, KỲ HỌP THỨ ...**

(Từ ngày / /2024 đến ngày / /2024)

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

Căn cứ Luật Ngân sách Nhà nước ngày 25/6/2015;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13/6/2019;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 16/6/2017;

Căn cứ Luật chuyển giao công nghệ ngày 19/6/2017;

Căn cứ Luật Quản lý nợ công ngày 23/11/2017;

Căn cứ Luật Quy hoạch ngày 24/11/2017;

Căn cứ Luật Đầu tư ngày 17/6/2020;

Căn cứ Luật Đất đai 18/01/2024;

Căn cứ 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;

Căn cứ Nghị quyết số 178/NQ-CP ngày 31/10/2023 ban hành chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Căn cứ Văn bản số 9107-CV/VPTW ngày 29/02/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng và văn bản số 2691-Ctr/BCSĐCP ngày 5/3/2024 của Ban cán sự đảng Chính phủ về việc giao chuẩn bị Đề án hệ thống mạng lưới ĐSĐT thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035;

Căn cứ Thông báo số 239/TB-VPCP ngày 23/5/2024 của Văn phòng Chính phủ thông báo Kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà - Tổ trưởng tổ công tác giúp việc Ban chỉ đạo để chỉ đạo tiến độ triển khai các công trình, dự án đường sắt đô thị Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh;

Căn cứ các văn bản số 2760/BGTVT-KHĐT ngày 15/3/2024, số 4151/BGTVT-KHĐT ngày 19/4/2024, số 5473/BGTVT-KHĐT ngày 23/5/2024 và số 5731/BGTVT-KHĐT ngày 29/5/2024 của Bộ GTVT về việc xây dựng Đề án hệ thống mạng lưới ĐSĐT thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035;

Thông báo số 429/TB-UBND ngày 16/5/2024 của UBND Thành phố thông báo Kết luận của UBND Thành phố về việc xem xét nội dung trình HĐND Thành phố thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô;

Căn cứ Quy chế 09-QC/TU ngày 22/6/2023 của Thành ủy Hà Nội về Quy chế làm việc của BCH Đảng Bộ Thành phố, Ban Thường vụ Thành ủy và Thường trực Thành ủy khóa XVII (nhiệm kỳ 2020-2025);

Căn cứ Quyết định số 75/QĐ-HĐND ngày 12/7/2021 của Hội đồng nhân dân Thành phố về việc ban hành Quy chế hoạt động của Thường trực Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội khóa XVI, nhiệm kỳ 2021-2026;

Căn cứ Quyết định số 5858-QĐ/TU ngày 23/10/2023 của Thành ủy Hà Nội ban hành quy chế làm việc của Đảng đoàn Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội khóa XVI (nhiệm kỳ 2021-2026);

Căn cứ Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Xét đề nghị của Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội tại Tờ trình số: /TTr-UBND ngày / /2024; Báo cáo thẩm tra số /BC-HĐND ngày / /2024 của Ban Đô thị - HĐND Thành phố; ý kiến thảo luận và kết quả biểu quyết của các Đại biểu Hội đồng nhân dân Thành phố,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Thống nhất thông qua Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô do Ủy ban nhân dân Thành phố trình tại Tờ trình số.../TTr-UBND ngày tháng năm 2024.

Điều 2. 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 ĐSĐT.

Điều 3. Tổ chức thực hiện

1. Giao Ủy ban nhân dân Thành phố:

a) Chỉ đạo Tổ công tác (theo Quyết định số 5806/QĐ-UBND ngày 14/11/2023 và Quyết định số 1313/QĐ-UBND ngày 08/3/2024 của Chủ tịch UBND Thành phố) tiếp thu ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, ý kiến của các chuyên gia, nhà khoa học, ý kiến thẩm tra của Ban Đô thị và ý kiến của đại biểu Hội đồng nhân dân Thành phố để hoàn thiện Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô; báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, tổng hợp, trình Thủ tướng Chính phủ, Bộ Chính trị cho ý kiến về Đề án.

b) Chỉ đạo các đơn vị liên quan thuộc thành phố Hà Nội có trách nhiệm phối hợp, cung cấp nội dung, thông tin, số liệu có liên quan thuộc trách nhiệm của đơn vị mình và tạo điều kiện thuận lợi để Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội hoàn thiện Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô.

2. Giao Thường trực Hội đồng nhân dân Thành phố, các Ban của Hội đồng nhân dân và các Tổ đại biểu, đại biểu Hội đồng nhân dân Thành phố giám sát việc thực hiện Nghị quyết.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội khóa XVI, kỳ họp giữa năm 2024 thông qua ngày tháng năm 2024./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Chính phủ;
- Ban công tác đại biểu Quốc hội;
- VP Quốc hội, VP Chính phủ;
- Đoàn Đại biểu Quốc hội Hà Nội;
- Thường trực Thành ủy; Thường trực HĐND TP;
- UBND, UB MTTQ Thành phố;
- Các Ban Đảng Thành ủy;
- Các Ban HĐND Thành phố;
- Các vị Đại biểu HĐND TP;
- Các Văn phòng: Thành ủy, Đoàn ĐBQH&HĐND TP, UBND TP;
- Các sở, ban, ngành Thành phố;
- TT HĐND, UBND các quận, huyện, thị xã;
- Công báo Thành phố; Công GTĐT TP;
- Lưu: VT.

CHỦ TỊCH

Nguyễn Ngọc Tuấn