|  |  |
| --- | --- |
| UBND THÀNH PHỐ HÀ NỘI  **SỞ XÂY DỰNG**  **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**  Số: / | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  *Hà Nội, ngày tháng 10 năm 2025* |

**BẢN THUYẾT MINH DỰ THẢO VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT BAN HÀNH MỚI**

**NGHỊ QUYẾT**

**Quy định một số chính sách quản lý, khai thác đường đô thị, đường sắt   
đô thị bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, văn minh đô thị**

(thực hiện Khoản 5, Điều 30 Luật Thủ đô)

| **QUY PHẠM PHÁP LUẬT HIỆN HÀNH** | **DỰ THẢO VĂN BẢN** | **THUYẾT MINH** |
| --- | --- | --- |
| **Điều 1.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 87/2025/QH15. | **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**  Nghị quyết này quy định về việc quản lý, khai thác hệ thống đường đô thị, đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội để triển khai Khoản 5 Điều 30 trong Luật Thủ đô (Chính sách quản lý, khai thác đường đô thị, đường sắt đô thị, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, văn minh đô thị). | Làm rõ phạm vi quy định của Nghị quyết; cụ thể với các nội hàm về **quản lý, khai thác** cho đối tượng là **hệ thống đường đô thị, đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội.** |
| **Điều 2.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 87/2025/QH15 | **Điều 2. Đối tượng áp dụng**  Tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước (sau đây gọi là tổ chức, cá nhân) có các hoạt động liên quan đến việc quản lý, khai thác hệ thống đường đô thị, đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội. | Làm rõ đối tượng áp dụng của Nghị quyết. |
| **Điều 3** | **Điều 3. Một số nguyên tắc chung** |  |
| Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Đường bộ, số 35/2024/QH15.  Luật Đường sắt, số 95/2025/QH15.  Luật TTATGTĐB, số 36/2024/QH15.  Luật Xây dựng (22014, 2020).  Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14. | 1. Đảm bảo tuân thủ đầy đủ các quy định về quản lý, khai thác đường đô thị, đường sắt đô thị. | Nghị quyết này trên cơ sở cụ thể hóa Luật Thủ đô (thực hiện Khoản 5, Điều 30) để quy định một số chính sách cần cụ thể hoặc phù hợp với đặc thù Thủ đô để công tác này đảm bảo hiệu quả, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, văn minh đô thị.  Tuy nhiên công tác quản lý, khai thác đường đô thị, đường sắt đô thị vẫn cần phải tuân thủ các quy định tại các luật chuyên ngành gồm: Luật Đường bộ, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Đường sắt, Luật Xây dựng, Luật Bảo vệ môi trường và các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan (nghị định, thông tư,…).  Khoản mục này nêu nguyên tắc về việc phải tuân thủ các quy định bên cạnh các chính sách trong Nghị quyết này. |
| 2. Công tác quản lý, khai thác đường đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội được thực hiện thống nhất trên cơ sở phân công, phân cấp, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ và sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan. | Khoản mục này đảm bảo thực hiện công tác quản lý, khai thác đường đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội được thực hiện hiệu quả trên cơ sở phân rõ chức năng, trách nhiệm, quyền hạn cũng như sự phối, kết hợp giữa các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan. |
| 3. Chuyển đổi số và áp dụng khoa học công nghệ, công nghệ mới là trụ cột để cải thiện hiệu quả, hiệu suất trong quản lý, khai thác đường đô thị, đường sắt đô thị. | Khoản mục này nhấn mạnh vai trò của chuyển đổi số, ứng dụng khoa học công nghệ và công nghệ mới: (1) vừa phù hợp với các quy định pháp lý hiện hành, (2) vừa đóng vai trò quyết định trong việc nâng cao tính hiệu quả, hiệu suất của các nghiệp vụ về quản lý, khai thác đường đô thị, đường sắt đô thị trong bối cảnh giao thông phức tạp, ở ngưỡng cực hạn. |
| 4. Hành vi vi phạm quy định về quản lý, khai thác hệ thống đường đô thị, đường sắt đô thị phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời và bị xử lý nghiêm minh theo quy định của pháp luật. | Hiện trong các văn bản quy phạm pháp luật: phần xử lý vi phạm được quy định cụ thể riêng tại các luật (Luật Đường bộ, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Luật đường sắt) nhưng cơ bản tập trung ở vi phạm các quy tắc giao thông.  Do vậy, đưa khoản mục này vào Nghị quyết để đảm bảo mức độ tổng thể của chính sách với các hành vi vi phạm về quản lý, khai thác hệ thống đường đô thị, đường sắt đô thị. |
| Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Đường bộ, số 35/2024/QH15. | **Điều 4. Lắp đặt biển quảng cáo, biển chỉ dẫn trên dải phân cách của đường đô thị**  Cho phép lắp đặt biển quảng cáo, biển chỉ dẫn ngoài mục đích báo hiệu đường bộ trên dải phân cách của đường đô thị trên địa bàn Thành phố Hà Nội. Ủy ban nhân dân Thành phố quy định cụ thể việc cấp phép lắp đặt biển quảng cáo, biển chỉ dẫn ngoài mục đích báo hiệu đường bộ trên dải phân cách của đường đô thị, đảm bảo an toàn giao thông, mỹ quan đô thị. | Tại Điều 18, Luật GTĐB 2024 đã quy định việc xây dựng, lắp đặt biển quảng cáo, biển thông tin cổ động, tuyên truyền chính trị trên đường bộ **nhưng hiện chỉ quy định trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ/ hành lang an toàn đường bộ, trừ hành lang an toàn đường cao tốc và hành lang an toàn đường bộ tại nút giao.**  (Hành lang an toàn đường bộ là dải đất dọc hai bên đất của đường bộ, tính từ mép ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ ra hai bên để bảo đảm an toàn giao thông đường bộ, bảo đảm tầm nhìn xe chạy và hạn chế ảnh hưởng đến môi trường xung quanh).  Với vị thế Thủ đô của cả nước, bên cạnh các hoạt động kinh tế-xã hội, Thành phố có nhiều sự kiện chính trị, văn hóa,... cần tuyên truyền, quảng bá.  Trong khi đó trên địa bàn TP Hà Nội, có nhiều tuyến đường có dải phân cách rộng phù hợp cho việc lắp đặt biển quảng cáo, biển chỉ dẫn ngoài mục đích báo hiệu đường bộ và thực tế đã phát huy hiệu quả mà vẫn đảm bảo các yêu cầu về ATGT, mỹ quan đô thị.  Do đó, Nghị quyết đưa nội dung này để UBND Thành phố quy định cụ thể, là một nội hàm để cụ thể hóa Luật Thủ đô. |
| **Điều 5.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Xây dựng (22014, 2020).  Nghị định 175/2024/NĐ-CP. | **Điều 5. Khắc phục kịp thời điểm hay xảy ra tai nạn giao thông đường bộ, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường bộ, điểm ùn tắc giao thông thường xuyên**  Cho phép áp dụng quy trình đầu tư xây dựng công trình xây dựng khẩn cấp theo Điều 69, Nghị định 175/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ để khắc phục kịp thời điểm hay xảy ra tai nạn giao thông đường bộ, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường bộ, điểm ùn tắc giao thông thường xuyên trên địa bàn Thành phố Hà Nội. | Giao thông tại Hà Nội đang ở ngưỡng cực hạn khi nhu cầu giao thông vượt quá năng lực của hệ thống hạ tầng. Các hội tụ bất lợi về lượng phương tiện cá nhân quá lớn, tập trung vào giờ cao điểm, tập trung vào nhiều vị trí/tuyến/hành lang kết hợp với các điều kiện khách quan (thời tiết mưa/ngập, tổ chức nhiều sự kiện tập trung,…).  Thực tế này đã và đang đưa đến các hệ lụy lớn gồm ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông cũng như ô nhiễm không khí,… xảy ra thường xuyên đòi hỏi phải được kịp thời giải quyết, khắc phục để tránh trầm trọng thậm chí rơi vào trạng thái “khùng hoảng”. Việc thực hiện khắc phục hạ tầng giao thông để giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông theo quy trình xây dựng thông thường sẽ kéo dài thời gian, không đảm bảo việc xử lý ngay và kịp thời các sự cố trên. Do đó, việc áp dụng quy trình đầu tư xây dựng công trình xây dựng khẩn cấp là cần thiết.  Điều 69, Nghị định 175/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ (Nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng) đã quy định thẩm quyền của Chủ tịch UBND các cấp có thẩm quyền quyết định việc xây dựng công trình khẩn cấp thuộc phạm vi quản lý bằng lệnh xây dựng công trình khẩn cấp.  Tuy nhiên, quy định về nhóm các công trình xây dựng khẩn cấp tại Điều 130 Luật Xây dựng hiện không bao gồm việc “khắc phục kịp thời điểm hay xảy ra tai nạn giao thông đường bộ, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường bộ, điểm ùn tắc giao thông thường xuyên”.  Do tính chất đặc thù về giao thông tại Thủ đô Hà Nội, đề xuất cho phép áp dụng quy trình đầu tư xây dựng công trình xây dựng khẩn cấp theo Điều 69, Nghị định 175/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ để khắc phục kịp thời điểm hay xảy ra tai nạn giao thông đường bộ, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường bộ, điểm ùn tắc giao thông thường xuyên trên địa bàn Thành phố Hà Nội nhằm đáp ứng yêu cầu bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, văn minh đô thị theo Khoản 5, Điều 30 Luật Thủ đô. |
| **Điều 6.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Đường bộ, số 35/2024/QH15.  Luật TTATGTĐB, số 36/2024/QH15. | **Điều 6. Sử dụng gầm cầu, gầm đường trên cao**  Cho phép sử dụng tạm thời gầm cầu, gầm đường trên cao cho các hoạt động phục vụ nhu cầu công cộng (văn hóa, thể thao,...); yêu cầu bảo đảm an toàn giao thông, an toàn kết cấu công trình, an ninh trật tự và bảo đảm phòng chống cháy, nổ trong quá trình sử dụng. | Hiện trên địa bàn Thành phố có các công trình cầu vượt, đường trên cao trong đô thị tạo các không gian trống bên dưới với diện tích đáng kể và tăng thêm khi Thành phố tiếp tục đầu tư hoàn thiện các đường vành đai.  Trong khi đó, quỹ đất bố trí cho các nhu cầu công cộng (văn hóa, thể thao,…) hiện rất thiếu và ngày càng khó bố trí. Thực tế này không chỉ gặp ở Thủ đô Hà Nội mà ngay cả nhiều thành phố, thủ đô lớn trên thế giới. Tuy nhiên, nhiều thành phố, thủ đô lớn trên thế giới đều cho phép sử dụng tạm thời gầm cầu, gầm đường trên cao cho các hoạt động phục vụ nhu cầu công cộng (văn hóa, thể thao,...).  Do vậy, để hài hòa các nhu cầu và tối ưu các nguồn lực trong đó có không gian trống dưới gầm cầu, gầm đường trên cao, điều khoản này được đề xuất đưa vào Nghị quyết làm cơ sở để UBND thành phố có quy định cụ thể trên nguyên tắc bảo đảm an toàn giao thông, an toàn kết cấu công trình, an ninh trật tự và bảo đảm phòng chống cháy, nổ trong quá trình sử dụng.  (*Ghi chú:* hiện tại Luật TTATGTĐB chỉ đưa ra quy định giới hạn sử dụng không gian trống dưới gầm cầu, gầm đường trên cao gồm: Không được quay đầu xe (Điều 15), Không được dừng xe, đỗ xe trừ những nơi cho phép dừng xe, đỗ xe (Điều 18). |
| **Điều 7.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Đường bộ, số 35/2024/QH15.  Luật TTATGTĐB, số 36/2024/QH15. | **Điều 7. Sử dụng tạm thời lòng đường, vỉa hè để trông, giữ phương tiện**  Cho phép sử dụng tạm thời lòng đường, vỉa hè để trông, giữ phương tiện nhằm đáp ứng nhu cầu của người dân trong thời gian Thành phố đầu tư hệ thống bãi đỗ xe theo quy hoạch. Giao Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định danh mục các tuyến đường để trông, giữ phương tiện tạm thời, đảm bảo an toàn giao thông, ngăn ngừa phát sinh ùn tắc giao thông và mất an ninh trật tự. | Theo Điều 77, Luật TTATGTĐB quy định trường hợp cần thiết sử dụng tạm thời lòng đường, vỉa hè phục vụ: (1) sự kiện chính trị, (2) hoạt động văn hoá, thể thao và (3)  mục đích khác.  Trong đó: “mục đích khác” được Chính phủ quy định tại Điều 21 Nghị định 165/2024/NĐ-CP (quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật TTATGTĐB) bao gồm: “Sử dụng vào việc trông, giữ phương tiện tham gia giao thông trong trường hợp cần thiết”.  Đối với Thành phố Hà Nội, mặc dù đã có quy hoạch nhưng các bãi đỗ xe hiện có mới đáp ứng được khoảng 10% nhu cầu thực tế. Trong khi đó việc tối ưu các không gian lòng đường, vỉa hè để phục vụ nhu cầu đậu/đỗ xe là thiết yếu và khả thi.  Các thành phố trên thế giới đều áp dụng mô hình này; kết hợp với việc ứng dụng công nghệ, cho phép điều tiết hợp lý để nhu cầu đỗ xe tạm thời dưới lòng đường/trên hè không gây ảnh hưởng tới lưu thông trên đường. Hệ thống đỗ xe của Thành phố Mát-xơ-cơ-va được xem là rất thành công hiện đang vận hành ở tỉ lệ: cứ 1 chỗ đỗ trong các bãi đỗ tiêu chuẩn thì có khoảng 20 chỗ đỗ tạm thời dưới lòng đường/trên hè.  Do vậy điều khoản này được đề xuất đưa vào Nghị quyết làm cơ sở để UBND thành phố có quy định cụ thể về chính sách khai tác tối ưu hạ tầng giao thông đáp ứng tốt hơn nhu cầu giao thông tĩnh, đậu/đỗ xe. |
| **Điều 8.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Đường bộ, số 35/2024/QH15.  Luật Đường sắt, số 95/2025/QH15.  Nghị quyết 188/2025/QH15. | **Điều 8. Kết nối đường sắt đô thị và phát triển không gian công cộng quanh nhà ga đường sắt đô thị**  Đầu tư phát triển các hạ tầng, dịch vụ, hệ thống và kết hợp hài hòa các công trình, dịch vụ công cộng với công trình, dịch vụ hợp pháp của doanh nghiệp và người dân xung quanh nhà ga nhằm sớm hoàn thiện kết nối giao thông, thu hút sử dụng giao thông công cộng, phát triển không gian đầu mối giao thông có tính đặc trưng của Thành phố. | Phát triển TOD (Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng\_Transit-Oriented Development) đã được quy định tại Luật Đường sắt 2025 cũng như NQ 188/2025/QH15.  Tuy nhiên việc triển khai phát triển TOD cũng đòi hỏi nguồn lực lớn và nhiều thách thức về giải phóng mặt bằng đặc biệt trong các khu vực trung tâm.  Bên cạnh đó, TOD cũng chỉ phát huy hiệu quả khi mạng lưới đường sắt đô thị được hình thành, kết nối cơ bản và thường cũng chỉ phát triển TOD tại một số điểm Hub trung chuyển lớn về giao thông chứ không phải tại tất cả các ga.  Trong khi đó, hệ thống đường sắt đô thị của Thành phố Hà Nội đã hình thành và đang tiếp tục được thúc đẩy phát triển mạnh. Điều kiện để khai thác hiệu quả hệ thống này là đảm bảo kết nối giao thông tại các nhà ga với các phương thức khác cùng với sức hút của các không gian xung quanh nhà ga. Sức hút này không chỉ đơn thuần là đầu tư các công trình quy mô, hoành tráng cần giải phóng mặt bằng lớn, mà có thể được tạo nên từ việc tổ chức, sắp xếp, kết hợp hài hòa các công trình, dịch vụ công cộng với công trình, dịch vụ hợp pháp của doanh nghiệp và người dân xung quanh nhà ga để tạo nên các không gian tiện ích, có sức sống, có điểm nhấn (về văn hóa, về màu sắc, về bố cục,...), có tính khác biệt, mang bản sắc riêng của khu vực và của Hà Nội.  Do vậy điều khoản này được đề xuất đưa vào Nghị quyết làm cơ sở để UBND thành phố có quy định cụ thể, khả thi, chủ động. |
| **Điều 9.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Đường sắt số 95/2025/QH15.  Thông tư 06/2025/TT-BXD. | **Điều 9. Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai trong lĩnh vực đường sắt đô thị** |  |
| 1. Cho phép áp dụng trình tự, thủ tục sửa chữa, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai đối với công trình đường sắt đô thị được thực hiện theo quy định tại khoản 4 Điều 12 của Thông tư 06/2025/TT-BXD ngày 12/05/2025 của Bộ Xây dựng. Ủy ban nhân dân Thành phố quy định cụ thể. | Hiện với hệ thống đường sắt đô thị chưa có quy định cụ thể về trình tự, thủ tục sửa chữa, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai.  Do vậy, đề xuất điều khoản này trong Nghị quyết là cần thiết, dựa trên quy định áp dụng cho đường sắt quốc gia (Thông tư 06/2025/TT-BXD ngày 12/05/2025 của Bộ Xây dựng) |
| 2. Công tác phòng ngừa sự cố cần được đảm bảo thông qua việc xây dựng tài liệu và quy trình, tổ chức đào tạo và tập huấn, tổ chức thực hành và diễn tập, mô phỏng. | Sự cố đường sắt đô thị thường dẫn đến các thiệt hại lớn cho xã hội. Mặc dù là thành phố đầu tiên trên cả nước đưa đường sắt đô thị vào khai thác nhưng thực tiễn và kinh nghiệm về lĩnh vực này của Thành phố Hà Nội nói riêng, Việt Nam nói chung còn rất mới mẻ và khiêm tốn.  Để tránh những tổn thất và thiệt hại gây ra từ sự cố đường sắt đô thị trong bối cảnh kinh nghiệm và khả năng làm chủ còn hạn chế, cách hiệu quả nhất là tăng cường phòng ngừa một cách chủ động, tích cực.  Do vậy điều khoản này được đề xuất đưa vào Nghị quyết làm cơ sở để UBND thành phố có quy định cụ thể, khả thi, chủ động. |
| **Điều 10.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Đường sắt số 95/2025/QH15.  Nghị định 15/2025/NĐ-CP. | **Điều 10. Quản lý, sử dụng số tiền thu được từ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị**  Số tiền thu được từ cung cấp dịch vụ khai thác theo đề án được duyệt, doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt đô thị được sử dụng 80% để chi trả các chi phí có liên quan đến hoạt động quản lý, khai thác tài sản, duy trì, phát triển tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, thực hiện nghĩa vụ tài chính với Nhà nước theo quy định của pháp luật và phải hạch toán vào doanh thu của doanh nghiệp; phần còn lại (20%) nộp vào ngân sách nhà nước. | Mặc dù đã đưa vào khai thác 2 đoạn tuyến đường sắt đô thị, nhưng Thành phố chưa có quy định cụ thể về nội dung này. Trong khi đó, với đường sắt quốc gia: tại Điều 20 Nghị định 15/2025/NĐ-CP (Nghị định quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt) đã đưa ra quy định cụ thể: “Số tiền thu được từ cung cấp dịch vụ quy định tại khoản 4 Điều 16 Nghị định này (không bao gồm các dịch vụ thuộc phạm vi tính phí, lệ phí), doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt quốc gia được sử dụng 80% để chi trả các chi phí có liên quan đến hoạt động quản lý, khai thác tài sản, duy trì, phát triển tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, thực hiện nghĩa vụ tài chính với Nhà nước theo quy định của pháp luật và phải hạch toán vào doanh thu của doanh nghiệp; phần còn lại (20%) nộp vào ngân sách nhà nước.”.  Do vậy điều khoản này được đề xuất để thuận lợi cho việc quản lý, khai thác đường sắt đô thị của Thành phố dựa trên quy định của Chính phủ cho đường sắt quốc gia. |
| **Điều 11.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15. | **Điều 11. Đảm bảo nguồn kinh phí hoạt động thường xuyên của đơn vị được giao quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt đô thị** |  |
| 1. Đơn vị sự nghiệp công lập được giao quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ, doanh nghiệp được giao quản lý và bảo trì tài sản đường sắt đô thị khi chưa được ngân sách nhà nước bảo đảm cho các công việc liên quan đến hoạt động này, được trích chi phí quản lý dự án và chi phí giám sát để tự đảm bảo chi phí hoạt động thường xuyên bằng nguồn kinh phí của công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt đô thị. Định mức trích chi phí quản lý dự án và chi phí giám sát của công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt đô thị áp dụng theo định mức chi phí quản lý dự án và chi phí giám sát thi công xây dựng đối với loại công trình giao thông do Bộ Xây dựng quy định. | Đơn vị sự nghiệp công lập được giao quản lý, giám sát thực hiện công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ và Doanh nghiệp được giao quản lý và bảo trì tài sản đường sắt đô thị là các đơn vị tự trang trải kinh phí hoạt động thường xuyên của đơn vị. Trong khi đó, Định mức trích chi phí quản lý dự án và chi phí giám sát được quy định áp dụng cho các dự án đầu tư. Do đó, việc vận dụng Định mức trích chi phí quản lý dự án và chi phí giám sát của công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt đô thị để đảm bảo nguồn vốn cho các đơn vị sự nghiệp công lập được giao quản lý, giám sát thực hiện công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ và Doanh nghiệp được giao quản lý và bảo trì tài sản đường sắt đô thị tự đảm bảo chi phí hoạt động thường xuyên. |
| 2. Nguồn kinh phí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt đô thị được bố trí từ nguồn vốn ngân sách Thành phố, nguồn vốn hỗ trợ từ Trung ương, nguồn trích để lại từ thu phí đường bộ đối với các tuyến đường bộ trên địa bàn Thành phố Hà Nội, nguồn vốn xã hội hóa và các nguồn vốn khác. Khuyến khích các nguồn vốn tư nhân đầu tư vào công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt đô thị. | Đảm bảo nguồn vốn và đa dạng nguồn vốn cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật để đáp ứng kịp thời và thường xuyên cho công tác duy tu. |
| **Điều 12.**  Luật Thủ đô, số 39/2024/QH15.  Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 87/2025/QH15. | **Điều 12. Tổ chức thực hiện và hiệu lực thi hành**  1. Hội đồng nhân dân Thành phố Hà Nội giao:  a) Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội có trách nhiệm hướng dẫn và tổ chức thực hiện Nghị quyết này.  b) Thường trực Hội đồng nhân dân, các Ban của Hội đồng nhân dân, các Tổ đại biểu Hội đồng nhân dân và đại biểu Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội giám sát việc thực hiện Nghị quyết theo quy định của pháp luật.  2. Nghị quyết này được Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội khóa …, kỳ họp thứ ... thông qua ngày tháng năm và có hiệu lực thi hành kể từ ngày tháng năm ./. | Điều khoản quy định về phân giao nhiệm vụ. |