

Số: /TTr-CP

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

DỰ THẢO**TỜ TRÌNH****Đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035**

Kính gửi: Ủy ban Thường vụ Quốc hội

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Chính phủ kính trình Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội chấp thuận, thông qua hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, với nội dung như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT**1. Cơ sở chính trị, pháp lý****1.1. Cơ sở chính trị**

Việc nghiên cứu, xây dựng Nghị quyết của Quốc hội dựa trên chủ trương, đường lối của Đảng, pháp luật của Nhà nước liên quan đến phát triển đường sắt đô thị cũng như quan điểm chỉ đạo về việc huy động mọi nguồn lực hợp pháp để triển khai đầu tư, rút ngắn tối đa trình tự, thủ tục, thời gian chuẩn bị đầu tư, tiến độ thực hiện, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất dọc tuyến các dự án đường sắt đô thị của Thành phố; phân cấp, phân quyền cho Thành phố được quyết định các phương thức triển khai, hình thức thực hiện mới phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của Thành phố, đồng thời nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả, tránh lãng phí, tiêu cực, cụ thể như sau:

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 – 2030 của đất nước được thông qua tại Đại hội Đảng lần thứ XIII;

Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Kết luận số 72-KL/TW ngày 23 tháng 02 năm 2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại;

Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 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, mục tiêu hoàn chỉnh hệ thống đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035;

Kết luận số 12766-CV/VPTW ngày 27 tháng 12 năm 2024 của Bộ Chính trị về phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh.

1.2. Cơ sở pháp lý

Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12 ngày 17 tháng 6 năm 2009;

Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 ngày 24 tháng 11 năm 2017;

Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18 tháng 01 năm 2024;

Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18 tháng 6 năm 2020;

Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật số 62/2020/QH14 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 ngày 23 tháng 6 năm 2023;

Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25 tháng 6 năm 2015;

Luật Quản lý nợ công số 20/2017/QH14 ngày 23 tháng 11 năm 2017;

Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020;

Luật Chuyển giao công nghệ số 07/2017/QH14 ngày 19 tháng 6 năm 2017;

Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật số 68/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006;

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16 tháng 6 năm 2017;

Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh.

Nghị quyết số 178/NQ-CP ngày 31 tháng 10 năm 2023 về ban hành Chương trình hành động của Chính phủ về thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 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;

Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

Quyết định số 2076/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1163/QĐ-TTg ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển thương mại trong nước giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19 tháng 10 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 411/QĐ-TTg ngày 31 tháng 3 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược quốc gia phát triển kinh tế số và xã hội số đến năm 2025, định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 726/QĐ-TTg ngày 16 tháng 6 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp hóa chất Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2040;

Quyết định số 2076/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 866/QĐ-TTg ngày 18 tháng 7 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch thăm dò, khai thác, chế biến và sử dụng các loại khoáng sản thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 861/QĐ-TTg ngày 18 tháng 7 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch hạ tầng dự trữ, cung ứng xăng dầu, khí đốt Quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 893/QĐ-TTg ngày 26 tháng 7 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch tổng thể phát triển năng lượng Việt Nam giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 396/QĐ-TTg ngày 17 tháng 4 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt kế hoạch, chính sách, giải pháp và nguồn lực thực hiện Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1711/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1569/QĐ-TTg ngày 12 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1668/QĐ-TTg ngày 27 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2045, tầm nhìn đến năm 2065;

Dự thảo Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060 đang được nghiên cứu thực hiện;

2. Cơ sở thực tiễn

2.1. Vai trò và ý nghĩa của đường sắt đô thị

Trên thế giới đã có hơn 200 thành phố xây dựng hệ thống đường sắt đô thị, là một phần quan trọng của hệ thống giao thông đô thị của các thành phố, giúp giải quyết các vấn đề về ùn tắc giao thông, tai nạn và ô nhiễm môi trường. Nhật Bản từ lâu đã dồn lực vào phát triển mạng lưới đường sắt đô thị, đặc biệt Thủ đô Tokyo sở hữu mạng lưới gần 900 nhà ga và năng lực vận chuyển lên đến 40 triệu lượt khách/ngày. Nhiều quốc gia châu Âu đang đẩy mạnh việc phát triển các tuyến đường sắt đô thị để giảm thiểu lượng phát thải khí CO₂ ra môi trường và giảm ùn tắc giao thông. Các hệ thống đường sắt đô thị tại các thành phố như Paris, London, Berlin đang được nâng cấp và mở rộng để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của giao thông đô thị.

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. Đường sắt đô thị 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 đường sắt đô thị 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.

Theo Quyết định số 1711/QĐ-TTg ngày 31/12/2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị hấp dẫn toàn cầu và bền vững; trung tâm kinh tế, tài chính, dịch vụ của Châu Á; kinh tế văn hóa phát triển đặc sắc; người

dân có chất lượng cuộc sống cao; là hạt nhân của vùng Thành phố Hồ Chí Minh và Vùng Đông Nam Bộ. Một số mục tiêu cụ thể đến năm 2030 như sau:

i) Về kinh tế: phần đầu tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân đạt khoảng 8,5-9%/năm trong giai đoạn 2021-2030. Đến năm 2030, GRDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt 385-405 triệu đồng, tương đương 14.800-15.400 USD;

ii) Về xã hội: dự báo quy mô dân số thực tế thường trú của Thành phố đến năm 2030 là khoảng 11,0 triệu người; đến năm 2050 là khoảng 14,5 triệu người;

iii) Về phát triển kết cấu hạ tầng đô thị loại hình metro: đến năm 2030, phần đầu hình thành các trục cơ bản của đường sắt đô thị, đến năm 2050 hoàn thiện mạng lưới đường sắt đô thị của Thành phố.

Toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế tạo điều kiện cho các quốc gia khai thác nguồn lực bên ngoài; kinh tế xanh, kinh tế số, kinh tế tuần hoàn, phát triển bền vững đang là ưu tiên hàng đầu được nhiều quốc gia lựa chọn; đây vừa là cơ hội, vừa là thách thức của các quốc gia đang phát triển. Để đáp ứng nhu cầu phát triển mạnh đòi hỏi hệ thống giao thông vận tải phải đi trước một bước; đối với các đô thị, trọng tâm là hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn như đường sắt đô thị.

Đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu triển khai các thủ tục đầu tư xây dựng từ năm 2007, tuy nhiên tiến độ triển khai chậm, không đáp ứng nhu cầu vận tải, hạ tầng giao thông không bắt kịp tốc độ đô thị hóa nhanh của Thành phố. Phát triển hệ thống đường sắt đô thị 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 đường sắt đô thị gắn kết với phát triển đô thị, giảm ùn tắc giao thông, bảo vệ môi trường, ứng dụng khoa học công nghệ và phương thức quản trị dự án hiện đại, thông minh và hiệu quả, phát triển giao thông xanh, giao thông thông minh và hiện đại, thúc đẩy công nghiệp hóa, hiện đại hóa tạo động lực phát triển liên kết vùng. Góp phần bảo đảm an ninh, quốc phòng của Thành phố.

Thực tiễn cho thấy, các thành phố lớn trên thế giới đều ưu tiên phát triển đường sắt đô thị để đáp ứng nhu cầu vận tải đô thị; là giải pháp căn cơ để giải bài toán ùn tắc giao thông, ô nhiễm không khí, tai nạn giao thông đô thị.

Thành phố Hồ Chí Minh xác định hệ thống đường sắt đô thị với tổng chiều dài khoảng 510km sẽ là trục “*xương sống*” của hệ thống hạ tầng giao thông vận tải của Thành phố; đến năm 2035 đảm nhận từ 30-40% thị phần vận tải hành khách công cộng; đến năm 2045 đảm nhận từ 40-50% thị phần vận tải hành khách công cộng.

2.2. Tình hình triển khai đầu tư xây dựng đường sắt đô thị

Đến nay, Thành phố Hồ Chí Minh đã đưa vào vận hành khai thác tuyến số 1 (đoạn Bến Thành – Suối Tiên), đang triển khai đầu tư xây dựng tuyến số 2 (đoạn Bến Thành – Tham Lương) với tổng chiều dài của cả 2 tuyến khoảng 31km và đang thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư tuyến số 5 (đoạn Bảy Hiền– cầu Sài Gòn) khoảng 9km.

Việc triển khai đầu tư các tuyến đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh chậm, không đạt mục tiêu đề ra, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển và chưa góp phần giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn trong thời gian qua. Vì vậy cần nghiên cứu giải pháp để đẩy nhanh tiến độ đầu tư các tuyến đường sắt đô thị trong thời gian tới. Thực tiễn đầu tư phát triển các dự án đường sắt đô thị đã bộc lộ những vướng mắc, phát sinh đòi hỏi cần được điều chỉnh, hoàn thiện, nhằm tạo hành lang pháp lý thông thoáng, thúc đẩy, đa dạng hóa và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn ngân sách nhà nước từ Trung ương đến địa phương cũng như nguồn lực tài chính từ khu vực tư nhân, các tổ chức tín dụng, cụ thể như sau:

Một là, chưa huy động nguồn lực thích đáng để đầu tư đường sắt đô thị

Huy động vốn cho đường sắt đô thị giai đoạn 2011-2020 chỉ đạt khoảng 56.132 tỷ đồng, đáp ứng khoảng 18,9% nhu cầu vốn, trong đó, thành phố Hà Nội huy động được khoảng 34.437 tỷ đồng, đáp ứng 24,2%; Thành phố Hồ Chí Minh huy động được khoảng 21.695 tỷ đồng, đáp ứng 14,1%.

Hai là, trình tự, thủ tục chuẩn bị đầu tư các dự án kéo dài

Các dự án đường sắt đô thị có tổng mức đầu tư lớn, đều là các dự án quan trọng quốc gia hoặc trong quá trình triển khai xuất hiện tiêu chí dự án quan trọng quốc gia nên trình tự, thủ tục phê duyệt chủ trương, điều chỉnh chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án và điều chỉnh dự án phức tạp, kéo dài. Công tác chuẩn bị đầu tư, quản lý thực hiện đầu tư chưa tốt nên quá trình thực hiện đầu tư bị chậm tiến độ.

Ba là, quy hoạch thệ thống đường sắt đô thị còn thiếu đồng bộ, chưa phát huy được tối đa hiệu quả sử dụng đất.

Quy hoạch kết nối giữa đường sắt đô thị với các phương thức vận tải khác chưa đồng bộ; quy hoạch tuyến đường sắt đô thị, các nhà ga, depot chưa tích hợp chặt chẽ với quy hoạch sử dụng đất, định hướng phát triển đô thị xung quanh các nhà ga, depot để phát huy hiệu quả sử dụng đất, tạo nguồn lực đầu tư phát triển đường sắt đô thị.

Bốn là, công tác thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư phức tạp

Công tác thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được xem là một trong các nguyên nhân chính, điểm nghẽn trong việc thực hiện các dự án, làm chậm tiến độ triển khai, đưa dự án vào sử dụng; tăng chi phí xây dựng; giảm hiệu quả đầu tư; các dự án sử dụng hình thức hợp đồng EPC bị ảnh hưởng đến tiến độ thiết kế, sản xuất, lắp đặt, vận hành phương tiện, phát sinh các tranh chấp; ảnh hưởng đến niềm tin xã hội như một số dự án đường sắt đô thị đã và đang triển khai trong thời gian qua. Các vướng mắc trong công tác thu hồi đất chủ yếu liên quan đến xác định nguồn gốc đất, áp dụng các chế độ, chính sách trong tái định cư, việc xây dựng các khu tái định cư để di dân... thuộc trách nhiệm của địa phương (quản lý nguồn gốc đất đai, quản lý dân cư, quyết định chế độ, chính sách bồi thường tái định cư...) nhưng thường chưa được giải quyết kịp thời, ảnh hưởng tới tiến độ thi công các dự án.

Năm là, năng lực, kinh nghiệm của các cơ quan, đơn vị, tổ chức có liên quan trong quá trình thực hiện đầu tư xây dựng còn hạn chế

Nhà thầu tư vấn thiết kế, giám sát, thi công xây dựng cơ bản đều là nhà thầu nước ngoài không am hiểu quy định pháp luật Việt Nam; hợp đồng ký với Chủ đầu tư dự án sử dụng mẫu hợp đồng quốc tế theo yêu cầu của Nhà tài trợ có những điểm khác biệt với quy định của pháp luật hiện hành của Việt Nam.

Nguồn nhân lực tham gia vào các công đoạn quản lý, thực hiện dự án còn hạn chế, chưa tiệm cận với trình độ quản lý, kỹ thuật tiên tiến của quốc tế; thiếu chuyên gia về đường sắt đô thị; nhân sự khai thác, vận hành, bảo trì lệ thuộc vào hoạt động đào tạo của dự án tại nước ngoài, không được chuẩn bị, đào tạo một cách chủ động và từ sớm để sẵn sàng cho việc bàn giao tiếp nhận và vận hành.

II. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

Thực hiện Kết luận của Bộ Chính trị, Chính phủ đã giao Bộ GTVT đã phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan và Ủy ban nhân dân Thành phố: Hà Nội, Hồ Chí Minh thành lập Ban soạn thảo, Tổ Biên tập xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035.

Theo quy định tại khoản 1 Điều 36 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ GTVT đã có văn bản xin ý kiến các Bộ, cơ quan liên quan và Ủy ban nhân dân Thành phố: Hà Nội, Hồ Chí Minh về hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết. Đến nay, Bộ GTVT đã nhận được góp ý của cơ quan.

Trên cơ sở ý kiến của các cơ quan, Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình ý kiến và hoàn thiện hồ sơ gửi Bộ Tư pháp đề nghị thẩm định.

Thực hiện quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Chính phủ đã giao Bộ GTVT hoàn thiện hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035 trình Quốc hội, xem xét, quyết định.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

1. Mục đích ban hành Nghị quyết

Việc xây dựng Nghị quyết của Quốc hội là nhằm huy động mọi nguồn lực hợp pháp để triển khai đầu tư, rút ngắn tối đa trình tự, thủ tục, thời gian chuẩn bị đầu tư, tiến độ thực hiện, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất dọc tuyến các dự án đường sắt đô thị của Thành phố; phân cấp, phân quyền cho Thành phố được quyết định các phương thức triển khai, hình thức thực hiện mới phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của Thành phố, đồng thời nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả, tránh lãng phí, tiêu cực; hiện thực hóa Kết

luyện số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 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 Hồ Chí Minh vào năm 2035*”.

2. Quan điểm xây dựng Nghị quyết

Việc xây dựng Nghị quyết đảm bảo các quan điểm sau đây:

(1) Bảo đảm phù hợp với Hiến pháp năm 2013, phù hợp với các chiến lược, phương hướng, nghị quyết, kết luận của Ban chấp hành Trung ương Đảng, Nghị quyết của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, an ninh 06 vùng đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

(2) Không trái với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

(3) Chính sách được xây dựng nhằm (i) huy động nguồn lực để triển khai đầu tư, rút ngắn trình tự, thủ tục chuẩn bị đầu tư, thực hiện dự án, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất; (ii) phân cấp, phân quyền cho Thành phố được quyết định các vấn đề liên quan đến dự án đường sắt đô thị.

(4) Chính sách được xây dựng bảo đảm phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của Thành phố; nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả, tránh lãng phí, tiêu cực.

III. PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA NGHỊ QUYẾT

1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị quyết này quy định một số chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, (*Chi tiết các dự án xem phụ lục kèm theo Nghị quyết*).

2. Đối tượng áp dụng

1. Cơ quan nhà nước, tổ chức chính trị và các tổ chức chính trị - xã hội.
2. Tổ chức chính trị xã hội - nghề nghiệp, tổ chức xã hội và tổ chức xã hội - nghề nghiệp.
3. Các tổ chức, cá nhân khác có liên quan.

IV. MỤC TIÊU, NỘI DUNG CỦA CHÍNH SÁCH, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH TRONG ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

Tại dự thảo Nghị quyết này, Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội dự thảo Nghị quyết của Quốc hội quy định 06 nhóm chính sách đặc thù về: (i) về huy động nguồn vốn; (ii) về trình tự, thủ tục thực hiện đầu tư; (iii) về phát triển theo mô hình TOD; (iv) phát triển công nghiệp đường sắt, chuyên giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực; (v) chính sách khác; (vi) chính sách riêng Thành phố Hồ Chí Minh. Các cơ chế, chính sách này thuộc thẩm quyền quyết định của Quốc hội, cụ thể như sau:

1. Nhóm chính sách 1: Về huy động nguồn vốn

1.1. Mục tiêu chính sách: bổ sung, đa dạng hóa nguồn vốn để đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị; linh hoạt trong công tác bố trí vốn, đáp ứng kịp thời tiến độ thực hiện của dự án; thực hiện trước các nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư.

1.2. Nội dung của chính sách: (1) phát hành trái phiếu chính phủ (2) sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương hàng năm; (3) huy động vốn ODA, vốn vay ưu đãi; (4) bố trí vốn qua các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn; (5) giao nhiệm vụ và bố trí vốn chuẩn bị đầu tư.

1.3. Các chính sách cụ thể và giải pháp thực hiện

1. Trong quá trình chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư các Dự án, Thủ tướng Chính phủ được quyết định:

a) Phát hành trái phiếu Chính phủ để bổ sung dự toán và kế hoạch đầu tư hàng năm cho các dự án trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hàng năm không đáp ứng tiến độ.

b) Sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương hàng năm (nếu có) và các nguồn vốn hợp pháp khác cho các dự án trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hàng năm không đáp ứng tiến độ. Việc sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi không phải thực hiện theo thứ tự ưu tiên theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.

c) Được huy động vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi nước ngoài để hỗ trợ ngân sách thực hiện các dự án và không phải lập Đề xuất dự án sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài; được áp dụng theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài trong trường hợp pháp luật Việt Nam chưa có quy định hoặc đã có quy định nhưng khác với quy định của nhà tài trợ nước ngoài.

2. Ngân sách Trung ương cân đối, bố trí vốn bổ sung có mục tiêu cho ngân sách địa phương trong các kỳ trung hạn 2026-2030 và 2031-2035 để đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị.

3. Các Dự án được bố trí vốn qua các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn, mức vốn bố trí mỗi kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn phù hợp với tiến độ thực hiện từng dự án và không giới hạn phần vốn chuyển tiếp của các dự án sang kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn tiếp theo.

4. Về bố trí vốn cho dự án:

Ủy ban nhân dân Thành phố được giao nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư, quyết định bố trí vốn từ nguồn vốn ngân sách Thành phố để thực hiện các nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư và các nhiệm vụ khác trước khi Dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt bao gồm:

a) Các nhiệm vụ chi của Chủ đầu tư, Ban quản lý dự án; đào tạo nguồn nhân lực của cơ quan nhà nước, đơn vị quản lý dự án, đơn vị vận hành khai thác, cơ sở đào tạo, cơ sở nghiên cứu;

b) Chi trả các dịch vụ tư vấn;

- c) Thực hiện các công việc trong công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư;
- d) Thực hiện công tác truyền thông và những công việc khác phục vụ chuẩn bị đầu tư dự án.

Lý do đề xuất:

- Bảo đảm cơ sở pháp lý cho việc quyết định cơ cấu nguồn vốn của các Dự án, đảm bảo sự chủ động, linh hoạt của Thủ tướng Chính phủ trong việc điều hành công tác huy động, bố trí vốn cho Dự án.
- Giảm thiểu thủ tục liên quan đến việc huy động nguồn vốn vay của các nhà tài trợ quốc tế.
- Bảo đảm nguồn vốn trung ương hỗ trợ cho Thành phố và nguồn vốn ngân sách địa phương trong các kỳ trung hạn 2026-2030 và 2031-2034 để quyết định đầu tư dự án và đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị.
- Bảo đảm cơ sở pháp lý để bố trí vốn thực hiện các dự án qua nhiều kỳ trung hạn và bảo đảm cơ sở để phê duyệt đầu tư dự án trong điều kiện không thực hiện thủ tục lập, thẩm định và phê duyệt chủ trương đầu tư.
- Bảo đảm dự án được hoàn thành hệ thống đường sắt đô thị đến năm 2035 như định hướng của Đảng, Nhà nước, Chính phủ; giảm thiểu rủi ro liên quan đến việc bố trí vốn, giảm thiểu ảnh hưởng đến thời gian thực hiện dự án.
- Để có đủ cơ sở pháp lý cho việc bố trí vốn của Dự án để thực hiện trước một số nhiệm vụ của Dự án nhằm rút ngắn tiến độ thực hiện so với quy định thông thường.

2. Nhóm chính sách 2: Về trình tự, thủ tục thực hiện đầu tư

2.1. Mục tiêu chính sách: rút ngắn tiến độ triển khai dự án từ giai đoạn chuẩn bị dự án; phân cấp, phân quyền cho địa phương trong công tác thẩm định và phê duyệt dự án; tháo gỡ các vướng mắc về định mức, đơn giá xây dựng; rút ngắn thời gian tổ chức lựa chọn nhà thầu; huy động nguồn lực tham gia đầu tư các dự án đường sắt đô thị từ khối tư nhân; tạo cơ chế linh hoạt về nguồn vốn thanh toán

2.2. Nội dung của chính sách: (1) lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án, quyết định điều chỉnh dự án (2) thẩm duyệt phương án phòng cháy chữa cháy (3) áp dụng định mức, đơn giá; (4) áp dụng hình thức chỉ định thầu; (5) thanh toán vốn đầu tư; (6) tách nội dung bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất; (7) thẩm định và quản lý dự án.

2.3. Các chính sách cụ thể và giải pháp thực hiện

1. Về lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư và quyết định đầu tư, quyết định điều chỉnh dự án:

- a) Các Dự án (không phân biệt tổng mức đầu tư, không phân biệt nguồn vốn) không phải thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư.

b) Ủy ban nhân dân các Thành phố tổ chức lập, thẩm định, quyết định đầu tư và quyết định điều chỉnh dự án trên cơ sở đảm bảo phù hợp với Quy hoạch Thành phố, Quy hoạch chung Thành phố.

c) Trình tự, thủ tục lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án, quyết định điều chỉnh dự án thực hiện tương tự như dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

d) Căn cứ quyết định đầu tư được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, các Dự án được bố trí kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn và hàng năm theo quy định của pháp luật về đầu tư công và pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

2. Cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư được quyết định việc phân chia Dự án thành các dự án thành phần, tiểu dự án khi phê duyệt dự án. Việc phân chia dự án thành phần, tiểu dự án không phải áp dụng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

3. Trường hợp kéo dài thời gian thực hiện dự án mà không làm tăng tổng mức đầu tư dự án thì không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh dự án.

4. Các công trình đường sắt đô thị (nhà ga, nút giao, cầu, các hạng mục công trình liên quan thuộc dự án đường sắt đô thị...) không phải thi tuyển phương án kiến trúc.

5. Ủy ban nhân dân Thành phố chủ trì, thực hiện việc phân cấp, phân quyền để tổ chức thẩm định và phê duyệt phương án phòng cháy chữa cháy; chấp thuận kết quả nghiệm thu về phòng cháy và chữa cháy.

6. Dự án được lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án. Lựa chọn nhà thầu EPC trên cơ sở dự án đầu tư được phê duyệt; nhà thầu EPC thực hiện thẩm định, phê duyệt các bước thiết sau thiết kế FEED.

7. Về lập tổng mức đầu tư, dự toán gói thầu:

a) Đối với các hạng mục công việc có nhưng chưa phù hợp hoặc chưa có trong hệ thống định mức xây dựng, đơn giá được cấp có thẩm quyền ban hành, Dự án được áp dụng hệ thống định mức xây dựng, giá xây dựng công trình của các dự án đường sắt tương tự trên thế giới và được quy đổi về thời điểm tính toán;

b) Đối với các hạng mục không thể xác định chi phí theo điểm a khoản này được phép xác định chi phí theo suất vốn đầu tư của dự án đường sắt tương tự trên thế giới và được quy đổi về thời điểm tính toán;

c) Đối với các khoản mục chi phí chưa được quy định trong pháp luật Việt Nam hoặc đã có quy định trong pháp luật Việt Nam nhưng chưa phù hợp với các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự, được áp dụng các khoản mục chi phí như các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự trên thế giới.

8. Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định đầu tư xây dựng các công trình có mục đích thương mại, dịch vụ tại các nhà ga, đền-pô trong Dự án; chi phí được tính trong Tổng mức đầu tư.

9. Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định áp dụng hình thức chỉ định thầu đối với nhà đầu tư dự án các tuyến đường sắt đô thị; chỉ định thầu các gói thầu tư vấn, phi tư vấn, xây lắp (bao gồm công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng), tổng thầu EPC, chìa khóa trao tay. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu theo quy định của pháp luật về đấu thầu đối với hình thức chỉ định thầu rút gọn. Quá trình tổ chức lựa chọn nhà thầu cho phép nhà thầu trong nước được liên danh với nhà thầu nước ngoài để tham gia đấu thầu các gói thầu với tư cách là nhà thầu trong nước.

10. Thanh toán vốn đầu tư:

a) Căn cứ theo tiến độ thực tế của dự án, cho phép thực hiện thanh toán vốn 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.

b) 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.

11. Về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất

a) Tách nội dung bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án thành phần độc lập. Căn cứ quy hoạch phương án tuyến, vị trí công trình trên tuyến đường sắt đô thị và quy hoạch khu vực TOD (tỷ lệ 1/500), Thành phố tổ chức lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư sử dụng vốn ngân sách địa phương đồng thời với quá trình lập, thẩm định, quyết định đầu tư Dự án.

b) Tổng Công ty Điện lực Thành phố tổ chức thực hiện Tiểu dự án hoặc các Tiểu dự án đối với công tác di dời công trình điện có điện áp từ 110KV trở lên.

12. Về thẩm định và quản lý các Dự án

Ủy ban Thành phố thành lập Hội đồng để tổ chức thực hiện:

a) Thẩm định nhiệm vụ và quy hoạch phương án tuyến, vị trí công trình trên tuyến đường sắt đô thị và Khu vực TOD.

b) Thẩm định các báo cáo phục vụ công tác chuẩn bị đầu tư các Dự án, dự án đầu tư phát triển đô thị, dự án thu hồi đất thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Hội đồng nhân dân thành phố và quyết định đầu tư của Ủy ban nhân dân thành phố.

c) Nghiên cứu, đề xuất ban hành các cơ chế, chính sách, tiêu chuẩn kỹ thuật địa phương thuộc thẩm quyền của Thành phố phục vụ lập, quản lý quy hoạch và đầu tư, quản lý, khai thác đường sắt đô thị và Khu vực TOD.

d) Thẩm định giá để quyết định giá vật liệu, giá nhân công, giá ca máy và thiết bị thi công trong quá trình triển khai các dự án đường sắt đô thị trên địa bàn. Hội đồng nhân dân Thành phố quy định nội dung, trình tự, thủ tục việc điều chỉnh giá.

đ) Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chi tiết về có cấu tổ chức, thành phần, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Hội đồng.

Lý do đề xuất:

- Rút ngắn tiến độ trong công tác chuẩn bị dự án, trong đó:

+ Không thực hiện bước lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư, thay vào đó thực hiện ngay bước lập, thẩm định, quyết định đầu tư trên cơ sở các quy hoạch chi tiết của tuyến đường sắt. Từ thực tiễn của các thành phố cho thấy, công tác lập chủ trương đầu tư nhằm xác định sự cần thiết, sơ bộ quy mô, vị trí các tuyến đường sắt, sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn với thời gian thực hiện khoảng 2-3 năm. Với đặc thù của hai Thành phố cho thấy: (1) sự cần thiết đầu tư dự án đã được Đảng, Nhà nước, Chính phủ xác định trong nhiều Nghị quyết, các quy hoạch đều đã đặt ra lộ trình đầu tư trước năm 2030, tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường tại hai thành phố; (2) quy mô, vị trí của các tuyến đường sắt đã được xác định cụ thể trong các quy hoạch chung các Thành phố, quy hoạch giao thông vận tải Thành phố, đồng thời các quy hoạch chi tiết đã các thành phố đã có đã và đang triển khai lập các quy hoạch này nên có thể đủ điều kiện xác định sơ bộ quy mô, hướng tuyến và các thông số cơ bản của dự án; (3) do vai trò quan trọng của đường sắt đô thị, yêu cầu hai thành phố ưu tiên bố trí nguồn vốn đầu tư các tuyến đường sắt đô thị trong kế hoạch trung hạn của hai Thành phố.

+ Tách công tác công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập để triển khai trước; không thực hiện thi tuyển phương án kiến trúc; áp dụng hình thức chỉ định thầu trong công tác lựa chọn nhà thầu.

- Cho phép thành lập Hội đồng dự án giúp Thành phố có thể chủ động trong công tác thẩm định và phê duyệt dự án và các nhiệm vụ khác có liên quan đến dự án.

- Phân cấp, phân quyền trong công tác thẩm định dự án, thẩm định và phê duyệt phương án phòng cháy, chữa cháy.

- Đề xuất không phải điều chỉnh dự án trong trường hợp kéo dài thời gian thực hiện mà không làm tăng tổng mức đầu tư nhằm tháo gỡ việc hạn chế tiến độ triển khai dự án và nguồn vốn thanh toán cho nhà thầu do phải chờ dự án được phê duyệt điều chỉnh.

- Hiện nay vướng mắc về đơn giá, định mức gây khó khăn cho chủ đầu tư, cơ quan chuyên môn trong công tác lập, thẩm định, phê duyệt các gói thầu của dự án, do vậy cần phải có chính sách về áp dụng định mức, đơn giá đối với các khoản mục chưa có quy định.

- Cơ chế về thanh toán vốn đầu tư nhằm tạo sự linh hoạt về nguồn vốn, nhằm đáp ứng kịp thời về thanh toán cho nhà thầu, tránh gây khiếu kiện, khiếu nại từ phía nhà thầu, giúp đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án.

3. Nhóm chính sách 3: Về phát triển theo mô hình TOD

3.1. Mục tiêu chính sách: áp dụng các phương pháp quy hoạch mới trong khu vực TOD; sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư dự án phát triển đô thị trong khu vực TOD.

3.2. Nội dung của chính sách: (1) chuyển nhượng chỉ tiêu quy hoạch trong khu vực TOD; (2) áp dụng phương thức Quy hoạch điều chỉnh đất; (3) sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư dự án phát triển đô thị trong khu vực TOD.

3.3. Các chính sách cụ thể và giải pháp thực hiện

1. Ủy ban nhân dân Thành phố được phép quyết định việc chuyển nhượng chỉ tiêu quy hoạch giữa các dự án, công trình trong Khu vực TOD về tầng cao, mật độ xây dựng, diện tích sàn chưa sử dụng của các lô đất, ô phố trên địa bàn Thành phố để lập mới hoặc điều chỉnh các đô án quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết thuộc phạm vi vùng phụ cận, vùng động lực.

Hội đồng nhân dân các Thành phố quy định nội dung, trình tự, thủ tục thực hiện việc chuyển nhượng chỉ tiêu quy hoạch giữa các dự án, công trình trong khu vực TOD.

2. Ủy ban nhân dân Thành phố được phép áp dụng phương thức “Quy hoạch điều chỉnh đất” trong khu vực đô thị phát triển theo mô hình TOD. Cụ thể, các thành phố được lập quy hoạch chi tiết, sắp xếp lại các lô đất trong khu vực để tăng hiệu quả sử dụng đất, tạo quỹ đất phát triển hạ tầng.

Hội đồng nhân dân các Thành phố quy định nội dung, trình tự, thủ tục thực hiện “Quy hoạch điều chỉnh đất” trong khu vực TOD.

3. Về phát triển đô thị trong khu vực TOD

a) Cho phép Hội đồng nhân dân thành phố được sử dụng ngân sách địa phương để thực hiện dự án đầu tư phát triển đô thị trong Khu vực TOD theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

b) Trình tự thủ tục đối với dự án đầu tư phát triển đô thị theo quy định của pháp luật về đầu tư công và đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

Lý do đề xuất:

- Tạo sự đồng thuận (hỗ trợ chủ sở hữu các địa điểm bị hạn chế sử dụng được quyền phát triển không gian vì lợi ích công cộng) trong bảo tồn các khu vực lịch sử và công trình di sản, bảo vệ các khu vực nhạy cảm về môi trường và sinh thái, và giữ gìn và phát triển các không gian xanh và không gian mở. Góp phần bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp, chính đáng và ổn định cuộc sống cho người dân bị thu hồi đất, giảm thiểu tình trạng tranh chấp, khiếu nại, tố cáo trong Nhân dân, giúp cho việc triển khai xây dựng công trình dự án đô thị phát huy hiệu quả nhanh chóng, bền vững.

- Tạo nguồn lực cho phát triển vùng và đô thị (điều tiết giá trị quyền phát triển không gian phát sinh do đầu tư xây dựng hạ tầng) nhằm: đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng (nhất là kết cấu hạ tầng giao thông), chỉnh trang các khu

vực xung quanh hệ thống nhà ga metro theo mô hình TOD, và nâng cấp đô thị, cải tạo các khu ở lụp xụp.

- Giúp thúc đẩy việc đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng nhanh chóng và với chi phí tối thiểu và không cần thu hồi đất. Do thúc đẩy nhanh công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng với sự đồng thuận của chủ các địa điểm có quyền phát triển không gian không được sử dụng do địa điểm được thu hồi để lấy mặt bằng phục vụ việc xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng (quyền phát triển không gian này được bảo đảm và chuyển sang địa điểm khác); và huy động nguồn lực để đầu tư xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng từ các chủ sở hữu của địa điểm lân cận hưởng lợi về quyền phát triển không gian được tạo ra hoặc tăng thêm do công trình kết cấu hạ tầng mang lại.

- Chủ sở hữu các địa điểm được bảo đảm một phần quyền lợi hợp pháp khi không được sử dụng/bị hạn chế sử dụng quyền phát triển không gian do các quy định áp dụng đối với địa điểm nhằm mục tiêu bảo tồn các khu vực lịch sử và công trình di sản, kiến tạo các không gian mở, bảo vệ các khu vực nhạy cảm về môi trường sinh thái... hoặc do địa điểm được thu hồi để lấy mặt bằng phục vụ việc xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng.

- Tạo cơ sở pháp lý nhằm sử dụng nguồn vốn ngân sách để đầu tư dự án phát triển đô thị trong khu vực TOD.

4. Nhóm chính sách 4: Về phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn lực

4.1. Mục tiêu chính sách: phát triển khoa học, công nghệ và tuyển dụng đào tạo, sử dụng nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ.

4.2. Nội dung của chính sách: (1) phát triển khoa học, công nghệ và tuyển dụng đào tạo, sử dụng nguồn nhân lực; (2) phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ.

4.3. Các chính sách cụ thể và giải pháp thực hiện

1. Về phát triển khoa học, công nghệ và tuyển dụng đào tạo, sử dụng nguồn nhân lực.

a) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học và công nghệ phục vụ các Dự án được áp dụng các chính sách sau đây:

- Được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa.

- Doanh nghiệp được hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao trong thời gian thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ các Dự án.

- Miễn thuế thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ các Dự án.

b) Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghệ cao thuộc các Dự án được hưởng các chính sách ưu đãi theo quy định của pháp luật về công nghệ cao.

2. Về phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ

a) Chính phủ quy định tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ.

b) Thủ tướng Chính phủ quyết định danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam.

c) Tổng thầu, nhà thầu phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, thiết bị, linh kiện, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp.

d) Đối với gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, hồ sơ mời thầu phải có điều kiện cam kết của tổng thầu, nhà thầu nước ngoài về việc chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì; từng bước làm chủ công nghệ.

Lý do đề xuất:

- Xây dựng hành lang pháp lý để phát triển khoa học công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực cho dự án; từng bước tự chủ trong sản xuất, bảo trì một số loại phương tiện, thiết bị đường sắt.

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đường sắt phục vụ phát triển đường sắt hiện đại.

5. Nhóm chính sách 5: chính sách khác

5.1. Mục tiêu chính sách: khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng phục vụ dự án; giải quyết nhu cầu về bãi đổ thải rắn xây dựng; Quốc hội ủy quyền cho Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết định các cơ chế, chính sách trong thời gian Quốc hội không họp; đảm bảo phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực; Chính phủ ban hành nghị định quy định chi tiết nội dung triển khai cơ chế đặc thù, đặc biệt của dự án.

5.2. Nội dung của chính sách: (1) khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng phục vụ dự án; (2) bãi đổ thải rắn xây dựng; (3) Quốc hội ủy quyền cho Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết định các cơ chế, chính sách (4) đảm bảo phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực; (4) Chính phủ ban hành nghị định quy định chi tiết nội dung triển khai cơ chế đặc thù, đặc biệt của dự án.

5.3. Các chính sách cụ thể và giải pháp thực hiện

1. Về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phục vụ các Dự án.

a) Đối với các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho các Dự án đã được cấp phép, đang hoạt động, còn thời hạn khai thác hoặc đã

hết thời hạn khai thác, còn trữ lượng nhưng chưa thực hiện thủ tục đóng cửa mỏ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có mỏ khoáng sản được quyết định:

- Điều chỉnh trữ lượng khai thác, kéo dài thời hạn khai thác mỏ, nâng công suất theo nhu cầu của các dự án đường sắt đô thị mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch tỉnh, không phải lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản điều chỉnh để thực hiện trình tự, thủ tục quyết định hoặc chấp thuận chủ trương đầu tư, không phải thực hiện thủ tục thẩm định và phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường, cấp giấy phép môi trường;

- Dừng việc nâng công suất khai thác sau khi đã cung cấp đủ cho các dự án đường sắt đô thị.

b) Đối với các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án nhưng chưa cấp Giấy phép khai thác:

- Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định điều chỉnh, bổ sung các mỏ khoáng sản này vào phương án quản lý về địa chất, khoáng sản trong quy hoạch tỉnh mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch tỉnh; sử dụng nguồn dự phòng của Dự án để tổ chức thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực mỏ sau khi đã được khảo sát, đánh giá về trữ lượng, chất lượng theo yêu cầu của các dự án đường sắt đô thị và các nội dung khác theo quy định của pháp luật về địa chất và khoáng sản để cấp mỏ cho tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các dự án đường sắt đô thị; quản lý, giám sát quá trình thực hiện và quản lý sau khi hoàn thành các dự án đường sắt đô thị;

- Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác đối với các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án; không phải lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản và báo cáo đánh giá tác động môi trường mà thực hiện cam kết bảo vệ môi trường gồm các nội dung sau: liệt kê các hạng mục công trình và hoạt động có khả năng tác động xấu đến môi trường; nhận dạng đối tượng bị tác động, yếu tố nhạy cảm về môi trường nơi khai thác; nhận dạng, đánh giá, dự báo tác động môi trường chính, chất thải phát sinh; quy mô, tính chất của chất thải; tác động đến đa dạng sinh học, di sản thiên nhiên, di tích lịch sử - văn hóa và yếu tố nhạy cảm khác; công trình, biện pháp giảm thiểu tác động môi trường tương ứng kèm theo quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho từng nguồn thải; nhận dạng, đánh giá sự cố môi trường có thể xảy ra và phương án phòng ngừa, ứng phó sự cố; giải pháp, danh mục, khối lượng, kế hoạch thực hiện, dự toán kinh phí để tiến hành cải tạo, phục hồi môi trường;

- Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án chịu trách nhiệm nộp thuế, phí và nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật;

- Việc khai thác, sử dụng khoáng sản được thực hiện đến khi hoàn các Dự án và phải chịu sự quản lý, giám sát theo quy định của pháp luật;

c) Trường hợp đã khai thác hết trữ lượng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án nhưng vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu cung cấp vật liệu xây dựng cho các Dự án, chủ đầu tư chủ trì

tổ chức khảo sát, đề xuất Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định bổ sung mới các mỏ khoáng sản vào Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án; việc quản lý, khai thác, sử dụng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản bổ sung mới thực hiện như quy định tại điểm b khoản này;

d) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh căn cứ điều kiện thực tế để xem xét, hướng dẫn tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án tự lập đánh giá tác động tới lòng, bờ, bãi sông đối với mỏ cát, sỏi lòng sông nằm ở đoạn sông, suối có nguy cơ sạt lở cao bảo đảm tuân thủ quy định về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông; kiểm tra, kiểm soát việc sử dụng khoáng sản theo quy định của pháp luật.

2. Về bãi đổ chất thải rắn xây dựng và tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước:

a) Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong Hồ sơ khảo sát Dự án và bàn giao mặt bằng cho nhà thầu để đổ chất thải rắn xây dựng của các Dự án. Các khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng không cần xác lập trong các Đồ án quy hoạch và thủ tục cấp phép;

b) Ủy ban nhân dân Thành phố tổ chức quản lý bãi đổ chất thải rắn xây dựng của Dự án theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về môi trường và quy định khác của pháp luật có liên quan;

c) Ủy ban nhân dân Thành phố tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các Dự án. Việc xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các Dự án thực hiện theo quy định của pháp luật về trồng trọt.

3. Đối với những vấn đề có nội dung khác, chưa được quy định trong luật và Nghị quyết của Quốc hội, để đáp ứng yêu cầu cấp thiết trong quá trình triển khai dự án, trong thời gian Quốc hội không họp Ủy ban nhân dân Thành phố báo cáo Chính phủ để trình cấp có thẩm quyền bổ sung, điều chỉnh cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho dự án trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định.

4. Để bảo đảm phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực:

a) Khi lựa chọn nhà đầu tư, nhà thầu các gói thầu EPC, gói thầu chìa khóa trao tay, gói thầu tư vấn sử dụng nhà thầu nước ngoài, thành phần Tổ thẩm định theo quy định của pháp luật về đấu thầu và bổ sung đại diện Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán nhà nước;

b) Chủ đầu tư có trách nhiệm gửi hồ sơ tổng mức đầu tư đã được hoàn thiện theo báo cáo thẩm định của cấp quyết định đầu tư cho Kiểm toán nhà nước để thực hiện kiểm toán làm cơ sở phê duyệt dự án. Kiểm toán nhà nước có trách nhiệm gửi kết quả kiểm toán cho cấp quyết định đầu tư trong thời hạn tối đa không quá 30 ngày, kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ đề nghị kiểm toán.

5. Chính phủ ban hành Nghị định để quy định chi tiết nội dung, trình tự, thủ tục, thẩm quyền để triển khai các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt của các Dự án.

Lý do đề xuất:

- Rút ngắn thủ tục, đẩy nhanh việc khai thác các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường để thi công công trình, nhất là mỏ đất để san lấp nền (khoảng 10 tháng nếu thực hiện theo quy định của Luật Khoáng sản và văn bản hướng dẫn của Chính phủ hoặc hoặc 4-6 tháng nếu thực hiện theo cơ chế tại Nghị quyết số 60/NQ-CP và 133/NQ-CP của Chính phủ).

- Giảm bớt các khâu trung gian, tránh tình trạng đầu cơ, nâng giá, thiếu hụt nguồn cung khoáng sản để thi công công trình.

- Tháo gỡ các thủ tục, chi phí liên quan trong việc thỏa thuận của nhà thầu với các chủ sử dụng đất, sở hữu tài sản khu vực các bãi đổ thải.

- Kịp thời điều chỉnh các cơ chế, chính sách để đáp ứng yêu cầu triển khai Dự án trong trường hợp các cơ chế, chính sách thuộc thẩm quyền của Quốc hội mà không trong thời gian thuộc kỳ họp của Quốc hội và Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Việc đề xuất bổ sung chính sách này sẽ góp phần tạo hành lang pháp lý rõ ràng, cụ thể cho các cơ quan như: Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán Nhà nước trong việc tham gia đối với các dự án đường sắt đô thị, góp phần tạo cơ chế để thực hiện việc kiểm tra, giám sát, đảm bảo tiến độ, tránh lãng phí, tham nhũng tiêu cực ngay từ những khâu đầu, đồng thời góp phần đảm bảo thủ tục của từng khâu trong quá trình lập, thực hiện dự án được chặt chẽ mà không phát sinh thêm thủ tục, hạn chế việc giảm trừ, suất toán, có thể dẫn đến phát sinh tranh chấp với các nhà thầu, đặc biệt là các nhà thầu nước ngoài. Bên cạnh đó, việc tham gia của các cơ quan nêu trên trong quá trình lập, thực hiện dự án vừa bảo đảm tuân thủ pháp luật, phòng chống tham nhũng, tiêu cực và đáp ứng được yêu cầu về quốc phòng an ninh của dự án.

6. Nhóm chính sách 6: chính sách riêng áp dụng cho Thành phố Hồ Chí Minh

6.1. Mục tiêu chính sách: rút ngắn trình tự lập, thẩm định và phê duyệt các quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất; tạo nguồn thu và đa dạng nguồn vốn vay để đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị; áp dụng các quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện đại và phổ biến cho hệ thống đường sắt đô thị; thu hút nguồn vốn tư nhân đối với dự án TOD; phân cấp, phân quyền cho Thành phố trong công tác thẩm định và phê duyệt Báo cáo đánh giá tác động môi trường.

6.2. Nội dung của chính sách: (1) thẩm quyền lập, quyết định điều chỉnh các quy hoạch; (2) rút ngắn trình tự lập kế hoạch sử dụng đất hàng năm; (3) quy định các khoản thu trong khu vực TOD; (4) các hình thức vay và tổng mức dư nợ vay; (5) quy định về áp dụng quy chuẩn, tiêu chuẩn; (6) lựa chọn nhà đầu tư dự án TOD; (7) phân cấp, phân quyền thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường.

6.3. Các chính sách cụ thể và giải pháp thực hiện

1. Ủy ban nhân dân Thành phố quyết điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, quy hoạch chung khu chức năng, quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật của Thành phố đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và báo cáo Thủ tướng Chính phủ kết quả thực hiện.

2. Đối với khu vực đã có quy hoạch chung hoặc quy hoạch phân khu, quy hoạch xây dựng vùng huyện được phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch, pháp luật về xây dựng, pháp luật về quy hoạch đô thị thì không phải lập quy hoạch sử dụng đất cấp huyện mà căn cứ vào quy hoạch chung hoặc quy hoạch phân khu, quy hoạch xây dựng vùng huyện và chỉ tiêu sử dụng đất đã được phân bổ từ Quy hoạch chung và các chỉ tiêu sử dụng đất của địa phương để lập kế hoạch sử dụng đất hằng năm cấp huyện.

3. Việc lập, quyết định, quản lý quy hoạch hệ thống đường sắt đô thị, quy hoạch tuyến giao thông có sử dụng phương thức vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn khác và khu vực TOD được áp dụng các quy định sau đây:

a) Trên cơ sở Quy hoạch Thành phố và Quy hoạch chung, Ủy ban nhân dân Thành phố được điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong khu vực TOD để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất, phát triển các tuyến đường sắt đô thị, các phương thức vận tải hành khách công cộng khác, phát triển đô thị trong khu vực TOD;

b) Trong khu vực TOD, Ủy ban nhân dân Thành phố 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, bảo đảm phù hợp với Quy hoạch chung;

c) Đối với khu vực đã có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt nhưng khi lập phương án tuyến đường sắt đô thị, tuyến giao thông có sử dụng phương thức vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn khác hoặc khi lập quy hoạch khu vực TOD, cơ quan, tổ chức được giao nhiệm vụ lập phương án tuyến, quy hoạch có đề xuất mới, khác nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì trình Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét, quyết định. Quyết định phê duyệt phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc quy hoạch chi tiết khu vực TOD có giá trị thay thế cho phần nội dung điều chỉnh cục bộ 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 cục bộ đề án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.

4. Trong khu vực TOD, Thành phố được thu và sử dụng 100% tiền thu đối với các khoản thu sau đây để phát triển hệ thống đường sắt đô thị, hệ thống giao thông công cộng, hạ tầng kỹ thuật kết nối với hệ thống vận tải hành khách công cộng:

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 và các chỉ tiêu quy hoạch khác của 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.

5. Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chi tiết việc quản lý, vận hành, khai thác đường sắt đô thị và khu vực TOD; phương pháp xác định mức thu, thẩm quyền, trình tự, thủ tục thực hiện việc thu tiền đối với các khoản thu quy định tại khoản 4 Điều này, bảo đảm không trùng thu với các loại thuế, phí khác.

6. Thành phố được vay thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay từ các tổ chức tài chính trong nước, các tổ chức khác trong nước và từ nguồn vay nước ngoài của Chính phủ vay về cho Thành phố vay lại và các hình thức huy động vốn hợp pháp khác; tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hằng năm được Quốc hội quyết định trên cơ sở đảm bảo đủ nhu cầu nguồn vốn vay trong năm của Thành phố. Tổng mức dư nợ vay không vượt quá 120% số thu ngân sách Thành phố được hưởng theo phân cấp, trường hợp vượt quá 120% thì Quốc hội xem xét, điều chỉnh tăng mức dư nợ vay phù hợp theo nhu cầu thực tế của Thành phố. Hằng năm, trong quá trình chấp hành ngân sách, Hội đồng nhân dân Thành phố được chủ động quyết định cụ thể nguồn vay trong nước và nguồn vay lại vốn vay nước ngoài của Chính phủ bảo đảm trong tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố đã được Quốc hội quyết định, Thủ tướng Chính phủ giao.

7. Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định lựa chọn áp dụng quy chuẩn, tiêu chuẩn cho các tuyến đường sắt đô thị của Thành phố.

8. Được phép tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư dự án có sử dụng đất để chỉnh trang phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông công cộng (TOD) theo đồ án thiết kế đô thị riêng, đồ án quy hoạch đô thị vùng phụ cận các nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị được cấp thẩm quyền phê duyệt.

9. Ủy ban nhân dân Thành phố chủ trì, thực hiện việc phân cấp, phân quyền để tổ chức thẩm định và phê duyệt báo cáo thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường; cấp giấy phép môi trường trước khi dự án vận hành thử nghiệm (nếu dự án thuộc đối tượng thực hiện thủ tục cấp giấy phép môi trường), đăng ký môi trường (nếu dự án không thuộc đối tượng cấp giấy phép môi trường).

Lý do đề xuất:

- Phân cấp thẩm quyền cho Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tiến hành điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung xây dựng khu chức năng, điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, điều chỉnh cục bộ chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật theo trình tự, thủ tục do Thủ tướng Chính phủ quy định sẽ bảo đảm tính phân cấp, tạo sự chủ động cho địa phương, rút ngắn thời gian thực hiện điều chỉnh và góp phần thúc đẩy sớm, thu hút một số dự án đầu tư trọng điểm có tính chất dẫn dắt, lan tỏa, thúc đẩy các ngành, lĩnh vực khác cùng phát triển đặc biệt là việc chủ động trong việc phát triển đô thị theo định hướng giao thông.

- Đồng thời, việc lập kế hoạch sử dụng đất hàng năm trên cơ sở quy hoạch chung được phê duyệt sẽ giúp rút ngắn trình tự thủ tục, sớm đưa các dự án đầu tư xây dựng được phê duyệt quyết định đầu tư vào triển khai trong thực tiễn mà không phải chờ các thủ tục phê duyệt kế hoạch sử dụng đất.

- Việc được phép phê duyệt các chỉ tiêu trong đồ án quy hoạch đối với khu vực TOD khác với tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành, và có xu hướng tăng cao mật độ để mời gọi, thu hút quan tâm đầu tư có mục đích tận dụng hiệu quả, tránh lãng phí quỹ đất tiềm năng, có giá trị xung quanh các khu vực đầu mối hạ tầng giao thông quan trọng của Thành phố đã được nhiều quốc gia trên thế giới áp dụng thành công, có tính thực tiễn cao.

- Liên quan đến nhóm phân cấp, phân quyền, Thành phố được chủ trì tổ chức thẩm định và phê duyệt Báo cáo Đánh giá tác động môi trường sẽ giúp rút ngắn trình tự thủ tục, đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án. Bên cạnh đó, việc được áp dụng các quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện đại và phổ biến trên thế giới mà không thông qua các quy định về ban hành quy chuẩn, tiêu chuẩn sẽ giúp đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án đường sắt đô thị.

- Nhóm chính sách về nguồn thu từ khu vực TOD, và đa dạng nguồn vốn vay, huy động vốn từ nguồn lực tư nhân nhằm cải thiện, gia tăng nguồn vốn của Thành phố để đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị, giảm bớt sự lệ thuộc vào nguồn vốn vay ODA.

V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH

1. Dự kiến nguồn lực

Dự thảo Nghị quyết đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ về thẩm quyền của cơ quan quản lý nhà nước về nhà ở từ Trung ương tới các cấp địa phương và thực hiện đúng tinh thần Nghị quyết số Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 Hội nghị lần thứ sáu Ban chấp hành trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ, giải pháp xây dựng và hoàn thiện thể chế, chính sách như sau: *"Hoàn thiện cơ chế, chính sách, thí điểm thực hiện các cơ chế phù hợp để tạo đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là đường bộ, đường sắt. Rà soát, sửa đổi pháp luật về ngân sách nhà nước và các quy định liên quan theo hướng tăng cường phân cấp huy động, sử dụng nguồn lực đầu tư ở Trung ương và địa phương, tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương cùng đầu tư ngân sách vào các hạ tầng dùng chung, hạ tầng liên kết vùng"*. Cụ thể như sau:

1.1. Dự kiến nguồn lực thực hiện thủ tục hành chính

Các thủ tục hành chính quy định trong dự thảo Nghị quyết được nghiên cứu nhằm đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ với các thủ tục hành chính trong các pháp luật có liên quan như các thủ tục được quy định trong Luật PPP, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Tổ chức chính quyền địa phương, Luật Đầu tư công, Luật xây dựng, Luật quy hoạch đô thị và nông thôn, Luật Khoáng sản và các Nghị định hướng dẫn các Luật này. Vì vậy, cơ bản dự thảo Nghị quyết không quy định các thủ tục mới mà chỉ là Luật hóa các thủ tục để huy động mọi nguồn lực hợp pháp để triển khai đầu tư, rút ngắn tối đa trình tự, thủ tục, thời gian chuẩn bị đầu tư, tiến độ thực hiện, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất dọc tuyến các dự án đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh; phân cấp,

phân quyền cho Thành phố Hồ Chí Minh được quyết định các phương thức triển khai, hình thức thực hiện mới phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của Thành phố, đồng thời nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả, tránh lãng phí, tiêu cực.

1.2. Dự kiến nguồn kinh phí để triển khai Nghị quyết

Sau khi Nghị quyết được ban hành, dự kiến kinh phí thực thi được thực hiện lồng ghép trong ngân sách chi thường xuyên của các cơ quan trung ương, địa phương theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước, bao gồm: Kinh phí để xây dựng các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật; kinh phí tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết của các cơ quan trung ương và địa phương; kinh phí thanh tra, kiểm tra, giám sát: được thực hiện lồng ghép trong ngân sách chi thường xuyên của các cơ quan trung ương, địa phương.

1.3. Đánh giá nguồn lực thực hiện Nghị quyết

Với mục tiêu như đã nêu trên, sau khi Nghị quyết được ban hành, các cơ quan quản lý đầu tư xây dựng ở các cấp trung ương và địa phương vẫn thực hiện theo quy định, có thể phát sinh thêm nhân sự ở địa phương để đáp ứng yêu cầu cử nhiệm vụ mới.

2. Các điều kiện đảm bảo thi hành Nghị quyết

2.1. Ban hành các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành

Sau khi Quốc hội ban hành Nghị quyết, Thành phố sẽ tổ chức thực hiện triển khai Nghị quyết đầy đủ để đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị bảo đảm đúng tiến độ.

2.2. Tổ chức thực thi Nghị quyết sau khi ban hành

- Tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết: Các bộ, cơ quan trung ương và địa phương trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện phổ biến Nghị quyết kịp thời đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện.

- Bảo đảm nguồn lực thực hiện: Được bố trí nguồn kinh phí để thực hiện các quy định trong Nghị quyết, ngoài nguồn kinh phí do ngân sách nhà nước cấp, huy động nguồn lực hợp pháp từ cơ quan, đơn vị và địa phương, hỗ trợ của các tổ chức xã hội, tổ chức quốc tế hoặc lồng ghép vào các chương trình, dự án khác để có nguồn kinh phí bảo đảm cho việc thực hiện Nghị quyết.

- Giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Nghị quyết: Thực hiện công tác giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Nghị quyết và các văn bản pháp quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Nghị quyết.

- Thành phố Hồ Chí Minh khẩn trương kiện toàn tổ chức bộ máy quản lý nhà nước của địa phương, bảo đảm nguồn nhân lực triển khai thực hiện các nhiệm vụ được phân cấp làm cơ quan chủ quản trong Nghị quyết Quốc hội.

3. Về tính tương thích của nội dung chính sách trong đề nghị xây dựng Nghị quyết với Điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên

Nội dung dự thảo Nghị quyết không có quy định mang tính phân biệt đối xử; đảm bảo tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

VI. THỜI GIAN DỰ KIẾN THÔNG QUA VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT

Chính phủ trình Quốc hội dự kiến tiến độ của dự án xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035 như sau:

- Chính phủ lập đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình Ủy ban thường vụ Quốc hội vào kỳ họp tháng 1 năm 2025.

- Chính phủ trình Quốc hội thông qua Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035 tại kỳ họp bất thường, Quốc hội khóa XV vào tháng 2 năm 2025.

Trên đây là nội dung đề nghị xây dựng dự án Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

Xin gửi kèm theo:

1. Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035;

2. Báo cáo đánh giá tác động chính sách.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (để phối hợp);
- Lưu: VT, KHĐT.

TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ
BỘ TRƯỞNG BỘ GTVT

Trần Hồng Minh

Phụ lục
KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ
(Kèm theo Tờ trình số: /TTr-CP ngày tháng năm 2025)

1. Phương án phát triển mạng lưới đường sắt đô thị Thành phố Hà Nội

TT	Tên tuyến/ đoạn tuyến	Giai đoạn thực hiện		
		2026-2030	2031-2035	2036-2045
A	CÁC TUYẾN ĐẦU TƯ TRƯỚC 2035			
1	Tuyến 1: Ngọc Hồi - Yên Viên - Như Quỳnh			
-	Đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên		x	
-	Đoạn Gia Lâm - Dương Xá		x	
2	Tuyến 2: Nội Bài - Thượng Đình - Bưởi			
-	Đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo	x		
-	Đoạn Trần Hưng Đạo - Thượng Đình	x		
-	Đoạn Nam Thăng Long - Nội Bài	x		
-	Đoạn kéo dài đi Sóc Sơn		x	
3	Tuyến 2A: Cát Linh - Hà Đông - Xuân Mai			
-	Đoạn Cát Linh - Hà Đông (đã đưa vào khai thác từ 06/11/2021)			
-	Đoạn kéo dài đi Xuân Mai		x	
4	Tuyến 3: Trôi - Nhổn - Yên Sở			
-	Đoạn Nhổn - ga Hà Nội (đoạn Nhổn - Cầu Giấy đã đưa vào khai thác từ 08/08/2024)	x		
-	Đoạn ga Hà Nội - Yên Sở (Hoàng Mai)	x		
-	Đoạn Nhổn - Trôi và kéo dài đi Sơn Tây		x	
5	Tuyến 4: Mê Linh - Sài Đồng - Liên Hà		x	
6	Tuyến 5: Văn Cao - Hòa Lạc	x		
7	Tuyến 6: Nội Bài - Ngọc Hồi		x	
8	Tuyến 7: Mê Linh - Hà Đông		x	
9	Tuyến 8: Sơn Đồng - Mai Dịch - VĐ3 - Lĩnh Nam - Dương Xá		x	

10	Tuyến VT: Sơn Tây - Hòa Lạc - Xuân Mai		x	
B	CÁC TUYẾN ĐẦU TƯ SAU NĂM 2035			
-	Tuyến 2: đoạn từ Trần Hưng Đạo - Chợ Mơ - Ngã Tư Sở - HQ Việt			x
-	Tuyến 7: đoạn Mê Linh - Nội Bài			x
1	Tuyến 1A: Ngọc Hồi - Sân bay thứ 2 phía Nam			x
2	Tuyến 9: Mê Linh - Cổ Loa - Dương Xá			x
3	Tuyến 10: Cát Linh - Láng Hạ - Lê Văn Lương - Yên Nghĩa			x
4	Tuyến 11: VĐ2 - Trục phía Nam - Sân bay thứ 2			x
5	Tuyến 12: kéo dài Tuyến VT từ Xuân Mai đi Phú Xuyên			x

2. Phương án phát triển mạng lưới đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh

TT	Tên tuyến/ đoạn tuyến	Giai đoạn thực hiện		
		2026-2030	2031-2035	2036-2045
A	CÁC TUYẾN ĐẦU TƯ TRƯỚC 2035			
1	Tuyến 1: Suối Tiên - Bến Thành - An Hạ			
-	Bến Thành - Suối Tiên (đã hoàn thành, dự kiến đưa vào khai thác từ 22/12/2024)			
-	Bến Thành - An Hạ	x	x	
2	Tuyến 2: Củ Chi - QL22 - An Sương - Bến Thành - Thủ Thiêm	x	x	
3	Tuyến 3: Hiệp Bình Phước - Bình Triệu - Ngã 6 Cộng Hòa - Tân Kiên - An Hạ	x	x	
4	Tuyến 4: Đông Thạnh (Hóc Môn) - sân bay Tân Sơn Nhất - Bến Thành - Nguyễn Hữu Thọ - Khu đô thị Hiệp Phước	x	x	
5	Tuyến 5: Long Trường - Xa lộ Hà Nội - cầu Sài Gòn - Bảy Hiền - Depot Đa Phước	x	x	
6	Tuyến số 6: Vành đai trong	x	x	
7	Tuyến 7: Tân Kiên - đường Nguyễn Văn Linh - Thủ Thiêm - Thảo Điền - Thanh Đa	x	x	

	- Khu Công nghệ cao - Vinhomes Grand park			
B	CÁC TUYẾN ĐẦU TƯ SAU 2035			
1	Tuyến 8: Đa Phước - Phạm Hùng - Ngô Gia Tự - Ga Sài Gòn - Công viên phần mềm Quang Trung - Hóc Môn - Bình Mỹ (Củ Chi)			X
2	Tuyến 9: An Hạ - Vĩnh Lộc - Ga Sài Gòn - Bình Triệu			X
3	Tuyến 10: Vành đai ngoài			X