

BÁO CÁO

**Về việc tổng kết 05 năm thực hiện Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày
12/7/2013 của HĐND thành phố Hà Nội**

Thực hiện Nghị quyết số 04/2017/NQ-HĐND ngày 04/7/2017 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hà Nội về việc thông qua 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” và Chương trình công tác năm 2019 của UBND Thành phố. Ủy ban nhân dân Thành phố kính báo cáo tổng kết 05 năm thực hiện Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 của HĐND thành phố Hà Nội, như sau:

I. Về công tác lãnh đạo chỉ đạo của UBND Thành phố và công tác tham mưu thực hiện của các Sở Ban ngành Thành phố.

- Quyết định số 18/2014/QĐ-UBND ngày 21/4/2014 của UBND Thành phố về việc phê duyệt phương án giá vé vận chuyển hành khách công cộng bằng xe buýt có trợ giá trên địa bàn thành phố Hà Nội.

- Quyết định số 4438/QĐ-UBND ngày 07/11/2007 của UBND Thành phố về việc tiếp tục chính sách miễn phí xe buýt cho thương binh, bệnh binh và người tàn tật trên địa bàn thành phố Hà Nội.

- Quyết định số 1620/QĐ-UBND ngày 07/5/2008 của UBND Thành phố về việc thực hiện chính sách miễn phí xe buýt cho người có công với cách mạng trên địa bàn thành phố Hà Nội

- Liên ngành Sở Giao thông vận tải và Sở Lao động thương binh xã hội đã ban hành hướng dẫn liên ngành số 3168/HDLS-GTVT-LĐTB&XH ngày 04/06/2018 sửa đổi đã giảm thiểu các thủ tục hành chính, đơn giản hóa quy trình cấp thẻ nhằm tạo thuận lợi cho hành khách trong công tác phát hành thẻ miễn phí.

- Quyết định số 5579/QĐ-UBND ngày 13/09/2013 của UBND thành phố Hà Nội về việc “Phê duyệt đề án khung chính sách, công nghệ thẻ vé điện tử áp dụng cho mạng lưới vận tải công cộng đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội.

- Thông báo số 484/TB-UBND ngày 29/5/2017 của UBND Thành phố về Thông báo kết luận của Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Trưởng ban chỉ đạo ứng dụng công nghệ thông tin thành phố Hà Nội tại cuộc họp nghe báo cáo về Giao thông thông minh. UBND Thành phố có chỉ đạo về chủ trương hình thành Trung tâm Quản lý giao thông công cộng tại Văn bản số 8069/VP-XDGT ngày 19/11/2015.

- Thành phố đã chỉ đạo thực hiện Thông báo số 526/TB-UBND ngày 21/12/2016 về kết luận của tập thể lãnh đạo UBND Thành phố về phương án sắp xếp, điều chuyển luồng tuyến vận tải hành khách liên tỉnh bằng xe ô tô trên địa bàn thành phố Hà Nội.

- Quyết định số 6171/QĐ-UBND ngày 05/9/2017 và số 7009/QĐ-UBND ngày 27/12/2018 của UBND Thành phố hỗ trợ 100% tiền thuê đất cho bãi đỗ xe cao tầng cho CTNNHH MTV Khai thác điểm đỗ xe; Quyết định số 1326/QĐ-UBND ngày 21/02/2017 của UBND Thành phố ban hành danh mục các lĩnh vực đầu tư kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội ưu tiên phát triển giai đoạn 2016-2020 của thành phố Hà Nội do Quỹ đầu tư phát triển Thành phố thực hiện đầu tư trực tiếp và cho vay.

II. Kết quả đạt được trên các lĩnh vực của Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 của Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội.

1. Đối với ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn.

a. Về ưu tiên về tổ chức giao thông.

- Về việc ưu tiên về tổ chức giao thông đảm bảo để các phương tiện vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) vận hành thông suốt, hạn chế tối đa các trở ngại, đảm bảo thuận tiện cho hành khách:

Thành phố đã ban hành kế hoạch số 123/KH-UBND ngày 01/6/2017 về việc: “Thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp cấp bách nhằm xử lý, khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông trên địa bàn Thành phố”. Kết quả thực hiện, đã tổ chức làn đường dành riêng cho 14,7 km làn đường dành riêng cho xe buýt BRT. Tổ chức ưu tiên cho xe buýt được đi thẳng tại 8 nút giao thông. Tổ chức các điểm dừng hợp lý cho xe buýt theo hướng nâng công suất từ một xe dừng đón trả khách nên hai hoặc 3 xe buýt có thể dừng một lúc với số lượng 7 tổ hợp điểm. Rà soát bổ sung biển báo “cấm dừng và đỗ xe” còn thiếu trên tuyến. Hạn chế phương tiện xe taxi hoạt động theo giờ. Việc tổ chức giao thông đã được tổ chức theo hướng xem xét ưu tiên tối đa cho các phương tiện VTHKCC, xe buýt hoạt động tại nhiều tuyến phố.

- Về việc sắp xếp các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đi và đến Hà Nội được bố trí tại các điểm đầu mối giao thông ở cửa ngõ theo các hướng Đông - Tây - Nam - Bắc. Tổ chức hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn kết nối giữa các đầu mối với nhau và với khu vực nội đô:

UBND Thành phố ban hành Thông báo số 526/TB-UBND ngày 21/12/2016 về Kết luận của tập thể lãnh đạo UBND Thành phố về phương án sắp xếp, điều chuyển luồng tuyến vận tải hành khách liên tỉnh bằng xe ô tô trên địa bàn thành phố Hà Nội. Trong đó, có yêu cầu thực hiện ngay và triệt để việc sắp xếp, điều chuyển toàn bộ các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh tại các bến xe trên địa bàn Thành phố theo đúng định hướng quy hoạch. Sở GTVT đã tổ chức triển khai thực hiện sắp xếp, điều chuyển toàn bộ các luồng tuyến chưa phù hợp với định hướng quy hoạch của 3 bến xe nằm trong khu vực thường xuyên ùn tắc giao thông gồm các bến xe Mỹ Đình, Nước Ngầm, Giáp Bát với 691 nốt tổng số 20.396 chuyến/tháng (trung bình 680 chuyến/ngày).

- Về việc bố trí quỹ đất và tập trung đầu tư xây dựng hạ tầng VTHKCC khối lượng lớn như: Đề pô, trạm trung chuyển, ga đường sắt đô thị, điểm dừng đỗ, đường dành riêng cho xe buýt và các công trình phụ trợ khác: Kết quả thực hiện còn rất hạn chế so với yêu cầu và quy hoạch đặt ra. Đến nay, quỹ đất dành cho giao thông đô thị trong đó bao gồm cả VTHKCC mới chỉ đạt được (khoảng 8,65% so với yêu cầu 16 - 26%). Trong năm năm thực hiện đầu tư hạ tầng giao thông công cộng 4 Depot, 3 trạm chung chuyển, 14,7 km làn đường dành riêng, hệ thống cơ sở hạ tầng nhà ga đường sắt đô thị (tuyến 2A, tuyến số 3).

- Về bố trí các điểm dừng đỗ xe buýt với cự ly thích hợp :

Tiếp cận tới các bệnh viện công lập: 62/71 bệnh viện đạt tỉ lệ 87% tiếp cận được dịch vụ dưới 500m. Tới các trường học ĐH, CĐ và TH chuyên nghiệp: 86 trường (100%) tiếp cận dịch vụ dưới 500m. Tới các trường THCS, THPT: 289/708 trường (41%) trong đó cự ly tiếp cận ở cự ly dưới 500m, 8 trường (1,1%) tiếp cận dịch vụ trên 500m. Tới các khu công nghiệp, cụm công nghiệp: 36/37 (97%) tiếp cận dịch vụ dưới 500m, trong đó chỉ có 02 khu công nghiệp có xe buýt hoạt động sâu bên trong đường nội bộ: KCN Phú Nghĩa, KCN Quang Minh. Tới các khu đô thị: 82/85 (96%) khu đô thị có xe buýt tiếp cận với cự ly < 500m tính đến công khu đô thị. Mạng lưới đã phủ rộng tính theo địa giới hành chính: 30/30 quận huyện (100%), 438/584 xã, phường, thị trấn (75%). Trong đó: nội thành là 164/168 phường (97,6%), ngoại thành: 274/416 xã, thị trấn (65,9%).

- Về thành lập Trung tâm Quản lý, Điều hành giao thông công cộng chung cho toàn thành phố:

Thành phố có văn bản số 8069/VP-XDGT ngày 19/11/2015 về việc xây dựng Đề án thành lập Trung tâm Quản lý giao thông công cộng thành phố Hà Nội. Sở GTVT đã triển khai Đề án đổi tên và bổ sung chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm Quản lý và Điều hành giao thông đô thị thành Trung tâm Quản lý giao thông công cộng Thành phố Hà Nội trực thuộc Sở GTVT thành phố Hà Nội. Hiện nay, đề án đang được khẩn trương nghiên cứu thực hiện.

b. Về ưu tiên đổi mới phương tiện, nâng cao chất lượng dịch vụ VTHKCC:

- Về đầu tư mới các phương tiện sử dụng trong hoạt động VTHKCC phải đảm bảo hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến và đạt tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường.

Tính từ năm 2013 đến năm 2017. Các doanh nghiệp đã đầu tư đổi mới với tổng số phương tiện toàn mạng để nâng cao chất lượng dịch vụ là 1.043 xe/tổng số xe toàn mạng là 1599 xe đạt tỷ lệ: 65,2%. Trong đó, 50 xe sử dụng nhiên liệu sạch (khí CNG); 142 xe đạt tiêu chuẩn khí thải EURO 4; 58 xe được sản xuất theo tiêu chuẩn Châu Âu với số tiền. Với số tiền đầu tư hơn 1.803 tỷ đồng.

- Ưu tiên lựa chọn nhà thầu đề xuất đưa phương tiện mới, chất lượng cao: Từ năm 2013 đến hết năm 2018, thông qua công tác đấu thầu toàn mạng đã khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư đổi mới 274 xe tương ứng 17,35% trên số phương tiện đầu tư đổi mới của toàn mạng.

c. Về khuyến khích sử dụng phương tiện VTHKCC khối lượng lớn.

Thành phố đã duy trì việc thực hiện chính sách trợ giá cho hoạt động VTHKCC, theo đó, trong 05 năm (từ 2013 đến 2017), Thành phố đã trợ giá 5.490 tỷ đồng (bình quân mỗi năm 1.098 tỷ/năm) với 2.141.254.361 lượt hành khách được hưởng chính sách trợ giá (bình quân mỗi năm trên 428 triệu hk/năm), hỗ trợ 100% phí sử dụng đường bộ cho các phương tiện VTHKCC bằng xe buýt. UBND Thành phố đã ban hành các Quyết định số 18/2014/QĐ-UBND ngày 21/4/2014 về việc phê duyệt phương án giá vé vận chuyển hành khách công cộng bằng xe buýt có trợ giá trên địa bàn thành phố Hà Nội; Quyết định số 4438/QĐ-UBND ngày 07/11/2007 về việc tiếp tục chính sách miễn phí xe buýt cho thương binh, bệnh binh và người tàn tật trên địa bàn thành phố Hà Nội; Quyết định số 1620/QĐ-UBND ngày 07/5/2008 về việc thực hiện chính sách miễn phí xe buýt cho người có công với cách mạng trên địa bàn thành phố Hà Nội. Theo số liệu thống kê trong 5 năm ước tính có số lượng người được hưởng chính sách giảm giá vé tháng/năm 2,3 triệu người (học sinh sinh viên 2,09 triệu, công nhân tại các khu công nghiệp 12.011 người, cán bộ viên chức người lao động, người cao tuổi 198000 người).

Đối với tuyến buýt nhanh BRT01: Bến xe Yên Nghĩa - Kim Mã được Thành phố chính thức đưa vào vận hành từ ngày 01/01/2017 (thuộc dự án “Phát triển triển giao thông đô thị Hà Nội” do ngân hàng thế giới tài trợ), đây là một loại hình buýt mới lần đầu tiên xuất hiện ở Việt Nam và cũng là tuyến buýt nhanh đầu tiên của cả nước được triển khai thực hiện tại thành phố Hà Nội. Đến nay sau 2 năm vận hành, loại hình buýt BRT đã được nhân dân chấp nhận và đánh giá tốt về chất lượng phục vụ, sản lượng hành khách ngày càng tăng trưởng (sản lượng hành khách năm 2017 là 4,9 triệu lượt hk, năm 2018 là 5,3 triệu lượt HK, tăng 6,3%). Có được kết quả trên phải khẳng định tuyến buýt BRT có một số ưu điểm tạo sự khác biệt so với xe buýt thông thường là: Có làn đường dành riêng xe BRT chạy được thông thoát, êm thuận, tốc độ chạy xe trung bình gần 20km/h (chạy nhanh hơn 30% so với buýt thường); thời gian chạy xe trung bình là 45 phút/lượt (giảm gần 20% so với xe buýt thường), đảm bảo sự ổn định, đúng giờ, tạo độ tin cậy cho hành khách với tỷ lệ xuất bến đúng giờ 97,6%. Sản lượng hành khách vé tháng 1 tuyến cao nhất toàn mạng: bình quân đạt 2.225 nghìn hành khách (tăng 3% so với kế hoạch và chiếm gần 6,8% lượng vé tháng 1 tuyến của toàn mạng). Doanh thu đạt 27,5 tỷ đồng (đứng thứ 2 toàn mạng) và cao gấp gần 3 lần doanh thu trung bình của toàn mạng. Tỷ lệ hành khách chuyển từ phương tiện cá nhân sang sử dụng tuyến buýt BRT đạt 58,6%...Ngoài ra, bên cạnh những ưu điểm của chất lượng dịch vụ, bố trí không gian dành riêng cho tuyến vận hành cũng tích cực góp phần nâng cao ý thức chung của các thành phần tham gia giao thông, cải thiện ý thức chấp hành giao thông của người điều khiển phương tiện giao thông và nhận thức xã hội: đi đúng làn đường quy định, ưu tiên đường dành cho tuyến BRT tại các điểm giao cắt cũng như là việc chiếm làn của các phương tiện khác; nhận thức rõ ràng và đầy đủ về ưu điểm của VTHKCC so với các phương tiện cá nhân. Ý thức của người tham gia giao thông được cải thiện là tiền đề cho việc tham gia giao thông có trật tự, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông trên hành lang BRT.

d. Về cơ chế chính sách ưu tiên phát triển VTHKCC khối lượng lớn

Thành phố ban hành Quyết định số 1494/QĐ-UBND ngày 01/3/2017 về việc ban hành định mức kinh tế kỹ thuật và đơn giá vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố.

Về chính sách hỗ trợ lãi suất (theo Nghị quyết số 03/NQ-HĐND hỗ trợ 50% lãi suất vay). Tại điều 5 Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg của Chính phủ cho phép các địa phương căn cứ nguồn lực hỗ trợ lãi suất tại các tổ chức tín dụng cho các dự án đầu tư mới phương tiện VTHKCC. Bộ Tài chính cũng đã ban hành thông tư hướng dẫn số 02/2016/TT-BTC ngày 06/01/2016, thực hiện từ 20/01/2016. Từ năm 2016 đến nay, các đơn vị vận hành đã đầu tư đổi mới phương tiện tổng số 532 xe vẫn chưa được hưởng cơ chế hỗ trợ lãi suất, do thành phố chưa có quy định ban hành mức hỗ trợ lãi suất cho đầu tư, mua sắm phương tiện mới theo tiêu chuẩn hiện đại.

Miễn lệ phí trước bạ đối với phương tiện VTHKCC bằng xe buýt sử dụng năng lượng sạch được quy định tại điều 5 Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg: Chính sách này vẫn chưa thực hiện được.

Về chính sách “Miễn thuế nhập khẩu phụ tùng, linh kiện thuộc loại trong nước chưa sản xuất được để sản xuất, lắp ráp phương tiện VTHKCC bằng xe buýt”. Trong năm 2017, Tổng công ty vận tải Hà Nội đầu tư 34 phương tiện tiêu chuẩn Châu Âu có thiết kế cầu nâng tự động, vị trí cho xe lăn, hỗ trợ người khuyết tật tiếp cận giao thông công cộng. Tuy nhiên, trên thực tế chính sách này chủ yếu tác động và hỗ trợ trực tiếp cho các nhà sản xuất lắp ráp phương tiện xe buýt.

2. Đối với khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác.

a. Về chính sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuê đất trong 10 năm đầu kể từ khi phát sinh nghĩa vụ nộp tiền thuê đất:

Quy định tại Điều 6 Quyết định số 12/2015/QĐ-TTg ngày 16/4/2015 quy định chính sách ưu đãi về xã hội hóa khai thác bến xe khách “Miễn tiền thuê đất cho phần diện tích bắt buộc của các hạng mục công trình thuộc dự án đầu tư bến xe và trung tâm tiếp vận (khu vực đón trả khách, bãi đỗ xe ô tô, khu vực cây xanh vườn hoa, diện tích phục vụ hành khách công cộng”.

UBND Thành phố đã ban hành Quyết định số 3667/QĐ-UBND ngày 7/7/2014, trong đó quy định mức ưu đãi đối với dự án bãi đỗ xe ngầm tại Tiết 2 Khoản 2.1 Điều 2, tiền thuê đất được xác định bằng 10% đơn giá thuê đất trên bề mặt với hình thức thuê đất trả tiền, thuê đất hàng năm hoặc 10% đơn giá thuê đất trên bề mặt với hình thức thuê đất trả tiền thuê đất một lần cho cả thời gian thuê.

Hiện nay, Thành phố đã phê duyệt cơ chế hỗ trợ 100% tiền thuê đất tại điểm đỗ xe phố Nguyễn Công Hoan, phường Ngọc Khánh, quận Ba Đình và phố Trần Nhật Duật, phường Đồng Xuân, quận Hoàn Kiếm thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình thí điểm lắp đặt giàn thép đỗ xe trên địa bàn Thành phố tối đa không quá 10 năm (từ năm 2016 đến hết năm 2025; thời gian hỗ trợ thực tế tùy

theo thời gian ký hợp đồng thuê đất của Công ty với Thành phố) đối với Công ty TNHH MTV Khai thác điểm đỗ xe Hà Nội và trong năm 2017, 2018 đã hỗ trợ Công ty TNHH MTV Khai thác điểm đỗ xe Hà Nội số tiền 6.611.612.330 đồng (Quyết định số 6171/QĐ-UBND ngày 05/9/2017 và số 7009/QĐ-UBND ngày 27/12/2018 của UBND Thành phố).

b. Về chính sách được vay vốn từ Quỹ đầu tư phát triển thành phố với lãi suất ưu đãi, trường hợp sử dụng nguồn vốn vay của các tổ chức tín dụng, được ngân sách thành phố hỗ trợ lãi suất vay theo hợp đồng tín dụng:

Sau 5 năm thực hiện cơ chế ưu đãi cho đầu tư xây dựng khai thác bến xe, bãi đỗ xe (cao tầng, bãi đỗ xe ngầm). UBND Thành phố giao triển khai 3 dự án bãi đỗ xe cao tầng tại phố Trần Nhật Duật (quận Hoàn Kiếm) và Nguyễn Công Hoan (quận Ba Đình), 32 Nguyễn Công Trứ cho Tổng công ty vận tải Hà Nội mà trực tiếp là Công ty TNHH MTV khai thác điểm đỗ. Các dự án này bước đầu đã phát huy hiệu quả. Tuy nhiên doanh nghiệp vẫn chưa được hưởng các cơ chế hỗ trợ lãi suất theo hợp đồng tín dụng, do Thành phố vẫn chưa ban hành quy định hướng dẫn hỗ trợ lãi suất, hạn mức vốn vay.

3. Đối với lĩnh vực ứng dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải.

a. Về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải:

Thành phố đã ban hành quyết định số 1943/QĐ-UBND về việc thành lập Ban chỉ đạo ứng dụng công nghệ thông tin thành phố Hà Nội. Đầu năm 2018, đưa vào sử dụng ứng dụng phần mềm quản lý GovOne phục vụ công tác quản lý, giám sát duy tu, bảo trì hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố. Tham mưu đề xuất thí điểm xây dựng mô hình đỗ xe IPARKING trên một số tuyến phố (Lý Thường Kiệt, Trần Hưng Đạo) và trong thời gian tới nhân rộng ra các quận nội thành. Triển khai hệ thống thiết bị giám sát giao thông lắp đặt thí điểm nút Giải phóng - Kim Đồng, khu vực bến xe Giáp Bát để quản lý và giám sát trật tự an toàn giao thông nhân rộng ra trên toàn Thành phố. Thành phố cũng đã hoàn thành Trung tâm đèn tín hiệu giao thông kết nối hơn 200 nút đèn tín hiệu giao thông đưa vào hoạt động có ý nghĩa quan trọng giúp cho công tác kiểm soát, điều khiển linh hoạt tất cả các nút đèn tín hiệu giao thông.

b. Về Trong công tác tổ chức, quản lý điều hành giao thông

Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 73/2015/TT-BGTVT ngày ngày 15/12/2014 về việc ban hành quy chuẩn kỹ thuật về thiết bị giám sát hành trình GPS. Quy chuẩn số QCVN 31: 2014/BGTVT. Theo Nghị định số 86/2014/NĐ-CP và Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT quy định các phương tiện tham gia hoạt động vận tải bắt buộc phải lắp đặt thiết bị giám sát hành trình GPS. Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT ngày 14/5/2015 quy định về cung cấp quản lý và sử dụng dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô. Đến hết năm 2018, tổng số 100% phương tiện buýt (1.881 xe) được lắp đặt thiết bị hệ thống GPS trong đó 1.579 xe tích hợp trang bị hệ thống báo điểm dừng bằng âm thanh. Lắp đặt wifi miễn phí trên xe buýt cho trên 664 xe của 48 tuyến, 984 xe của 68 tuyến được trang bị hệ thống bảng điện tử đèn LED; Có 139 xe buýt/11 tuyến buýt bảng đèn LED thông tin điểm dừng, tích hợp với hệ thống GPS cung

cấp thông tin tiện ích cho hành khách (lộ trình, điểm dừng). Thông qua ứng dụng công nghệ GPS, bước đầu đã điều hành và kiểm soát xe chạy theo biểu đồ, lộ trình tuyến, tốc độ vận hành nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng.

Thành phố chỉ đạo triển khai thực hiện Đề án giao thông thông minh trong tổng thể Đề án Thành phố thông minh là giải pháp đã được xác định trong Nghị quyết số 04/2017/NQ-HĐND, trong khuôn khổ của Đề án hình thành Trung tâm quản lý điều hành giao thông tập trung của Thành phố, đảm bảo chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan có liên quan để nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước về giao thông vận tải.

Thành phố ban hành và thực hiện quy định về quản lý và áp dụng các công nghệ cho hệ thống vé điện tử của mạng lưới VTHKCC trên địa bàn Thành phố nhằm từng bước hình thành một hệ thống vé điện tử duy nhất liên thông trong toàn mạng; Ban hành Quyết định số 2347/QĐ-UBND ngày 24/5/2016 về việc Phê duyệt dự án hỗ trợ kỹ thuật phát triển hệ thống thẻ vé điện tử liên thông cho toàn hệ thống giao thông công cộng với kết quả xây dựng chỉ dẫn kỹ thuật để hình thành hệ thống vé điện tử liên thông; hỗ trợ kỹ năng kiến thức và thể chế để hình thành Trung tâm quản trị hệ thống vé điện tử liên thông. Dự kiến tiến độ hoàn thành vào cuối năm 2019. Song song với sự hỗ trợ của Chính phủ Nhật Bản, UBND Thành phố cũng đã chỉ đạo giao cho Liên danh Tổng công ty vận tải Hà Nội và các Nhà đầu tư triển khai dự án hệ thống vé điện tử thí điểm cho tuyến buýt BRT khai trương vào ngày 10/10 và Bước tiếp theo nhân rộng ra toàn bộ mạng tuyến buýt có trợ giá trên địa bàn Thành phố.

III. Những tồn tại, hạn chế trong quá trình thực hiện và nguyên nhân.

1. Đối với ưu tiên phát triển hệ thống VTHKCC khối lượng lớn.

a. Về ưu tiên về tổ chức giao thông.

Tổ chức giao thông trên hầu hết các tuyến phố của Thủ đô hiện nay theo hình thức hỗn hợp, xe máy đi chung làn với ô tô, xe buýt. Trong điều kiện giao thông chung, người lái xe buýt luôn trong trạng thái hết sức căng thẳng khi phải liên tục điều khiển xe buýt chuyển làn. Xe buýt cũng là đối tượng đầu tiên bị điều chỉnh khi có tổ chức hạn chế phương tiện do thi công hạ tầng giao thông dẫn tới xáo trộn và ảnh hưởng lớn đến chất lượng dịch vụ.

Việc tổ chức giao thông đường dành riêng và đường ưu tiên cho xe buýt còn hạn chế (đến nay chỉ có 14,7 km làn đường ưu tiên dành riêng cho xe buýt BRT được thực hiện trong khuôn khổ dự án phát triển giao thông đô thị do Ngân hàng thế giới tài trợ), việc xử phạt vi phạm giao thông, phạt nguội chưa quyết liệt dẫn tới vẫn còn nhiều phương tiện khác lấn làn gây cản trở hoạt động và mất an toàn giao thông.

Công tác tổ chức luồng tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đi và đến Hà Nội được bố trí bến, bãi tại các điểm đầu mối giao thông ở cửa ngõ thành phố: Công tác Quy hoạch luồng tuyến vận tải hành khách công cộng liên tỉnh vẫn chưa đồng bộ với năng lực hạ tầng các bến xe, bãi đỗ xe hiện có; Quy hoạch bến xe, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận và trạm dừng nghỉ trên địa bàn thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 vẫn chưa được phê duyệt.

Bố trí quỹ đất và tập trung đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn: Chưa có những cơ chế chính sách khuyến khích đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng vận tải hành khách công cộng (theo các hình thức PPP, BT). Quỹ đất cho hạ tầng xe buýt rất khó khăn và thiếu trầm trọng, hiện toàn mạng có 59/98 điểm đầu cuối (60,2%) chủ yếu đỗ tạm tại lòng, lề đường và các bãi đất lưu không, không nằm trong quy hoạch sẽ phải di chuyển khi chính quyền có nhu cầu sử dụng đất cho mục đích khác hoặc do yêu cầu khai thác tuyến đường không cho phép xe buýt tiếp tục đỗ đầu cuối tuyến.

Hạ tầng bố trí điểm đầu cuối cho VTHKCC bằng xe buýt kết nối các đầu mối giao thông và khu vực nội thành còn tồn tại hạn chế do điều kiện hạ tầng giao thông đô thị, thiếu quỹ đất dành cho vận tải hành khách công cộng do chưa có quy hoạch và giao thông công cộng trong tổng thể về quy hoạch giao thông đô thị.

b. Về chính sách ưu tiên đổi mới phương tiện, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng :

Nguyên giá phương tiện để tính toán chi phí khấu hao trong đơn giá định mức chưa đúng với nguyên giá thực tế của phương tiện. Hiện nay, khấu hao phương tiện được tính theo Thông tư số 65/2014/TT-BGTVT ngày 10/11/2014 của Bộ Giao thông vận tải, quyết định số 1494/QĐ-UBND ngày 1/3/2017 của UBND Thành phố Hà Nội với thời gian trích khấu hao là 10 năm và nguyên giá tại thời điểm tính toán năm 2016. Nguyên giá phương tiện để tính đơn giá định mức áp dụng bình quân cho các nhóm phương tiện (nhỏ, lớn, trung bình) của toàn mạng trợ giá xe nhỏ 928 triệu đồng/xe; xe trung bình 1,745 tỷ/xe, xe lớn 2,280 tỷ/xe. Khó khăn của doanh nghiệp hiện nay là giá phương tiện bình quân đã tăng (1,320 tỷ/xe cao hơn định mức 393 triệu, xe trung bình 2,260 tỷ/xe cao hơn định mức 515 triệu, xe lớn 3,6 tỷ/xe cao hơn định mức 1,381 tỷ/xe. Đối với phương tiện CNG thì nguyên giá 3,2 tỷ/xe cao hơn 1 tỷ/xe đối với xe trung bình. Với mức giá thành phương tiện hiện đại như hiện nay các doanh nghiệp vận tải đang gặp phải áp lực rất lớn về vốn, trong khi giá gói thầu và chi phí đặt hàng là theo định mức. Khả năng huy động vốn của doanh nghiệp vận tải để đầu tư phương tiện chất lượng cao khó khăn hơn, nguy cơ rủi ro lớn.

Thời hạn đặt hàng từng năm một chưa thuận lợi cho việc đầu tư phương tiện hiện đại và có mức phát thải đạt tiêu chuẩn EURO 5, sử dụng nhiên liệu sạch. Thời gian thực hiện thầu là 5 năm chưa khuyến khích đơn vị đầu tư phương tiện chất lượng cao (CNG, xe điện) trong khi hiện nay theo Quyết định 1494/QĐ-UBND thì thời gian phương tiện được tính khấu hao là 10 năm.

c. Về chính sách khuyến khích sử dụng phương tiện VTHKCC khối lượng lớn:

Chính sách khuyến khích sử dụng phương tiện VTHKCC còn chưa hợp lý đối với một số đối tượng là các đối tượng chính sách đến công tác, làm việc và không có hộ khẩu tại Hà Nội. Cụ thể chính sách miễn phí đi xe buýt hiện nay chỉ áp dụng đối với các đối tượng chính sách có hộ khẩu thường trú tại Hà Nội (diện KT1, KT2), các đối tượng thuộc diện hộ nghèo có hộ khẩu thường trú tại Hà Nội nhưng có nhu cầu đi lại bằng xe buýt tại hiện không được hưởng chính sách chính sách miễn phí đi xe buýt.

d. Về cơ chế chính sách ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn:

Chính phủ có Quyết định số 13/QĐ-TTg ngày 05/5/2015, Bộ Tài chính đã ban hành thông tư hướng dẫn số 02/2016/TT-BTC ngày 06/01/2016 có hướng dẫn hạn mức vay vốn được hỗ trợ lãi suất, mức hỗ trợ lãi suất, thời gian hỗ trợ lãi suất được thực hiện theo quy định của từng địa phương. Nghị quyết 03/2013/NQ-HĐND xác định hỗ trợ 50% tiền lãi vay ngân hàng trong 5 năm cho đầu tư phương tiện. Tổng công ty vận tải Hà Nội là đơn vị duy nhất được hưởng hỗ trợ lãi suất đầu tư phương tiện theo các quyết định của UBND Thành phố, theo báo cáo của Tổng công ty vận tải Hà Nội tại văn bản số 2210/TCT-TCKT ngày 27/11/2018, trong giai đoạn từ năm 2013-2015, Tổng công ty vận tải Hà Nội đã được hỗ trợ lãi suất đầu tư phương tiện đối với 331 xe đầu tư từ năm 2011 đến năm 2015 với mức lãi suất hỗ trợ là 2,4%/năm. Tổng số tiền hỗ trợ lãi suất thực tế trong 03 năm (2013-2015) là 18 tỷ đồng.

2. Đối với khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác:

Việc ngân sách hỗ trợ 100% tiền thuê đất đầu tư xây dựng các bãi đỗ xe cần rà soát lại đảm bảo tính pháp lý phù hợp với Quyết định số 12/2015/QĐ-TTg ngày 16/4/2015 quy định chính sách ưu đãi về xã hội hóa khai thác bến xe khách “Miễn tiền thuê đất cho phần diện tích bắt buộc của các hạng mục công trình thuộc dự án đầu tư bến xe và trung tâm tiếp vận (khu vực đón trả khách, bãi đỗ xe ô tô, khu vực cây xanh vườn hoa, diện tích phục vụ hành khách công cộng”.

Việc đầu tư bãi đỗ xe ngầm có tổng kinh phí đầu tư ban đầu lớn hơn rất nhiều so với đầu tư bãi đỗ xe cao tầng. thời gian hoàn vốn là rất dài, tùy từng dự án nhưng trung bình khoảng 50 năm, có dự án lên đến 100 năm theo đó nếu cơ chế ưu đãi đầu tư bãi đỗ xe ngầm bằng cơ chế ưu đãi đầu tư bãi đỗ xe cao tầng sẽ rất khó khăn cho việc thu hút đầu tư.

Trong quá trình đầu tư bãi đỗ xe ngầm, bến xe hầu hết các nhà đầu tư đều có mong muốn, nguyện vọng được lồng ghép một tỷ lệ nhất định về diện tích đất để làm dịch vụ thương mại sớm thu hồi vốn. Hạn mức và thời gian hỗ trợ lãi suất vay khi thực hiện đầu tư còn chưa thực sự hấp dẫn. Đối tượng là tổ chức, cá nhân, hộ gia đình có quyền sử dụng đất hợp pháp theo quy định của pháp luật trên địa bàn 04 quận nội thành (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa) có nhu cầu sử dụng đất hiện có để đầu tư bãi đỗ xe cao tầng, bãi đỗ xe ngầm hiện đại, thông minh chưa được đề cập. Thành phố vẫn chưa ban hành quy định về hỗ trợ lãi suất vay của các tổ chức tín dụng để làm cơ sở triển khai thực hiện.

3. Đối với lĩnh vực ứng dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải.

Triển khai các ứng dụng công nghệ trong quản lý, điều hành còn chậm, hệ thống vé hiện tại của hệ thống VTHKCC bằng xe buýt ở Hà Nội vẫn sử dụng hệ thống vé giấy có nhiều nhược điểm. Việc thành lập Trung tâm Quản lý và Điều hành giao thông công cộng là yêu cầu hết sức cấp thiết trong điều kiện các dự án đường sắt số 2A đi vào vận hành vào cuối năm 2018, hệ thống thẻ vé điện tử liên thông đa phương thức được hình thành.

4. Nguyên nhân.

Công tác xây dựng Quy hoạch và kế hoạch chuyên ngành chậm được thực hiện, dẫn tới khâu triển khai thực hiện gặp nhiều khó khăn vướng mắc.

Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND được ban hành vào ngày 12/7/2013 của HĐND Thành phố ban hành để thực hiện khoản 3 điều 18 của Luật Thủ đô. Đến nay Chính phủ cũng đã ban hành các Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05/5/2015 về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, Quyết định số 12/2015/QĐ-TTg ngày 16/4/2015 về cơ chế, chính sách thu hút xã hội hóa đầu tư và khai thác bến xe khách. Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 3446/QĐ-BGTVT ngày 04/11/2016 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải về việc phê duyệt đề án nâng cao chất lượng vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt đến năm 2020. Vì vậy có những nội dung trong Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013, chưa phù hợp hoặc trùng lặp với Quyết định của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các hướng dẫn của Ngành

Các Sở Ban ngành Thành phố chưa kịp thời tham mưu trình Thành phố ban hành các văn bản, quyết định quy định triển khai thực hiện nội dung của Nghị quyết. Chưa chú trọng công tác thông tin tuyên truyền phổ biến Nghị quyết 03/2013/HĐ-ND tới các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân nhằm nâng cao hơn nữa nhận thức trong việc thực hiện các chính sách ưu tiên trong phát triển hệ thống vận tải hành khách khối lượng lớn; khuyến khích, huy động đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác trên địa bàn Thành phố. Nội dung Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND còn nhiều nội dung tồn tại hạn chế, chưa phù hợp với thực tế triển khai cần thiết phải điều chỉnh bổ sung.

IV. Nhiệm vụ và giải pháp

Sau 05 năm thực hiện Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 đã đạt được những hiệu quả đáng ghi nhận trong việc phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn cũng như khuyến khích người dân tham gia dịch vụ loại hình vận tải này. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện Nghị quyết vẫn còn một số tồn tại, hạn chế:

- Mức hỗ trợ và cơ chế, chính sách ưu đãi còn chưa theo kịp với nhu cầu thực tế của doanh nghiệp, người dân.
- Đối tượng và phạm vi áp dụng còn chưa đề cập được đầy đủ, toàn diện.
- Một số cơ chế chính sách mới được quy định, mở rộng hơn so với trước đây chưa được cập nhật, cụ thể hóa.
- Nhiều vấn đề mới nảy sinh trong thực tiễn vẫn phải giải quyết đối với từng trường hợp cụ thể mà chưa được hệ thống, đề cập và quy định cụ thể làm căn cứ triển khai thực hiện.
- Việc áp dụng các cơ chế chính sách đã được quy định còn chưa cụ thể khó khăn cho việc tổ chức thực hiện.

Bên cạnh Nghị quyết Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 được ban hành như đã nêu trên, HĐND Thành phố đã ban hành Nghị quyết số 01/2019/NQ-HĐND ngày 09/4/2019 quy định về mức hỗ trợ giá vé đối với người sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng trên tuyến đường sắt đô thị 2A Cát Linh Hà Đông. Tuy nhiên đến thời điểm hiện nay, các nội dung này chưa được triển khai thực hiện do tuyến đường sắt đô thị 2A Cát Linh Hà Đông chưa được đưa vào khai thác vận hành, trong khi đó hầu hết các nội dung được đề cập trong Nghị Quyết 01/2019/NQ-HĐND đều có tính tương đồng về chính sách hỗ trợ giá vé so với Nghị quyết 03/2013/NQ-HĐND cũ và hoàn toàn có thể lồng ghép vào Nghị quyết mới thay thế Nghị quyết 03/2013/NQ-HĐND.

Từ thực tế nêu trên, cần khẩn trương triển khai nghiên cứu xây dựng và ban hành Nghị quyết thay thế các Nghị quyết của HĐND thành phố Hà Nội: Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 và Nghị quyết số 01/2019/NQ-HĐND ngày 9/4/2019 là cần thiết nhằm khắc phục kịp thời các tồn tại, hạn chế như đã nêu và đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất khi tổ chức thực hiện.

UBND thành phố Hà Nội kính báo cáo tổng kết 05 năm thực hiện Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 của HĐND thành phố Hà Nội./.

Nơi nhận: ✓

- HĐND Thành phố; (để báo cáo)
- TT Thành ủy, TT HĐND TP (để báo cáo)
- Đ/c Chủ tịch UBND TP;
- Các đại biểu HĐND TP;
- Các đ/c PCT UBNDTP;
- Các Ban HĐND TP;
- Các sở, ban, ngành Thành phố;
- VP: Thành ủy, ĐBQH và HĐND TP;
- Đ/c CVP, các PCVP, TH, KT, ĐT;
- Lưu: VP, ĐT.

53

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Đức Chung