

KẾT LUẬN
CỦA BAN CHẤP HÀNH ĐẢNG BỘ THÀNH PHỐ
về Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô

Căn cứ Quy chế làm việc số 09-QC/TU ngày 22/6/2023 của Ban Chấp hành Đảng bộ Thành phố, Ban Thường vụ Thành ủy và Thường trực Thành ủy khóa XVII (nhiệm kỳ 2020-2025) và Quyết định số 7799-QĐ/TU ngày 14/11/2024 của Thành ủy về sửa đổi, bổ sung nội dung của Quy chế làm việc số 09-QC/TU ngày 22/6/2023; trên cơ sở kết quả lấy ý kiến bằng văn bản của các đồng chí Ủy viên Ban Chấp hành Đảng bộ Thành phố (khóa XVII) về Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô theo đề nghị của Ban cán sự đảng UBND Thành phố tại Báo cáo số 184-BC/BCSD ngày 25/11/2024, Ban Chấp hành Đảng bộ Thành phố thống nhất kết luận:

1. Với mục tiêu ưu tiên phát triển giao thông công cộng, sớm đưa mạng lưới giao thông đường sắt đô thị vào cuộc sống tại Thủ đô nhằm góp phần giải quyết ùn tắc giao thông trên địa bàn Thành phố, tăng cường năng lực cơ sở hạ tầng giao thông, tạo động lực mới trong phát triển kinh tế-xã hội của Thành phố, giảm thiểu ô nhiễm môi trường; việc xây dựng Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô là cần thiết, nhằm cụ thể hóa Nghị quyết số 15-NQ/TW, ngày 05/5/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thủ đô Hà Nội 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 Kết luận số 80-KL/TW ngày 24/5/2024 của Bộ Chính trị về Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Đồ án Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065.

2. Ban Chấp hành Đảng bộ Thành phố thống nhất về chủ trương đối với Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô theo đề nghị của Ban cán sự đảng UBND Thành phố. Trong đó cần lưu ý một số nội dung về: Các cơ chế, chính sách đặc thù, đột phá; Sự phù hợp với quy hoạch; Công tác thu hồi đất, đền bù, hỗ trợ, giải phóng mặt bằng, tái định cư; Huy động nguồn vốn, sử dụng nguồn lực tài chính; Khung quy chuẩn, tiêu chuẩn và giải pháp công nghệ; Trình tự thủ tục chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư các dự án đường sắt đô thị của Thủ đô.

3. Giao Ban cán sự đảng UBND Thành phố tiếp thu tối đa ý kiến góp ý của các đồng chí Ủy viên Ban Chấp hành Đảng bộ Thành phố (theo Tổng hợp nội dung các ý kiến góp ý về Đề án gửi kèm) để nghiên cứu, hoàn thiện Đề án, trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt, làm cơ sở tổ chức, triển khai thực hiện.

Ban Chấp hành Đảng bộ Thành phố yêu cầu Ban cán sự đảng UBND Thành phố chỉ đạo các cơ quan, đơn vị liên quan nêu cao tinh thần trách nhiệm, tích cực, chủ động phối hợp với các bộ, ban, ngành Trung ương hoàn thiện Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô, báo cáo cấp có thẩm quyền đảm bảo đúng yêu cầu, tiến độ.

Nơi nhận:

- Đ/c Bùi Thị Minh Hoài, UVBCT, BTTU
 - Thường trực Thành ủy,
 - Ban Thường vụ Thành ủy,
 - Đảng đoàn HĐND Thành phố,
 - Ban cán sự đảng UBND Thành phố,
 - MTTQ và các tổ chức CT-XH Thành phố,
 - Các ban Đảng và Văn phòng Thành ủy,
 - Các quận, huyện, thị ủy, và đảng ủy trực thuộc Thành ủy,
 - Các sở, ban, ngành Thành phố,
 - Các đ/c Thành ủy viên,
 - Lưu VPTU.
- } (đề b/c)



Nguyễn Văn Phong



TỔNG HỢP Ý KIẾN GÓP Ý

Về Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô
(kèm theo Thông báo kết luận số 174-KL/TU ngày 04/12/2024)

I. GÓP Ý CHUNG

1. Theo chương trình kỳ họp 8 (Đợt 2), các dự thảo Luật này đang được các Ủy ban của Quốc hội tiếp thu hoàn thiện ý kiến của các vị đại biểu Quốc hội để trình Quốc hội thông qua vào cuối kỳ họp này. Do đó, đề nghị Ban cán sự Đảng Thành phố chỉ đạo các đơn vị rà soát 20 chính sách thuộc thẩm quyền của Quốc hội nêu tại Đề án; trường hợp trong quá trình hoàn thiện Đề án, các Luật trên được Quốc hội thông qua, đề nghị rà soát, lược bỏ các chính sách đã được quy định tại các Luật trên.

2. Thành phố đề xuất với Trung ương cho phép lập thành một Dự án tổng thể, có thể có dự án thành phần, phân kỳ đầu tư phù hợp để đẩy nhanh tiến độ theo mục tiêu đề ra.

3. Để rút ngắn thời gian chuẩn bị đầu tư theo giai đoạn, trên cơ sở quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016, và quy hoạch Thủ đô thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050, quy hoạch điều chỉnh quy hoạch chung Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn 2065; đề nghị bổ sung trong Đề án bố trí chính sách, nguồn vốn, thời gian, tiến độ cho công tác thiết kế đô thị, thiết kế tuyến, thực hiện các bước thiết kế chỉ giới đường đỏ, quy hoạch chi tiết các điểm TOD trong thời gian sớm nhất để rút ngắn quy trình lập và phê duyệt dự án.

4. Việc thực hiện Đề án: cần tính toán đảm bảo tính chính xác của các yếu tố kinh tế kỹ thuật, tính toán đầy đủ các khâu chuẩn bị và tổ chức thực hiện dự án, đảm bảo tính khả thi và tính đầy đủ các chi phí, tránh đội vốn công trình.

5. Về mục tiêu, quan điểm: Ngoài căn cứ quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016; đề xuất cần bổ sung căn cứ quy hoạch Thủ đô thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050, quy hoạch điều chỉnh quy hoạch chung Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn 2065 để đảm bảo tính thống nhất trong quy hoạch giao thông vận tải, quy hoạch xây dựng và quy hoạch phát triển kinh tế xã hội Thủ đô đã lập trong thời gian qua.

II. GÓP Ý CỤ THỂ

1. Về phương án huy động và cơ cấu nguồn vốn

(1). Dự án dự kiến sử dụng nguồn vốn rất lớn (khoảng 55,4 tỷ USD), do đó, đề nghị cần được rà soát, xem xét kỹ lưỡng, thận trọng để bảo đảm việc cân đối nguồn lực chung của Thành phố, cũng như bảo đảm tính khả thi, hiệu quả về nguồn vốn thực hiện. Đồng thời, cơ cấu vốn vay cần ưu tiên tối đa lựa chọn nguồn vốn trong nước (đề nghị bổ sung dự kiến nguồn tăng thu tiết kiệm chi để thực hiện Dự án - nêu tại Chính sách 6); hạn chế nguồn vốn nước ngoài có ưu đãi kém hoặc có tính ràng buộc cao, thành tố ưu đãi thấp...

(2). Tại Chính sách 7, đề nghị cần làm rõ nội hàm “trường hợp cần thiết” là những trường hợp cụ thể nào để Thành phố báo cáo Chính phủ trình Quốc hội quyết định điều chỉnh chỉ tiêu bội chi ngân sách của Chính phủ, Thành phố, mức dư nợ vay của Chính phủ, Thành phố và nghĩa vụ trả nợ trực tiếp của Chính phủ, Thành phố để huy động vốn cho Dự án.

(3). Khai thác nguồn vốn tổng hợp từ TOD, quỹ đất, trái phiếu Thủ đô... để đảm bảo, kịp thời thực hiện Dự án.

(4). *Đối với nguồn vốn đầu tư*: Đề nghị cần xem xét làm rõ khả năng bố trí nguồn vốn chi cho hoạt động vận hành (dự kiến khoảng 6,822 tỷ đô), đây là một khoản kinh phí tương đối lớn, cần tính toán đến khả năng cân đối từ các nguồn vốn và nguồn thu từ vận hành để bảo đảm tính khả thi trong triển khai thực hiện; đồng thời, bổ sung nêu rõ tính khả thi của việc huy động nguồn vốn vay khác (phát hành trái phiếu) và nguồn vốn từ ngân sách của Thành phố, trong đó, giai đoạn từ năm 2026 đến 2030, bình quân mỗi năm ngân sách Thành phố phải bố trí trên 30.000 tỷ đồng để đầu tư. Đồng thời, đề nghị xem xét việc có nên bổ sung nguồn vốn đầu tư từ xã hội qua việc huy động đầu tư theo hình thức PPP hay không.

(5). Đề nghị Ban cán sự đảng UBND Thành phố cần cân nhắc nguồn vốn huy động khi Quốc hội đã biểu quyết thông qua chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao Bắc Nam.

(6). Làm rõ nguồn vốn vay, thời gian trả, nguồn để trả.

2. Về các nhóm cơ chế, chính sách cần thiết để thực hiện

(1). Về khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất vùng phụ cận ga đường sắt đô thị (Chính sách 18)

Đề nghị tại *Chính sách 18*, cần rà soát các nội dung của chính sách trên cơ sở Luật Đất đai, dự thảo Luật Đầu tư công, Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn (đã được Quốc hội biểu quyết thông qua), Luật Thủ đô... và đánh giá tác động kỹ lưỡng để bảo đảm tính thống nhất của chính sách với hệ thống pháp luật, tránh vướng mắc trong quá trình triển khai, thực hiện. Tại chính sách này, đề nghị cần nghiên cứu:

- Cần làm rõ loại dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận để thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật theo loại hình đối tác công tư trong trường hợp Hội đồng nhân dân Thành phố quyết định sử dụng ngân sách Thành phố để thực hiện dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

- Bổ sung/làm rõ trách nhiệm của Ủy ban nhân dân Thành phố: trong việc tổ chức lập, điều chỉnh quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết vùng phụ cận ga đường sắt để xác định vị trí, ranh giới, diện tích đất thu hồi; trong vùng phụ cận; đối với khu vực đã có quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất và đã được phê duyệt nhưng khi lập, điều chỉnh quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt có đề xuất mới, khác nội dung quy hoạch đã được phê duyệt...

(2). Về áp dụng một số định mức, khoản mục chi phí chưa được pháp luật Việt Nam quy định (Chính sách 19)

Việc đề xuất chủ đầu tư được áp dụng định mức hoặc xác định chi phí theo suất đầu tư của các dự án, công trình tương tự, bao gồm cả các định mức, suất đầu tư công trình nước ngoài; đối với các khoản mục chi phí chưa được quy định trong hệ thống pháp luật Việt Nam, chủ đầu tư được xác định các khoản mục chi phí theo các dự án, công trình tương tự bao gồm cả dự án trong nước và nước ngoài hoặc thông lệ quốc tế có thể dẫn đến các áp dụng khác nhau, khó kiểm soát và đánh giá đúng chi phí, đơn giá của hạng mục công việc vì khó xác định và hiệu thống nhất thế nào là “*ương tự*”, “*thông lệ quốc tế*”. Để bảo đảm tính minh bạch, tính đúng, tính đủ, tránh gây thất thoát, lãng phí trong quá trình tổ chức thực hiện Dự án và việc kiểm toán, thanh tra, kiểm tra về sau, đề nghị nghiên cứu giải pháp chính sách đặc thù theo hướng: giao UBND Thành phố xây dựng theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải và các bộ ngành có liên quan, báo cáo HĐND Thành phố cho ý kiến, trên cơ sở đó UBND Thành phố quyết định ban hành các nội dung này.

(3). Qua xem xét, nghiên cứu các đề xuất, Sở Tư pháp nhận thấy một số nội dung đã được quy định trong Luật Thủ đô và giao thẩm quyền cho Thành phố (như việc tách dự án bồi thường, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập hoặc việc khai thác quỹ đất vùng phụ cận); đồng thời, tại kỳ họp thứ 8 đang diễn ra, Quốc hội đã xem xét thông qua các luật: 1) Luật Đầu tư công (sửa đổi); (2) Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu. Đây là các luật có nhiều quy định liên quan đến các chính sách được đề xuất trong Đề án, trong đó cũng đã quy định một số nội dung thuộc thẩm quyền quyết định của Thành phố. Chính vì vậy, cần xem xét, rà soát những cơ chế, chính sách đã được Luật Thủ đô, các luật vừa được Quốc hội thông qua tháo gỡ, giao thẩm quyền cho Thành phố, từ đó, tập trung đề xuất những nội dung còn vướng mắc, cần có cơ chế đặc thù để đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án.

3. Về khung quy chuẩn, tiêu chuẩn và giải pháp công nghệ

(1). Đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo là Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội tiếp tục nghiên cứu, báo cáo cụ thể các chính sách về khung quy chuẩn, tiêu chuẩn để đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ giữa các tuyến, làm cơ sở để có thể triển khai thi công đồng loạt, đại trà các hạng mục, kết cấu, thiết bị, máy móc và rút ngắn thời gian đào tạo, chuẩn bị khai thác vận hành.

(2). Đề nghị Ban cán sự đảng UBND Thành phố quan tâm việc đồng bộ về công nghệ.

(3). Đề nghị nghiên cứu chính sách sớm nhận chuyển giao công nghệ xây dựng, vận hành, đề xuất các đơn vị trong nước sớm có nhận chuyển giao công nghệ để vận hành, tránh phụ thuộc nước ngoài sau khi dự án hoàn thành, khó khăn trong việc đưa dự án vào khai thác sử dụng.

4. Về mô hình tổ chức quản lý

(1) Đề nghị cần làm rõ tính khả thi của việc đơn vị sự nghiệp công lập (Ban Quản lý đường sắt đô thị) sẽ là đơn vị quản lý, phát triển đô thị trong khu vực TOD. Vì hoạt động đầu tư phát triển đô thị, kinh doanh, khai thác nguồn lực từ đất

cần có chuyên môn, nắm vững hoạt động kinh doanh và thị trường bất động sản, phát triển dự án đô thị, đề nghị cần xem xét tính khả thi của phương án này.

III. NỘI DUNG KHÁC

1. Đề nghị Ban Quản lý đường sắt đô thị đẩy nhanh tiến độ thi công đoạn ngầm từ ga ngầm S9 qua phố Kim Mã, ngõ Núi Trúc tới ga ngầm S10 (ga Cát Linh) để sớm ổn định đời sống của người dân trong khu vực thi công tuyến.

2. Đẩy nhanh tiến độ đầu tư 02 đoạn tuyến số 2 (tuyến kéo dài lên Sân bay Nội Bài dọc đường Võ Nguyên Giáp) và tuyến số 6 (Nội Bài - Ngọc Hồi) nhằm khai thác hiệu quả quỹ đất hai bên tuyến đường Võ Nguyên Giáp và Võ Văn Kiệt, phát huy hiệu quả kết nối giữa Nội Bài và trung tâm Hà Nội.

3. Đối với các khu vực TOD dọc theo các tuyến đường sắt: Đề nghị trong nhiệm vụ quy hoạch các khu vực TOD đề án cần có yêu cầu nghiên cứu tổng thể về không gian ngầm đô thị, không gian kiến trúc và hệ thống giao thông kết nối dọc tuyến đường sắt đô thị, đề xuất bổ sung mạng lưới giao thông kết nối đa phương thức, các bãi đỗ xe Park and ride đảm bảo yêu cầu phát triển đồng bộ giữa đường sắt đô thị với không gian kiến trúc và các loại hình giao thông khác trong tương lai của Thủ đô và huyện Đông Anh nói riêng.

4. Theo định hướng Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065 đang triển khai, mạng lưới đường sắt đô thị trên địa bàn Huyện có nội dung bổ sung 01 đoạn tuyến mới (Tuyến số 9: Mê Linh - Cổ Loa - Dương Xá) chiều dài tuyến qua địa bàn Huyện khoảng 16km trên tổng chiều dài khoảng 48km, cần nghiên cứu làm rõ lại hướng tuyến (nên tận dụng tối đa hệ thống đường sắt hiện có để thành tuyến đường sắt đô thị tránh GPMB hoặc quy hoạch đi ngầm để đảm bảo tính khả thi của dự án. (Hiện nay, tuyến đang đề xuất đi qua: đường 23B - Cao Lỗ - LK53, tương đối khó khăn trong GPMB đoạn qua Việt Hùng).

5. Đề nghị UBND Thành phố sau khi được phê duyệt phải tập trung chỉ đạo việc triển khai đúng kế hoạch, tránh việc lãng phí thời gian, tiền độ, vật chất, nhân lực. Bài học của tuyến BRT, đường sắt trên cao đã thực hiện chưa hoàn thành gây dư luận trong nhân dân.

6. Đề nghị Thành ủy- HĐND- UBND Thành phố: (1). Sớm đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 1: Ngọc Hồi- Yên Viên để đưa vào khai thác sử dụng; (2). Hoàn thành các tuyến đường sắt đô thị hiện đã có quy hoạch vào năm 2035; (3). Phối hợp với quy hoạch đường bộ ô tô, lấy đường 2 bờ sông Hồng làm trung tâm hoàn thành quy hoạch thêm các tuyến đường sắt đô thị khác của Thủ đô chưa? có đảm bảo người đi bộ từ 500m đến 600m là đến 01 ga đường sắt đô thị của 1 tuyến đường sắt đô thị Thủ đô. Phấn đấu đến 2045: đa số nhân dân Thủ đô tham gia giao thông, đi lại qua hệ thống đường sắt đô thị.