|  |  |
| --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ**  Số: 579/TTr-CP | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày 31 tháng 12 năm 2021* |
|  |  |

**TÓM TẮT TỜ TRÌNH**

**Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng công trình đường bộ**

**cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025**

Kính gửi: Quốc hội.

Triển khai Kết luận của Bộ Chính trị[[1]](#footnote-1), Kết luận của Chủ tịch Quốc hội[[2]](#footnote-2), Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội[[3]](#footnote-3), Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT tiếp thu, hoàn chỉnh Hồ sơ Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 (gọi tắt là Dự án). Ngày 21 tháng 12 năm 2021, Chính phủ đã có Tờ trình số 568/TTr-CP trình Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư Dự án. Chính phủ báo cáo Quốc hội nội dung chủ yếu như sau:

**I. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ ÁN**

**1. Sự cần thiết đầu tư**

Hành lang vận tải trên trục Bắc - Nam có vai trò rất quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước, có thể nói đây là hành lang vận tải quan trọng nhất trong hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông cả nước. Trên hành lang vận tải này, tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông theo quy hoạch dài 2.063 km, đã đưa vào khai thác 478 km, đang đầu tư 829 km, còn lại 756 km chưa đầu tư. Với vai trò là trục huyết mạch, cần sớm hoàn thành để tạo động lực, sức lan tỏa phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia, tại Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng, Kết luận số 11-KL/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Nghị quyết số 16/2021/QH15 của Quốc hội đã đề ra mục tiêu “*đến năm 2025, cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông”.*

**2. Sự phù hợp của Dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và các quy hoạch có liên quan**

Việc triển khai đầu tư Dự án phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội được Đại hội lần thứ XIII của Đảng thông qua; Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025 được thông qua tại Hội nghị lần thứ 3 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII; Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 được Quốc hội khóa XV thông qua; phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ và quy hoạch các ngành, các địa phương.

**3. Mục tiêu đầu tư**

Hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông có năng lực lớn, an toàn giao thông, tốc độ cao; kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng yếu, đặc biệt là các vùng kinh tế trọng điểm, từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng đồng bộ với các công trình hiện đại, tạo sức lan tỏa để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng - an ninh; góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội.

**4. Phạm vi đầu tư**

Giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư 729 km trên các đoạn Bãi Vọt (Hà Tĩnh) - Cam Lộ (Quảng Trị), Quảng Ngãi - Nha Trang và Cần Thơ - Cà Mau, chia thành 12 dự án thành phần có thể vận hành khai thác độc lập (27 km còn lại gồm: đoạn Hòa Liên - Túy Loan triển khai theo dự án riêng và cầu Cần Thơ 2 đầu tư sau 2025)[[4]](#footnote-4).

**5. Quy mô đầu tư**

Theo quy hoạch, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông có quy mô 6 làn xe, khu vực cửa ngõ các trung tâm kinh tế - chính trị lớn quy mô 8 - 10 làn xe, đoạn Cần Thơ - Cà Mau quy mô 4 làn xe.

Căn cứ kết quả dự báo nhu cầu vận tải, Chính phủ đã chỉ đạo nghiên cứu nhiều phương án về quy mô như: đầu tư hoàn chỉnh ngay theo quy hoạch; phân kỳ đầu tư 2 làn xe, 4 làn xe bề rộng nền đường 24,75 m và 4 làn xe bề rộng nền đường 17 m. Trên cơ sở phân tích, đánh giá ưu, nhược điểm của từng phương án, căn cứ khả năng cân đối nguồn vốn, Chính phủ kiến nghị đầu tư phân kỳ theo quy mô 4 làn xe bề rộng nền đường 17 m, toàn bộ các yếu tố kỹ thuật khác đáp ứng tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h; giải phóng mặt bằng thực hiện một lần theo quy mô quy hoạch (tương tự như các dự án giai đoạn 2017 - 2020 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 52/2017/QH14).

Quy mô đầu tư giai đoạn phân kỳ phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc và hướng dẫn thiết kế, tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ[[5]](#footnote-5); đáp ứng các tiêu chí hiện đại, đồng bộ và đảm bảo khai thác an toàn; đảm bảo thuận lợi và tận dụng tối đa các công trình khi mở rộng theo quy mô quy hoạch; đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2045.

**6. Sơ bộ một số giải pháp thiết kế, công nghệ áp dụng**

Để phát huy tối đa hiệu quả đầu tư, hiệu quả khai thác của Dự án, ngay trong quá trình xây dựng quy hoạch mạng lưới đường bộ và quá trình chuẩn bị hồ sơ chủ trương đầu tư, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp với các ngành, các địa phương nghiên cứu kỹ lưỡng về hướng tuyến, bảo đảm phù hợp với quy hoạch của các ngành, lĩnh vực và địa phương, kết nối thuận lợi với các khu công nghiệp, du lịch, cảng biển, cảng hàng không, trung tâm logistics, mạng lưới đường bộ hiện hữu… tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương phát triển không gian đô thị, khu công nghiệp, dịch vụ, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời hạn chế tối đa tác động đến môi trường, văn hóa, đời sống cộng đồng dân cư. Thực hiện Luật Quy hoạch, hiện nay các địa phương đang rà soát, cập nhật các quy hoạch liên quan bảo đảm phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia và hướng tuyến đường cao tốc nhằm phát huy tối đa hiệu quả đầu tư.

Giải pháp thiết kế của Dự án đã nghiên cứu, tính toán bảo đảm điều kiện thoát lũ, thích ứng với kịch bản về biến đổi khí hậu, nước biển dâng; đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kết nối dân sinh hai bên đường cao tốc (đường gom, hầm chui dân sinh, cầu vượt ngang…) nhằm hạn chế tối đa chia cắt cộng đồng, đảm bảo điều kiện đi lại, sản xuất và sinh hoạt của người dân. Dự án áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại từ giai đoạn chuẩn bị dự án đến giai đoạn vận hành khai thác[[6]](#footnote-6) nhằm đẩy nhanh tiến độ, bảo đảm chất lượng, khai thác an toàn, thuận tiện cho người sử dụng và các cơ quan quản lý vận hành. Việc thu phí dịch vụ được triển khai liên thông trên toàn bộ 12 dự án giai đoạn 2021 - 2025 và các dự án giai đoạn 2017 - 2020, áp dụng hình thức thu phí điện tử tự động không dừng, bố trí trạm tại các điểm ra, vào đường cao tốc, thu phí theo số km thực tế sử dụng.

Rút kinh nghiệm từ các dự án giai đoạn 2017 - 2020, nguồn cung ứng vật liệu được tính toán, chuẩn bị kỹ lưỡng ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án. Ngay sau khi được Quốc hội thông qua chủ trương, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp với các địa phương, đánh giá cụ thể về nhu cầu sử dụng, quy hoạch nguồn cung cấp vật liệu, hiện trạng khai thác. Trên cơ sở đó, sẽ phối hợp với các địa phương triển khai ngay việc điều chỉnh quy hoạch (nếu cần thiết), thực hiện nâng công suất, gia hạn các mỏ đang khai thác, cấp phép mỏ mới… bảo đảm đủ nguồn cung vật liệu cho Dự án; đồng thời, phối hợp với các cơ quan chức năng để quản lý chặt chẽ về giá vật liệu, xử lý nghiêm các tình trạng đầu cơ, nâng giá, gây khó khăn trong quá trình triển khai dự án.

**7. Hình thức đầu tư**

Thực hiện chủ trương của Đảng, Quốc hội về huy động nguồn lực xã hội đầu tư kết cấu hạ tầng, Chính phủ đã chỉ đạo nghiên cứu đầu tư Dự án theo phương thức PPP[[7]](#footnote-7). Tuy nhiên, từ thực tiễn triển khai các dự án trong thời gian qua cho thấy việc đầu tư theo phương thức PPP còn gặp nhiều khó khăn.

Giai đoạn 2017 - 2020, Quốc hội đã chấp thuận chủ trương đầu tư 8/11 dự án thành phần theo phương thức PPP; quá trình triển khai đã phát sinh nhiều khó khăn, vướng mắc về lựa chọn nhà đầu tư và huy động vốn tín dụng, trong bối cảnh nền kinh tế chịu tác động nặng nề của đại dịch Covid-19, Quốc hội và Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã thống nhất chuyển đổi 5/8 dự án từ phương thức PPP sang đầu tư công, nhằm tạo động lực, khôi phục và phát triển kinh tế - xã hội. Đối với 3 dự án thành phần còn lại, Nhà đầu tư đã ký kết hợp đồng dự án và triển khai thi công; tuy nhiên đến nay chỉ có một dự án ký hợp đồng tín dụng[[8]](#footnote-8), 2 dự án còn lại các ngân hàng đang hoàn thiện thủ tục thẩm định để cấp tín dụng[[9]](#footnote-9).

Trong khi các dự án đầu tư công sau 4 năm triển khai đến nay đoạn Cao Bồ - Mai Sơn và Cam Lộ - La Sơn đã cơ bản hoàn thành (dự kiến đưa vào khai thác cuối năm 2021, đầu năm 2022); riêng dự án cầu Mỹ Thuận 2 do tính chất kỹ thuật phức tạp nên sẽ hoàn thành năm 2023. Đối với 5 dự án chuyển đổi sang đầu tư công theo các Nghị quyết số 117/2020/QH14 của Quốc hội và Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội sẽ hoàn thành năm 2022 và 2023 theo đúng kế hoạch.

Bên cạnh đó, để khắc phục ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, tạo đà phục hồi và cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021 - 2025, Chính phủ đã xây dựng Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để trình cấp có thẩm quyền xem xét quyết định, trong đó xác định việc đẩy nhanh tiến độ hoàn thành, giải ngân vốn đầu tư công, đặc biệt là các dự án quan trọng quốc gia là nhiệm vụ quan trọng, cấp thiết, nhằm kích thích tổng cầu, tạo việc làm, tiêu thụ hàng hóa, tạo động lực, sức lan tỏa thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

Với vai trò là trục xương sống, dự án đặc biệt quan trọng của đất nước, để triển khai thành công và sớm hoàn thành theo Kết luận số 18-KL/TW của Bộ Chính trị, Chính phủ kiến nghị triển khai theo hình thức đầu tư công, sau khi hoàn thành sẽ nhượng quyền thu phí để thu hồi vốn nhà nước[[10]](#footnote-10) (đây cũng là một hình thức huy động nguồn lực xã hội để tiếp tục đầu tư cho kết cấu hạ tầng).

Để thực hiện chủ trương về thu hút nguồn lực xã hội theo phương thức PPP, Chính phủ sẽ chỉ đạo nghiên cứu, áp dụng tại các dự án có nhu cầu vận tải lớn, khả thi về tài chính như các tuyến cao tốc vành đai đô thị, cao tốc hướng tâm…

**8. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn**

Sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án được tính toán, xác định tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng. Sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 146.990 tỷ đồng, trong đó:

- Giai đoạn 2021 - 2025, bố trí khoảng 119.666 tỷ đồng (chiếm 81,4%). Tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 Quốc hội đã bố trí 47.169 tỷ đồng[[11]](#footnote-11), phần còn thiếu (khoảng 72.497 tỷ đồng) Chính phủ kiến nghị cân đối từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và từ nguồn vốn NSNN đã bố trí cho ngành giao thông vận tải trong giai đoạn 2021 - 2025*.*

- Giai đoạn 2026 - 2030 bố trí khoảng 27.324 tỷ đồng (chiếm 18,6%, gồm chi phí dự phòng và chi phí bảo hành công trình)[[12]](#footnote-12).

**9. Sơ bộ về phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư**

- Thực hiện giải phóng mặt bằng một lần theo quy hoạch được phê duyệt. Phạm vi đất đã thu hồi được xây dựng hàng rào bảo vệ, tránh tình trạng tái lấn chiếm.

- Tổng diện tích đất chiếm dụng khoảng 5.481 ha, trong đó: đất trồng lúa hai vụ khoảng 1.532 ha, đất nông nghiệp khác khoảng 1.280 ha, đất dân cư khoảng 502 ha, rừng phòng hộ khoảng 110 ha, rừng sản xuất khoảng 1.436 ha, đất khác khoảng 621 ha. Trong đó, diện tích chiếm dụng rừng chủ yếu là khu vực phòng hộ các hồ thủy lợi có quy mô nhỏ và trung bình, rừng sản xuất với hệ thống cây trồng chính là bạch đàn, keo... trải dọc theo hướng tuyến đường Hồ Chí Minh, tập trung ở khu vực Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị và một số địa phương khác như Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa[[13]](#footnote-13). Nhu cầu sử dụng đất thực hiện Dự án được tổng hợp vào Quy hoạch sử dụng đất quốc gia và Kế hoạch sử dụng đất quốc gia 5 năm 2021 - 2025 và được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 39/2021/QH15.

- Kinh phí giải phóng mặt bằng, tái định cư khoảng 19.097 tỷ đồng (trong đó đã dự trù chi phí trồng rừng thay thế, hỗ trợ chuyển đổi đất lúa hai vụ... theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về lâm nghiệp).

**10. Tiến độ và thời gian thực hiện**

Chuẩn bị dự án năm 2021 - 2022; giải phóng mặt bằng, tái định cư năm 2022 - 2023; khởi công năm 2023, áp dụng các công nghệ mới, giải pháp kỹ thuật tiên tiến nhằm đáp ứng yêu cầu cơ bản hoàn thành năm 2025.

Với tiến độ nêu trên, trường hợp không phát sinh các tình huống phức tạp[[14]](#footnote-14) đến cuối năm 2025 có thể thông xe kỹ thuật toàn bộ các dự án thành phần và đưa vào khai thác một số đoạn tuyến, các đoạn tuyến phức tạp về kỹ thuật (các công trình cầu lớn, hầm lớn, xử lý đất yếu…) sẽ hoàn thành đưa vào khai thác năm 2026.

**11. Tổ chức thực hiện**

Chính phủ giao Bộ GTVT là đầu mối tổ chức thực hiện đầu tư Dự án (trừ các dự án trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội có đề xuất riêng).

**12. Cơ chế, chính sách triển khai đầu tư Dự án**

Theo quy định của pháp luật về lâm nghiệp, thẩm quyền chuyển đổi mục đích sử dụng rừng của Dự án thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Hồ sơ đề nghị quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng là thành phần trong hồ sơ chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư công. Tuy nhiên, do tính chất đặc thù đường cao tốc trải dài theo tuyến, trong bước nghiên cứu tiền khả thi chưa thể triển khai cắm mốc phạm vi xây dựng trên thực địa nên chưa đủ dữ liệu chính xác nhất về diện tích, hiện trạng rừng để lập hồ sơ chuyển đổi mục đích sử dụng rừng theo yêu cầu.

Trên cơ sở đó, Chính phủ kiến nghị Quốc hội ủy quyền Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng của Dự án trong bước báo cáo nghiên cứu khả thi. Trong bước tiếp theo, khi có đủ dữ liệu nghiên cứu, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT tính toán kỹ lưỡng để đảm bảo hiệu quả kinh tế - kỹ thuật cho Dự án, giảm thiểu tối đa tác động đến đất rừng, góp phần bảo đảm môi trường sinh thái, an toàn sinh học.

**IV. KIẾN NGHỊ**

Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

1. Quyết định chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025, với nội dung chủ yếu như sau:

- Địa điểm: từ Hà Tĩnh (Bãi Vọt) đến Quảng Trị (Cam Lộ), từ Quảng Ngãi đến Nha Trang (Khánh Hòa), từ Cần Thơ đến Cà Mau.

- Phạm vi, hình thức đầu tư: giai đoạn 2021 - 2025 đầu tư khoảng 729 km, chia thành 12 dự án thành phần vận hành độc lập, triển khai theo hình thức đầu tư công.

- Quy mô đầu tư: phân kỳ xây dựng với quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường 17 m.

- Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất của Dự án khoảng 5.481 ha, thực hiện giải phóng mặt bằng một lần theo quy hoạch được phê duyệt.

- Sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án khoảng 146.990 tỷ đồng, trong đó:

+ Giai đoạn 2021 - 2025: bố trí khoảng 119.666 tỷ đồng.

+ Giai đoạn 2026 - 2030: bố trí khoảng 27.324 tỷ đồng.

- Tiến độ thực hiện: chuẩn bị đầu tư từ năm 2021, cơ bản hoàn thành năm 2025.

2. Giao Chính phủ:

- Hoàn chỉnh hồ sơ chuyển mục đích sử dụng rừng của Dự án, trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương trong bước nghiên cứu khả thi.

- Tổ chức triển khai thực hiện Dự án bảo đảm tiến độ, chất lượng và hiệu quả đầu tư theo đúng quy định của pháp luật; xây dựng phương án thu phí để thu hồi vốn hoàn trả vào ngân sách trung ương.

*Xin gửi kèm theo: Phụ lục 1: Danh mục các dự án thành phần. Phụ lục 2: Báo cáo tiếp thu, giải trình kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, kết luận của Chủ tịch Quốc hội và ý kiến của một số Đại biểu Quốc hội.*

Chính phủ báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);  - Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);  - Văn phòng Quốc hội;  - Ủy ban Kinh tế Quốc hội;  - Kiểm toán Nhà nước;  - Các Bộ: KH&ĐT, GTVT, TC, XD (15b);  - VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QHĐP;  - Lưu: VT, CN ( ). | **TM. CHÍNH PHỦ**  **TUQ. THỦ TƯỚNG**  **BỘ TRƯỞNG**  **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  **(Đã ký)**  **Nguyễn Văn Thể** |

**Phụ lục I**

**DANH MỤC CÁC DỰ DỰ ÁN THÀNH PHẦN**

*(Kèm theo Tờ trình số 579/TTr-CP ngày 31 tháng 12 năm 2021 của Chính phủ)*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tên dự án thành phần** | **Chiều**  **dài dự kiến**  **(km)** | **Quy mô** | | **Sơ bộ tổng mức đầu tư**  **(tỷ đồng)** | **Hình thức đầu tư** |
| **Số làn xe** | **Cấp đường ô tô cao tốc** |
| 1 | Bãi Vọt - Hàm Nghi | 36 | 4 | 80-120 | 7.403 | Đầu tư công |
| 2 | Hàm Nghi - Vũng Áng | 54 | 4 | 80-120 | 10.185 | Đầu tư công |
| 3 | Vũng Áng - Bùng | 58 | 4 | 80-120 | 11.785 | Đầu tư công |
| 4 | Bùng - Vạn Ninh | 51 | 4 | 80-120 | 10.526 | Đầu tư công |
| 5 | Vạn Ninh - Cam Lộ | 68 | 4 | 80-120 | 10.591 | Đầu tư công |
| 6 | Quảng Ngãi - Hoài Nhơn | 88 | 4 | 80-120 | 20.898 | Đầu tư công |
| 7 | Hoài Nhơn - Quy Nhơn | 69 | 4 | 80-120 | 12.544 | Đầu tư công |
| 8 | Quy Nhơn - Chí Thạnh | 62 | 4 | 80-120 | 12.298 | Đầu tư công |
| 9 | Chí Thạnh - Vân Phong | 51 | 4 | 80-120 | 10.601 | Đầu tư công |
| 10 | Vân Phong - Nha Trang | 83 | 4 | 80-120 | 12.906 | Đầu tư công |
| 11 | Cần Thơ - Hậu Giang | 37 | 4 | 80-120 | 9.768 | Đầu tư công |
| 12 | Hậu Giang - Cà Mau | 72 | 4 | 80-120 | 17.485 | Đầu tư công |
| **Tổng cộng** | | **729** |  |  | **146.990** |  |

**Phụ lục II**

**BÁO CÁO TIẾP THU, GIẢI TRÌNH KẾT LUẬN CỦA CHỦ TỊCH QUỐC HỘI, KẾT LUẬN CỦA ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI VÀ Ý KIẾN MỘT SỐ ĐẠI BIỂU QUỐC HỘI**

*(Kèm theo Tờ trình số 579/TTr-CP ngày 31 tháng 12 năm 2021 của Chính phủ)*

Triển khai Kết luận số 18-KL/TW ngày 08 tháng 10 năm 2021 của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 (gọi tắt là Dự án), thực hiện Kết luận số 01 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại phiên họp thứ 6 và kết luận của Chủ tịch Quốc hội tại Thông báo số 530/TB-TTKQH ngày 27 tháng 11 năm 2021 của Tổng Thư ký Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Ngày 21 tháng 12 năm 2021, Chính phủ đã có Tờ trình số 568/TTr-CP trình Quốc xem xét, quyết định chủ trương đầu tư Dự án.

Chính phủ báo cáo Quốc hội nội dung tiếp thu, giải trình và làm rõ như sau:

**1. Về phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, sự phù hợp với quy hoạch của các ngành, địa phương có liên quan, tính kết nối giữa Dự án với các tuyến đường bộ cao tốc khác và các tuyến quốc lộ, đặc biệt là việc kết nối cảng biển, cảng hàng không, các khu công nghiệp, du lịch, trung tâm logistics...**

Việc đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông phù hợp với chủ trương, chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội đã được Đại hội XIII của Đảng và Quốc hội khóa XV thông qua; phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải nói chung và quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc nói riêng; phù hợp với quy hoạch của các ngành, các địa phương có liên quan. Cụ thể:

- Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 và phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua xác định: *“Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025 hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông..., nghiên cứu, xây dựng một số tuyến đường bộ cao tốc như Cần Thơ - Cà Mau, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Hà Tiên - Rạch Giá - Bạc Liêu…”.*

- Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025 được Hội nghị lần thứ 3 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII thông qua tại Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021, xác định *“cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông”.*

- Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021, trong đó xác định *“Đến năm 2025, cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông”.*

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050.

Thực hiện Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 của Quốc hội, trên cơ sở Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 và phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 đã được Đại hội lần thứ XIII của Đảng thông qua, Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu lập Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong quá trình hoàn chỉnh quy hoạch, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với các bộ, ngành, các địa phương liên quan nghiên cứu tổng thể mạng lưới đường bộ cao tốc gắn với quy hoạch của các ngành, các lĩnh vực, các địa phương và các phương thức vận tải khác; bảo đảm kết nối đồng bộ với các khu kinh tế, khu công nghiệp, các vùng trọng điểm du lịch, các cảng biển, nhà ga đường sắt, cảng hàng không, các trung tâm logistic… Với vai trò là trục huyết mạch trong mạng lưới đường bộ cao tốc, quá trình nghiên cứu, hoàn chỉnh quy hoạch đã cân nhắc kỹ lưỡng, lựa chọn hướng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, bảo đảm kết nối với các tuyến đường bộ nói chung và các tuyến đường bộ cao tốc trong mạng lưới nói riêng, đặc biệt là các tuyến vành đai, trục hướng tâm các đô thị lớn, các trục ngang kết nối các cửa khẩu với cảng biển; các tuyến kết nối với nhà ga, cảng hàng không, các trung tâm logistics... với mục tiêu phát huy tối đa hiệu quả đầu tư, hiệu quả khai thác.

So với Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam giai đoạn trước đây[[15]](#footnote-15), mạng đường bộ cao tốc theo quy hoạch thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã bổ sung, điều chỉnh 10 tuyến, chiều dài mạng tăng từ 6.411 km lên 9.014 km; trong đó, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ cửa khẩu Hữu Nghị, tỉnh Lạng Sơn đến thành phố Cà Mau, tỉnh Cà Mau, chiều dài khoảng 2.063 km, quy mô từ 4 đến 10 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030.

Theo Luật Quy hoạch, Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là quy hoạch ngành quốc gia. Thực hiện Luật Quy hoạch, trên cơ sở quy hoạch mạng lưới đường bộ đã phê duyệt, hiện nay Chính phủ đang chỉ đạo các địa phương khẩn trương cập nhật, điều chỉnh các quy hoạch về không gian các hoạt động kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, hệ thống đô thị và phân bố dân cư nông thôn, kết cấu hạ tầng, phân bố đất đai, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường trên cơ sở kết nối quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch đô thị, quy hoạch nông thôn… theo đúng quy định của Luật Quy hoạch; trong đó ưu tiên tập trung đầu tư phát triển các khu kinh tế, khu công nghiệp hai bên đường bộ cao tốc nhằm tận dụng tối đa điều kiện thuận lợi về kết nối, vận chuyển hàng hóa đến các cửa khẩu với cảng biển, nhà ga, cảng hàng không, các trung tâm logistics… phát huy tối đa quỹ đất hai bên đường cao tốc, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương, đồng thời phát huy tối đa hiệu quả đầu tư và khai thác tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông.

Trong bước tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành, các địa phương liên quan nghiên cứu, hoàn chỉnh hướng tuyến của Dự án, bảo đảm phù hợp với quy hoạch của các ngành, địa phương có liên quan, tính kết nối giữa Dự án với các tuyến đường bộ cao tốc khác và các tuyến quốc lộ trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; trong đó sẽ nghiên cứu kỹ lưỡng để lựa chọn các điểm kết nối liên thông phù hợp, bảo đảm kết nối thuận lợi với các cửa khẩu, cảng biển, cảng hàng không, các khu công nghiệp, du lịch, trung tâm logistics...

**2. Về quy mô mặt cắt ngang**

2.1. Lựa chọn quy mô giai đoạn phân kỳ

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông có quy mô cơ bản 6 làn xe, khu vực cửa ngõ các trung tâm kinh tế - chính trị lớn quy mô 8 - 10 làn xe, đoạn Cần Thơ - Cà Mau quy mô 4 làn xe.

Căn cứ kết quả dự báo nhu cầu vận tải, quá trình hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Chính phủ đã chỉ đạo nghiên cứu nhiều phương án về quy mô đầu tư như: đầu tư hoàn chỉnh ngay theo quy mô quy hoạch được duyệt; phân kỳ đầu tư theo quy mô 2 làn xe, quy mô 4 làn xe (bề rộng nền đường Bnền = 24,75 m), quy mô 4 làn xe (bề rộng nền đường Bnền = 17 m). Cụ thể:

- Phương án đầu tư hoàn chỉnh ngay theo quy mô quy hoạch: đoạn Bãi Vọt (Hà Tĩnh) - Cam Lộ (Quảng Trị) và đoạn Quảng Ngãi - Nha Trang quy mô 6 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 32,25 m; đoạn Cần Thơ - Cà Mau quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 24,75 m, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 235.000 tỷ đồng.

- Phương án đầu tư phân kỳ theo quy mô 2 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 12 m, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 112.841 tỷ đồng.

- Phương án đầu tư phân kỳ theo quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 24,75 m, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 192.000 tỷ đồng.

- Phương án đầu tư phân kỳ theo quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 17 m, sơ bộ tổng mức đầu tư 146.990 tỷ đồng.

Kết quả phân tích, so sánh giữa các phương án cho thấy: Trường hợp đầu tư hoàn chỉnh ngay theo quy mô quy hoạch, tổng mức đầu tư khoảng 235.000 tỷ đồng nên rất khó khăn trong cân đối nguồn lực, bên cạnh đó hiệu quả đầu tư không cao do giai đoạn đầu đưa vào khai thác nhu cầu vận tải chưa cao. Phương án đầu tư phân kỳ với quy mô 2 làn xe, tổng mức đầu tư sẽ thấp hơn; tuy nhiên quy mô 2 làn xe chưa đáp ứng đúng tiêu chuẩn khai thác đường bộ cao tốc, khó bảo đảm tính cạnh tranh và thu hút các phương tiện sử dụng cao tốc do hầu hết các đoạn đường bộ cao tốc đều có các tuyến quốc lộ song hành, đến khoảng năm 2030 phải xem xét đầu tư mở rộng. Phương án đầu tư phân kỳ theo quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 24,75 m, cơ bản phù hợp với nhu cầu vận tải, tuy nhiên do tổng mức đầu tư khá lớn (khoảng 192.000 tỷ đồng) nên rất khó khăn trong cân đối nguồn vốn. Phương án phân kỳ với quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 17 m vừa phù hợp với nhu cầu vận tải, có thể cân đối đủ nguồn lực, bảo đảm khai thác an toàn theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc, thuận lợi hơn khi mở rộng theo quy mô quy hoạch trong giai đoạn sau.

Trên cơ sở phân tích, đánh giá về ưu, nhược điểm của từng phương án, Chính phủ nhận thấy, trường hợp cân đối đủ nguồn lực thì việc đầu tư hoàn chỉnh ngay theo quy hoạch được duyệt hoặc đầu tư theo quy mô 4 làn xe hoàn chỉnh (bề rộng nền đường Bnền = 24,75 m) sẽ tạo điều kiện thuận lợi phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương. Tuy nhiên, trong bối cảnh nguồn lực nhà nước còn khó khăn, để phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn, bảo đảm hiệu quả đầu tư, Chính phủ kiến nghị đầu tư phân kỳ mặt cắt ngang quy mô 4 làn xe (bề rộng nền đường Bnền = 17 m), toàn bộ các yếu tố hình học, kỹ thuật khác đáp ứng tiêu chuẩn đường cao tốc với tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h; giải phóng mặt bằng thực hiện một lần theo quy mô quy hoạch được duyệt (tương tự quy mô phân kỳ phần lớn các dự án thành phần giai đoạn 2017 - 2020 được Quốc hội thông qua chủ trương tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017).

2.2. Về tiêu chuẩn thiết kế và bảo đảm an toàn khai thác

- Về tiêu chuẩn thiết kế

Quy mô giai đoạn phân kỳ (4 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 17 m) được thiết kế dựa trên Tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô cao tốc TCVN 5729:2012 và Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn về thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc. Trong giai đoạn phân kỳ, các yếu tố hình học toàn bộ tuyến đường đều đáp ứng các tiêu chuẩn đường cao tốc với tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h, riêng bề rộng mặt cắt ngang được phân kỳ đầu tư thành 2 giai đoạn.

Với các quy hoạch có tầm nhìn dài hạn, việc phân kỳ quy mô đầu tư phù hợp với nhu cầu vận tải là tất yếu, đã và đang được áp dụng nhiều quốc gia trên thế giới, trong đó một số quốc gia phát triển như Ireland, Thuỵ Điển, Phần Lan… cũng áp dụng quy mô phân kỳ cao tốc 4 làn xe, làn dừng xe khẩn cấp bố trí không liên tục.

- Về bảo đảm an toàn giao thông

Với quy mô phân kỳ 4 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 17 m, việc khai thác vẫn đảm bảo theo tiêu chuẩn đường cao tốc theo đúng quy định của Luật Giao thông đường bộ[[16]](#footnote-16): *có dải phân cách chia đường cho xe chạy hai chiều riêng biệt; không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác; được bố trí đầy đủ trang thiết bị phục vụ, bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, rút ngắn thời gian hành trình và chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định*.

Về ảnh hưởng của việc bố trí làn dừng khẩn cấp không liên tục:

Theo quy định của pháp luật, các phương tiện không được phép lưu thông trên làn dừng khẩn cấp[[17]](#footnote-17), ngoại trừ các trường hợp khẩn cấp (như phương tiện bị hư hỏng). Trong thực tế khai thác đường cao tốc, hầu hết tai nạn giao thông xảy ra trên đường cao tốc đều mang tính bị động, các phương tiện thường không được di dời ngay ra khỏi làn cao tốc, điều này làm ảnh hưởng đến khả năng lưu thông của các phương tiện khác trên cao tốc, là nguyên nhân chính gây nên tình trạng ùn tắc trên đường cao tốc.

Chính vì vậy, việc đầu tư ngay làn dừng khẩn cấp liên tục hoặc không liên tục về cơ bản không ảnh hưởng nhiều đến việc lưu thông của các phương tiện[[18]](#footnote-18). Việc giảm thiểu ùn tắc trên đường cao tốc phụ thuộc rất nhiều vào công tác quản lý, vận hành và điều tiết giao thông. Hiện nay, với việc vận hành đường bộ cao tốc thông qua hệ thống giao thông thông minh sẽ kịp thời phát hiện ngay khi xảy ra tai nạn và điều tiết các phương tiện ứng cứu tiếp cận ngay hiện trường, điều tiết giao thông và di dời phương tiện bị tai nạn ra khỏi làn cao tốc nên hạn chế được tình trạng ùn tắc kéo dài.

2.3. Về giải pháp mở rộng mặt cắt ngang trong giai đoạn hoàn chỉnh theo quy hoạch

Về nguyên tắc, tim tuyến giai đoạn phân kỳ có thể đi lệch một bên (phân kỳ đầu tư một bên, giai đoạn hoàn chỉnh mở rộng về phía còn lại) hoặc tim tuyến giai đoạn phân kỳ đi trùng tim tuyến giai đoạn quy hoạch (phân kỳ đầu tư ở giữa, giai đoạn hoàn chỉnh sẽ mở rộng sang hai bên). Trong đó, mỗi phương án đều có ưu, nhược điểm nhất định. Cụ thể:

- Phương án đầu tư phân kỳ ở giữa, phần mở rộng dự trữ ở hai bên: có ưu điểm là giảm khối lượng bù vênh mặt đường trong giai đoạn hoàn thiện theo quy hoạch. Tuy nhiên, nhược điểm là không tận dụng được phần gia cố hai đầu công trình (gia cố 2 bên nền đường, gia cố đầu công trình cống thoát nước, hầm chui dân sinh…) và hệ thống an toàn giao thông hai bên tuyến; đồng thời giải pháp mở rộng các công trình cầu trên tuyến sẽ khó khăn, phức tạp hơn (phải cạp mở rộng sang hai bên).

- Phương án đầu tư phân kỳ hai bên, dự trữ phần mở rộng ở giữa: Phương án này có ưu điểm là giảm khối lượng bù vênh mặt đường trong giai đoạn hoàn thiện theo quy hoạch, cơ bản tận dụng được toàn bộ các công trình trên tuyến. Tuy nhiên, theo phương án này thì nền đường hầu như được xây dựng cơ bản hoàn chỉnh, các công trình ngang trên tuyến (cống thoát nước, hầm chui dân sinh) phải đầu tư đủ chiều dài tương ứng với quy hoạch nên tổng mức đầu tư tăng khá lớn; bên cạnh đó, giải pháp mở rộng các công trình cầu trên tuyến sẽ khó khăn, phức tạp hơn (phải cạp mở rộng từ hai phía).

- Phương án đầu tư hoàn chỉnh một bên, khi hoàn chỉnh quy hoạch mở rộng về phía còn lại: Ưu điểm là tận dụng được toàn bộ phần đầu các công trình ở một phía, các công trình ngang trên tuyến (như cống thoát nước, hầm chui dân sinh) chỉ đầu tư một nửa nên tiết kiệm tối đa kinh phí giai đoạn phân kỳ; giải pháp mở rộng các công trình cầu, hầm trên tuyến khá thuận lợi do chỉ cần xây dựng thêm 01 đơn nguyên độc lập, quá trình mở rộng vẫn bảo đảm khai thác an toàn; nhược điểm là khối lượng bù vênh mặt đường nhiều hơn. Tuy nhiên, thời điểm mở rộng theo quy hoạch cũng trùng với thời điểm cần đại tu mặt đường; đồng thời có thể sử dụng phương pháp cào bóc tái chế để tận dụng tối đa các lớp kết cấu mặt đường đã đầu tư.

Trong quá trình triển khai các dự án giai đoạn 2017 - 2020, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT nghiên cứu, so sánh để lựa chọn giải pháp phù hợp, vừa bảo đảm về mặt kinh tế - kỹ thuật, phù hợp với nguồn vốn được cân đối, vừa phải bảo đảm khai thác an toàn trong quá trình thi công mở rộng. Trên cơ sở phân tích cho thấy, việc quản lý phần đất đã thu hồi trong giai đoạn phân kỳ đều thuận lợi do đã xây dựng hàng rào bảo vệ; đối với các đoạn có quy mô quy hoạch 6 làn xe thì giải pháp đầu tư hoàn chỉnh một phía, mở rộng theo quy hoạch về phía còn lại sẽ có nhiều ưu thế hơn, đã và đang được triển khai thi công tại các dự án thành phần cao tốc giai đoạn 2017 - 2020. Đối với đoạn có quy mô quy hoạch 4 làn xe trong khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, tiếp thu ý kiến các Đại biểu, trong bước tiếp theo Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT nghiên cứu kỹ, so sánh để lựa chọn giải pháp kỹ thuật phù hợp, tránh hiện tượng lún lệch khi mở rộng nền đường (như giải pháp sử dụng cọc đất gia cố xi măng hoặc xử lý lún toàn bộ nền đường trong giai đoạn phân kỳ).

**3. Về tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng**

Dự án được đầu tư theo Tiêu chuẩn đường cao tốc với tốc độ thiết kế 80 - 120 km/h (TCVN 5729:2012 - Đường ô tô cao tốc - yêu cầu thiết kế), riêng mặt cắt ngang phân kỳ đầu tư theo quy mô 4 làn xe.

Dự án áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại từ giai đoạn chuẩn bị dự án, thực hiện dự án và vận hành khai thác. Trong đó, giai đoạn chuẩn bị dự án áp dụng khảo sát bằng công nghệ UAV, công nghệ ảnh hàng không, thiết kế theo mô hình 3D…). Giai đoạn thực hiện dự án sử dụng vật liệu mới như bê tông cường độ cao HPC, siêu cao UHPC, mặt đường nhựa polyme, bitum biến tính, phụ gia tăng tính ổn định nhiệt…; thiết bị và biện pháp thi công mới như ván khuôn leo thủy lực, công nghệ NATM trong thi công hầm; quản lý giám sát thi công thông qua hệ thống hình ảnh trực tuyến…, xử lý đất yếu bằng công nghệ bấc thấm, giếng cát, cọc cát gia cố xi măng, xây dựng cầu cạn; xử lý chuyển tiếp giữa đường và cầu bằng sàn giảm tải, cọc cát đầm, giếng cát để bảo đảm êm thuận... Giai đoạn vận hành khai thác áp dụng mô hình quản lý vận hành dự án thông qua hệ thống giao thông thông minh như hệ thống SCADA, các hệ thống CCTV, VDS, WIM, VMS… nhằm bảo đảm an toàn, thuận tiện cho người sử dụng dịch vụ và các cơ quan quản lý, khai thác dự án. Việc thu phí dịch vụ được triển khai theo hướng liên thông trên toàn bộ 12 dự án giai đoạn 2021 - 2025 và các dự án thành phần giai đoạn 2017 - 2020; áp dụng hình thức thu phí điện tử tự động không dừng bố trí trạm tại các điểm ra, vào đường cao tốc, thu phí theo số km thực tế sử dụng.

Trong các bước tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tiếp tục nghiên cứu tiếp thu nhằm cụ thể hóa nội dung này trong các giải pháp thiết kế, biện pháp thi công và quản lý vận hành khai thác Dự án nhằm rút ngắn tiến độ triển khai, nâng cao chất lượng công trình, quản lý vận hành khai thác đồng bộ, hiệu quả và thuận tiện cho người sử dụng dịch vụ.

**4. Về hướng tuyến**

Ngay trong bước lập quy hoạch, hướng tuyến đường bộ cao tốc nói chung và tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông nói riêng đã được nghiên cứu kỹ lưỡng trong tổng thể quy hoạch của các ngành và các địa phương, kết nối đồng bộ với các khu kinh tế, khu công nghiệp, các vùng trọng điểm du lịch, các cảng biển, nhà ga đường sắt, cảng hàng không, các trung tâm logistic…

Trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với địa phương liên quan nghiên cứu kỹ các phương án về hướng tuyến[[19]](#footnote-19) để lựa chọn phương án phù hợp, bảo đảm nguyên tắc hạn chế tối đa khối lượng giải phóng mặt bằng, tránh các khu đông dân cư, hạn chế tác động đến các khu di tích, văn hóa, rừng đặc dụng, rừng phòng hộ…; kết nối thuận lợi với các khu công nghiệp, du lịch, cảng biển, cảng hàng không, trung tâm logistics… tạo điều kiện thuận lợi để phát triển không gian đô thị, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương.

Đối với các đoạn Bùng - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ, hướng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông theo quy hoạch đi trùng với hướng tuyến của đường Hồ Chí Minh (đã xây dựng giai đoạn 1 với quy mô 2 làn xe, bề rộng nền đường Bnền = 9 m). Tại Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29 tháng 11 năm 2013 của Quốc hội khóa XIII về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết số 38/2004/QH11 xác định *“Sau năm 2020 nâng cấp các đoạn tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020”*.

Qua thời gian khai thác, trên đường Hồ Chí Minh hiện nay đã hình thành các khu dân cư, một số công trình văn hóa, công trình hạ tầng của địa phương… dọc hai bên tuyến. Chính vì vậy, quá trình nghiên cứu hướng tuyến đường bộ cao tốc đoạn Bùng - Cam Lộ, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp chặt chẽ với các địa phương, khảo sát hiện trạng, so sánh và cân nhắc rất kỹ lưỡng để lựa chọn hướng tuyến phù hợp, vừa bảo đảm được tiêu chuẩn của đường cao tốc, vừa tận dụng tối đa các công trình trên đường Hồ Chí Minh đã đầu tư giai đoạn 1[[20]](#footnote-20). Đồng thời, việc lựa chọn hướng tuyến đường cao tốc vẫn bảo đảm nhu cầu đi lại, sinh hoạt của người dân thông qua hệ thống đường gom (xây dựng hai bên đường cao tốc) kết nối với đường Hồ Chí Minh hiện tại (đối với đoạn đường cao tốc đi theo hướng tuyến mới) và các công trình cầu vượt ngang, hầm chui dân sinh…

Từ ngày 13 đến ngày 15 tháng 12 năm 2021, đoàn công tác do Ủy ban Kinh tế Quốc hội chủ trì đã khảo sát hướng tuyến một số dự án thành phần, trong đó đã kiểm tra hướng tuyến đoạn đi trùng với đường Hồ Chí Minh từ Bùng (Quảng Bình) đến Cam Lộ (Quảng Trị) và đánh giá việc chọn hướng tuyến cơ bản phù hợp, bảo đảm hiệu quả và có giải pháp kết nối dân sinh, bảo đảm điều kiện đi lại, sản xuất và sinh hoạt của người dân.

Trong các bước tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các bộ, ngành, các địa phương liên quan tiếp tục nghiên cứu, hoàn chỉnh hướng tuyến của Dự án nhằm phát huy tối đa hiệu quả đầu tư, hiệu quả khai thác.

**5. Các giải pháp thiết kế cần được tính toán, tránh ảnh hưởng đến điều kiện thoát lũ của khu vực; hạn chế chia cắt, tác động đến cộng đồng dân cư**

- Về ảnh hưởng đến điều kiện thoát lũ của khu vực

Trong giải pháp thiết kế sơ bộ đã tính toán, bố trí đầy đủ các công trình thoát nước có xét đến các kịch bản biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Trên cơ sở kinh nghiệm triển khai các dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017 - 2020, trong bước tiếp theo Bộ Giao thông vận tải sẽ chỉ đạo đơn vị tư vấn xây dựng mô hình toán, mô hình vật lý nhằm kiểm soát ảnh hưởng của tuyến cao tốc đến khả năng thoát lũ tổng thể trong khu vực, làm cơ sở để tính toán, lựa chọn khẩu độ các công trình thoát nước (công trình cầu, cống thoát lũ) bảo đảm phù hợp với các kịch bản về biến đổi khí hậu...; trong đó đặc biệt lưu ý giải pháp đối với các đoạn qua khu vực miền Trung (với địa hình thắt hẹp, dốc ngang lớn) và đoạn qua khu vực Đồng bằng sông Cửu Long chịu ảnh hưởng trực tiếp của xâm nhập mặn và mực nước biển dâng.

- Về hạn chế chia cắt, tác động đến cộng đồng dân cư

Thực tế cho thấy, việc đầu tư đường bộ cao tốc luôn có xu hướng làm chia cắt, ảnh hưởng đến cộng đồng dân cư. Chính vì vậy, ngay trong bước nghiên cứu tiền khả thi, đã tính toán, nghiên cứu kỹ lưỡng hướng tuyến để hạn chế đi qua các khu đông dân cư; đồng thời tính toán, đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kết nối dân sinh hai bên đường cao tốc (hệ thống đường gom, hầm chui dân sinh, cầu vượt ngang…). Trong bước tiếp theo, Bộ Giao thông vận tải sẽ chỉ đạo đơn vị tư vấn khảo sát chi tiết, phối hợp với các cấp chính quyền địa phương, thống nhất việc xây dựng, bố trí đầy đủ hệ thống đường gom, hầm chui dân sinh, cầu vượt ngang… nhằm tạo điều kiện thuận lợi kết nối dân sinh, hạn chế tối đa chia cắt cộng đồng.

Đối với đoạn đi trùng hướng tuyến đường Hồ Chí Minh sẽ nghiên cứu đầu tư hệ thống đường gom kết nối với các đoạn đường Hồ Chí Minh hiện hữu, tạo thành hệ thống đường dân sinh song hành với đường cao tốc để phục vụ dân sinh.

**6. Về hình thức đầu tư**

Thực hiện chủ trương của Đảng, Quốc hội về huy động nguồn lực xã hội đầu tư kết cấu hạ tầng, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu đầu tư Dự án theo phương thức PPP[[21]](#footnote-21). Tuy nhiên, từ thực tiễn triển khai các dự án trong thời gian qua, đặc biệt là quá trình triển khai các dự án thành phần trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020[[22]](#footnote-22) cho thấy việc đầu tư dự án PPP rất khó bảo đảm thành công.

Giai đoạn 2017 - 2020, Quốc hội đã chấp thuận chủ trương đầu tư 8/11 dự án thành phần theo phương thức PPP; quá trình triển khai do phát sinh nhiều khó khăn, vướng mắc về lựa chọn nhà đầu tư và huy động vốn tín dụng, trong bối cảnh nền kinh tế chịu tác động nặng nề của đại dịch Covid-19, để tạo động lực khôi phục, phát triển kinh tế - xã hội, Quốc hội và Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã thống nhất chuyển đổi 5/8 dự án thành phần từ phương thức PPP sang đầu tư công. Đối với 3 dự án thành phần còn lại, Nhà đầu tư đã ký kết Hợp đồng với Bộ Giao thông vận tải và bắt đầu triển khai thi công. Tuy nhiên đến nay chỉ có 01 dự án ký kết được hợp đồng tín dụng[[23]](#footnote-23), 02 dự án còn lại vẫn đang trong quá trình đàm phán với các ngân hàng[[24]](#footnote-24). Trong khi đó, một số dự án triển khai theo hình thức đầu tư công (như đoạn Cao Bồ - Mai Sơn, Cam Lộ - La Sơn), có thể hoàn thành đưa vào khai thác cuối năm 2021, đầu năm 2022.

Bên cạnh đó, để khắc phục các ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, tạo đà để phục hồi và cơ cấu lại nền kinh tế đất nước giai đoạn 2021 - 2025, Chính phủ đã xây dựng Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để trình cấp có thẩm quyền xem xét quyết định, trong đó xác định việc đẩy nhanh tiến độ dự án đầu tư quan trọng quốc gia, đẩy mạnh giải ngân vốn đầu tư công là một nhiệm vụ quan trọng, cấp thiết; trong ngắn hạn là kích thích tổng cầu, tạo việc làm, tiêu thụ hàng hóa, trong dài hạn là phát triển hạ tầng chiến lược nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

Với vai trò là trục xương sống, dự án đặc biệt quan trọng của đất nước, để bảo đảm triển khai thành công và sớm hoàn thành Dự án theo Kết luận số 18-KL/TW của Bộ Chính trị, Chính phủ kiến nghị triển khai theo hình thức đầu tư công, sau khi hoàn thành sẽ nhượng quyền thu phí để thu hồi vốn nhà nước (đây cũng là một hình thức huy động nguồn lực xã hội để tiếp tục đầu tư cho kết cấu hạ tầng). Theo tính toán sơ bộ, nếu thu phí toàn bộ 12 dự án thành phần trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 18.300 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 37.881 tỷ đồng; nếu thu phí 8 dự án thành phần (không thu phí 3 dự án đi trùng và nâng cấp một số đoạn đường Hồ Chí Minh hiện hữu), trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 14.800 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 30.000 tỷ đồng.

Tiếp thu ý kiến các Đại biểu, trong bước tiếp theo Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT rà soát các quy định của pháp luật, nghiên cứu thêm phương án đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư vận hành khai thác dự án đồng thời thực hiện việc đầu tư xây dựng công trình dự án nhằm gắn trách nhiệm của nhà đầu tư trong việc bảo đảm và nâng cao chất lượng công trình xây dựng.

Để triển khai chủ trương thu hút nguồn lực ngoài ngân sách đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, việc triển khai đầu tư theo phương thức PPP sẽ được Chính phủ nghiên cứu, áp dụng tại các dự án có nhu cầu vận tải lớn, khả thi về tài chính như các tuyến cao tốc vành đai đô thị, cao tốc hướng tâm…

**7. Về phân chia dự án thành phần**

Theo quy định của pháp luật về xây dựng, việc phân chia dự án thành phần phải bảo đảm nguyên tắc có thể vận hành khai thác độc lập. Chính vì vậy, mỗi dự án thành phần sẽ có điểm đầu, điểm cuối kết nối với mạng lưới đường bộ hiện hữu thông qua các nút giao liên thông, do đó các dự án thành phần có chiều dài thay đổi từ 36 - 88 km, bình quân khoảng 60 km.

Bên cạnh nguyên tắc nêu trên, việc phân chia các dự án thành phần còn được cân nhắc lựa chọn trên cơ sở các yếu tố: địa giới quản lý hành chính của các địa phương; đảm bảo có quy mô phù hợp để có thể đẩy nhanh tiến độ xây dựng, sớm đưa vào khai thác sử dụng, phát huy hiệu quả đầu tư. Tuy nhiên, cũng không phân chia quá nhỏ gây ảnh hưởng đến tính đồng bộ trong triển khai, khó khăn trong công tác quản lý, vận hành khai thác và có thể tăng chi phí quản lý...

Thực tế triển khai các dự án trên tuyến cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017 - 2020, việc phân chia thành 11 dự án thành phần cũng thực hiện theo các nguyên tắc nêu trên và đang được triển khai thi công đồng loạt trên toàn tuyến. Theo tiến độ dự kiến đến cuối năm 2021 sẽ cơ bản hoàn thành và đưa vào sử dụng các đoạn Cao Bồ - Mai Sơn, đoạn Cam Lộ - La Sơn dự kiến đưa vào khai thác đầu năm 2021 để phát huy hiêu quả đầu tư; các đoạn còn lại sẽ tiếp tục hoàn thành theo kế hoạch.

**8. Về phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư**

8.1. Về việc địa phương thực hiện công tác giải phóng mặt bằng của Dự án theo quy định

Theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đất đai, Ủy ban nhân dân các cấp thuộc địa phương có đường cao tốc đi qua có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ giải phóng mặt bằng, tái định cư bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật.

Từ thực tiễn triển khai các dự án hạ tầng giao thông cho thấy, công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư luôn ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện dự án; nhiều công trình dự án chậm tiến độ chủ yếu do công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư, đồng thời đây cũng là nguyên nhân chính không tạo được sự đồng lòng, ủng hộ của nhân dân, gây khiếu kiện kéo dài. Chính vì vậy, để triển khai thành công và đúng tiến độ, công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư cần có sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị từ Trung ương đến các cấp chính quyền, đoàn thể của địa phương; đặc biệt là các cơ chế, chính sách phải mang tính đồng bộ, thống nhất áp dụng.

Tiếp thu ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, ý kiến các Đại biểu, trong bước tiếp theo Chính phủ sẽ nghiên cứu, thành lập Ban Chỉ đạo về đầu tư Dự án, trong đó gắn trách nhiệm đối với người đứng đầu các bộ, ngành, các địa phương, các tập đoàn (điện lực, bưu chính viễn thông...) để trực tiếp chỉ đạo, giải quyết khó khăn, vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện. Đồng thời, sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các bộ, ngành và các địa phương liên quan huy động tối đa nguồn lực, sớm bàn giao cọc mốc giải phóng mặt bằng để triển khai công tác giải phóng mặt bằng; quá trình tổ chức thực hiện phải bảo đảm công khai, minh bạch và ổn định cuộc sống cho người dân bị thu hồi đất.

8.2. Về giải pháp giải quyết khó khăn, vướng mắc nhằm đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư của Dự án

Trong quá trình triển khai các dự án thành phần giai đoạn 2017 - 2020, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp chặt chẽ với các địa phương liên quan, chủ động đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư. Thời điểm bắt đầu triển khai thi công đã bàn giao mặt bằng sạch đạt 80 - 90%, cơ bản đảm bảo mặt bằng phục vụ thi công xây dựng, đến nay đã bàn giao mặt bằng sạch đạt 99,7%; tuy nhiên một số nội dung công việc như di dời hạ tầng kỹ thuật, xây dựng khu tái định cư… vẫn còn rất chậm so với yêu cầu.

Rút kinh nghiệm từ quá trình triển khai các dự án thành phần giai đoạn 2017 - 2020, sau khi được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải đẩy nhanh công tác cắm cọc giải phóng mặt bằng để ngay sau khi phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi có thể bàn giao cọc mốc giải phóng mặt bằng cho các địa phương triển khai công tác thu hồi đất. Đối với các khu tái định cư, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các địa phương rà soát cụ thể nhu cầu, quy hoạch quỹ đất và chủ động triển khai giải phóng mặt bằng trước các khu đất tái định cư. Bên cạnh đó, cần tập trung, ưu tiên triển khai trước công tác giải phóng mặt bằng đối với một số hạng mục khó khăn, ảnh hưởng đến tiến độ của dự án như: khu vực phải xử lý nền đất yếu, khu vực đông dân cư, các khu tái định cư, khu vực đổ vật liệu thừa, mỏ vật liệu, di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật...

Đối với các công trình hạ tầng kỹ thuật, để khắc phục tình trạng chậm trễ trong công tác di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật, sau khi được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, Chính phủ sẽ nghiên cứu thành lập Ban Chỉ đạo về đầu tư Dự án, trong đó yêu cầu Lãnh đạo các Tập đoàn, Tổng công ty có liên quan đến các công trình hạ tầng phải di dời phải tham gia Ban Chỉ đạo với tư cách là thành viên nhằm gắn trách nhiệm đối với việc di dời các công tình hạ tầng, bảo đảm mặt bằng sạch triển khai các dự án.

Bên cạnh các giải pháp nêu trên, trong quá trình tổ chức thực hiện, Chính phủ sẽ xem xét, ban hành theo thẩm quyền một số cơ chế, quy trình đặc thù để rút ngắn thời gian thực hiện công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư của Dự án (như đã áp dụng đối với dự án có thu hồi đất trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh tại Nghị quyết số 27/NQ-CP ngày 09 tháng 3 năm 2020 của Chính phủ).

8.3. Về biện pháp bảo vệ quỹ đất đã thu hồi, chống lấn chiếm

Khác với các tuyến quốc lộ, đường tỉnh… phạm vi GPMB chỉ xác định bằng các cọc mốc giải phóng mặt bằng nên quá trình khai thác thường bị người dân tái lấn chiếm, khó khăn trong việc mở rộng theo quy hoạch. Đối với các dự án cao tốc, phạm vi thu hồi đất được xây dựng hàng rào bảo vệ nên không xảy ra tình trạng tái lấn chiếm.

8.4. Bổ sung, làm rõ diện tích từng loại rừng phòng hộ cần chuyển đổi và phương án trồng rừng thay thế; bổ sung, làm rõ hơn việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất trồng lúa hai vụ khoảng 1.532 ha để Quốc hội có cơ sở xem xét, quyết định

- Về nhu cầu sử dụng đất của Dự án

Theo tính toán sơ bộ, tổng diện tích đất chiếm dụng của Dự án khoảng 5.481 ha, trong đó: đất trồng lúa hai vụ khoảng 1.532 ha, đất nông nghiệp khác khoảng 1.280 ha, đất dân cư khoảng 502 ha, rừng phòng hộ khoảng 110 ha, rừng sản xuất khoảng 1.436 ha, đất khác khoảng 621 ha. Trong đó, diện tích chiếm dụng rừng chủ yếu là khu vực phòng hộ các hồ thủy lợi có quy mô nhỏ và trung bình, rừng sản xuất với hệ thống cây trồng chính là bạch đàn, keo... trải dọc theo hướng tuyến đường Hồ Chí Minh, tập trung ở khu vực Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị và một số địa phương khác như Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa[[25]](#footnote-25).

Nhu cầu sử dụng đất thực hiện Dự án nói riêng và nhu cầu sử dụng đất thực hiện Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 nói chung được tổng hợp trong Quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Kế hoạch sử dụng đất quốc gia 5 năm 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13 tháng 11 năm 2021.

- Về diện tích sử dụng rừng phòng hộ cần chuyển đổi, thủ tục chuyển đổi mục đích sử dụng rừng

Theo tính toán sơ bộ, diện tích chiếm dụng rừng phòng hộ khoảng 110 ha. Trong đó tập trung chủ yếu tại một số địa phương như Hà Tĩnh (36,1 ha), Quảng Bình (61,3 ha), Quảng Trị (1,6 ha), Bình Định (7,5 ha), Phú Yên (3,8 ha). Trong các ngày 13, 14 và 15 tháng 12 năm 2021, đoàn công tác do Ủy ban Kinh tế Quốc hội chủ trì đã khảo sát một số dự án thành phần, trong đó đã kiểm tra thực trạng rừng phòng hộ tại các tỉnh Quảng Bình và Quảng Trị.

Theo quy định của Luật Lâm nghiệp (Điều 20), Quốc hội quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng phòng hộ đầu nguồn, rừng phòng hộ biên giới từ 50 ha trở lên; rừng phòng hộ chắn gió, chắn cát bay và rừng phòng hộ chắn sóng, lấn biển từ 500 ha trở lên; rừng sản xuất từ 1.000 ha trở lên. Theo quy định của pháp luật về lâm nghiệp[[26]](#footnote-26), hồ sơ đề nghị quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng là thành phần trong hồ sơ chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

Tuy nhiên, do tính chất đặc thù của đường cao tốc, trong bước nghiên cứu tiền khả thi chưa thể cắm mốc phạm vi xây dựng trên thực địa nên không đủ dữ liệu cần thiết để xây dựng hồ sơ chuyển đổi mục đích sử dụng rừng theo yêu cầu. Trên cơ sở đó, Chính phủ kiến nghị *Quốc hội ủy quyền* *Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng của Dự án trong bước báo cáo nghiên cứu khả thi.*

Tiếp thu ý kiến của Ủy ban Khoa học Công nghệ và Môi trường, ý kiến các Đại biểu, trong bước tiếp theo Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp chặt chẽ với các cơ quan, các bộ ngành và địa phương khảo sát kỹ lưỡng để lựa chọn hướng tuyến phù hợp, bảo đảm hạn chế tối đa đến môi trường sinh thái, đặc biệt là các khu vực rừng nguyên sinh, rừng phòng hộ,... Đồng thời, hoàn chỉnh hồ sơ chuyển đổi mục đích sử dụng rừng theo đúng quy định pháp luật cũng như ý kiến các Đại biểu, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định chủ trương chuyển đổi mục đích sử dụng rừng.

- Về thủ tục chuyển đổi mục đích sử dụng đất lúa hai vụ

Đối với đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên, theo quy định tại Điều 7 Luật Đầu tư công, dự án sử dụng đất có yêu cầu chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên với quy mô từ 500 ha trở lên thuộc tiêu chí dự án quan trọng quốc gia, thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư là Quốc hội.

Theo quy định của Luật Đất đai (Điều 58), trường hợp dự án có sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng vào mục đích khác thuộc trường hợp Quốc hội hoặc Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương đầu tư thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền được phép chuyển đổi mục đích sử dụng đất.

Như vậy, pháp luật hiện nay không quy định về thủ tục, hồ sơ chuyển đổi mục đích sử dụng đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên. Thực tế triển khai các dự án thành phần cao tốc giai đoạn 2017 - 2020, sau khi được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, trong bước thu hồi đất các địa phương sẽ hoàn thiện thủ tục thu hồi đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên theo quy định của pháp luật về đất đai và các quy định pháp luật có liên quan.

8.5. Về chi phí trồng rừng thay thế

Chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư (19.097 tỷ đồng) đã dự trù các chi phí liên quan đến trồng rừng thay thế, hỗ trợ chuyển đổi đất lúa hai vụ theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về lâm nghiệp. Trong bước tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các địa phương liên quan xây dựng phương án trồng rừng thay thế và tổ chức thực hiện theo đúng quy định của pháp luật.

**9. Về sơ bộ tổng mức đầu tư**

Theo quy định của Luật Xây dựng (Điều 134), trường hợp phải lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng thì việc xác định sơ bộ tổng mức đầu tư theo thiết kế sơ bộ là cơ sở để ước tính chi phí đầu tư xây dựng. Đồng thời, theo quy định của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng, sơ bộ tổng mức đầu tư xây dựng được ước tính trên cơ sở quy mô, công suất hoặc năng lực phục vụ theo phương án thiết kế sơ bộ của dự án và suất vốn đầu tư xây dựng hoặc dữ liệu chi phí của các dự án tương tự về loại, cấp công trình, quy mô, công suất hoặc năng lực phục vụ, tính chất dự án đã thực hiện, có sự phân tích, đánh giá để điều chỉnh quy đổi về mặt bằng giá thị trường phù hợp với địa điểm xây dựng, bổ sung những chi phí cần thiết khác của dự án.

Căn cứ phương án thiết kế sơ bộ, sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án đã được tính toán trên cơ sở suất vốn đầu tư xây dựng, dữ liệu chi phí của các dự án tương tự về loại, cấp công trình, quy mô, công suất hoặc năng lực phục vụ, tính chất dự án đã thực hiện (đặc biệt là các dự án đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông đang triển khai), đồng thời có sự phân tích, đánh giá để điều chỉnh quy đổi về mặt bằng giá thị trường phù hợp với địa điểm xây dựng, bổ sung những chi phí cần thiết khác của dự án, đặc biệt là yếu tố biến động giá của một số vật liệu chủ yếu như vật liệu đắp, thép xây dựng, xăng dầu… Cụ thể:

Theo Báo cáo nghiên cứu khả thi được duyệt giai đoạn 2017 - 2020, 4 dự án thành phần đoạn Mai Sơn (Ninh Bình) - Bãi Vọt (Hà Tĩnh) có suất đầu tư bình quân 190 tỷ đồng/km. Theo báo cáo nghiên cứu tiền khả thi giai đoạn 2021 - 2025, 10 dự án thành phần trên đoạn Bãi Vọt (Hà Tĩnh) - Cam Lộ (Quảng Trị) và đoạn Quảng Ngãi - Nha Trang có suất đầu tư bình quân 194 tỷ đồng/km.

Theo báo cáo nghiên cứu khả thi được duyệt, đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ có suất đầu tư bình quân 210 tỷ đồng/km. Theo báo cáo nghiên cứu tiền khả thi giai đoạn 2021 - 2025, đoạn Cần Thơ - Cà Mau có suất đầu tư bình quân 253 tỷ đồng/km. Mặc dù đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ và Cần Thơ - Cà Mau có đặc điểm địa chất tương đồng; tuy nhiên số lượng các công trình cầu trên đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ chỉ chiếm 4,4% chiều dài, thấp hơn nhiều so với 9,2% chiều dài tuyến trên đoạn Cần Thơ - Hậu Giang.

Bên cạnh đó, theo quy định của pháp luật thì sơ bộ tổng mức đầu tư trong bước nghiên cứu tiền khả thi là cơ sở để ước tính chi phí đầu tư xây dựng, xây dựng kế hoạch vốn; tổng mức đầu tư được phê duyệt trong bước nghiên cứu khả thi mới là cơ sở để bố trí vốn. Tùy thuộc vào từng giai đoạn, quy định về mức độ chính xác đối với tổng mức đầu tư cũng khác nhau, nên việc so sánh như trên (giữa bước nghiên cứu tiền khả thi so với bước nghiên cứu khả thi) cũng chỉ mang tính chất tương đối. Sơ bộ tổng mức đầu tư bước nghiên cứu tiền khả thi luôn mang tính đường bao để bảo đảm tổng mức đầu tư bước nghiên cứu khả thi không bị vượt, không phải điều chỉnh chủ trương đầu tư theo quy định pháp luật.

Chính vì vậy, sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án được xác định theo đúng quy định của pháp luật về xây dựng, đáp ứng độ tin cậy trong bước nghiên cứu tiền khả thi.

Trong bước tiếp theo, tiếp thu ý kiến của Chủ tịch Quốc hội, kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến của Kiểm toán Nhà nước, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tổ chức khảo sát chi tiết về địa hình, địa chất, thủy văn, điều kiện cung cấp vật liệu xây dựng, trên cơ sở khối lượng theo thiết kế cơ sở, đơn giá, định mức, các chính sách của nhà nước, làm cơ sở để xây dựng tổng mức đầu tư bảo đảm chặt chẽ theo quy định của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng, làm cơ sở để bố trí vốn đầu tư.

**10. Về nguồn vốn và tiến độ giải ngân vốn**

Tại Tờ trình số 519/TTr-CP ngày 15 tháng 11 năm 2021, Chính phủ dự kiến mức vốn giải ngân trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 139.640 tỷ đồng (khoảng 95%), giai đoạn sau năm 2025 khoảng 7.350 tỷ đồng (khoảng 5%).

Trên cơ sở ý kiến của Kiểm toán Nhà nước và ý kiến của Ủy ban Tài chính Ngân sách tại buổi làm việc ngày 26 tháng 11 năm 2021[[27]](#footnote-27), các bộ, ngành liên quan đã rà soát, tính toán lại nhu cầu và khả năng giải ngân nguồn vốn đầu tư thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội.

Từ thực tiễn quá trình triển khai Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy, sơ bộ tổng mức đầu tư bước nghiên cứu tiền khả thi được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 là 118.716 tỷ đồng; bước nghiên cứu khả thi tổng mức đầu tư được phê duyệt là 102.513 tỷ đồng, giảm **13,6%** so với sơ bộ tổng mức đầu tư bước nghiên cứu tiền khả thi. Bên cạnh đó, theo quy định của pháp luật về xây dựng, nhà thầu có trách nhiệm bảo hành công trình xây dựng trong thời hạn tối thiểu 24 tháng (đối với công trình cấp I, cấp đặc biệt) với chi phí bảo hành (giữ lại chưa thanh toán) tối thiểu 3% giá trị gói thầu; thực tế các gói thầu thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 đều áp dụng mức chi phí bảo hành tương ứng với **5%** giá trị gói thầu.

Trên cơ sở đó, Chính phủ kiến nghị mức vốn cần bố trí, giải ngân trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 119.666 tỷ đồng (khoảng 81,4%), giai đoạn sau năm 2025 khoảng 27.324 tỷ đồng (khoảng **18,6%).**

Về nguồn vốn, giai đoạn 2021 - 2025 Dự án cần bố trí khoảng 119.666 tỷ đồng, tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 Quốc hội đã bố trí 47.169 tỷ đồng cho Dự án, phần còn thiếu khoảng 72.497 tỷ đồng kiến nghị cân đối từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và từ nguồn vốn ngân sách đã bố trí cho ngành giao thông vận tải trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025[[28]](#footnote-28)*.*

**11. Về rà soát, điều hòa nguồn vốn đầu tư công trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 và nguồn vốn đầu tư công trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để bảo đảm bố trí đủ nguồn vốn cho Dự án**

Trên cơ sở nguồn vốn được Quốc hội dự kiến phân bổ cho các dự án trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, Chính phủ đã rà soát, đánh giá điều kiện cụ thể của từng dự án để xây dựng vốn đầu tư công trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội theo nguyên tắc ưu tiên nguồn vốn đầu tư của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội cho các dự án trọng điểm[[29]](#footnote-29), có tác dụng lan tỏa, liên kết vùng, thúc đẩy tăng trưởng cho nền kinh tế, có khả năng hấp thụ vốn và đẩy nhanh tiến độ hoàn thành.

Tiếp thu ý kiến của Chủ tịch Quốc hội, kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến của một số Đại biểu, Chính phủ đã xây dựng nguyên tắc điều hòa nguồn vốn linh hoạt giữa các nguồn vốn theo hướng: Tập trung, ưu tiên giải ngân vốn thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội trong giai đoạn 2022 - 2023 để phát huy hiệu quả, nguồn vốn thuộc Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 sẽ tập trung giải ngân những năm cuối của giai đoạn (2024 - 2025) cho các dự án cao tốc quan trọng quốc gia (cần thời gian để triển khai thủ tục đầu tư). Theo đó, ngay sau khi Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư Dự án và Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, Chính phủ sẽ chỉ đạo các bộ, ngành và địa phương rà soát, xây dựng Danh mục dự án (thuộc Kế hoạch đầu tư công 2021 - 2025) có thể hấp thụ vốn đầu tư công thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội trong các năm 2022, 2023 để trình Quốc hội/Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét quyết định. Đối với vốn ngân sách trong Kế hoạch đầu tư công 2021 - 2025 đã bố trí cho các dự án thuộc Danh mục nêu trên sẽ điều chuyển cho các dự án đường bộ cao tốc, đặc biệt là các dự án quan trọng quốc gia, trong đó có Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 nhằm đáp ứng yêu cầu cơ bản hoàn thành năm 2025.

**12. Về thời gian hoàn thành dự án**

Thực tiễn triển khai cho thấy, các dự án đường bộ cao tốc có quy mô, yêu cầu kỹ thuật phức tạp, tổng mức đầu tư lớn, thời gian chuẩn bị và hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo quy định pháp luật để khởi công dự án cần khoảng 3 năm (phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư[[30]](#footnote-30), phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư, đền bù giải phóng mặt bằng…), thời gian thi công hoàn thành công trình từ 2 - 3 năm[[31]](#footnote-31). Chính vì vậy, phần lớn các dự án đường bộ cao tốc khó có thể hoàn thành trong một kỳ trung hạn.

Thực tế triển khai các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, sau khi Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư (tháng 11 năm 2017), Bộ Giao thông vận tải đã nỗ lực triển khai ngay các thủ tục theo quy định, mặc dù Chính phủ đã chỉ đạo quyết liệt, sự vào cuộc tích cực của các bộ, ngành và địa phương liên quan nhưng đến tháng 10 năm 2018 mới phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi và đến tháng 9 năm 2019 mới khởi công được gói thầu đầu tiên.

Trên cơ sở đó, Chính phủ dự kiến tiến độ triển khai như sau: *chuẩn bị dự án năm 2021 - 2022; thiết kế kỹ thuật, dự toán và thực hiện giải phóng mặt bằng, tái định cư năm 2022 - 2023; khởi công năm 2023, cơ bản hoàn thành năm 2025.*

Với tiến độ nêu trên, trường hợp không phát sinh các tình huống phức tạp[[32]](#footnote-32) đến cuối năm 2025 có thể thông xe kỹ thuật toàn bộ các dự án thành phần và đưa vào khai thác một số đoạn tuyến, các đoạn có yêu cầu kỹ thuật phức tạp (như công trình cầu, hầm lớn, nền đường phải xử lý đất yếu…) sẽ hoàn thành đưa vào khai thác năm 2026.

Từ thực tế triển khai các dự án giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy, để hoàn thành Dự án đúng theo tiến độ nêu trên là nhiệm vụ hết sức khó khăn, tuy nhiên đây là nhiệm vụ đặc biệt quan trọng nên phải quyết tâm tổ chức thực hiện thành công. Để thực hiện thành công dự án, Chính phủ xác định cần có sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị từ Trung ương đến địa phương; việc tổ chức triển khai phải bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ; các bộ, ngành và địa phương theo nhiệm vụ được giao cần chủ động chuẩn bị trước các thủ tục, điều kiện để triển khai ngay từ bước nghiên cứu khả thi, giải phóng mặt bằng, chuẩn bị quỹ đất tái định cư, nguồn cung cấp vật liệu, các thủ tục về lập hồ sơ đánh giá tác động môi trường, hồ sơ chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng; khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư… và các điều kiện cần thiết nhất để bảo đảm thi công đúng tiến độ, chất lượng yêu cầu.

**13. Về việc sửa chữa, hoàn trả đường địa phương**

Thực tế triển khai các dự án hạ tầng giao thông đã xảy ra tình trạng sử dụng các tuyến đường của địa phương trong quá trình vận chuyển thiết bị, vật liệu xây dựng làm hư hỏng, xuống cấp nhưng không có giải pháp sửa chữa, hoàn trả.

Theo quy định của pháp luật về quản lý chi phí xây dựng và thực tế triển khai các dự án, vật liệu xây dựng hầu hết được tính toán với giá thành tại chân công trình. Như vậy, trách nhiệm vận chuyển thuộc về doanh nghiệp thi công/doanh nghiệp cung cấp vật liệu.

Để khắc phục tình trạng nêu trên, trong bước tiếp theo Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp chặt chẽ với các địa phương, yêu cầu các doanh nghiệp thi công/doanh nghiệp cung cấp vật liệu phải cam kết rõ ràng về việc sửa chữa, hoàn trả trong trường hợp sử dụng đường địa phương để vận chuyển gây hư hỏng, xuống cấp; đồng thời sẽ chỉ đạo các cơ quan đơn vị quy định rõ trong hồ sơ mời thầu về nội dung nêu trên trong quá trình đấu thầu lựa chọn nhà thầu xây dựng đường cao tốc. Thực tế tại các dự án cao tốc giai đoạn 2017 - 2020, Bộ Giao thông vận tải đã bổ sung trong hợp đồng với các doanh nghiệp xây dựng về trách nhiệm sửa chữa, hoàn trả khi sử dụng các tuyến đường của địa phương để vận chuyển thiết bị, vật liệu xây dựng.

**14. Về giải pháp để xử lý những khó khăn, vướng mắc, không để thiếu nguyên vật liệu, bãi đổ thải, các điều kiện bảo đảm khác để hoàn thành Dự án đúng chất lượng, tiến độ**

Từ thực tiễn triển khai các dự án thành phần giai đoạn 2017 - 2021 đã gặp nhiều khó khăn, vướng mắc về nguồn cung ứng vật liệu xây dựng như đất, cát, đá… Trong đó, nguyên nhân chủ yếu do việc triển khai đồng loạt nhiều dự án trong cùng khu vực, nhu cầu vật liệu tăng đột biến, dẫn đến tình trạng khan hiếm nguồn cung, ảnh hưởng đến tiến độ triển khai các dự án. Trong khi đó, thủ tục thành lập mỏ mới, gia hạn và nâng công suất các mỏ đang khai thác rất phức tạp, cần nhiều thời gian. Để giải quyết khó khăn, vướng mắc, Chính phủ đã ban hành các Nghị quyết số 60/NQ-CP ngày 16 tháng 6 năm 2021 và số 133/NQ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2021 cho phép áp dụng một số cơ chế đặc thù trong việc cấp phép khai thác, gia hạn và nâng công suất các mỏ đang khai thác đối vật liệu xây dựng thông thường để cung cấp cho các dự án thành phần đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông. Đến nay những khó khăn, vướng mắc về nguồn cung ứng vật liệu đã cơ bản được tháo gỡ.

Kết quả nghiên cứu tiền khả thi Dự án cho thấy, nhu cầu về vật liệu đắp đối với Dự án khoảng 32 triệu m3­(không bao gồm khối lượng tận dụng đất đào để đắp); trong đó các dự án thành phần đoạn qua khu vực miền Trung (đoạn Bãi Vọt - Cam Lộ và đoạn Quảng Ngãi - Nha Trang) cơ bản có thể đáp ứng; đối với đoạn Cần Thơ - Cà Mau, nguồn cung về đất đắp rất khan hiếm nên phải thay thế đắp nền bằng cát. Tuy nhiên, cần rà soát và sớm hoàn chỉnh các thủ tục về cấp phép khai thác, gia hạn và nâng công suất các mỏ đang khai thác hoặc nghiên cứu các vật liệu thay thế trong các bước triển khai tiếp theo.

Tiếp thu Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến một số Đại biểu Quốc hội, rút kinh nghiệm quá trình triển khai các dự án giai đoạn vừa qua, ngay trong bước nghiên cứu khả thi Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tính toán xác định cụ thể nhu cầu vật liệu đối với từng dự án, phối hợp với các bộ, ngành và địa phương đánh giá kỹ tình trạng các mỏ đang khai thác, kịp thời triển khai các thủ tục điều chỉnh quy hoạch mỏ, quy hoạch sử dụng vật liệu và cấp phép các mỏ mới theo đúng quy định. Đồng thời, có cơ chế, giải pháp quản lý chặt chẽ về giá vật liệu xây dựng, xử lý nghiêm các tình trạng đầu cơ, nâng giá, gây khó khăn trong triển khai đầu tư các dự án, bảo đảm không xảy ra tình trạng khan hiếm vật liệu, ảnh hưởng đến tiến độ triển khai các dự án.

**15. Về phương án thu hồi vốn**

Trong giai đoạn 2017 - 2020, triển khai các Nghị quyết số 52/2017/QH14, số 117/2020/QH14 của Quốc hội, Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 ngày 04 tháng 02 năm 2021 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, trên cơ sở quy định pháp luật, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Bộ Tài chính xây dựng phương án thu phí đối với các tuyến đường cao tốc đầu tư bằng nguồn ngân sách nhà nước để thu hồi vốn đầu tư, quản lý vận hành và điều tiết giao thông. Hiện nay, các cơ quan của Chính phủ đang khẩn trương hoàn thiện Đề án để trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho phép bổ sung phí sử dụng dịch vụ đường bộ cao tốc do nhà nước đầu tư vào Danh mục phí và lệ phí theo quy định của Luật phí và lệ phí, làm cơ sở triển khai thực hiện.

Sau khi các dự án hoàn thành sẽ tổ chức thu phí để thu hồi vốn nhà nước[[33]](#footnote-33) thông qua hình thức chuyển nhượng quyền thu phí trong một thời hạn nhất định (khoảng 3 năm, 5 năm hoặc 10 năm) để thu hồi vốn nhà nước. Mức phí dịch vụ sẽ được Chính phủ tính toán, cân nhắc kỹ lưỡng nhằm bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, tổ chức nhận chuyển nhượng quyền thu phí và người sử dụng dịch vụ, đồng thời hạn chế tác động, điều tiết lưu lượng giao thông phù hợp với năng lực khai thác giữa các tuyến đường song hành.

Trường hợp nhượng quyền thu phí không thành công, sẽ nghiên cứu áp dụng hình thức thuê dịch vụ thu phí từ các nhà cung cấp hiện nay đang triển khai như VETC, VDTC (Vietel)... để thu hồi vốn nhà nước.

**16. Tổ chức thực hiện**

Chính phủ giao Bộ Giao thông vận tải là đầu mối tổ chức thực hiện Dự án, trừ các dự án trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội có đề xuất riêng.

1. Kết luận số 18-KL/TW ngày 08 tháng 10 năm 2021. [↑](#footnote-ref-1)
2. Thông báo số 530/TB-TTKQH ngày 27 tháng 11 năm 2021 của Tổng Thư ký Quốc hội. [↑](#footnote-ref-2)
3. Thông báo số 558/TB-TTKQH ngày 13 tháng 12 năm 2021 của Tổng Thư ký Quốc hội. [↑](#footnote-ref-3)
4. Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải, với năng lực khai thác hiện tại của cầu Cần Thơ, cầu Vàm Cống và cầu Đại Ngãi (dự kiến hoàn thành năm 2026), việc đầu tư xây dựng cầu Cần Thơ 2 (dài khoảng 15 km) sẽ triển khai trong giai đoạn 2026 - 2030. Đồng thời, để hoàn thiện tuyến cao tốc La Sơn - Túy Loan kết nối với cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Chính phủ đã cân đối vốn ngân sách đầu tư đoạn Hòa Liên - Túy Loan (dài 12 km, quy mô 4 làn xe) theo dự án độc lập. [↑](#footnote-ref-4)
5. Tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô cao tốc TCVN 5729:2012; Hướng dẫn về thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ theo Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ GTVT. [↑](#footnote-ref-5)
6. Giai đoạn chuẩn bị dự án, bên cạnh việc khảo sát, đo đạc thực địa sẽ áp dụng khảo sát bằng công nghệ UAV, công nghệ ảnh hàng không, thiết kế theo mô hình 3D…Giai đoạn thực hiện dự án, áp dụng tối đa vật liệu mới như bê tông cường độ cao HPC, siêu cao UHPC, mặt đường nhựa polyme, bitum biến tính, phụ gia tăng tính ổn định nhiệt…; thiết bị và biện pháp thi công mới như ván khuôn leo thủy lực, công nghệ NATM trong thi công hầm; quản lý giám sát thi công thông qua hệ thống hình ảnh trực tuyến… Giai đoạn khai thác, tổ chức quản lý vận hành dự án thông qua hệ thống giao thông thông minh như hệ thống SCADA, các hệ thống CCTV, VDS, WIM, VMS, áp dụng thu phí tự động không dừng… [↑](#footnote-ref-6)
7. Tại Tờ trình số 334/TTr-CP ngày 22/9/2021, Chính phủ trình đầu tư toàn bộ 12 dự án thành phần theo phương thức PPP. [↑](#footnote-ref-7)
8. Dự án thành phần đoạn Cam Lâm - Vĩnh Hảo ký kết hợp đồng tín dụng với ngân hàng Tiên Phong ngày 07/12/2021 với hạn mức khoảng 1.700 tỷ đồng, còn lại 1.000 tỷ đồng nhà đầu tư huy động từ nguồn hợp pháp khác. [↑](#footnote-ref-8)
9. Đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt, Nha Trang - Cam Lâm: các ngân hàng chỉ cung cấp tín dụng đối với một phần vốn vay, Nhà đầu tư phải tăng vốn chủ sở hữu hoặc huy động từ nguồn hợp pháp khác đối với phần vốn vay còn thiếu. [↑](#footnote-ref-9)
10. Theo tính toán sơ bộ, nếu thu phí toàn bộ 12 dự án thành phần trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 18.300 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 37.881 tỷ đồng; nếu thu phí 8 dự án thành phần (không thu phí 3 dự án đi trùng và nâng cấp một số đoạn đường Hồ Chí Minh hiện hữu), trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 14.800 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 30.000 tỷ đồng. [↑](#footnote-ref-10)
11. Bao gồm 38.738 tỷ đồng cho cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Hà Nội - Cần Thơ (khoản 3 Điều 3 Nghị quyết số 29/2021/QH15) và 8.431 tỷ đồng cho cao tốc đoạn Cần Thơ - Cà Mau (thuộc 78.719 tỷ đồng cho các tuyến cao tốc khác tại khoản 4 Điều 3 Nghị quyết số 29/2021/QH15). [↑](#footnote-ref-11)
12. Bao gồm 20.000 tỷ đồng (tương ứng 13,6%) dự kiến chi phí dự phòng và khoảng hơn 7.000 tỷ đồng (tương ứng 5%) dự kiến chi phí bảo hành công trình. [↑](#footnote-ref-12)
13. Tổng diện tích chiếm dụng rừng phòng hộ khoảng 110 ha, bao gồm: Hà Tĩnh (36,1 ha), Quảng Bình (61,2 ha), Quảng Trị (1,5 ha), Bình Định (7,5 ha), Phú Yên (3,7 ha). Tổng diện tích chiếm dụng rừng sản xuất khoảng 1.436 ha, bao gồm: Hà Tĩnh (179,7 ha), Quảng Bình (405,4 ha), Quảng Trị (59,4 ha), Quảng Ngãi (91,3 ha), Bình Định (150,2 ha), Phú Yên (210,8 ha), Khánh Hòa (339,2 ha). [↑](#footnote-ref-13)
14. Như ảnh hưởng của bão lũ, điều kiện thời tiết bất thường dẫn đến phải dừng thi công, quá trình thi công phát sinh các tình huống phải xử lý kỹ thuật (trường hợp khoan hầm gặp địa chất quá yếu cần phải xử lý, gia cố rồi mới thi công tiếp, các đoạn nền đường phải xử lý đất yếu cần thời gian đắp gia tải đến thời điểm tắt lún…). [↑](#footnote-ref-14)
15. Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. [↑](#footnote-ref-15)
16. Theo Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định: Đường cao tốc là đường dành cho xe cơ giới, có dải phân cách chia đường cho xe chạy hai chiều riêng biệt; không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác; được bố trí đầy đủ trang thiết bị phục vụ, bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, rút ngắn thời gian hành trình và chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định. [↑](#footnote-ref-16)
17. Điểm c khoản 1 Điều 26 Luật Giao thông đường bộ năm 2008. [↑](#footnote-ref-17)
18. Tại cuộc họp thẩm tra sơ bộ của Thường trực Ủy ban Kinh tế, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Lê Quang Hùng (Chủ tịch Hội đồng kiểm tra Nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020) có ý kiến quy mô phân kỳ 4 làn xe bảo đảm về mặt kỹ thuật, khai thác an toàn. [↑](#footnote-ref-18)
19. Như đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi nghiên cứu 2 phương án tuyến đoạn qua khu đất quốc phòng K19; đoạn Hàm Nghi - Vũng Áng nghiên cứu 2 phương án tuyến từ Km519+080 - Km543+000 qua khu vực nghĩa trang, 2 phương án tuyến đoạn qua nhà máy nước Cẩm Xuyên, căn cứ T92 và khu vực trường bắn thuộc Trung đoàn 841, các đoạn tuyến từ Km543 - Km559, Km559 - Km565, Km565 - Km567 + 35 qua khu vực đường dây điện cao thế, hồ Sông Rác…; đoạn Vũng Áng - Bùng nghiên cứu các phương án tuyến qua dãy Hoành Sơn, hồ Kim Sơn, hồ Đá Cát, phương án tuyến cầu vượt sông Gianh…; đoạn Bùng - Vạn Ninh nghiên cứu các phương án tuyến đoạn qua Phú Định (tránh đường dây 500 KV), tránh đập Phú Vinh, cầu vượt Long Đại…; đoạn Vạn Ninh - Cam Lộ nghiên cứu các phương án tuyến đi trùng đường Hồ Chí Minh hiện tại, các phương án tuyến cải tuyến đối với đoạn qua khu đông dân cư, hồ An Mã; đoạn Quảng Ngãi - Hoài Nhơn nghiên cứu các phương án tuyến tránh khu vực đông dân cư Chợ Chùa (huyện Nghĩa Điền), trung tâm huyện Đức Phổ; đoạn Hoài Nhơn - Quy Nhơn nghiên cứu các phương án tuyến tránh khu đông dân cư huyện Tây Sơn và thị xã An Nhơn; đoạn Quy Nhơn - Chí Thạnh nghiên cứu các phương án tuyến đi về phía Đông Quốc lộ 1, tận dụng và kết nối với hầm Hầm Cù Mông đang khai thác, kết nối thuận lợi với cảng biển Quy Nhơn, trung tâm du lịch; đoạn Cần Thơ - Hậu Giang - Cà Mau đã nghiên cứu 4 phương án hướng tuyến… [↑](#footnote-ref-19)
20. Đối với các đoạn qua khu dân cư, hướng tuyến cao tốc cơ bản được điều chỉnh theo hướng tuyến mới, đường Hồ Chí Minh hiện hữu sử dụng làm đường kết nối, phục vụ dân sinh. Đối với các đoạn khác, hướng tuyến đi trùng với đường Hồ Chí Minh hiện hữu và xây dựng đường gom đảm bảo kết nối, phục vụ dân sinh. [↑](#footnote-ref-20)
21. Tại Tờ trình số 334/TTr-CP ngày 22 tháng 9 năm 2021, Chính phủ trình Quốc hội đầu tư toàn bộ 12 dự án thành phần theo phương thức PPP. [↑](#footnote-ref-21)
22. Đối với 3 dự án PPP giai đoạn 2017 - 2020 đang triển khai mặc dù được đánh giá là rất hiệu quả về tài chính (với mức hỗ trợ của nhà nước trên 50%, thời gian thu phí từ 16 - 17 năm) nhưng dự kiến chỉ huy động tín dụng ngân hàng được 6.500/9.000 tỷ đồng, chiếm 72%, phần còn lại các nhà đầu tư phải huy động từ nguồn vốn hợp pháp khác. [↑](#footnote-ref-22)
23. Dự án thành phần đoạn Cam Lâm - Vĩnh Hảo ký kết hợp đồng tín dụng với ngân hàng Tiên Phong ngày 07 tháng 12 năm 2021 với hạn mức khoảng 1.700 tỷ đồng, còn lại 1.000 tỷ đồng nhà đầu tư phải huy động từ nguồn hợp pháp khác. [↑](#footnote-ref-23)
24. Đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt và đoạn Nha Trang - Cam Lâm. [↑](#footnote-ref-24)
25. Tổng diện tích chiếm dụng rừng phòng hộ khoảng 110 ha, bao gồm: Hà Tĩnh (36,1 ha), Quảng Bình (61,2 ha), Quảng Trị (1,5 ha), Bình Định (7,5 ha), Phú Yên (3,7 ha). Tổng diện tích chiếm dụng rừng sản xuất khoảng 1.436 ha, bao gồm: Hà Tĩnh (179,7 ha), Quảng Bình (405,4 ha), Quảng Trị (59,4 ha), Quảng Ngãi (91,3 ha), Bình Định (150,2 ha), Phú Yên (210,8 ha), Khánh Hòa (339,2 ha). [↑](#footnote-ref-25)
26. Nghị định số 83/2020/NĐ-CP ngày 15/07/2020 của Chính phủ. [↑](#footnote-ref-26)
27. Tại văn bản số 1231/KTNN-CNIV ngày 25 tháng 11 năm 2021 của Kiểm toán Nhà nước và Báo cáo số 320/BC-UBTCNS15 ngày 25 tháng 11 năm 2021 của Ủy ban Tài chính Ngân sách. [↑](#footnote-ref-27)
28. Theo Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15, tổng vốn ngân sách dự kiến bố trí cho ngành giao thông vận tải khoảng 304.000 tỷ đồng. [↑](#footnote-ref-28)
29. Trong đó có Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025. [↑](#footnote-ref-29)
30. (1) Đấu thầu lựa chọn tư vấn lập dự án, (2) Tổ chức lập dự án đầu tư, lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, lập khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (3) Thỏa thuận với các địa phương và các bộ liên quan, (4) Thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường, (5) Thẩm định và phê duyệt khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (6) Trình Chính phủ quyết định mức vốn nhà nước tham gia vào dự án, (7) Giao kế hoạch đầu tư công trung hạn, (8) Thẩm định và phê duyệt Dự án đầu tư. [↑](#footnote-ref-30)
31. Một số công trình cầu lớn, hầm lớn hoặc phải xử lý nền đất yếu yêu cầu thời gian thi công dài hơn. [↑](#footnote-ref-31)
32. Như ảnh hưởng của bão lũ, điều kiện thời tiết bất thường dẫn đến phải dừng thi công, quá trình thi công phát sinh các tình huống phải xử lý kỹ thuật (trường hợp khoan hầm gặp địa chất quá yếu cần phải xử lý, gia cố rồi mới thi công tiếp, các đoạn nền đường phải xử lý đất yếu cần thời gian đắp gia tải đến thời điểm tắt lún…). [↑](#footnote-ref-32)
33. Theo tính toán sơ bộ, nếu thu phí toàn bộ 12 dự án thành phần trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 18.300 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 37.881 tỷ đồng; nếu thu phí 8 dự án thành phần (không thu phí 3 dự án đi trùng và nâng cấp một số đoạn đường Hồ Chí Minh hiện hữu), trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 14.800 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 30.000 tỷ đồng. [↑](#footnote-ref-33)