|  |  |
| --- | --- |
| **ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày 18 tháng 02 năm 2025* |

**BÁO CÁO**

**Tóm tắt tiếp thu, chỉnh lý và giải trình về chủ trương đầu tư**

**Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng**

Kính gửi: Các vị đại biểu Quốc hội,

Tại Kỳ họp bất thường lần thứ 9 Quốc hội khóa XV, Quốc hội đã cho ý kiến tại Tổ và Hội trường về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (sau đây gọi là Dự án). Ủy ban Thường vụ Quốc hội (UBTVQH) đã chỉ đạo các cơ quan liên quan nghiên cứu, tiếp thu, chỉnh lý và giải trình ý kiến của các vị ĐBQH, hoàn thiện dự thảo Nghị quyết về chủ trương đầu tư Dự án. UBTVQH xin báo cáo Quốc hội một số nội dung như sau:

**1. Về sự cần thiết đầu tư Dự án**

*Nhiều ý kiến nhất trí với sự cần thiết đầu tư Dự án với những lý do đã nêu tại Tờ trình của Chính phủ. Tuy nhiên, có ý kiến đề nghị cần tính toán kỹ lưỡng việc đầu tư Dự án, khi hành lang kinh tế này đã được đầu tư tuyến đường bộ cao tốc và sân bay, đường sắt hiện hữu.*

UBTVQH thống nhất với nhiều ý kiến ĐBQH về sự cần thiết đầu tư Dự án. Bộ Chính trị đã thảo luận rất kỹ lưỡng về chủ trương đầu tư, các yếu tố, điều kiện để triển khai Dự án. Đồng thời, trong quá trình lập quy hoạch và dự báo nhu cầu vận tải của Dự án đã xem xét đầy đủ các phương thức vận tải trên hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Mỗi phương thức sẽ có vai trò, lợi thế khác nhau, trong đó vận tải hàng hóa do đường bộ đảm nhận ở cự ly ngắn, đường sắt ở cự ly trung bình và dài đối với một số hàng hóa; đường thủy nội địa đảm nhận một phần trên đoạn Phú Thọ - Hải Phòng chủ yếu với các mặt hàng than, đá, cát và một phần hàng container; vận tải hành khách do đường bộ đảm nhận chủ yếu, đường sắt đảm nhận một phần nhỏ. Vì vậy, việc đầu tư tuyến đường sắt mới bảo đảm đáp ứng nhu cầu vận tải, tái cơ cấu thị phần vận tải, giảm chi phí logistics, bảo đảm phát triển bền vững. Tuy nhiên, các tính toán tại bước nghiên cứu tiền khả thi mới chỉ mang tính sơ bộ, do đó đề nghị trong bước nghiên cứu khả thi Dự án, Chính phủ chỉ đạo các cơ quan liên tiếp tục tính toán cụ thể, đánh giá kỹ lưỡng các yếu tố, rủi ro để có giải pháp phù hợp nhằm bảo đảm tính khả thi và hiệu quả của Dự án.

**2. Về phạm vi, quy mô đầu tư và phương án thiết kế sơ bộ**

*- Có ý kiến đề nghị rà soát kỹ lưỡng, lựa chọn phương án hướng tuyến tối ưu, bảo đảm việc kết nối của Dự án với mạng lưới đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và hệ thống giao thông khác, giảm thiểu tác động tiêu cực do thu hồi đất phục vụ cho Dự án. Đồng thời, cân nhắc việc kết nối các ga khi tuyến đường sắt chạy song song với cao tốc, bảo đảm liên kết giao thông địa phương.*

UBTVQH xin báo cáo: hướng tuyến của Dự án được Chính phủ nghiên cứu theo nguyên tắc ngắn nhất, thẳng nhất có thể và đã được sự thống nhất của các địa phương có Dự án đi qua. Một số đoạn tuyến đi cùng hành lang với các tuyến đường bộ cao tốc (Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng), được nghiên cứu đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, đủ mặt bằng để bố trí ga, đồng thời hạn chế tối đa diện tích đất xen kẹp giữa đường sắt và đường bộ. Phương án tuyến thiết kế sơ bộ mặt bằng các ga đã bố trí các tuyến đường bộ kết nối với mạng lưới đường bộ của địa phương. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai các bước tiếp theo, đề nghị Chính phủ chỉ đạo các cơ quan liên quan rà soát, cập nhật các phương án kết nối đồng bộ với hệ thống giao thông liên quan để bảo đảm hiệu quả cho Dự án.

*- Có ý kiến đề nghị lựa chọn quy mô ga mở rộng tối đa trong phạm vi cho phép, đồng thời cập nhật chức năng các ga bảo đảm phù hợp với quy hoạch đối với các địa phương có đường sắt đi qua.*

UBTVQH xin báo cáo: công trình ga của Dự án được bố trí theo nguyên tắc: (1) phù hợp với các quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt; (2) đáp ứng nhu cầu vận tải; (3) thuận lợi về điều kiện địa hình, địa chất, thủy văn; (4) đáp ứng các yêu cầu về tổ chức vận tải và năng lực thông qua; (5) các trạm tác nghiệp kỹ thuật (ga kỹ thuật) được bố trí theo yêu cầu về năng lực thông qua. Vị trí, quy mô các ga đã được thỏa thuận với các địa phương và Tổng công ty đường sắt Việt Nam. Căn cứ theo tính chất, nhu cầu vận tải, Dự án đã được nghiên cứu cụ thể quy mô của từng ga, theo đó các ga có diện tích từ 24 ha đến 60 ha. Quy mô ga thiết kế đã bao gồm đầy đủ các phân khu chức năng cần thiết như bãi đón gửi tàu khách, tàu hàng, bãi hàng, đường bộ vào ga, quảng trường ga,...

**3. Phương án đầu tư và hiệu quả của Dự án**

*Có ý kiến đề nghị nghiên cứu mô hình Nhà nước đầu tư, tư nhân quản lý và khai thác nhà ga, kết hợp phát triển thương mại và bất động sản xung quanh; đề nghị xây dựng mô hình quản lý theo hướng doanh nghiệp vận hành độc lập, có giám sát của Nhà nước.*

UBTVQH xin báo cáo: trong bước nghiên cứu tiền khả thi, chủ yếu đánh giá sơ bộ về phạm vi, quy mô, tổng mức đầu tư, thời gian thực hiện. Đối với chi tiết mô hình quản lý, khai thác nhà ga, đề nghị Chính phủ nghiên cứu kỹ lưỡng trong các giai đoạn triển khai các bước tiếp theo.

**4. Về sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn**

*Có ý kiến đề nghị làm rõ suất đầu tư Dự án và so sánh với tuyến đường sắt Viêng Chăn - Boten.*

UBTVQH xin báo cáo: theo báo cáo Chính phủ, sơ bộ tổng mức đầu tư được tính toán theo quy định của pháp luật về xây dựng. Suất đầu tư công bố hiện nay của các nước được tính cho phần xây dựng và thiết bị, không tính chi phí thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và các chi phí có tính chất đặc thù khác (chi phí cầu Tân Vũ - Lạch Huyện, chi phí cải tạo khổ 1.000 mm khu vực ga Lào cai, chi phí đường 1.000 mm đoạn qua khu vực đầu mối Hà Nội). So sánh với suất đầu tư tuyến đường sắt Viêng Chăn - Boten dài 418 km có chi phí đầu tư 5,96 tỷ USD, suất đầu tư quy đổi 16,77 triệu USD/km. Theo đó, tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng với suất đầu tư khoảng 15,96 triệu USD/km, tương đồng với suất đầu tư một số dự án tham khảo trong khu vực. Bên cạnh đó. việc so sánh suất đầu tư giữa các dự án chỉ mang tính tham khảo do phụ thuộc vào nhiều yếu tố như thời điểm triển khai, công nghệ, điều kiện địa hình, địa chất, thủy văn, tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng, khả năng nội địa hóa.

**5. Về tiến độ thực hiện Dự án**

*- Một số ý kiến đề nghị làm rõ thời điểm hoàn thành Dự án; xác định rõ thời gian thực hiện đầu tư hoàn thiện tuyến đường sắt theo quy mô đường đôi.*

UBTVQ xin tiếp thu ý kiến ĐBQH, tại dự thảo Nghị quyết đã quy định phấn đấu hoàn thành Dự án chậm nhất vào năm 2030. Đối với việc đầu tư hoàn thiện tuyến đường sắt theo quy mô đường đôi sẽ được nghiên cứu, đầu tư khi có nhu cầu vận tải tăng cao.

*- Có ý kiến đề nghị làm rõ tính khả thi về tiến độ hoàn thành Dự án khi phải thực hiện công tác thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư với khối lượng rất lớn và Dự án đều đi qua những khu vực trọng điểm của 09 tỉnh/thành phố.*

UBTVQH xin báo cáo: để bảo đảm tiến độ cho Dự án, Chính phủ đã đề xuất nhiều giải pháp, chính sách đặc thù nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai công việc này như: giao địa phương thực hiện; chỉ định thầu; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có Dự án đi qua triển khai xây dựng khu tái định cư cho Dự án trên cơ sở hồ sơ thiết kế sơ bộ trong Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư; cho phép các tỉnh, thành phố được ứng trước vốn ngân sách địa phương để thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư cho Dự án... Tuy nhiên, trong các bước tiếp theo, đề nghị Chính phủ chỉ đạo các cơ quan liên quan khẩn trương xác định phạm vi thu hồi đất để bảo đảm mặt bằng triển khai thực hiện Dự án.

**6. Về các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt triển khai đầu tư Dự án**

*- Có ý kiến cho rằng, tại điểm a khoản 1 Điều 3 dự thảo Nghị quyết quy định cho phép Thủ tướng Chính phủ quyết định phát hành trái phiếu để bổ sung dự toán ngân sách nếu không đáp ứng tiến độ là chưa phù hợp, vì theo Hiến pháp và các luật liên quan, Quốc hội có thẩm quyền quyết định dự toán ngân sách.*

UBTVQH xin báo cáo: việc phát hành trái phiếu Chính phủ để thực hiện Dự án không vượt quá dự toán và kế hoạch đầu tư công hằng năm đã được Quốc hội phê duyệt theo quy định của Hiến pháp. Tiếp thu ý kiến ĐBQH, xin điều chỉnh điểm a khoản 1 Điều 3 dự thảo Nghị quyết theo hướng: “Phát hành trái phiếu Chính phủ cho Dự án để bổ sung cho phần thiếu hụt so với dự toán và kế hoạch đầu tư công hằng năm đã được Quốc hội phê duyệt mà không làm tăng bội chi ngân sách nhà nước”.

*- Có ý kiến cho rằng, tại điểm b khoản 10 Điều 3 dự thảo Nghị quyết về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư quy định: “Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có Dự án đi qua triển khai xây dựng khu tái định cư cho Dự án trên cơ sở hồ sơ thiết kế sơ bộ trong Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư; tổ chức triển khai công tác thu hồi đất khi chưa hoàn thành việc phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và việc tái định cư;”. Tuy nhiên, theo Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 16/6/2022 của Ban Chấp hành trung Trung ương đã xác định “…chỉ được thực hiện sau khi phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được phê duyệt. Đối với trường hợp thu hồi đất mà phải bố trí tái định cư thì phải hoàn thành bố trí tái định cư trước khi thu hồi đất…”. Do đó, đề nghị cân nhắc đối với chính sách này.*

UBTVQH xin tiếp thu ý kiến ĐBQH, dự thảo Nghị quyết đã được chỉnh lý như sau: “Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có Dự án đi qua triển khai xây dựng khu tái định cư cho Dự án trên cơ sở hồ sơ thiết kế sơ bộ trong Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư; bố trí tạm cư cho người có đất thu hồi, bảo đảm ổn định đời sống của người dân;”.

*- Có ý kiến đề nghị rà soát quy định tại khoản 15 Điều 3 dự thảo Nghị quyết, tránh trường hợp các quy hoạch chưa được cập nhật khi thực hiện Dự án gây khó khăn cho doanh nghiệp và người dân.*

UBTVQH xin tiếp thu ý kiến ĐBQH, khoản 15 Điều 3 dự thảo Nghị quyết đã được chỉnh lý theo hướng: “Trường hợp việc lập, thẩm định, phê duyệt Dự án có nội dung khác với quy hoạch có liên quan thì Dự án được phê duyệt mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch. Sau khi Dự án được phê duyệt, các quy hoạch có liên quan phải được kịp thời rà soát, điều chỉnh, cập nhật và công bố”.

*- Nhiều ý kiến không tán thành với quy định tại khoản 19 Điều 3 dự thảo Nghị quyết về việc miễn, giảm nhẹ trách nhiệm của người đứng đầu cơ quan, đơn vị khi xảy ra tác động tiêu cực, lợi ích nhóm, và lãng phí do sẽ phá vỡ các nguyên tắc, quy định của pháp luật và không thống nhất, công bằng đối với các cán bộ, công chức thực hiện các dự án tương tự. Có ý kiến tán thành với đề xuất của Chính phủ, tuy nhiên cần quy định cụ thể các trường hợp áp dụng.*

UBTVQH thống nhất với nhiều ý kiến ĐBQH. Đối với trường hợp cần có quy định này để bảo vệ cán bộ, công chức dám nghĩ, dám làm, đề nghị Chính phủ nghiên cứu kỹ lưỡng để có quy định mang tính phổ quát chung và báo cáo cấp có thẩm quyền trước khi trình Quốc hội xem xét, quyết định. Do đó, xin không quy định nội dung này tại dự thảo Nghị quyết.

Ngoài ra, các ý kiến góp ý cụ thể đã được UBTVQH giải trình, tiếp thu tại Báo cáo đầy đủ. Đồng thời, UBTVQH đã chỉ đạo tiếp thu các ý kiến góp ý, rà soát, hoàn thiện và chỉnh lý về kỹ thuật văn bản của Nghị quyết cho phù hợp.

UBTVQH xin báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định./.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI** |