

Số: 5363 /BC- SGTVT

Hà Nội, ngày 29 tháng 6 năm 2019

BÁO CÁO

Về việc giải trình làm rõ một số nội dung liên quan đến dự thảo Nghị quyết thay thế Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 và Nghị quyết số 01/2019/NQ-HĐND ngày 9/4/2019 của HĐND thành phố Hà Nội theo ý kiến thẩm tra của HĐND Thành phố.

Kính gửi: UBND thành phố Hà Nội.

Thực hiện ý kiến thẩm tra của Ban đô thị HĐND thành phố Hà Nội tại báo cáo số 23/BC-HĐND ngày 28/6/2019 về thẩm tra nội dung dự thảo Nghị quyết “Ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; Khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải”, trong đó có đề nghị làm rõ thêm một số nội dung liên quan đến cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư, xây dựng khai thác bến xe, bãi đỗ xe và phương tiện cơ giới khác được bổ sung mới trong dự thảo Nghị quyết. Sở Giao thông vận tải kính báo cáo Thành phố các nội dung giải trình làm rõ, như sau:

I. Đối với các nội dung giải trình, làm rõ theo ý kiến tham gia góp ý của các cơ quan liên quan: Chi tiết cập nhật các nội dung tiếp thu giải trình theo ý kiến các Bộ và các ý kiến, kiến nghị phản biện xã hội tại văn bản số 37/TH-MTTQ-BTT ngày 28/6/2019 của Ủy ban MTTQ Việt Nam thành phố Hà Nội (có phụ lục chi tiết gửi kèm theo báo cáo).

II. Đối với một số nội dung giải trình, làm rõ thêm về cơ chế, chính sách liên quan đến đầu tư:

1. Đối với nội dung “Khuyến khích các cá nhân, hộ gia đình có sở hữu nhà, quyền sử dụng đất hợp pháp trên địa bàn 04 quận (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa) đầu tư bãi đỗ xe ngầm, cao tầng”:

- Hiện tại, khu vực 04 quận nêu trên đều đang quá tải và chưa đáp ứng được nhu cầu đỗ xe của người dân, việc đỗ xe chủ yếu vẫn là tận dụng lòng đường và vỉa hè. Theo quy định tại khoản 03 điều 25c của Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có nêu “*Giao Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương lập, phê duyệt và tổ chức thực hiện quy hoạch sử dụng tạm thời hè phố, lòng đường đến năm 2023; quy định thủ tục hành chính về cho phép sử dụng tạm thời hè phố, lòng đường quy định tại Điều này*”. Như vậy việc sử dụng lòng đường, vỉa hè làm bãi đỗ xe như hiện nay chỉ mang tính tạm thời, ảnh hưởng đến khả năng lưu thông trên các tuyến đường và mới chỉ xác định đến năm 2023, không mang tính lâu dài.

- Tại đồ án quy hoạch bến, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận và trạm dừng nghỉ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được HĐND Thành phố thông qua cũng

đã xác định khu vực các 04 quận nêu trên đều là khu vực hạn chế, khó khăn về diện tích đất dành cho bãi đỗ xe vì vậy hầu hết các bãi đỗ xe được quy hoạch là bãi đỗ xe ngầm. Việc hình thành ngay các bãi đỗ xe ngầm theo quy hoạch cần có nguồn lực, thời gian và không thể thực hiện đồng bộ ngay được.

- Thực tế hiện nay, có khá nhiều cơ sở kinh doanh dịch vụ, thương mại trên địa bàn 04 quận đã chủ động sử dụng một phần diện tích nhà đất đang sở hữu để phục vụ nhu cầu đỗ xe cho khách nhằm tăng tính hấp dẫn trong quá trình khai thác, kinh doanh.

- Đối với địa bàn các quận, huyện, thị xã khác (ngoài 04 quận: Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa) đều là các địa bàn có thuận lợi về quỹ đất cũng như điều kiện đầu tư các bãi đỗ xe theo quy hoạch và đang trong giai đoạn đầu tư phát triển, mặt khác các khu vực này chưa quá tải về nhu cầu đỗ xe. Theo đó trước mắt cần tập trung ưu tiên cho 04 quận: Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa để giải quyết kịp thời tình trạng quá tải về nhu cầu đỗ xe hiện nay.

- Mô hình cho phép các cá nhân, hộ gia đình có sở hữu nhà, quyền sử dụng đất hợp pháp đầu tư bãi đỗ xe đối với các khu vực hạn chế về quỹ đất cũng đã được một số nước triển khai áp dụng thành công, có hiệu quả trong thực tiễn (như: Nhật Bản, Hàn Quốc...).

Từ thực tế nêu trên, việc đề xuất cơ chế, chính sách “Khuyến khích các cá nhân, hộ gia đình có sở hữu nhà, quyền sử dụng đất hợp pháp trên địa bàn 04 quận (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa) đầu tư bãi đỗ xe ngầm, cao tầng cho ô tô và phương tiện cơ giới khác phục vụ nhu cầu công cộng” là hợp lý, cần thiết, đảm bảo tính khả thi cũng như phù hợp với nhu cầu thực tế, kinh nghiệm các nước nhằm giải quyết kịp thời tình trạng quá tải, thiếu bãi đỗ xe khu vực này như hiện nay, từng bước giải tỏa các bãi đỗ xe tạm thời dưới lòng đường, vỉa hè.

2. Đối với nội dung “Cho phép sử dụng tối đa 30% tổng diện tích sàn xây dựng thuộc khu vực ngầm của dự án bãi đỗ xe ngầm theo quy hoạch để đầu tư khai thác dịch vụ thương mại, dịch vụ khác hỗ trợ cho bãi đỗ xe ngầm).

- Việc đầu tư bãi đỗ xe ngầm có kinh phí là rất lớn, nếu chỉ đầu tư bãi đỗ xe đơn thuần không đảm bảo khả năng cân đối tài chính, thời gian hoàn vốn quá dài đối với các nhà đầu tư. Theo đó, việc đầu tư bãi đỗ xe ngầm không thực sự hấp dẫn các nhà đầu tư tham gia đầu tư loại hình này.

- Trong thời gian qua, hầu hết các nhà đầu tư khi đề xuất đầu tư bãi đỗ xe ngầm đều mong muốn và đề xuất được lồng ghép, sử dụng một phần diện tích thuộc khu vực ngầm cho chức năng thương mại dịch vụ (thông thường từ 25-35% tổng diện tích). Thực tế hiện nay, trong quá trình xem xét thông qua quy hoạch, chủ trương đầu tư, Thành Ủy và UBND Thành phố cũng đã xem xét thống nhất cho một số dự án bãi đỗ xe ngầm được thực hiện nội dung này, cụ thể: Bãi đỗ xe ngầm công viên Thủ Lệ (khoảng 20%); Bãi đỗ xe ngầm cung thể thao Quần Ngựa (khoảng 28%).

- Việc lồng ghép chức năng dịch vụ, thương mại trong bãi đỗ xe ngầm tạo điều kiện thuận lợi cho người dân khi tham gia dịch vụ đỗ xe được tiếp cận, sử dụng các nhu cầu tiện ích khi có nhu cầu, không phải sử dụng phương tiện cơ giới di chuyển quá nhiều góp phần hạn chế ùn tắc giao thông.

Từ thực tiễn như đã phân tích nêu trên, việc đề xuất “Cho phép sử dụng tối đa 30% tổng diện tích sàn xây dựng thuộc khu vực ngầm của dự án bãi đỗ xe ngầm theo quy hoạch để đầu tư khai thác dịch vụ thương mại, dịch vụ khác hỗ trợ cho bãi đỗ xe ngầm” là hợp lý, cần thiết, phù hợp với nhu cầu thực tế đảm bảo hài hòa lợi ích giữa nhà nước, người dân, nhà đầu tư.

3. Đối với nội dung “Cho phép sử dụng tối đa 20% tổng diện tích đất của dự án đầu tư bến xe, điểm trung chuyển, trung tâm tiếp vận theo quy hoạch để đầu tư khai thác dịch vụ thương mại, dịch vụ hỗ trợ khác”.

- Việc đầu tư bến xe, điểm trung chuyển, trung tâm tiếp vận có kinh phí là rất lớn, nếu chỉ đầu tư khai thác đơn thuần theo đúng chức năng không đảm bảo khả năng cân đối tài chính, thời gian hoàn vốn quá dài đối với các nhà đầu tư. Theo đó, việc đầu tư chưa thực sự hấp dẫn các nhà đầu tư tham gia đầu tư loại hình này.

- Trong thời gian qua, hầu hết các nhà đầu tư khi đề xuất đầu tư bến xe đều mong muốn và đề xuất được lòng ghép, sử dụng một phần diện tích cho chức năng dịch vụ thương mại và dịch vụ hỗ trợ khác (thông thường từ 20-26% tổng diện tích). Thực tế hiện nay, trong quá trình xem xét thông qua quy hoạch, chủ trương đầu tư, Thành Ủy và UBND Thành phố cũng đã xem xét thống nhất cho một số dự án bến xe được thực hiện nội dung này, cụ thể: Bến xe Cổ Bi (khoảng 25,7%); Bến xe Đông Anh (20%).

- Mặt khác theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Bến xe khách – QCVN 45: 2012/BGTVT (ban hành kèm theo thông tư số 49/2012/TT-BGTVT ngày 12/12/2012 của Bộ GTVT). Tại mục 2.2 (Quy định về các hạng mục công trình cơ bản) có nêu “*Các hạng mục công trình cơ bản của bến xe khách được chia làm hai nhóm gồm: Các công trình bắt buộc phải có và các công trình dịch vụ thương mại*” và Tại mục 2.2.2. có nêu “*Công trình dịch vụ thương mại: Khuyến khích xây dựng, trong đó gồm: Trung tâm thương mại; Khách sạn, nhà nghỉ; Nhà hàng phục vụ ăn uống, giải khát; Khu vực cung cấp các dịch vụ vui chơi, giải trí, chăm sóc sức khỏe; Trạm cấp nhiên liệu; Xưởng bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện; Nơi rửa xe; Nhà để xe nhiều tầng (cao tầng hoặc âm tầng hoặc cả 2); Trung tâm dịch vụ đăng kiểm xe cơ giới.*”

Như vậy việc đề xuất nội dung này là phù hợp với thực tiễn hiện nay cũng như phù hợp với các quy định chuyên ngành liên quan góp phần thúc đẩy công tác xã hội hóa đầu tư trong lĩnh vực này.

Sở Giao thông vận tải kính báo cáo UBND Thành phố có văn bản gửi HĐND Thành phố theo yêu cầu, hoàn thiện hồ sơ trình kỳ họp HĐND Thành phố. /

Nơi nhận:

- Như trên;
- Đ/c Chủ tịch UBND TPHN (để b/c);
- Đ/c Nguyễn Thế Hùng PCT UBND TP HN (để b/c);
- Ban Đô thị HĐND TP (để b/c);
- Lưu: VP, KHTC.

GIÁM ĐỐC



Vũ Văn Viện

PHỤ LỤC
TIẾP THU, GIẢI TRÌNH LÀM RÕ NỘI DUNG DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT THEO Ý KIẾN THAM GIA GÓP Ý
CỦA CÁC CƠ QUAN, ĐƠN VỊ LIÊN QUAN.

(Kèm theo báo cáo số ~~5363~~ 5363/BC-SGTVT ngày 29/6/2019 của Sở GTVT).

A. Tổng hợp tiếp thu, giải trình và làm rõ theo ý kiến góp ý của các Bộ liên quan.

TT	Tổng hợp nội dung tham gia ý kiến các Bộ.	Đề xuất nội dung tiếp thu, giải trình và làm rõ	Ghi chú
I	<u>Bộ GTVT tại văn bản số 5805/BGTVT-VT ngày 20/6/2019 (07 nội dung)</u>	03 nội dung giải trình, giữ nguyên; 02 nội dung tiếp thu, cập nhật điều chỉnh; 02 nội dung làm rõ.	
1.	Về tên Nghị quyết.		
	Đối với nội dung: “Ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn” đề nghị xem xét cho phù hợp với khoản 1, điều 1, mục I. Cụ thể, nếu giữ nguyên là: “vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn” thì khoản 1, điều 1 cần bỏ cụm từ “xe buýt” trong (). Bộ GTVT thấy rằng nên điều chỉnh thành “Ưu tiên phát triển hệ thống xe buýt và vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn” để đảm bảo phù hợp với thực tế hiện nay, đồng thời phù hợp với nội dung Khoản 1, khoản 2, điều 1, Mục I của dự thảo.	- Về tên Nghị quyết: Được thực hiện theo đúng khoản 3 điều 18 của Luật Thủ đô, cụ thể: “<i>Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải</i>”. Theo đó đề nghị giữ nguyên như nội dung dự thảo để đảm bảo tính thống nhất, kế thừa và phù hợp với Luật Thủ đô. - Về nội dung liên quan đến việc diễn giải cụm từ hệ thống xe buýt (xe buýt nhanh – BRT, xe buýt): Nội dung này được kế thừa Nghị quyết 03 trước đây, đồng thời theo Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04/3/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã nêu rõ 02 đối tượng xe buýt nhanh (BRT) và xe buýt. Theo đó đề xuất kiến nghị giữ nguyên để diễn giải làm rõ nội hàm.	Giữ nguyên
2.	Điểm f khoản 1 điều 2 đề nghị bỏ cụm từ “khối lượng lớn”.	Trong trường hợp bỏ cụm từ “khối lượng lớn” tại Điểm f khoản 1 điều 2 sẽ gây hiểu lầm bao gồm cả các loại hình vận tải hành khách công cộng khác như xe taxi, xe hợp đồng điện tử (xe taxi công nghệ), xe đạp điện công cộng....) mà các đối tượng này không nằm trong	Giữ nguyên

		phạm vi điều chỉnh của dự thảo Nghị quyết	
3	Đề nghị bỏ quy định tại điểm b khoản 1 Điều 3 vì lý do:	- Nội dung này đề nghị được giữ nguyên do:	
-	Thứ nhất, chưa làm rõ được quy mô bãi đỗ xe là bao nhiêu thì được hưởng ưu đãi khi đầu tư.	+ Hiện tại khu vực 04 quận ((Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa) đang là khu vực quá tải về bãi đỗ xe phục vụ nhu cầu của người dân, quỹ đất hiện tại để quy hoạch, đầu tư bãi đỗ xe theo quy hoạch là rất khó khăn. Theo đó cần huy động thêm nguồn lực đất đai từ người dân để đầu tư bãi đỗ xe trong khu vực này, đây là kinh nghiệm của một số nước trên trên giới đã được triển khai áp dụng có hiệu quả (đặc biệt là Nhật Bản đã áp dụng rất thành công).	
-	Thứ hai, hiện Thành phố đang khuyến khích phát triển VTHKCC và khuyến khích người dân sử dụng phương tiện VTHKCC, như vậy việc khuyến khích hình thành nhiều bãi đỗ xe trong khu vực Trung tâm (4 quận nội thành) như dự thảo Nghị quyết sẽ tạo thuận lợi hơn cho việc sử dụng phương tiện cá nhân trong khu vực này và có thể sẽ ảnh hưởng đến chủ trương khuyến khích phát triển VTHKCC.	+ Việc thực hiện nội dung này sẽ góp phần huy động tối đa nguồn lực xã hội để đầu tư hệ thống bãi đỗ xe cho khu vực 04 quận (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa), góp phần từng bước giải quyết tình trạng đỗ xe tạm thời trên lòng đường vỉa hè hiện nay.	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh
-	Thứ ba: Để tăng cường hệ thống giao thông tĩnh trong phạm vi 04 quận nội thành này, Thành phố cần chỉ đạo rà soát các diện tích đất công, đất thuộc quản lý của đơn vị Nhà nước trong địa bàn 4 quận nội thành như đã nêu tại dự thảo có thể sử dụng làm bãi đỗ xe để đầu tư.	- Để cụ thể hóa loại hình đầu tư bãi đỗ xe cho đối tượng cá nhân, hộ gia đình: Trong dự thảo cũng đã cập nhật nêu rõ là loại hình bãi đỗ xe ngầm, bãi đỗ xe cao tầng.	
-	Trong trường hợp giữ lại quy định đối với việc khuyến khích trên địa bàn 4 quận nội thành như dự thảo chỉ áp dụng ưu đãi cho việc xây dựng bãi đỗ xe cao tầng và với phần diện tích được quy định cụ thể được hưởng ưu đãi.		
4	Đề nghị bỏ cụm từ “điểm trung chuyển đa phương thức” trong dự thảo Nghị quyết. Hiện nay, điểm trung chuyển đã được thể hiện rõ trong các quy định: Đối với xe buýt có điểm trung chuyển xe buýt kết nối các tuyến xe buýt qua điểm trung chuyển, nhà ga đường sắt, cảng hàng không; đối với xe khách theo tuyến cố định là các bến xe ô tô được xây dựng theo quy hoạch hoặc các điểm đỗ trên hành trình của tuyến; đối với vận tải hàng hóa là các bến xe hàng hoặc các trung tâm tiếp vận, khu vực đầu mối. Như vậy, việc đưa ra khái niệm “điểm trung chuyển	Tiếp thu ý kiến của Bộ Giao thông vận tải và chỉnh sửa cụm từ “điểm trung chuyển đa phương thức” trong dự thảo Nghị quyết thành “điểm trung chuyển”	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh

	đa phương thức” là không phù hợp.		
5	Như đã nêu ở mục 3, công văn này, đề nghị bỏ quy định tại điểm b, khoản 2 điều 3, khoản 7 điều 4 mục II.	Nội dung này đề nghị giữ nguyên và được tiếp thu như đã nêu tại mục 3	Giữ nguyên
6	Ngày 26/10/2018, Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 12222/BGTVT-VT về việc góp ý đối với đồ án 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, đề nghị UBND Thành phố xem xét để đảm bảo tính thống nhất trong quy hoạch và triển khai thực hiện tránh lãng phí.	Các cơ chế chính sách được đề cập trong dự thảo Nghị quyết đều là những cơ chế, chính sách được định hướng khi xây dựng đồ án 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 nhằm đảm bảo việc triển khai thực hiện quy hoạch có hiệu quả. Các nội dung được Bộ GTVT cho ý kiến tại văn bản số 12222/BGTVT-VT ngày 26/10/2018, đã được UBND Thành phố làm rõ, tiếp thu trong quá trình hoàn thiện quy hoạch và đã được HĐND Thành phố nghị quyết thông qua quy hoạch.	Làm rõ
7	Ngày 19/02/2019 Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 12/NQ-CP về tăng cường bảo đảm, trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 – 2021, Bộ Giao thông vận tải đề nghị UBND Thành phố Hà Nội chỉ đạo các đơn vị cần bám sát các nội dung khoản 15, Mục II của Nghị quyết nêu trên để xây dựng dự thảo Nghị quyết trình HĐND Thành phố Hà Nội.	Việc xây dựng Nghị quyết thay thế nhằm triển khai 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”. Các cơ chế chính sách được đề cập trong dự thảo Nghị Quyết đều phù hợp với mục tiêu và giải pháp đã được nêu tại khoản 15, Mục II Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm, trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019 – 2021.	Làm rõ
II	<u>Bộ Thông tin và truyền thông tại văn bản số 1947/BTTTT-THH ngày 19/6/2019 (03 nội dung)</u>	03 Nội dung làm rõ, giữ nguyên	
1	Tại mục III về “Áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải”:		
-	Đề nghị thay thế cụm từ "công nghệ cao" thành "công nghệ" trong các nội dung thuộc mục này vì bản chất là áp dụng/ứng dụng khoa học, công nghệ, công nghệ thông tin vào quản lý, vận hành và khai thác, kết nối giao thông vận tải.	Cụm từ “ Công nghệ cao” đã được định nghĩa trong điều 2 của Luật chuyển giao công nghệ số 07/2017/QH14 ngày 19/6/2017. Kế thừa từ Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013. Đồng thời tại khoản 3 điều 18 của Luật Thủ đô, có nêu “ <i>Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận</i>	Giữ nguyên

		<i>tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải". Theo đó đề nghị giữ nguyên cụm từ "công nghệ cao"</i>	
-	Đề nghị cần đưa vào mục tiêu cụ thể cho từng giai đoạn để có căn cứ đánh giá kết quả thực hiện Nghị quyết. Chẳng hạn đến thời điểm nào thì đạt chỉ tiêu 100% hệ thống xe buýt, xe buýt nhanh BRT có hệ thống bán vé cho khách hàng tự động (quẹt thẻ), 100% hệ thống xe buýt thành phố được liên thông dữ liệu giúp khách hàng tra cứu trực tuyến lộ trình, vị trí xe,... hoặc đến khi nào thì xây dựng xong cơ sở dữ liệu phương tiện giao thông công cộng của Thành phố,... Giải pháp, lộ trình triển khai như thế nào.	Nội dung đề nghị này thuộc thẩm quyền của UBND Thành phố được triển khai thông qua các nhiệm vụ hoặc kế hoạch. Thành phố hiện nay đã có chủ trương và đang nghiên cứu xây dựng đề án Trung tâm điều hành tập trung của Thành phố mà trong đó, nội dung này là một phần nhiệm vụ Trung tâm điều hành giao thông thông minh thuộc Trung tâm điều hành tập trung.	Làm rõ
2	Tại cuối điểm a khoản 2 Điều 6, đề nghị sửa lại thành "... cung cấp thông tin trực tuyến về Trung tâm điều hành giao thông thông minh của Thành phố:.."	Tại điểm a khoản 2 điều 6 có xác định xây dựng cơ sở dữ liệu lớn dùng chung (bigdata) để phục vụ cho công tác quản lý điều hành chung của Thành phố Hà Nội mà trong đó trung tâm điều hành giao thông thông minh là một trung tâm chức năng. Do vậy tất cả cơ sở dữ liệu đều phải thông tin trực tuyến với Trung tâm điều hành thông minh tập trung của Thành phố	Giữ nguyên
III	<u>Bộ Khoa học công nghệ tại văn bản số 1809/BKHCN-CNN ngày 21/6/2019 (06 nội dung)</u>	06 nội dung tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh	
1	Về căn cứ dự thảo Nghị quyết, đề nghị bổ sung thêm căn cứ "Luật chuyển giao công nghệ ngày 19/6/2017".	Trong phần căn cứ của dự thảo Nghị quyết chưa có " <i>Căn cứ Luật Chuyển giao công nghệ ngày 19/6/2017</i> ". Tiếp thu ý kiến tham gia của Bộ Khoa học công nghệ, bổ sung trong phần căn cứ của dự thảo Nghị quyết	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh
2	Tại điểm f, khoản 1, điều 2 đề nghị sửa lại như sau: "Thành lập trung tâm quản lý, điều hành giao thông công cộng chung cho toàn thành phố; triển khai xây dựng hệ thống vé điện tử liên thông <i>áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật thống nhất</i> cho các loại hình vận tải	Tiếp thu ý kiến tham gia của Bộ Khoa học công nghệ và và chỉnh lý lại "Thành lập trung tâm quản lý, điều hành giao thông công cộng chung cho toàn thành phố; triển khai xây dựng hệ thống vé điện tử <i>liên thông áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật thống nhất</i> cho	

	hành khách công cộng khối lượng lớn”	các loại hình vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn”	
3	Tại điểm b, khoản 4 điều 2 đề nghị sửa lại như sau: “...yêu cầu về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và bảo vệ môi trường”.	Tiếp thu ý kiến tham gia của Bộ Khoa học công nghệ và chính lý lại điểm b, khoản 4 điều 2 “Ngân sách thành phố hỗ trợ 100% tiền thuế nhập khẩu các thiết bị, phương tiện phục vụ hoạt động vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn đối với các thiết bị, phương tiện trong nước chưa sản xuất được hoặc trong nước đã sản xuất nhưng chưa đáp ứng được yêu cầu về <i>tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và tiêu chuẩn bảo vệ môi trường</i> ”	
4	Tại khoản 3, điều 4 đề nghị sửa lại như sau: “... Yêu cầu về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.”	Tiếp thu ý kiến tham gia của Bộ Khoa học công nghệ và chính lý trong dự thảo Nghị quyết khoản 3, điều 4 “....đây chuyên công nghệ trong nước chưa sản xuất được hoặc trong nước đã sản xuất nhưng chưa đáp ứng được yêu cầu về tiêu chuẩn, <i>quy chuẩn kỹ thuật</i> ”	
5	Tại điểm a khoản 2 Điều 6 sửa lại như sau: “và các Trung tâm sử dụng công nghệ cao, tiên tiến, hiện đại khác.	Tiếp thu bổ sung dấu “,” nhằm làm rõ nghĩa của câu từ hơn	
6	Tại điểm b khoản 2 Điều 8, đề nghị sửa cụm từ “ và các tiến bộ khoa học của mạng internet” thành “ và các tiến bộ khoa học công nghệ”	Tiếp thu ý kiến tham gia và chỉnh lý trong dự thảo Nghị quyết tại điểm b khoản 2 Điều 6 “.. và các tiến bộ khoa học của mạng internet....” thành “ ...và các tiến bộ khoa học công nghệ...”	
IV	Bộ Tư pháp tại văn bản số 2329/BTP-VĐCXDPL ngày 24/6/2019 (06 nội dung)	03 nội dung làm rõ; 03 nội dung tiếp thu cập nhật, điều chỉnh	
1	Về sự cần thiết ban hành: Theo quy định tại khoản 3 Điều 18 Luật Thủ đô: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải là phù hợp và cần thiết. Tuy nhiên, trong hồ sơ gửi xin ý kiến không gửi dự thảo Tờ trình và các tài liệu kèm theo, vì vậy, Bộ Tư pháp chưa rõ được sự cần thiết ban hành dự thảo Nghị quyết thay thế Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND và Nghị quyết số 01/2019/NQ-HĐND nói trên	Sự cần thiết phải nghiên cứu, xây dựng và ban hành Nghị quyết thay thế Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND và Nghị quyết số 01/2019/NQ-HĐND đã được nêu cụ thể trong dự thảo tờ trình của UBND Thành phố Hà Nội. Chủ trương thực hiện đã được Ban Thường vụ Thành ủy thống nhất tại thông báo số 2029 TB/TU ngày 25/6/2019. HĐND Thành phố cũng đã có văn bản số văn bản số 226/HĐND - ĐT ngày 18/6/2019 về việc chấp thuận xây dựng Nghị quyết HĐND Thành phố trình tại kỳ họp thứ 9 HĐND Thành phố	Làm rõ

2	Về quy hoạch giao thông, phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng, Bộ Tư pháp nhận thấy dự thảo Nghị quyết đang quy định khá mở, ưu tiên cho các tổ chức, cá nhân khi đầu tư, xây dựng, phát triển hệ thống vận tải. Đề nghị rà soát các quy định của dự thảo liên quan đến quy hoạch giao thông, bố trí quỹ đất và quy hoạch, đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng đảm bảo phù hợp định hướng chung phát triển hạ tầng kỹ thuật hệ thống giao thông theo Khoản 6 Điều 1 Quyết định số 1259/QĐ-TTg (<i>Tỷ lệ đất giao thông khu vực đô thị trung tâm chiếm 20% - 26% đất xây dựng đô thị. Vận tải hành khách công cộng năm 2020 đáp ứng 35% tổng lượng hành khách, năm 2030 khoảng 55%; tỷ lệ đất giao thông các đô thị vệ tinh chiếm 18% - 23% đất xây dựng đô thị, vận tải hành khách công cộng năm 2020 đáp ứng 26%; năm 2030 khoảng 43%; tỷ lệ đất giao thông các thị trấn chiếm 16% - 20%</i>).	Các nội dung được nêu trong dự thảo Nghị quyết đều được thực hiện trên cơ sở đảm bảo phù hợp với các đồ án quy hoạch có liên quan, trong đó có đồ án quy hoạch chung xây dựng Thủ đô, quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô đã được duyệt. Việc nghiên cứu xây dựng nghị quyết cũng là một trong các nhiệm vụ để thúc đẩy thực hiện có hiệu quả các chỉ tiêu quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Việc xây dựng Nghị quyết được thực hiện tuân thủ theo đúng nội dung được giao khoản 3 điều 18 của Luật Thủ đô, cụ thể: “<i>Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải</i>”.	Làm rõ
3	- Về các điều kiện bảo đảm thi hành, dự thảo Nghị quyết đang quy định ngân sách thành phố hỗ trợ rất nhiều chế độ để đãi ngộ, khuyến khích các khoản thuế, phí, tiền lãi vay ngân hàng, giá vé cho các tổ chức, cá nhân. Vì vậy, đề nghị rà soát, đánh giá thật kỹ các quy định về cơ chế, chính sách ưu tiên; khuyến khích đầu tư, xây dựng và áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải, tránh việc tạo ra gánh nặng quá lớn đối với ngân sách thành phố, khó đảm bảo thi hành trên thực tế.	Các cơ chế chính sách được đề cập trong dự thảo Nghị quyết đã được nghiên cứu đánh giá tác động ảnh hưởng đến các đối tượng liên quan (thành phố Hà Nội, người dân, doanh nghiệp) đảm bảo: phù hợp khả năng cân đối ngân sách của Thành phố. Phù hợp với nội dung chính sách đã được Ban thường vụ Thành Ủy, UBND thành phố thống nhất và phù hợp với thẩm quyền của HĐND Thành phố khi ban hành. Sở Tư pháp cũng đã tổ chức thẩm định, thống nhất đối với các nội dung dự thảo của Nghị quyết.	Làm rõ
4	Giải thích từ ngữ: Dự thảo Nghị quyết bổ sung chính sách “... sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường...” tại điểm c khoản 4 điều 2, tuy nhiên chưa có định nghĩa thế nào là sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường. Do đó, đề nghị cân nhắc bổ sung điều	+ Đã tiếp thu và điều chỉnh lại cụm từ “ xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường...” thành “xe buýt <i>sử dụng năng lượng sạch</i>”. + Khái niệm “Xe buýt <i>sử dụng năng lượng sạch</i>” được quy định tại điều 3 quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05/5/2015 “Xe buýt sử	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh

	khoản giải thích từ ngữ, trong đó định nghĩa hoặc liệt kê các nhiên liệu sạch (năng lượng điện, khí hóa lỏng CNG...) đảm bảo minh bạch quy định pháp luật và áp dụng thống nhất trong quá trình thực hiện.	dụng năng lượng sạch là xe buýt sử dụng khí hóa lỏng, khí thiên nhiên, điện thay thế xăng, dầu”.	
5	Quy định chuyển tiếp của dự thảo Nghị quyết: Khoản 2, Điều 8 dự thảo Nghị quyết quy định: <i>“Đối với các trường hợp khác được xem xét</i> điều chỉnh cho phù hợp với Nghị quyết này và được tính từ thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực”. Quy định này chưa rõ ràng, bởi lẽ, quy định chưa chỉ rõ vấn đề “xem xét” điều chỉnh dự án do chủ thể nào tiến hành (chủ dự án, cơ quan có thẩm quyền phê duyệt dự án hay các chủ thể đồng thời tiến hành điều chỉnh dự án) và <i>bắt buộc hay không bắt buộc của việc điều chỉnh dự án</i> . Vì vậy, Bộ Tư pháp cho rằng cần quy định cụ thể, rõ ràng hơn về nội dung này.	Tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Cơ quan có thẩm quyền điều chỉnh là Ủy Ban Nhân dân Thành phố Hà Nội. Sau khi tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp khoản 2 Điều 8 được chỉnh lý như sau <i>“Đối với các trường hợp khác được UBND thành phố Hà Nội xem xét, điều chỉnh cho phù hợp với Nghị quyết này và được tính từ thời điểm Nghị quyết có hiệu lực thi hành”</i>	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh
6	Ngoài ra, đề nghị bổ sung căn cứ pháp lý là Luật Quy hoạch ngày 24/11/2017; Luật Giá ngày 20/6/2012; Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.	Trong phần căn cứ của dự thảo Nghị quyết chưa có. Tiếp thu ý kiến tham gia của Bộ Tư pháp bổ sung trong phần căn cứ của dự thảo Nghị quyết <i>“Căn cứ Luật giá ngày 20/6/2012; Căn cứ Luật Quy hoạch ngày 24/11/2017; Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050”</i>	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh

B. Tổng hợp tiếp thu, giải trình và làm rõ theo các ý kiến, kiến nghị phản biện xã hội đã được Ủy ban MTTQ Việt Nam thành phố Hà Nội tổng hợp tại văn bản số 37/TH-MTTQ-BTT ngày 28/6/2019.

TT	Tổng hợp các ý kiến, kiến nghị phản biện xã hội tại văn bản số 37/TH-MTTQ-BTT ngày 28/6/2019 của Ủy ban MTTQ Việt Nam thành phố Hà Nội	Đề xuất nội dung tiếp thu, giải trình và làm rõ	Ghi chú
I	Về nhận xét chung		
1	Về sự cần thiết xây dựng Nghị quyết: Thống nhất cao.	Không phải tiếp thu, giải trình và làm rõ	
2.	Quá trình xây dựng Nghị quyết: Cơ bản thống nhất, đề nghị bổ sung một số căn cứ pháp lý, gồm: Luật bảo vệ, chăm sóc và giáo dục trẻ em ngày 25/12/2001; Pháp lệnh về sửa đổi một số điều của Pháp lệnh ưu đãi người có công với cách mạng, ngày 4/2012; Quyết định số 59/2015/QĐ-TTg, ngày 19/11/2015 của Chính phủ về việc ban hành chuẩn nghèo tiếp cận đa chiều áp dụng cho giai đoạn 2016-2020 để áp dụng chính sách miễn vé đối với Người có công, trẻ em dưới 6 tuổi, nhân khẩu thuộc hộ nghèo nêu tại điểm b, khoản 3, Điều 2.	Trong dự thảo Nghị quyết thay thế, chính sách miễn vé có bổ sung thêm hai đối tượng là “Người cao tuổi và nhân khẩu thuộc hộ nghèo”. Theo điều 7 của Dự thảo Nghị quyết, trách nhiệm của UBND Thành phố sẽ ban hành các Quyết định và có văn bản hướng dẫn cụ thể, khi đó sẽ căn cứ: Luật bảo vệ, chăm sóc và giáo dục trẻ em ngày 25/12/2001; Pháp lệnh về sửa đổi một số điều của Pháp lệnh ưu đãi người có công với cách mạng, ngày 4/2012; Quyết định số 59/2015/QĐ-TTg, ngày 19/11/2015 của Chính phủ về việc ban hành chuẩn nghèo tiếp cận đa chiều.	Làm rõ
3	Về hình thức, ngôn ngữ và kỹ thuật soạn thảo văn bản, đề nghị Ban soạn thảo cần rà soát, sửa đổi, điều chỉnh, bổ sung, thay thế và biên tập lại ở 20 chỗ trong: tiêu đề, một số khoản, điểm về lỗi chính tả, dấu chấm phẩy, chữ viết hoa, chữ viết tắt, từ ngữ chưa chính xác, cắt bỏ từ và một số cụm từ thừa, trùng lặp... để văn phong ngắn gọn, rõ nghĩa theo ngôn ngữ của văn bản quy phạm pháp luật.	Đã tổ chức tiếp thu và chỉnh lý lại trong dự thảo Nghị quyết	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh
II	Về các ý kiến phản biện cụ thể.		
1	Về nội dung tổng quát		
1.1	Sự kế thừa, điều chỉnh và bổ sung trong nội dung dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố được nêu tại Tờ trình của UBND Thành phố cần được đặc biệt quan tâm, hỗ trợ thỏa đáng hơn nữa để tạo sức hấp dẫn để huy	Sau khi Nghị quyết ban hành, UBND Thành phố sẽ chỉ đạo các Sở, ban ngành liên quan, xây dựng các văn bản hướng dẫn, tổ chức triển khai cụ thể từng chính sách trong Nghị quyết nhằm ưu tiên, khuyến khích các tổ chức cá nhân tham gia trong lĩnh vực này	Làm rõ

	động tối đa các nguồn lực xã hội thông qua các cụm từ “ưu tiên”, “khuyến khích” và nhấn mạnh tại khoản 2, Điều 2 là rất hợp lý. Vì qua khảo sát thực tế, trao đổi, thảo luận của Đoàn tại quận Hoàng Mai và Tổng Công ty vận tải Hà Nội nhiều ý kiến cũng đã nhấn mạnh đây là lĩnh vực hết sức cần thiết, có nhiều khó khăn vì số vốn đầu tư rất lớn, thời gian thu hồi vốn rất lâu.		
1.2	Dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố thể hiện quan điểm ưu tiên nhưng nội dung của dự thảo chưa thể hiện được mức độ ưu tiên cao cần có đối với các lĩnh vực này. Đề nghị Ban soạn thảo cần bổ sung các nội dung theo hướng ưu tiên cao hơn nữa nhất là đối với vận tải hành khách công cộng	Trong quá trình nghiên cứu xây dựng dự thảo Nghị quyết thay thế đã vận dụng tối đa các cơ chế chính sách thuộc thẩm quyền của HĐND Thành phố Hà Nội, theo đó có rất nhiều cơ chế chính sách đã được mở rộng, cao hơn nhiều so với trước đây. Việc tăng mức hỗ trợ như dự thảo Nghị quyết đã được nghiên cứu qua tình hình thực tế trong công tác quản lý, mức hỗ trợ đảm bảo sự cân đối giữa mức hỗ trợ với ngân sách Thành phố. Việc tăng mức hỗ trợ cao hơn nữa sẽ dẫn đến tình trạng gánh nặng cho ngân sách Thành phố và khó có khả năng đáp ứng. Do đó, qua nhu cầu thực tế trong công tác quản lý ban soạn thảo đã đề xuất ở mức đảm bảo cân đối giữa mức hỗ trợ với ngân sách Thành phố.	Làm rõ
1.3	Nội dung dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố cần phải nêu ra các giải pháp thực hiện và phân công đơn vị/cá nhân chịu trách nhiệm đối với các giải pháp thực hiện, thậm chí bao gồm cả thời hạn. Các giải pháp và phân công đơn vị/cá nhân chịu trách nhiệm đối với giải pháp thực hiện không chỉ đối với các điểm được sửa đổi trong dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố, mà còn với cả các điều khoản không đề nghị sửa đổi trong Nghị quyết 03 nêu trên. Có như vậy, dự thảo Nghị quyết mới có tính khả thi.	Tại điều 7 của dự thảo Nghị quyết đã nêu rõ trách nhiệm của UBND Thành phố, trong đó có trách nhiệm “ <i>Xây dựng, ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể thủ tục và quy trình áp dụng các cơ chế chính sách khuyến khích đã được nêu trong trong Nghị quyết để đảm bảo tính khả thi và tạo điều kiện để các đối tượng thuộc phạm vi điều chỉnh được tiếp cận thực hiện có hiệu quả</i> ”. Theo đó những vấn đề được đặt ra sẽ được tổ chức thực hiện bằng các văn bản hướng dẫn, phân công tổ chức thực hiện cụ thể của UBND Thành phố sau khi Nghị quyết được HĐND Thành phố thông qua.	Làm rõ
2	Về nội dung ở từng Điều		
2.1	Tại Điều 1.		
	Trong dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố đã xác định	Nội dung Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND ngày 12/7/2013 thực	Làm rõ

	chỉ là VTHKCC khối lượng lớn là chưa đầy đủ cần mở rộng như xác định trong quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô đến năm 2030 (Quyết định số 519/QĐ-TTg, ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ) và đề nghị Ban soạn thảo lưu ý trong đó có cả hệ thống đường thủy, vận tải khối lượng nhỏ	hiện quy định tại khoản 3 Điều 18 Luật Thủ đô: “ <i>Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội ban hành quy định ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải.</i> ”. Do vậy, đối tượng cần cần được quan tâm ưu tiên phát triển là “ <i>hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn</i> ”. Cụ thể đã được đề cập trong dự thảo Nghị quyết.	
2.2.	Tại Điều 2.		
-	Đề nghị Ban soạn thảo cần bổ sung thêm nội dung về đầu tư phát triển VTHKCC như:	Các nội dung này đã được xác định trong các quy hoạch, đề án, nghị quyết, chương trình cụ thể của Thành Ủy, HĐND Thành phố, UBND Thành phố theo từng giai đoạn. Theo đó, đề xuất không nên đưa nội dung này vào trong dự thảo Nghị quyết.	Làm rõ
+	Trong 05 năm tới Thành phố cần phát triển thêm bao nhiêu Km tuyến xe buýt?, hoàn thành các tuyến đường sắt đô thị nào?, triển khai thêm tuyến đường sắt đô thị nào?;	Nội dung này đã được xác định trong “đề án quản lý phương tiện giao thông đường bộ, hạn chế phương tiện giao thông cá nhân nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn Thành phố giai đoạn 2017 - 2020 tầm nhìn đến năm 2030” được HĐND Thành phố thông qua tại Nghị quyết số 04/2017/NQ-HĐND ngày 4/7/2017 .	
+	Ngân sách thành phố dành cho VTHKCC sẽ tăng bao nhiêu %?, huy động nguồn vốn xã hội cho phát triển VTHKCC sẽ tăng bao nhiêu %?, có áp dụng các hình thức đầu tư nào mới không?;	Các nội dung này đã được xác định trong “Đề án nâng cao chất lượng dịch vụ và phát triển VTHKCC bằng xe buýt ở Hà nội giai đoạn 2016 - 2020 định hướng đến 2025”. Đề án đã được báo cáo, Thành ủy có thông báo kết luận số 714-TB/TU ngày 05/5/2017.	
+	Khối lượng hành khách vận chuyển của VTHKCC sẽ đạt bao nhiêu triệu lượt hành khách/năm?, ...Việc bổ sung các nội dung này sẽ làm rõ thêm mục tiêu và các điều kiện thực hiện để đạt được mục tiêu.	Hiện nay Thành phố đang chỉ đạo điều chỉnh Đề án định hướng đến năm 2030 là một trong nhóm giải pháp để thực hiện Nghị quyết số 04/2017/NQ-HĐND ngày 4/7/2017.	
+	Đề nghị Ban soạn thảo nên bổ sung nội dung: Tổ chức dịch vụ vận tải hành khách công cộng từ trung tâm huyện, đến các trung tâm xã và từ các tuyến chính vào các đường ngang bằng xe buýt nhỏ (theo tinh thần Quyết	Đây là một trong những giải pháp của “Đề án nâng cao chất lượng dịch vụ và phát triển VTHKCC bằng xe buýt ở Hà nội giai đoạn 2016 – 2020 định hướng đến 2025”, và giải pháp này hiện nay đang được thực hiện từ cuối năm 2016. Đến nay đã có 428/584 xã	

	định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ và kiến nghị của cử tri) để hành khách dễ tiếp cận, góp phần giảm phương tiện giao thông cá nhân, đặc biệt là xe máy.	phương thị trấn có dịch vụ xe buýt đi qua (đạt 75%), trong đó nội thành 164/168 phường (97,6%), ngoại thành 274/416 xã, thị trấn (đạt 65,9%). Nội dung này thuộc nhiệm vụ của UBND Thành phố không cần thiết phải đưa vào Nghị quyết.	
-	<u>Khoản 1 điểm b:</u> Cần bổ sung yêu cầu kết nối đồng bộ các loại hình VTHKCC tại các ga với các khu đô thị mới, đô thị vệ tinh, ... để tạo sức hút đối với người tham gia giao thông. Thay cụm từ “đông, tây, nam, bắc” bằng “theo các hướng quốc lộ chính kết nối Hà Nội với các tỉnh, thành phố trong cả nước”, thay cụm từ “với khu vực nội đô” bằng “với các khu dân cư, dịch vụ và sản xuất lớn”.	Nội dung này đã được đề cập tại điểm e, khoản 1 của dự thảo Nghị quyết. Việc kế thừa cụm “Đông, Tây, Nam, Bắc” theo Nghị quyết 03 trước đây nhằm tránh các tuyến buýt liên tỉnh đi xuyên tâm cắt ngang qua thành phố, đón trả khách không đúng nơi quy định làm gia tăng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường và tai nạn giao thông.	Làm rõ
-	<u>Khoản 1 điểm c:</u> Bổ sung thêm vào cuối câu nội dung là: theo quy hoạch phát triển đô thị và nhu cầu thực tiễn phát triển VTHKCC. Khi mở các tuyến VTHKCC mới phải đảm bảo cơ sở hạ tầng chất lượng cao phục vụ tuyến. Đề nghị Ban soạn thảo bổ sung thêm điểm mới về nội dung: Bố trí các tuyến xe bus phối hợp, hỗ trợ đường sắt đô thị khi các tuyến đường sắt đô thị hoàn thành đi vào hoạt động để nâng cao hiệu quả hoạt động VTHKCC. Nghiên cứu sử dụng đa dạng các loại xe bus lớn, trung bình, nhỏ phù hợp với điều kiện hạ tầng giao thông và nhu cầu vận tải của từng tuyến, từng khu vực.	Nội dung này được kế thừa và giữ nguyên. Về nội dung “Khi mở các tuyến VTHKCC mới phải đảm bảo cơ sở hạ tầng chất lượng cao phục vụ tuyến” được thực hiện theo quy định hiện hành. Vì vậy không cần thiết đưa vào nội dung dự thảo Nghị quyết. Đây là chức năng nhiệm vụ thuộc các Cơ quan chuyên môn của Thành phố (Ví dụ đối với tuyến đường sắt số 2A sắp đưa vào vận hành khai thác, Thành phố cũng đã chỉ đạo và chấp thuận kế hoạch kết nối hệ thống VTHKCC bằng xe buýt đối với tuyến đường sắt số 2A...” . Vì vậy không cần thiết đưa vào nội dung này vào dự thảo Nghị quyết.	Làm rõ
-	<u>Khoản 1, Điểm f:</u> Đề nghị Ban soạn thảo bổ sung “...triển khai xây dựng hệ thống vé điện tử liên thông cho các loại hình VTHKCC khối lượng lớn và có thể liên thông với các loại hình VTHK đô thị khác” nhằm định hướng cho Thành phố khi lựa chọn các nhà cung cấp dịch vụ vé điện tử cần đảm bảo có thể liên thông nhiều loại hình	Hiện nay, UBND Thành phố đã ban hành Quyết định số 3978/QĐ-UBND ngày 13/8/2015 quy định về quản lý và áp dụng công nghệ cho hệ thống thẻ vé điện tử của mạng lưới vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố Hà Nội. Cụ thể nội dung này sẽ được xem xét, giải quyết ở từng dự án công trình cụ thể và được căn cứ vào thực tế khi triển khai thực hiện. Việc triển khai thực hiện sẽ được UBND Thành phố cụ thể hóa sau khi	Làm rõ

	vận tải chứ không chỉ đối với VTHKCC khối lượng lớn. Đây cũng là mô hình đã và đang được các thành phố trên thế giới xây dựng.	Nghị quyết được thông qua đảm bảo phù hợp với quy định đã được UBND Thành phố ban hành	
-	<u>Khoản 2 điểm b:</u> Đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu, xem xét để khuyến khích phương tiện VTHK khối lượng trung bình, nhỏ và đường thủy (đây là lợi thế của Hà Nội và cũng là đặc thù của Hà Nội-Đô thị lịch sử, đồng thời cũng là phương tiện gom hành khách lên VTHKCC khối lượng lớn).	Nội dung này đã được trình bày ở “Điều 1 phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng” nêu trên. Vận tải đường thủy không thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Nghị quyết.	Làm rõ
-	<u>Khoản 3:</u> Đề nghị Ban soạn thảo cần bổ sung một mục về tăng cường tuyên truyền, quảng bá, phổ cập các thông tin, kiến thức về hoạt động VTHKCC cho mọi người dân bằng nhiều hình thức cả truyền thống và công nghệ mới. Đây là khâu rất quan trọng để kết nối các hoạt động chuyên ngành với người dân, hướng tới người dân, thu hút và tạo điều kiện thuận lợi cho người dân sử dụng các loại hình VTHKCC.	Nội dung này được quy định tại Khoản 3, Điều 7 “Quán triệt, tuyên truyền và phổ biến rộng rãi nội dung Nghị quyết đã được thông qua và các văn bản do UBND thành phố Hà Nội ban hành hướng dẫn thủ tục, quy trình áp dụng.” và khoản 3, điều 9: “Đề nghị Mặt trận tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội phối hợp tuyên truyền, vận động và giám sát việc thực hiện Nghị quyết.”.	Làm rõ
-	<u>Khoản 4, điểm c:</u>		Làm rõ
+	Tại nội dung này cần làm rõ hạ tầng VTHKCC khối lượng lớn bao gồm những gì? bởi hạ tầng VTHKCC khối lượng lớn bao hàm rất rộng: từ hạ tầng đường sắt đô thị, BRT, trạm tiếp nhiên liệu,... Đề nghị Ban soạn thảo tính đến việc hỗ trợ 50% lãi vay khi xây dựng công trình lớn như các tuyến đường sắt đô thị chưa? ngân sách Thành phố có đáp ứng được không?	Về hạ tầng kỹ thuật VTHKCC khối lượng lớn: Bao gồm toàn bộ các trình hạ tầng kỹ thuật phục vụ cho việc vận hành, khai thác cho các loại hình vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn đã được nêu trong đối tượng và phạm vi điều chỉnh của dự thảo Nghị quyết. Về chính sách hỗ trợ: Đây là chính sách khuyến khích đầu tư phát triển hạ tầng vận tải HKCC khối lượng lớn, cần rất nhiều kinh phí và nguồn lực được huy động từ nhiều nguồn khác nhau nhưng nguồn lực xã hội hóa là chính, nguồn ngân sách Thành phố chỉ hỗ trợ tối đa trên cơ sở cân đối ngân sách theo Luật hiện hành. Để thực thi chính sách này, dự thảo Nghị quyết quy định tại khoản 01 điều 7 “<i>Trên cơ sở Nghị quyết được thông qua và căn cứ vào nhu cầu thực tế, chủ động xem xét, quyết định áp dụng các mức cơ chế chính sách đối với từng dự án, trường hợp cụ thể cho phù hợp</i>”.	

+	Ngoài ra, để đảm bảo thu hút hơn nữa doanh nghiệp vận tải tham gia đầu tư phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch, đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu bổ sung mức trợ giá đối với các tuyến buýt sử dụng nhiên liệu CNG ưu đãi hơn so với các tuyến sử dụng xe buýt thường.	Nội dung này thuộc nhiệm vụ của các Sở ban ngành liên quan trong việc xây dựng định mức chi phí cung ứng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt đối với tuyến buýt sử dụng nhiên liệu CNG. Hiện nay, công tác xây dựng định mức đối với các tuyến buýt CNG trên địa bàn Thành phố Hà Nội đang trong quá trình xây dựng, trong thời gian tới đối với các tuyến buýt CNG sẽ sớm được áp dụng định mức phù hợp với chi phí thực tế.	
-	<u>Khoản 4:</u>		Làm rõ
+	Đề nghị Ban soạn thảo cần bổ sung điểm mới với nội dung: Gắn trách nhiệm đảm bảo cơ sở hạ tầng VTHKCC với các dự án đô thị mới trong phạm vi của dự án và phục vụ cư dân của dự án.	Nội dung này đã được nêu tại điểm e khoản 1 điều 2 của dự thảo Nghị quyết.	
+	Bổ sung nội dung tích cực tìm kiếm các nguồn vốn ODA, khuyến khích các nhà đầu tư trong nước và nước ngoài đầu tư phát triển hệ thống đường sắt đô thị theo quy hoạch của Thành phố với công nghệ tiên tiến và tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp.	Nội dung này đã được đề cập trong các quy hoạch, chương trình, kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng của Thành phố. Đồng thời cũng đã được nêu tại Nghị định số 16/2016/NĐ-CP ngày 16 tháng 3 năm 2016 về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài, Nghị định số 132/2018/NĐ-CP ngày 1/10/2018 về sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 16/2016/NĐ-CP. Theo đó việc bổ sung nội dung này là không thực sự cần thiết.	
2.3.	Tại Điều 3		
-	<u>Khoản 1 mục a:</u> Đề nghị Ban soạn thảo bổ sung bãi đỗ xe trong các công trình công cộng quy mô lớn	Nội dung này đã được nêu trong quy định khi nghiên cứu, xây dựng các quy hoạch. Đồng thời quy định về bãi đỗ xe trong các công trình hỗn hợp, UBND Thành phố đã có quy định riêng do vậy không cần thiết phải đưa vào dự thảo Nghị quyết	Làm rõ
-	<u>Khoản 1 mục b:</u>		
+	Đề nghị Ban soạn thảo sửa đổi, diễn đạt để phù hợp với thuật ngữ quy hoạch và các văn bản liên quan như: nhà, đất sở hữu hợp pháp, 04 quận nội thành Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa. (Điều 4. Sở hữu	Nội dung này đã được tiếp thu, chỉnh lý lại khoản 1 mục b như sau “.... cá nhân, hộ gia đình đầu tư trên nhà, đất, có quyền sở hữu, sử dụng hợp pháp thuộc địa bàn 04 quận (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa”.	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh

	đất đai... Đất đai thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý. <i>Nhà nước trao quyền sử dụng đất cho người sử dụng đất</i> theo quy định của Luật Đất đai năm 2013).		
+	Đây là các quận nội đô lịch sử; bổ sung thêm các quận theo hệ thống các đường vành đai giao thông như: từ vành đai 3 trở vào nội đô và tiến tới quy hoạch bến/bãi đỗ xe có lộ trình đến từng năm cùng với các quy hoạch khác có liên quan tạo ra tầm nhìn của Nghị quyết Thủ đô.	- Đối với địa bàn các quận, huyện, thị xã khác (ngoài 04 quận: Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa) đều là các địa bàn có thuận lợi về quỹ đất cũng như điều kiện đầu tư các bãi đỗ xe theo quy hoạch và đang trong giai đoạn đầu tư phát triển, mặt khác các khu vực này chưa quá tải về nhu cầu đỗ xe. Theo đó trước mắt cần tập trung ưu tiên cho 04 quận: Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa để giải quyết kịp thời tình trạng quá tải về nhu cầu đỗ xe hiện nay.	Làm rõ
-	<u>Khoản 2 mục b:</u>		
+	Tương tự như trên. Đồng thời bổ sung đề nghị Ban soạn thảo bổ sung “các cá nhân, hộ gia đình có nhà sở hữu, quyền sử dụng đất hợp pháp ...” để đảm bảo không bỏ sót đối tượng được ưu tiên do có trường hợp tổ chức/cá nhân thuê đất để kinh doanh.	Nội dung này đã được tiếp thu, chỉnh sửa lại tại khoản 2 mục b “... <i>Các cá nhân, hộ gia đình có sở hữu nhà, quyền sử dụng đất hợp pháp trên địa bàn 04 quận (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa)</i> ”	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh
+	Ngoài ra, Ban soạn thảo chỉ giới hạn trong 04 quận nội đô (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa) sẽ khó khăn trong việc thu hút đầu tư, do đất trong các khu vực này có giá trị cao, mà việc đầu tư xây dựng bãi đỗ xe ô tô có khả năng thu hồi vốn thấp. Nếu không có mức hỗ trợ đủ lớn thì rất khó thu hút doanh nghiệp/ người dân đầu tư xây dựng bãi đỗ xe trong khu vực này.	Về mức hỗ trợ trong dự thảo Nghị quyết cao hơn các đối tượng điều chỉnh khác, được quy định tại khoản 7 điều 4 “Khi đầu tư được hưởng toàn bộ các cơ chế, chính sách khuyến khích của dự án đầu tư bãi đỗ xe đã được nêu tại khoản 3, khoản 4 và khoản 5 điều này, ngoài ra còn được hỗ trợ: Các khoản thuế, phí khác liên quan khi thực hiện đầu tư và khai thác bãi đỗ xe; Được thu tiền theo giá trông giữ xe do Thành phố quy định”.	Làm rõ
2.4.	Tại Điều 4		
-	<u>Khoản 5-6:</u> dự thảo Nghị quyết quy định bãi đỗ xe ngầm xã hội hóa được sử dụng tối đa 30% diện tích sàn, tại các điểm trung chuyển được sử dụng tối đa 20% diện tích đất dự án để khai thác dịch vụ thương mại, hỗ trợ	Việc đầu tư cho loại hình này có kinh phí là rất lớn, nếu chỉ đầu tư nếu chỉ đầu tư toàn bộ để khai thác đơn thuần theo đúng chức năng không đảm bảo khả năng cân đối tài chính, thời gian hoàn vốn quá dài đối với các nhà đầu tư. Theo đó, việc đầu tư không thực sự hấp	Làm rõ

	khác. Quy định như vậy là thiếu cơ sở khoa học, phá vỡ quy hoạch tổng thể, trái với các quy chuẩn, tiêu chuẩn. Đề nghị Ban soạn thảo chính sửa chỉ nên đưa ra nguyên tắc chung và xác định rõ việc phân cấp, cấp quyết định và cơ quan quản lý. Việc hỗ trợ các là hỗ trợ gì? cần làm rõ.	dẫn các nhà đầu tư tham gia đầu tư loại hình này. - Trong thời gian qua, hầu hết các nhà đầu tư khi đề xuất đầu tư đều mong muốn và đề xuất được lòng ghép, sử dụng một phần diện tích thuộc khu vực ngầm cho chức năng thương mại dịch vụ, (thông thường từ 25-35% tổng diện tích). Thực tế hiện nay, trong quá trình xem xét thông qua quy hoạch, chủ trương đầu tư, Thành Ủy và UBND Thành phố cũng đã xem xét thống nhất cho một số dự án thực hiện nội dung này, cụ thể: Bãi đỗ xe ngầm công viên thủ lệ (khoảng 20%); Bãi đỗ xe ngầm cung thể thao Quận Ngựa (khoảng 28%); Bến xe Cổ Bi (khoảng 25,7%); Bến xe Đông Anh (20%). - Việc lòng ghép chức năng dịch vụ, thương mại tạo điều kiện thuận lợi cho người dân được tiếp cận, sử dụng các nhu cầu tiện ích khi có nhu cầu, không phải sử dụng phương tiện cơ giới di chuyển quá nhiều góp phần hạn chế ùn tắc giao thông.	
-	<u>Khoản 7:</u>		
+	Về khuyến khích các cá nhân, hộ gia đình trong 04 quận nội đô lịch sử như trong dự thảo Nghị quyết là chưa phù hợp với thể chế hiện hành để xem đây là lợi ích ngành,... bỏ qua sự phát triển kinh tế-xã hội hài hoà, bền vững. Đề nghị Ban soạn thảo cần bổ sung: Riêng với quận nội đô lịch sử đề nghị Ban soạn thảo bổ sung quy định ưu tiên chuyển đổi các khu đất thu hồi từ cơ sở công nghiệp, giáo dục đại học, trụ sở một số bộ, ngành sang ưu tiên xây dựng bến, bãi đỗ xe và cả khu chung cư cũ khi cải tạo.	- Hiện tại, khu vực 04 quận nêu trên đều đang quá tải và chưa đáp ứng được nhu cầu đỗ xe của người dân, việc đỗ xe chủ yếu vẫn là tận dụng lòng đường và vỉa hè, chỉ mang tính tạm thời, ảnh hưởng đến khả năng lưu thông trên các tuyến đường và mới chỉ xác định đến năm 2023, không mang tính lâu dài rất. - Tại đồ án quy hoạch bến, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận và trạm dừng nghỉ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được HĐND Thành phố thông qua cũng đã xác định khu vực các 04 quận nêu trên đều là khu vực hạn chế, khó khăn về diện tích đất dành cho bãi đỗ xe vì vậy hầu hết các bãi đỗ xe được quy hoạch là bãi đỗ xe ngầm. Việc hình thành ngay các bãi đỗ xe ngầm theo quy hoạch cần có nguồn lực, thời gian và không thể thực hiện đồng bộ ngay được. Thực tế hiện nay, có khá nhiều cơ sở kinh doanh dịch vụ, thương mại trên địa bàn 04 quận đã chủ động sử dụng một phần diện tích nhà đất đang sở hữu để phục vụ nhu cầu đỗ xe cho khách nhằm tăng tính hấp dẫn trong quá trình khai thác, kinh doanh.	Làm rõ

		- Mô hình cho phép các cá nhân, hộ gia đình có sở hữu nhà, quyền sử dụng đất hợp pháp đầu tư bãi đỗ xe đối với các khu vực hạn chế về quỹ đất cũng đã được một số nước triển khai áp dụng thành công, có hiệu quả trong thực tiễn (như: Nhật Bản, Hàn Quốc...).	
+	Đề nghị Ban soạn thảo đưa cụm từ “sử dụng” vào sau cụm từ “sở hữu” theo đúng quy định của Luật Đất đai.	Đã tiếp thu chỉnh lý lại trong dự thảo Nghị quyết.	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh
+	Đề nghị Ban soạn thảo bỏ cụm từ “toàn bộ” ở sau cụm từ “được hưởng” vì thừa (tại khoản 7 dòng thứ 4 từ trên xuống).	Đã tiếp thu chỉnh lý lại trong dự thảo Nghị quyết.	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh
2.5	Tại điều 6		
-	<u>Khoản 4:</u> Đề nghị Ban soạn thảo cần bổ sung nội dung về việc phát triển và phổ cập tới người dân các phần mềm ứng dụng hỗ trợ việc sử dụng VTHKCC.	Nội dung này nằm ngoài phạm vi điều chỉnh được quy định tại khoản 2 điều 5 mục III của dự thảo Nghị quyết.	Làm rõ
2.6	Tại điều 9		
-	<u>Khoản 3:</u> Đề nghị Ban soạn thảo sửa đổi: “Đề nghị Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội, các tổ chức thành viên của Mặt trận tuyên truyền vận động cơ quan, tổ chức, cá nhân thực hiện Nghị quyết và giám sát việc thực hiện Nghị quyết này”.	Đã tiếp thu chỉnh lý lại trong dự thảo Nghị quyết.	Tiếp thu, cập nhật và điều chỉnh
III	Về các ý kiến phản biện khác		
1	Một số ý kiến liên quan đến kỹ thuật, xã hội hóa đầu tư bến/bãi đỗ xe tư nhân hỗ trợ phát triển hệ thống VTHKCC khối lượng lớn		
-	Cần tiến hành điều tra về tiềm năng quỹ đất cho đầu tư tư nhân, xã hội hóa bến/bãi đỗ xe hỗ trợ phát triển hệ thống VTHKCC Thành phố.	Nội dung này đã được nêu trong đồ án 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 được HĐND Thành phố thông qua tại Nghị quyết số 15/2018/NQ-HĐND ngày 05/12/2018.	Làm rõ



	Cần xây dựng các tiêu chí để xem xét đầu tư bến/bãi đỗ như: + <u>Vị trí</u>: Bãi đỗ xe hỗ trợ phát triển hệ thống VTHKCC khối lượng lớn cần được phân chia theo các tiêu chí sau đây: Cơ chế hỗ trợ trực tiếp các tuyến BRT - Đường sắt nội đô; Cơ chế hỗ trợ gián tiếp các tuyến BRT- Đường sắt nội đô bằng cách hỗ trợ tuyến xe bus thường, xe bus nhỏ kết nối với tuyến BRT - Đường sắt nội đô; Khoảng cách đến bến xe bus/bến BRT/đường sắt. + Lối ra/vào thuận tiện, thích hợp với phương tiện đỗ (là xe con hay xe máy, xe đạp; hoặc hỗn hợp). + Các loại hình sở hữu nhà và quyền sử dụng đất được đưa vào để đầu tư...	Nội dung này sẽ được UBND Thành phố xem xét quyết định đối với từng dự án cụ thể đảm bảo phù hợp với Nghị quyết đã được thông qua. Tại khoản 01 điều 07 dự thảo Nghị quyết đã nêu rõ trách nhiệm của UBND Thành phố “<i>Tổ chức thực hiện Nghị quyết. Rà soát các cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ của Thành phố đang áp dụng đối với những lĩnh vực trên để không trùng lặp. Trên cơ sở Nghị quyết được thông qua và căn cứ vào nhu cầu thực tế, chủ động xem xét, quyết định áp dụng các mức cơ chế chính sách đối với từng dự án, trường hợp cụ thể cho phù hợp</i>”	Làm rõ
-	Có thiết kế điển hình đối với các loại hình bến/bãi đỗ, hỗ trợ tiền thiết kế, tư vấn đào tạo công tác vận hành và khai thác (với hỗ trợ từ thành phố cho phí tư vấn) đối với tư nhân với các bến/bãi đỗ cỡ nhỏ có giấy tờ sử dụng đất.	Nội dung đề xuất này được quy định tại Khoản 2, Điều 7, Mục IV của Dự thảo Nghị quyết: “ <i>Xây dựng, ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể thủ tục và quy trình áp dụng các cơ chế chính sách khuyến khích đã được nêu trong trong Nghị quyết để đảm bảo tính khả thi và tạo điều kiện để các đối tượng thuộc phạm vi điều chỉnh được tiếp cận thực hiện có hiệu quả.</i> ”.	Làm rõ
-	Xây dựng cơ chế hỗ trợ, đảm bảo cạnh tranh với các loại hình đầu tư khác để thu hút đầu tư tư nhân.		Làm rõ
2	Đề nghị chính quyền Thành phố cần có các giải pháp thực hiện và phân công đơn vị/cá nhân chịu trách nhiệm đối với các giải pháp thực hiện.		Làm rõ
-	Các giải pháp và phân công đơn vị/cá nhân chịu trách nhiệm đối với giải pháp thực hiện không chỉ đối với các điểm được sửa đổi trong dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố, mà còn với cả các điều khoản không đề nghị sửa đổi trong Nghị quyết 03 nêu trên. Có như vậy, dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố có tính khả thi. Ví dụ: chính quyền sẽ thể chế hóa khoản 2 Điều 2 của dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố quy định: Ưu tiên đối mới	Tại điều 7 của dự thảo Nghị quyết đã nêu rõ trách nhiệm của UBND Thành phố, trong đó có trách nhiệm “ <i>Xây dựng, ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể thủ tục và quy trình áp dụng các cơ chế chính sách khuyến khích đã được nêu trong trong Nghị quyết để đảm bảo tính khả thi và tạo điều kiện để các đối tượng thuộc phạm vi điều chỉnh được tiếp cận thực hiện có hiệu quả</i> ”. Theo đó những vấn đề được đặt ra sẽ được tổ chức thực hiện bằng các văn bản hướng dẫn, phân công tổ chức thực hiện cụ thể của UBND Thành phố sau khi	

	phương tiện, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng: <i>Giao sở Giao thông vận tải xây dựng các tiêu chí cụ thể về phương tiện mới (để đánh giá như thế nào là mới?); phương tiện chất lượng cao (để đánh giá như thế nào là chất lượng cao?); sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường (để đưa ra danh mục các loại nhiên liệu được xếp vào loại nhiên liệu sạch), và điểm cộng tối đa/tối thiểu trong xét thầu đầu tư phương tiện. Thời hạn hoàn thành sau khi Nghị quyết có hiệu lực.</i> <i>Giao sở Tài chính xây dựng cơ chế tài chính hỗ trợ đầu tư phương tiện xe buýt chất lượng cao, sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường. Thời hạn hoàn thành sau khi Nghị quyết có hiệu lực.</i>	Nghị quyết được HĐND Thành phố thông qua, trong đó sẽ phân công cụ thể trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị liên quan của Thành phố trong quá trình tổ chức triển khai thực hiện	
3	Về quy hoạch bến xe, bãi đỗ xe (tổng thể và chi tiết), Đây là vấn đề then chốt, đề nghị Thành phố cần giao nhiệm vụ cho các đơn vị, tổ chức thích hợp để: - Lập quy hoạch tổng thể bến, bãi đỗ xe,... hoặc theo báo cáo của Sở GTVT Hà Nội là đã có “<i>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</i>”. Vậy thì quy hoạch này cần được rà soát, đối chiếu với quy hoạch sử dụng đất của Thành phố và quy hoạch phát triển giao thông Thành phố để hoàn thiện, trình và phê duyệt (một vấn đề đặt ra ở đây là đã có quy hoạch sử dụng đất chính thức, gọi là phiên bản cuối của Thành phố chưa?). Lập quy hoạch chi tiết các bến/bãi đỗ xe lớn, ... quy hoạch và thiết kế đại diện cho các nhóm bến/bãi đỗ xe điển hình; các nhóm bến/bãi đỗ xe điển hình được chia theo khu vực, vị trí, loại hình bến/bãi đỗ; các quy định cụ	Nội dung đề xuất này, đã được đề cập trong đồ án 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 được HĐND Thành phố thông qua tại Nghị quyết số 15/2018/NQ-HĐND ngày 05/12/2018, trong đó đã đảm bảo phù hợp với các đồ án quy hoạch có liên quan: Quy hoạch chung, quy hoạch GTVT, quy hoạch phân khu, quy hoạch sử dụng đất. Tại đồ án quy hoạch 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 cũ đã xác định vị trí, loại hình bến/bãi đỗ; các quy định về diện tích tối đa/tối thiểu; số tầng tối đa/tối thiểu... Đối với các nội dung chi tiết khác sẽ được nghiên cứu xác định đối với từng dự án cụ thể trong quá trình thực hiện.	Làm rõ

	thể về diện tích tối đa/tối thiểu; số tầng tối đa/tối thiểu; lối ra/vào; ... được thể hiện cùng với quy hoạch và thiết kế đại diện đối với từng nhóm.		
IV	Về các kiến nghị của Ban thường trực Ủy ban MTTQ Việt Nam - thành phố Hà Nội		
1	Về sự thống nhất giữa quy hoạch giao thông, vận tải hành khách với quy hoạch xây dựng và các quy hoạch khác: - 02 bản dự thảo nêu trên đặt ra nguyên tắc và yêu cầu kết nối của hệ thống VTHKCC khối lượng lớn phải đảm bảo kết nối, liên thông, kết nối với đô thị dân cư, kết nối phương tiện khác của người dân (gọi tắt là 3 kết nối). - Mục tiêu, yêu cầu là đúng đắn, tuy nhiên trong thực tế hiện nay vô cùng phức tạp về: hệ thống giao thông, bến bãi không đồng bộ; quy hoạch xây dựng không đồng bộ, không tuân thủ quy chuẩn và có xu hướng phát triển khó kiểm soát, kể cả các khu đô thị, chung cư, dân cư mới đang phát triển tùy tiện; phương tiện giao thông cá nhân phát triển quá nhanh ngoài tầm kiểm soát và ngày càng phức tạp; ... - Vậy đề nghị Ban soạn thảo cần có nội dung cụ thể hơn nữa để giải quyết tình trạng mâu thuẫn trên như thế nào nhằm đảm bảo sự KẾT NỐI như mục tiêu đã đề ra ? - (Ví dụ: sự kết nối giữa đường sắt Cát Linh-Hà Đông sẽ như thế nào khi mà dọc tuyến đường không hề có các bến bãi cho các phương tiện khác, không thể đảm bảo liên thông ? ... Hoặc ở các khu phố cũ đông dân cư thì kết nối ra sao khi người dân phải đi quãng đường xa để tới bến bãi VTHKCC khối lượng lớn, tốn thời gian, công sức ?)	- Hiện tại quy hoạch hệ thống giao thông của Thành phố đã đảm bảo đồng bộ từ quy hoạch chung xây dựng đến quy hoạch ngành (quy hoạch GTVT) và các quy hoạch khác liên quan. Việc kết nối chi tiết sẽ được thực hiện trong quá trình lập, phê duyệt quy hoạch chi tiết đối với từng trường hợp cụ thể. - Nội dung này sẽ được UBND Thành phố xem xét quyết định đối với từng dự án cụ thể đảm bảo phù hợp với Nghị quyết đã được thông qua. Tại khoản 01 điều 07 dự thảo Nghị quyết đã nêu rõ trách nhiệm của UBND Thành phố “<i>Tổ chức thực hiện Nghị quyết. Rà soát các cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ của Thành phố đang áp dụng đối với những lĩnh vực trên để không trùng lặp. Trên cơ sở Nghị quyết được thông qua và căn cứ vào nhu cầu thực tế, chủ động xem xét, quyết định áp dụng các mức cơ chế chính sách đối với từng dự án, trường hợp cụ thể cho phù hợp</i>” - Mặt khác trong dự thảo Nghị quyết đã nêu rõ trách nhiệm của UBND Thành phố, trong đó có trách nhiệm “<i>Xây dựng, ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể thủ tục và quy trình áp dụng các cơ chế chính sách khuyến khích đã được nêu trong Nghị quyết để đảm bảo tính khả thi và tạo điều kiện để các đối tượng thuộc phạm vi điều chỉnh được tiếp cận thực hiện có hiệu quả</i>”. - Từ thực tế nêu trên, sau khi Nghị quyết được thông qua UBND Thành phố sẽ có trách nhiệm khai cụ thể hóa các nội dung, trong đó có những vấn đề đã được kiến nghị	Làm rõ

2	Chủ trương cho phép miễn giảm tiền vé xe cho các đối tượng là đúng với Quyết định của Chính phủ và thực tế của Thành phố đã và đang thực hiện. Tuy nhiên cần làm rõ thêm phương thức xét duyệt, công nhận và miễn vé cho người nghèo như thế nào? Đề nghị Ban soạn thảo nên đưa thêm đối tượng ưu tiên là những hành khách dưới 18 tuổi.	- Đối với việc xác định phương thức xét duyệt, công nhận và miễn vé cho người nghèo: Sẽ được UBND Thành phố ban hành các văn bản hướng dẫn cụ thể sau khi Nghị quyết được thông qua (tại điều 7 của dự thảo Nghị Quyết đã giao trách nhiệm cho UBND Thành phố : <i>Xây dựng, ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể thủ tục và quy trình áp dụng các cơ chế chính sách khuyến khích đã được nêu trong Nghị quyết để đảm bảo tính khả thi và tạo điều kiện để các đối tượng thuộc phạm vi điều chỉnh được tiếp cận thực hiện có hiệu quả</i>” - Đối với việc tăng thêm đối tượng ưu tiên cho hành khách dưới 18 tuổi: Theo quy định tại điểm c, d, Khoản 3, Điều 2 được kế thừa Nghị quyết số 03/2013/NQ-HĐND đã quy định về chính sách ưu tiên. Nếu đưa đối tượng ưu tiên là những hành khách dưới 18 tuổi sẽ khó khăn trong việc xác định rõ đối tượng được hưởng chính sách. Vì vậy, khó thực thi khi triển khai. Mặt khác, đối tượng dưới 18 tuổi cơ bản đã thuộc các nhóm ưu tiên là học sinh, sinh viên, công nhân các khu công nghiệp, nhân viên tại các văn phòng công sở, doanh nghiệp ngoài khu công nghiệp, những đối tượng này đã được hưởng chế độ chính sách giá vé phù hợp.	Làm rõ
3	Về việc dành tỉ lệ phần % diện tích (và sàn xây dựng) xây dựng các bến, bãi xe (20%, 30%) cho phép chủ đầu tư sử dụng làm thương mại và dịch vụ nhằm hỗ trợ cho chủ đầu tư thu hồi vốn nhanh hơn là việc cần thiết. Tuy nhiên, cần làm rõ nội dung thương mại, dịch vụ đó là gì ?, từ đó tránh tình trạng các chủ đầu tư sử dụng sai mục đích, biến tướng gây nên những hậu quả không tốt, ... và để lại những hậu quả sau này như đã gây ra trong một số nhiều lĩnh vực hiện nay Thành phố đang phải giải quyết.	Theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Bến xe khách – QCVN 45: 2012/BGTVT (ban hành kèm theo thông tư số 49/2012/TT-BGTVT ngày 12/12/2012 của Bộ GTVT), tại mục 2.2.2. có nêu “<i>Công trình dịch vụ thương mại: Khuyến khích xây dựng, trong đó gồm: Trung tâm thương mại; Khách sạn, nhà nghỉ; Nhà hàng phục vụ ăn uống, giải khát; Khu vực cung cấp các dịch vụ vui chơi, giải trí, chăm sóc sức khỏe; Trạm cấp nhiên liệu; Xưởng bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện; Nơi rửa xe; Nhà để xe nhiều tầng (cao tầng hoặc âm tầng hoặc cả 2); Trung tâm dịch vụ đăng kiểm xe cơ giới</i>”. Việc xác định cụ thể các công trình dịch vụ thương mại sẽ được quyết định trong quá trình phê duyệt quy hoạch chi tiết đảm bảo phù hợp với quy định.	Làm rõ

4	Về nội dung khuyến khích phát triển phương tiện vận tải mới, hiện tại sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường như dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố đưa ra là rất đúng đắn và cần thiết. Tuy nhiên đề nghị xem xét thêm hai vấn đề: - Nên có quy định cơ chế hỗ trợ khuyến khích đối với chủ đầu tư mua sắm, sử dụng trang bị phương tiện trong nước sản xuất, phù hợp với chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước. - Xem xét tỉ lệ khấu hao phương tiện phù hợp hơn với tỉ lệ hỗ trợ ưu đãi, vì hiện nay giá cả của các phương tiện mới đã tăng hơn trước 30-35% trong khi đó các quy định về khấu hao, về mức hỗ trợ, về thời gian hỗ trợ vẫn chưa thay đổi điều đó ảnh hưởng đến hoạt động và hiệu quả kinh tế của chủ đầu tư.	- Đối với việc khuyến khích đầu tư mua sắm phương tiện sạch, thân thiện với môi trường được Thành phố Hà Nội quan tâm, khuyến khích đầu tư, được quy định tại điểm c, khoản 4, điều 2, Mục I: “Ngân sách thành phố hỗ trợ 50% tiền lãi vay ngân hàng trong 05 năm đầu để đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn và mua sắm xe buýt sử dụng năng lượng sạch, cụ thể theo từng dự án được UBND Thành phố phê duyệt.”. - Đối với việc xác định tỷ lệ khấu hao phương tiện: Nội dung này chỉ là vấn đề định mức kinh tế kỹ thuật và thuộc nhiệm vụ cơ quan chuyên môn của UBND Thành phố. Việc xây dựng định mức chi phí hoạt động VTHKCC bằng xe buýt. là nhiệm vụ thường xuyên định kỳ và được rà soát, điều chỉnh phù hợp với thực tế và quy định hiện hành.	Làm rõ
5	Về xây dựng hệ thống bến bãi, khai thác bến bãi: - Đề nghị xem xét và khuyến khích các tổ chức, cá nhân trên tất cả các quận, huyện tham gia đầu tư chứ không nên dừng lại ở bốn quận Hoàn Kiếm, Đống Đa, Hai Bà Trưng, Ba Đình như dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố. Vì thực tế cho thấy hiện nay và sau này yêu cầu về xây dựng bến bãi sẽ ngày càng là nhu cầu tất yếu trên địa bàn Thành phố. Nếu không có quy hoạch và chính sách để khuyến khích ngay từ bây giờ thì sau này sẽ rất khó tìm ra các quỹ đất để xây dựng bến bãi đỗ xe. - Việc xây dựng bến bãi không chỉ là những bến bãi trung chuyển và bãi đỗ cao tầng trong bốn quận mà còn là các loại bến bãi khác, trên các địa bàn khác, kể cả huyện ngoại thành (điểm đầu, điểm cuối, trung chuyển, kết nối liên thông các phương tiện, ...). Hiện nay một số quận khác cũng có nhu cầu và khả năng, và hệ thống vận	- Hiện tại, khu vực 04 quận nêu trên đều đang quá tải và chưa đáp ứng được nhu cầu đỗ xe của người dân, việc đỗ xe chủ yếu vẫn là tận dụng lòng đường và vỉa hè. Mặt khác, tại đồ án quy hoạch bến, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận và trạm dừng nghỉ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được HĐND Thành phố thông qua cũng đã xác định khu vực các 04 quận nêu trên đều là khu vực hạn chế, khó khăn về diện tích đất dành cho bãi đỗ xe vì vậy hầu hết các bãi đỗ xe được quy hoạch là bãi đỗ xe ngầm. Việc hình thành ngay các bãi đỗ xe ngầm theo quy hoạch cần có nguồn lực, thời gian và không thể thực hiện đồng bộ ngay được. - Thực tế hiện nay, có khá nhiều cơ sở kinh doanh dịch vụ, thương mại trên địa bàn 04 quận đã chủ động sử dụng một phần diện tích nhà đất đang sở hữu để phục vụ nhu cầu đỗ xe cho khách nhằm tăng tính hấp dẫn trong quá trình khai thác, kinh doanh. Đối với địa bàn các quận, huyện, thị xã khác (ngoài 04 quận: Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa) đều là các địa bàn có thuận lợi về quỹ đất	Làm rõ

	tải hành khách của Thủ đô cũng không ngừng mở rộng (riêng đường sắt đô thị sẽ có bốn tuyến nữa, BRT có thêm bảy tuyến nữa, ...).	cũng như điều kiện đầu tư các bãi đỗ xe theo quy hoạch và đang trong giai đoạn đầu tư phát triển, mặt khác các khu vực này chưa quá tải về nhu cầu đỗ xe. Theo đó trước mắt cần tập trung ưu tiên cho 04 quận: Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa để giải quyết kịp thời tình trạng quá tải về nhu cầu đỗ xe hiện nay. - Mô hình này đã được một số nước triển khai áp dụng thành công, có hiệu quả trong thực tiễn như: Nhật Bản, Hàn Quốc	
6	Về áp dụng công nghệ hiện đại trong quản lý điều hành. Mặt trận Thành phố nhất trí với các nội dung của dự thảo Nghị quyết HĐND Thành phố, tuy nhiên như vậy là chưa đủ, đề nghị cần xem xét bổ sung một số vấn đề sau đây:		
-	<i>Trang bị thiết bị điều hành hiện đại trong quản lý điều hành hệ thống đường sắt đô thị đảm bảo tiện lợi, thông minh, hiệu quả, an toàn tuyệt đối. Đây là yêu cầu đầu tiên đối với yêu cầu quản lý điều hành giao thông và các nước tiên tiến trên thế giới đã và đang sử dụng (Nhật, Đức, Úc, Anh...). Nếu có các phương tiện lập trình hiện đại thì sẽ đảm bảo hơn cách quản lý thông thường hiện nay (nhất là kết nối giữa các bến tàu).</i>	Trong dự thảo Nghị quyết đã xác định việc sử dụng các trang thiết bị hiện đại cho hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn (trong đó có đường sắt đô thị). Việc chỉ định cụ thể nhãn hiệu, nơi sản xuất hàng hóa, thiết bị trong quá trình lựa chọn nhà thầu là không phù hợp với quy định của Luật đấu thầu, theo đó khi tổ chức lựa chọn nhà thầu chỉ đưa ra thông số kỹ thuật hoặc sản phẩm có chất lượng bằng hoặc tốt hơn.	Làm rõ
-	<i>Đổi mới phương thức bán vé, thiết bị giám sát hiện đại trên các phương tiện VTHKCC khối lượng lớn</i>	Nội dung đề xuất này đã được quy định tại điểm a, khoản 2, Điều 6, Mục III: “Xây dựng kế hoạch, lộ trình áp dụng công nghệ cao trong quản lý điều hành giao thông vận tải thông qua việc khai thác, sử dụng cơ sở dữ liệu lớn và các tiến bộ khoa học và công nghệ; từng bước xây dựng các Trung tâm như: Trung tâm quản lý và điều hành giao thông công cộng hiện đại, tiên tiến có hệ thống vé điện tử liên thông...”. Hiện tại, Thành phố đang triển khai thí điểm thẻ vé điện tử và tiến tới mở rộng cho toàn hệ thống VTHKCC khối lượng lớn	Làm rõ
-	<i>Nghiên cứu đề xuất biện pháp chế tài xử phạt thích đáng các vi phạm để răn đe và giáo dục đối với chủ phương tiện và hành khách có những hành vi, vi phạm trong</i>	Nội dung đề xuất này được quy định tại Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 26 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ về việc quy định xử phạt phạm vi hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và	Làm rõ

	quản lý, đầu tư, ... tham gia VTHKCC khối lượng lớn. Có thể đề nghị với Chính phủ mức xử phạt cao hơn mặt bằng chung trong Pháp lệnh xử phạt hành chính trong giao thông. Cụ thể là Cộng hòa Liên bang Đức xử lý hành khách không mua vé trên tàu điện nhanh sẽ bị xử phạt gấp 35 lần giá vé mua	đường sắt. Việc nâng mức xử phạt hoặc điều chỉnh sẽ được thực hiện theo chuyên đề riêng và cần phải thực hiện điều chỉnh Nghị định theo quy trình	
-	Cần có sự phối hợp áp dụng công nghệ cao trong quản lý điều hành giữa sở Giao thông vận tải và Công an Thành phố (phòng Cảnh sát giao thông) trên một số lĩnh vực.	Đây là nhiệm vụ thường xuyên và thuộc trách nhiệm phân công chỉ đạo của UBND Thành phố đảm bảo việc phối hợp tổ chức triển khai đồng bộ, hiệu quả.	Làm rõ
7	Về quy hoạch, kế hoạch phát triển hạ tầng, bến bãi: Đề nghị Ban soạn thảo làm rõ hơn về yêu cầu số lượng, quy mô, chủng loại bến bãi các loại trên toàn thành phố, từ đó để tổ chức thực hiện, tránh lãng phí tiền của, vật chất của nhân dân và xã hội, tạo niềm tin của nhân dân (Ví dụ: 04 quận nội đô dự kiến cần bao nhiêu bến bãi để trung chuyển, nhà bằng thép cao tầng, ... ? để giải quyết được nhu cầu bao nhiêu xe ô tô cơ giới, ... có sức thuyết phục. Toàn thành phố cần bao nhiêu bến bãi theo quy hoạch, hệ thống kết nối ra sao ?, ...)	Nội dung đề xuất này, đã được nêu trong đồ án 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 được HĐND Thành phố thông qua tại Nghị quyết số 15/2018/NQ-HĐND ngày 05/12/2018.	Làm rõ
8	Một số kiến nghị cụ thể với Thành phố:		
-	Thường xuyên quan tâm và chỉ đạo sự phối hợp giữa chính quyền cùng MTTQ Việt Nam, các tổ chức đoàn thể, cơ quan, đơn vị trên địa bàn Thành phố tích cực tuyên truyền vận động nhân dân, hội viên nhận thức đúng và gương mẫu thực hiện thì mới có kết quả. Tuyên truyền vận động là nhiệm vụ quan trọng hàng đầu trong thực hiện nội dung này.	Nội dung được quy định tại Khoản 3, Điều 7 trong dự thảo Nghị quyết “Quản trị, tuyên truyền và phổ biến rộng rãi nội dung Nghị quyết đã được thông qua và các văn bản do UBND thành phố Hà Nội ban hành hướng dẫn thủ tục, quy trình áp dụng.” và khoản 3, điều 9: “Đề nghị Mặt trận tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội phối hợp tuyên truyền, vận động và giám sát việc thực hiện Nghị quyết.”. UBND Thành phố sẽ chỉ đạo các đơn vị liên quan thực hiện tốt nội dung này.	Làm rõ
-	Cần xem xét để có những cơ chế phù hợp với pháp luật nhằm khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư, khai thác, cụ thể là:		Làm rõ

+	Nghiên cứu xem xét dành quỹ đất cần thiết đối với các dự án phù hợp; tạo điều kiện để nông dân được chuyển đổi mục đích sử dụng đất nông nghiệp sang làm bến bãi và công trình dự án giao thông theo quy hoạch. Để giải quyết khó khăn về đất làm bến bãi trong nội đô, UBND Thành phố xem xét việc sử dụng diện tích thu hồi của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp đã di chuyển từ nội đô ra ngoại thành để đầu tư xây dựng bến bãi đỗ xe, tháo gỡ khó khăn về quỹ đất hiện nay tại một số quận nội đô.	Việc dành quỹ đất cần thiết đối với các dự án phù hợp; tạo điều kiện để chuyển đổi mục đích sử dụng đất làm bến bãi và công trình dự án giao thông theo quy hoạch đã được UBND Thành phố quy định. Đối với các trường hợp được ưu tiên, khuyến khích đã được quy định rõ trong dự thảo Nghị quyết. Riêng đối với khu vực ngoại thành là các địa bàn có thuận lợi về quỹ đất cũng như điều kiện đầu tư các bãi đỗ xe theo quy hoạch và đang trong giai đoạn đầu tư phát triển, mặt khác các khu vực này chưa quá tải về nhu cầu đỗ xe. Theo đó trước mắt cần tập trung ưu tiên cho 04 quận: Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa để giải quyết kịp thời tình trạng quá tải về nhu cầu đỗ xe hiện nay.	
+	Nghiên cứu dành ngân sách Thành phố thỏa đáng để hỗ trợ vốn và ưu đãi cho các tổ chức, cá nhân đầu tư vào nội dung này.	Các chính sách hỗ trợ vốn ưu đãi các tổ chức cá nhân tham gia đầu tư bến xe, bãi đỗ xe được quy định rõ trong Mục II của dự thảo Nghị quyết.	
+	Xem xét, kiến nghị với Chính phủ và các cơ quan Trung ương có liên quan cho phép Hà Nội được tận dụng, áp dụng các cơ chế đặc thù về tổ chức, về tài chính, về đất đai, về khen thưởng và xử phạt trong quá trình thực hiện Quyết định số 519/2016 ngày 31/3/2016 của Chính phủ theo tinh thần Luật Thủ đô (Thành phố Hồ Chí Minh cũng đã đề nghị Trung ương về cơ chế đặc thù đối với nội dung này).	Nội dung này được quy định tại khoản 4, điều 7, Mục IV:” Hàng năm, trình Hội đồng nhân dân thành phố bố trí dự toán ngân sách để triển khai thực hiện chính sách; Đồng thời báo cáo Chính phủ quyết định hỗ trợ ngân sách Trung ương cho ngân sách Thành phố để triển khai thực hiện dự án quan trọng có quy mô đầu tư lớn thuộc lĩnh vực giao thông vượt quá khả năng cân đối của ngân sách Thành phố theo khoản 3 Điều 21 Luật Thủ đô.” Trong quá trình tổ chức thực hiện, căn cứ vào tình hình thực tế UBND Thành phố sẽ nghiên cứu đề xuất cho phù hợp.	
-	Các cơ quan chức năng kiên quyết xử lý các bến xe, bãi xe không nằm trong quy hoạch, không được cấp phép để hỗ trợ ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng.	Đây là nhiệm vụ thường xuyên và thuộc trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện của UBND Thành phố. Nội dung công việc này đã và đang được UBND Thành phố chỉ đạo các cơ quan đơn vị liên quan tổ chức thực hiện.	Làm rõ
-	<i>Về công tác chỉ đạo và lãnh đạo các sở, ngành và các quận huyện:</i> Phối hợp thực hiện đồng bộ, thống nhất trong xây dựng và thực hiện các quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội nói chung và giao thông vận tải	Đây là nhiệm vụ thường xuyên và thuộc trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện của UBND Thành phố. Nội dung công việc này đã và đang được UBND Thành phố chỉ đạo các cơ quan đơn vị liên quan tổ chức thực hiện đảm bảo việc thực hiện có hiệu quả các quy	Làm rõ

	ở thủ đô nói riêng như Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải ở Thủ đô Hà Nội đến 2030, tầm nhìn 2050.	hoạch, kế hoạch, chương trình, đề án, Nghị quyết đã được cấp có thẩm quyền thông qua.	
-	Cần có sự đồng bộ phối hợp với các nội dung Nghị quyết 04/2017/ NQ-HĐND ngày 04/7/2017 của HĐND Thành phố Hà Nội về việc thông qua Đề án “ <i>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 đến năm 2030</i> ”.	Nội dung Nghị quyết này là một trong những giải pháp để tổ chức triển khai thực hiện Nghị quyết số 04/2017/ NQ-HĐND ngày 04/7/2017 của HĐND Thành phố Hà Nội. Theo đó, mọi vấn đề đưa ra đều phải phù hợp và đồng bộ.	Làm rõ
-	Cần phát huy ý thức trách nhiệm của toàn xã hội đặc biệt là ý thức trách nhiệm của mọi công dân. Nhận thức và tính tự giác chấp hành pháp luật giao thông nói chung và vận tải hành khách nói riêng. Chỉ có như vậy thì việc thực hiện Nghị quyết mới thực sự có hiệu quả. Đây là điều quan trọng hàng đầu đảm bảo cho thành công, đây cũng là điều khó khăn phức tạp nhất đòi hỏi cả hệ thống chính trị và các tầng lớp Nhân dân Thủ đô và mọi người khi đến Thủ đô cùng nỗ lực thực hiện.	Nội dung được quy định tại Khoản 3, Điều 7 “Quán triệt, tuyên truyền và phổ biến rộng rãi nội dung Nghị quyết đã được thông qua và các văn bản do UBND thành phố Hà Nội ban hành hướng dẫn thủ tục, quy trình áp dụng.” và khoản 3, điều 9: “Đề nghị Mặt trận tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội phối hợp tuyên truyền, vận động và giám sát việc thực hiện Nghị quyết.” UBND Thành phố sẽ có trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện có hiệu quả các nhiệm vụ được giao trong Nghị quyết	Làm rõ