

Số: **185** /BC-UBND

Hà Nội, ngày **29** tháng **6** năm **2017**

BÁO CÁO

Thuyết minh, giải trình làm rõ một số nội dung theo Báo cáo thẩm tra số 69/BC-HĐND ngày 23/6/2017 của HĐND thành phố Hà Nội

Kính gửi: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội

UBND thành phố Hà Nội nhận được Báo cáo thẩm tra số 69/BC-HĐND ngày 23/6/2017 của HĐND thành phố Hà Nội về thẩm tra Tờ trình, dự thảo Nghị quyết về Đề án “Tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn thành phố Hà Nội, giai đoạn 2017-2020 tầm nhìn 2030”.

UBND thành phố Hà Nội báo cáo, thuyết minh, giải trình làm rõ 03 nội dung trong Báo cáo thẩm định như sau:

1. Báo cáo giải trình rõ hơn thực trạng và các giải pháp phát triển các loại phương tiện vận tải hành khách công cộng và khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân theo lộ trình đến năm 2030 và những tác động ảnh hưởng về kinh tế của biện pháp này?

a) Thực trạng hệ thống giao thông công cộng thành phố Hà Nội

Hiện nay hệ thống giao thông công cộng Thành phố gồm có nhiều loại hình như xe buýt, taxi, các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh, nội tỉnh, các xe hợp đồng.. mỗi năm vận chuyển trên 740 triệu lượt khách, đáp ứng 14,7% nhu cầu.

Mạng lưới xe buýt có 101 tuyến buýt (trong đó có 81 tuyến buýt có trợ giá, 11 tuyến buýt không trợ giá, 09 tuyến buýt kế cận và 01 tuyến BRT). Khối lượng vận chuyển hành khách hàng năm đạt trên 430 triệu lượt hành khách/năm, đảm bảo 9% nhu cầu đi lại của người dân.

Hiện nay có 736 tuyến vận tải hành khách liên tỉnh với 404 doanh nghiệp, kết nối với 41 tỉnh, thành phố. Khối lượng vận chuyển hành khách hàng năm đạt trên 80 triệu lượt hành khách/năm, đảm bảo 1,5% nhu cầu đi lại của người dân.

Hiện có 77 hãng taxi với 19.265 xe taxi. Khối lượng vận chuyển hành khách hàng năm đạt 110 triệu lượt hành khách/năm, đảm bảo 2% nhu cầu đi lại của người dân.

Ngoài các loại hình truyền thống trên còn có sự tham gia của các loại hình khác như: xe hợp đồng, các tuyến cố định nội tỉnh, vận tải thủy, xe ôm, xe điện 4



bánh, vận chuyển trên 120 triệu khách/năm, đáp ứng 2,2 % nhu cầu đi lại của người dân.

Trong những năm qua, mạng lưới vận tải hành khách công cộng không ngừng được đổi mới và nâng cao chất lượng phục vụ đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu đi lại của nhân dân. Tuy nhiên, hiện nay do nhiều tuyến đường đang tổ chức giao thông có nguy cơ ùn tắc giao thông cao, ảnh hưởng đến thời gian di chuyển của hệ thống vận tải hành khách công cộng.

Trong những năm qua, mạng lưới vận tải hành khách công cộng không ngừng được đổi mới, nâng cao chất lượng phục vụ và năng lực vận chuyển, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu đi lại của nhân dân. Tuy nhiên, sản lượng khách vận tải công cộng gần đây có xu hướng sụt giảm. Nguyên nhân trước hết là thời gian đi lại và chờ đợi của khách tăng do bị ảnh hưởng bởi ùn tắc giao thông trên tuyến, chủ yếu ở các vị trí đang thi công các công trình trọng yếu như cầu, hầm, đường sắt. Bên cạnh đó, giá phương tiện cá nhân như xe máy, xe đạp điện rẻ nên số lượng phương tiện giao thông cá nhân vẫn tiếp tục gia tăng, một số phương tiện mới (xe đạp điện, xe máy điện) hoặc phương tiện có ứng dụng công nghệ (xe hợp đồng dưới 9 chỗ có sử dụng phần mềm đón, trả khách của Uber, Grab...) đang hấp dẫn người dân chuyển sang sử dụng góp phần vào việc suy giảm sản lượng vận tải công cộng.

b) Về giải pháp phát triển hành khách công cộng

Hiện nay, Thành phố đang tập trung phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông công cộng khối lượng lớn như đường sắt đô thị, BRT, Mono-Rail theo quy hoạch. Ngày 20/6/2017, UBND thành phố Hà Nội có báo cáo số 161/BC-UBND về tình hình triển khai thực hiện các dự án đường sắt đô thị Hà Nội, đề xuất phương án đầu tư, các giải pháp, cơ chế thực hiện báo cáo Thủ tướng Chính phủ, trong đó đề xuất cơ chế huy động vốn và tiến độ triển khai các tuyến đường sắt đô thị để đến năm 2030 sẽ có thể hoàn thiện 10 tuyến đường sắt, đảm bảo kết nối đồng bộ khu vực nội đô.

UBND thành phố Hà Nội cũng đã chỉ đạo Sở Giao thông vận tải Hà Nội, Tổng công ty vận tải Hà Nội xây dựng Đề án “Nâng cao chất lượng dịch vụ và phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt thủ đô Hà Nội giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025” và đã được Thường trực Thành ủy cho ý kiến chỉ đạo tại Văn bản số 714-BC/TU ngày 5/5/2017. UBND thành phố Hà Nội đang chỉ đạo Sở Giao thông vận tải Hà Nội, Tổng công ty vận tải Hà Nội tiếp tục rà soát, bổ sung và điều chỉnh tuyến buýt, tổ chức triển khai Đề án cho phù hợp với lộ trình triển khai các giải pháp tại Đề án “Tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn thành phố Hà Nội, giai đoạn 2017-2020 tầm nhìn 2030”, phương án tăng cường mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt đến năm 2030 sẽ đảm bảo các điều kiện cần thiết, đáp ứng điều kiện dùng hoạt động xe máy trên địa bàn các Quận.

UBND thành phố Hà Nội đã chỉ đạo Sở Giao thông vận tải Hà Nội rà soát, sắp xếp các tuyến vận tải liên tỉnh theo quy hoạch, triển khai Quy hoạch bến bãi đỗ xe và trung tâm tiếp vận trên địa bàn thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm

nhìn đến 2050. Theo đó sẽ quy hoạch các bến xe liên tỉnh ra phạm vi ngoài Vành đai 4 để kết nối nhu cầu đi lại với các địa phương, việc đi lại trong phạm vi Vành đai 4 trở vào sẽ do vận tải hành khách công cộng đảm nhiệm.

UBND thành phố Hà Nội cũng đang chỉ đạo Sở Giao thông vận tải Hà Nội xây dựng quy chế quản lý hoạt động xe taxi và xây dựng quy hoạch xe taxi để quản lý việc phát triển tăng trưởng số lượng xe taxi phù hợp với nhu cầu và cơ cấu chung của vận tải hành khách công cộng thành phố Hà Nội.

Trong thời gian tới, UBND thành phố Hà Nội sẽ tiếp tục chỉ đạo nghiên cứu xây dựng Đề án về tổ chức các dịch vụ xe đạp công cộng nhằm phát triển dịch vụ giao thông sạch và hỗ trợ người dân tiếp cận với các phương tiện vận tải hành khách công cộng thuận tiện, an toàn.

c) Khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân đến năm 2030

Theo mục tiêu trong Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về “Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050” đã định hướng là: thị phần đảm nhận của vận tải hành khách công cộng khu vực trung tâm đến năm 2020 đạt 30-35% tổng nhu cầu đi lại, năm 2030 khoảng 50-55%; các đô thị vệ tinh đến năm 2020 đạt 15%, năm 2030 khoảng 40%. Trong Đề án “Nâng cao chất lượng dịch vụ và phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt thủ đô Hà Nội giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025” đưa ra chỉ tiêu phát triển vận tải hành khách công cộng, cụ thể: tỷ lệ đáp ứng vận tải hành khách công cộng đến năm 2020 từ 18-20% (trong đó xe buýt và BRT là 17%, đường sắt đô thị là 1-3%), đến năm 2025 từ 23-25% (trong đó xe buýt và BRT là 20%, đường sắt đô thị là 1-3%). Theo Báo cáo số 161/BC-UBND ngày 20/6/2017 của UBND thành phố Hà Nội đến năm 2030 sẽ hoàn thiện 10 tuyến đường sắt đô thị. Với sự chuẩn bị như vậy, chúng ta có đủ điều kiện để dừng hoạt động xe máy trong khu vực các Quận.

d) Đánh giá tác động ảnh hưởng về kinh tế

Việc tăng cường đầu tư phát triển hệ thống giao thông công cộng sẽ cần nguồn vốn rất lớn. UBND thành phố Hà Nội đã có các phương án để huy động các nguồn lực đầu tư từ xã hội theo hình thức hợp tác công tư (PPP). Người dân khi sử dụng hệ thống vận tải hành khách công cộng sẽ tiết kiệm được một khoản chi phí so với sử dụng phương tiện giao thông cá nhân đồng thời rủi ro khi tham gia giao thông sẽ giảm, sức khỏe và tính mạng của người dân sẽ được an toàn hơn. Việc dừng hoạt động của xe máy trên các Quận sẽ góp phần giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường, sẽ đem lại lợi ích kinh tế lớn cho xã hội.

Một số biện pháp của Đề án khi thực hiện sẽ có ảnh hưởng trực tiếp đến hầu hết người dân sử dụng xe máy để đi lại, học tập, làm việc đặc biệt đối với những người sử dụng phương tiện xe máy để kiếm sống như xe ôm, chở hàng... trong khu vực các Quận khi dừng hoạt động xe máy. Ngoài ra, quy định này cũng ảnh hưởng tới các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh xe máy. Nhưng đổi lại người dân sẽ được hưởng dịch vụ chất lượng cao, thuận tiện cũng như được hỗ trợ khi sử dụng các loại hình vận tải hành khách công cộng (người dân sẽ được



trợ giá khi đi lại bằng phương tiện vận tải hành khách công cộng), không phải chi phí mua sắm, bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện giao thông cá nhân.

Như vậy, việc thực hiện các giải pháp của Đề án sẽ mang lại những lợi ích thiết thực về kinh tế-xã hội cũng như môi trường sống cho nhân dân. Ảnh hưởng kinh tế đối với người dân và doanh nghiệp sẽ không lớn bằng thiệt hại do ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường tác động đến đời sống, kinh tế - xã hội và sự phát triển bền vững của Thành phố trong tương lai nếu như không thực hiện các giải pháp.

2. Báo cáo rõ tính khả thi của biện pháp: Quy định chủ sở hữu xe ô tô lắp đặt thiết bị phụ trợ để phục vụ công tác quản lý phương tiện và điều tiết giao thông, chủ xe cơ giới đường bộ phải mở tài khoản để thực hiện thu phí tự động.

Biện pháp này hoàn toàn có tính khả thi, cụ thể như sau:

Qua nghiên cứu kinh nghiệm của các thành phố trong khu vực và trên thế giới như Singapore, Bắc Kinh (Trung Quốc), London (Anh), Berlin (Đức), các thành phố tại Mỹ...và đặc biệt thành phố Hồ Chí Minh đang triển khai nghiên cứu Đề án thu phí vào nội đô cho thấy nguồn kinh phí đầu tư không lớn. Tại Hà Nội hiện đã có nhiều doanh nghiệp quan tâm đăng ký tham gia (các doanh nghiệp đầu tư sẽ thu được nguồn thu từ việc cho thuê thiết bị và từ nguồn thu phí hàng năm hoặc theo hình thức hợp tác công tư PPP) để triển khai biện pháp này và đây cũng là hợp phần trong dự án xây dựng Thành phố thông minh của Hà Nội.

Đây là một biện pháp đảm bảo việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và cũng là một biện pháp kinh tế để tăng chi phí mua, góp phần giảm số lượng ô tô đưa vào lưu hành.

Việc triển khai biện pháp này tại các thành phố trên thế giới đã mang lại hiệu quả như giảm ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường trong khu vực trung tâm, tạo nguồn thu để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đặc biệt là giao thông công cộng, cũng góp phần mang lại lợi ích thiết thực cho người dân tham gia giao thông và giảm số phương tiện tham gia giao thông cũng như việc thực hiện đảm bảo lợi ích chung của xã hội, đảm bảo quyền lợi và nghĩa vụ của người quản lý, sử dụng phương tiện giao thông.

Ngoài ra, đây là một trong 07 biện pháp của Đề án sẽ đề xuất Quốc hội, Chính phủ và các Bộ, ngành Trung ương, khi biện pháp được chấp thuận thông qua, thì việc triển khai sẽ kết hợp với công tác tuyên truyền vận động về mục đích ý nghĩa của biện pháp này thì hoàn toàn khả thi, có cơ sở pháp lý và có tính thực tế cao.

3. Báo cáo rõ thực trạng và tính khả thi của biện pháp: Đối với xe taxi và các loại hình hoạt động như xe taxi, ban hành...quy định tỷ lệ số lượng xe taxi sử dụng nguyên liệu sạch khí thiên nhiên nén (CNG), khí dầu hóa lỏng (LPG).

Biện pháp này hoàn toàn có tính khả thi, cụ thể như sau:



Về mạng lưới cung cấp nhiên liệu: trước đây, Tổng Công ty vận tải dầu khí đã thí điểm xe taxi sử dụng nhiên liệu sạch trên địa bàn thành phố Hà Nội và đã thu được các kết quả khả quan. Tuy nhiên, do chưa có chủ trương nhân rộng, đồng thời chưa có quy hoạch trạm cung cấp nhiên liệu sạch nên loại hình này chưa được phát triển trong thời gian qua.

Về phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch: đã được UBND thành phố Hà Nội quy định tại Quyết định 4390/QĐ-UBND ngày 03/10/2012 về việc phê duyệt “Đề án quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn thành phố Hà Nội đến năm 2015 và định hướng đến năm 2030” nêu rõ các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn thành phố Hà Nội đến 2016-2020 đảm bảo ít nhất ít nhất 20% phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch trong cơ cấu đoàn xe hoạt động.

Theo kinh nghiệm các thành phố trên thế giới như Singapore, Bắc Kinh, Hongkong, Băng Cốc, Seoul,... đặc biệt tại thành phố Hồ Chí Minh đã triển khai xe taxi sử dụng nhiên liệu sạch có hiệu quả, góp phần giảm ô nhiễm môi trường, tiết kiệm nhiên liệu.

Vì vậy, khi Đề án được duyệt các giải pháp đồng bộ được triển khai, các biện pháp về quy hoạch mạng lưới cung cấp nhiên liệu CNG, LPG cũng như các quy định về số lượng phương tiện taxi sử dụng nhiên liệu sạch sẽ được quy định trong nhiệm vụ về “Quy hoạch vận tải hành khách bằng xe taxi đến năm 2030”.

UBND thành phố Hà Nội báo cáo HĐND Thành phố và các vị Đại biểu HĐND thành phố Hà Nội./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực Thành ủy;
- Thường trực HĐNDTP; (để b/c)
- Đ/c Chủ tịch UBNDTP;
- Các đ/c PCT UBNDTP;
- Các Ban HĐNDTP: Pháp chế, KTNS, VHXX, ĐT;
- Sở GTVT, CATP;
- VPUBTP: Đ/c CVP, PCVP Phạm Văn Chiến, ĐT_(Chiến, Đất, Thg, Phg), TH, TKBT, NC;
- Lưu: VT, ĐT_{Hải}.

25488 (230)/
25845

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

CHỦ TỊCH



Nguyễn Đức Chung