

Số: *116*/TTr-CP

Hà Nội, ngày *08* tháng 4 năm 2022

TỜ TRÌNH

**Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng
đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh**

Kính gửi: Quốc hội.

Triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng, Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương¹; Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị²; Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội³; Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội⁴; Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050⁵, Chính phủ đã giao UBND Thành phố Hồ Chí Minh lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh (gọi tắt là Dự án) theo đúng quy định của pháp luật. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đã được Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định báo cáo Chính phủ tại Báo cáo số 1575/BC-HĐTĐNN ngày 11 tháng 3 năm 2022. Chính phủ đã lấy ý kiến và thống nhất thông qua nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án⁶.

Theo Chương trình Kỳ họp thứ 3, Quốc hội khóa XV, Chính phủ trình Quốc hội xem xét quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh với những nội dung chủ yếu như sau:

I. CƠ SỞ PHÁP LÝ

Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

¹ Kết luận tại Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021- 2025.

² Nghị quyết về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

³ Nghị quyết về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025.

⁴ Nghị quyết về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021- 2025.

⁵ Quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021.

⁶ Văn bản số 1705/VPCP-CN ngày 18/3/2022 của Văn phòng Chính phủ.

Luật Đấu thầu ngày 26 tháng 11 năm 2013;

Luật Đất đai ngày 29 tháng 11 năm 2013;

Luật Ngân sách Nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;

Luật Xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Bảo vệ môi trường ngày 17 tháng 11 năm 2020;

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng;

Kết luận số 11-KL-TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII tại Hội nghị lần thứ ba về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021-2025;

Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025;

Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025;

Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Ban Chấp hành Trung ương về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 54/2017/QH14 ngày 24 tháng 11 năm 2017 của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh;

Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 06/2011/QĐ-TTg ngày 24 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 24/QĐ-TTg ngày 06 tháng 01 năm 2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025;

Quyết định số 1697/QĐ-TTg ngày 28 tháng 9 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh;

Quyết định số 548/QĐ-TTg ngày 04 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng

Chính phủ về việc điều chỉnh phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2015, định hướng đến năm 2020;

Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

Quyết định số 2631/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2013 về Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025;

Quyết định số 252/QĐ-TTg ngày 13 tháng 02 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 2055/2015/QĐ-TTg ngày 23 tháng 11 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 430/QĐ-TTg ngày 27 tháng 3 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025;

Nghị quyết số 25/NQ-CP ngày 07 tháng 3 năm 2022 về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 02 năm 2022;

Thông báo số 677-TB/BCSĐCP ngày 17 tháng 3 năm 2022 của Ban cán sự đảng Chính phủ về chủ trương đầu tư Dự án đường Vành đai 4 Vùng Thủ đô Hà Nội và Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh;

Các văn bản pháp lý khác có liên quan.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

1. Tên dự án: dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh.
2. Dự án nhóm: dự án quan trọng quốc gia.
3. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án: Quốc hội.
4. Cấp quyết định đầu tư dự án: theo cơ chế chính sách được Quốc hội thông qua.

5. Cơ quan chuẩn bị dự án (lập Báo cáo NCTKT dự án): Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.

6. Sự cần thiết đầu tư

6.1. Bối cảnh và thực trạng

Bước vào thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030 và Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025, bối cảnh tình hình thế giới và trong nước có nhiều diễn biến nhanh, phức tạp, khó lường; thuận lợi và khó khăn, thách thức đan xen, nhất là tác động của căng thẳng địa chính trị ở một số khu vực trên thế giới, dịch Covid-19 tiếp tục ảnh hưởng đến phục hồi kinh tế, giá cả, lạm phát, thương mại toàn cầu biến động bất lợi. Kinh tế đất nước sau hơn 35 năm đổi mới đã đạt được nhiều thành tựu, đời sống của nhân dân không ngừng được cải thiện, tình hình chính trị và xã hội ổn định, quan hệ đối ngoại được mở rộng và vị thế của Việt Nam ngày càng được nâng cao trên trường quốc tế. Mặc dù vậy, nền kinh tế vẫn còn một số tồn tại, hạn chế cần tiếp tục giải quyết, trong đó có hạn chế về kết cấu hạ tầng còn yếu và chưa đồng bộ, nhất là mạng lưới đường bộ cao tốc, ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh quốc gia, chi phí logistics còn cao...

Đánh giá chung về 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2011-2020, Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII đã chỉ rõ: *“Việc thực hiện ba đột phá chiến lược có bước chuyển biến tích cực, đạt một số kết quả đáng khích lệ. Tuy nhiên, kinh tế - xã hội phát triển vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của đất nước, một số chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong chiến lược 2011 - 2020 chưa đạt được mục tiêu đề ra; hệ thống kết cấu hạ tầng chưa đảm bảo tính đồng bộ, hiệu quả”*.

Cụ thể, giai đoạn 2001-2010, cả nước chỉ đưa vào khai thác được 89 km⁷ đường bộ cao tốc. Sau 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011-2020 và 9 năm thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, kết cấu hạ tầng giao thông đã có bước phát triển, một số công trình trọng điểm đã được đầu tư đưa vào khai thác, đáp ứng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế, nhưng do nhiều nguyên nhân khách quan, chủ quan và thiếu nguồn lực đầu tư nên mới hoàn thành đưa vào khai thác được 1.074 km và đang tiếp tục xây dựng 916 km, nâng tổng số đường bộ cao tốc đưa vào khai thác lên khoảng 1.163 km và đến năm 2023 lên khoảng 2.079 km. Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh có vai trò liên kết Vùng, thúc đẩy phát triển

⁷ Cụ thể là các tuyến: Đà Lạt - Liên Khương dài 19km, Láng - Hòa Lạc dài 30 km, TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương dài 40 km.

đô thị hóa, có ý nghĩa rất lớn đối với việc phát triển kinh tế - xã hội cũng đã được dự kiến đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2011-2020. Việc triển khai thực hiện Dự án trong giai đoạn 2021-2025 là phù hợp và cần thiết.

6.2. Sự cần thiết đầu tư

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 được Đại hội XIII của Đảng thông qua đã xác định một trong ba đột phá chiến lược là “*Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn*”, với mục tiêu “*Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc*” và “*Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển*”. Do đó, để hoàn thành mục tiêu đề ra, thời gian tới cần tập trung đầu tư xây dựng các công trình trọng điểm, có sức lan tỏa cao, trong đó việc đầu tư hoàn thành dự án quan trọng quốc gia Đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh là hết sức cần thiết và cấp bách vì những lý do chủ yếu sau:

a) Góp phần cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế:

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông luôn đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia, là chỉ số quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia. Đường bộ cao tốc là công trình cấp kỹ thuật cao nhất trong hệ thống đường bộ, là phương thức vận tải năng động, hiện đại, năng lực lớn, tốc độ cao và an toàn, đóng vai trò kết nối linh hoạt với các phương thức vận tải khác... Kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới⁸ cho thấy đầu tư phát triển đường bộ cao tốc là tất yếu khách quan, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Sau hơn 16 năm kể từ thời điểm xây dựng tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên (năm 2004) đến nay, cả nước mới có khoảng 1.163km đưa vào khai thác, chưa hoàn thành mục tiêu “*đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường cao tốc*” theo Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, trong đó, tuyến Vành đai Vùng Thành phố Hồ Chí Minh chưa được đầu tư.

Theo báo cáo năng lực cạnh tranh toàn cầu (GCR) của Diễn đàn Kinh tế thế giới năm 2019, năng lực cạnh tranh của Việt Nam tăng 10 bậc so với năm 2018, xếp hạng thứ 67/141 nền kinh tế. Tuy nhiên, so với các nước trong khu vực ASEAN, năng lực cạnh tranh của Việt Nam chỉ đứng thứ 7/12 quốc gia⁹, đặc

⁸ Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 km, riêng tỉnh Vân Nam trong vòng 03 năm đã xây dựng được 2.000 km. Đức đã xây dựng 12.993 km. Nhật Bản đã xây dựng được 8.358 km. Hàn Quốc đã xây dựng được 6.160 km. Việt Nam 12,05 km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 km/1 triệu dân; Đức 156 km/ 1 triệu dân.

⁹ Sau các nước Singapore (1/141), Thái Lan (40/141), Malaysia (27/141), Indonesia (50/141), Brunei (56/141), Philippines (64/141).

biệt là các chỉ số về kết cấu hạ tầng đường bộ còn thấp¹⁰. Do vậy, việc đầu tư xây dựng Đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh sẽ góp phần cải thiện năng lực cạnh tranh không chỉ của Thành phố Hồ Chí Minh mà còn của các tỉnh, thành liên quan trong vùng Thành phố Hồ Chí Minh và của cả nước nói chung.

b) Tăng khả năng kết nối giao thông giữa các tỉnh trong Vùng, phù hợp với Quy hoạch giao thông quốc gia:

Theo các báo cáo đánh giá, dự báo nhu cầu vận tải các tuyến kết nối trong khu vực sẽ vượt tổng năng lực của hệ thống hạ tầng giao thông hiện tại. Với tính chất, vai trò là đường Vành đai liên vùng, việc đầu tư, đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh góp phần tăng khả năng kết nối giao thông với các tuyến đường bộ hướng tâm, giữa các địa phương của Vùng Thành phố Hồ Chí Minh, góp phần mở rộng không gian phát triển mới theo định hướng quy hoạch, tạo động lực, sức lan tỏa, thúc đẩy, phát triển kinh tế - xã hội các địa phương nói riêng và của cả nước nói chung.

c) Giúp mở rộng không gian phát triển, kéo giãn mật độ dân cư khu vực nội thị:

Trong những năm qua, việc phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông của Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng và cả nước nói chung còn chậm, chưa tương xứng với yêu cầu phát triển dẫn tới quá tải giao thông và gây ra tình trạng ùn tắc, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường ở nhiều khu vực, đặc biệt là các cửa ngõ khu vực nội đô. Do đó, việc đầu tư hoàn thành các tuyến đường vành đai này với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn sẽ góp phần làm giảm áp lực đối với khu vực nội đô, hạn chế tình trạng ách tắc giao thông Thành phố và khu vực.

Với ý nghĩa các tuyến đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh có vai trò liên kết vùng và kết nối giao thông đô thị nên việc đầu tư tuyến đường này góp phần thúc đẩy phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại, dịch vụ khu vực làm phát triển kinh tế - xã hội, kinh tế đô thị, tạo nguồn lực đầu tư phát triển cho tương lai. Ngoài ra, khi tuyến đường được đưa vào sử dụng sẽ bảo đảm kết nối thể trận khu vực phòng thủ của các địa phương lân cận và Thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm: phát triển đô thị cho các đô thị vệ tinh như Nhơn Trạch (Đồng Nai), Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi (Thành phố Hồ Chí Minh), Khu đô thị Đức Hòa, Đức Huệ (Long An), phát triển thành phố Thủ Đức (Thành phố Hồ Chí Minh), thành phố Thuận An (Bình Dương), tạo điều kiện phát triển các khu vực nông thôn như huyện Củ Chi, Hóc Môn, Bình Chánh (Thành phố Hồ Chí Minh) và Bến Lức (Long An).

¹⁰ Chỉ số về kết nối đường bộ đứng thứ 104/141 quốc gia, chỉ số về chất lượng đường bộ đứng thứ 103/141 quốc gia.

d) Giảm áp lực cho giao thông nội đô và các tuyến đường hiện hữu:

Hiện nay, các tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây (đang khai thác giai đoạn 1 quy mô 4 làn xe), các tuyến Quốc lộ hướng tâm (Quốc lộ 22, Quốc lộ 13, Quốc lộ 1) đều quá tải, đặc biệt vào khung giờ cao điểm ở các cửa ngõ của Thành phố. Thời gian tới, khi Cảng hàng không Quốc tế Long Thành dự kiến hoàn thành khai thác (giai đoạn 1) năm 2025 với công suất 25 triệu hành khách/năm, Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất đầu tư nâng cấp để khai thác với công suất 50 triệu hành khách/năm vào năm 2024; tuyến cao tốc Bến Lức - Long Thành (giai đoạn 1) với quy mô 04 làn xe, dự kiến đưa vào khai thác toàn tuyến năm 2023, kết hợp với việc gia tăng dân số cơ học của Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam sẽ tiếp tục gây khó khăn cho hệ thống hạ tầng giao thông đang quá tải, nguy cơ cao về ùn tắc giao thông. Do đó, việc đầu tư hoàn thành tuyến đường vành đai này với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn sẽ góp phần làm giảm áp lực đối với khu vực nội đô, hạn chế tình trạng ách tắc giao thông, giảm khí thải gây ô nhiễm môi trường Thành phố và khu vực.

Ngoài ra, việc xây dựng tuyến đường Vành đai 3 khép kín sẽ cùng với cao tốc Bến Lức -Long Thành dự kiến sẽ hoàn thành năm 2023, tạo một giải pháp hữu hiệu để phân luồng giao thông liên tỉnh khi đi qua Thành phố Hồ Chí Minh.

7. Sự phù hợp của Dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia và quy hoạch phát triển giao thông vận tải

Việc đầu tư hoàn thành tuyến đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh là phù hợp với 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; định hướng phát triển về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022; phù hợp với Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 16/2021/QH15; phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021; phù hợp với quy hoạch của các ngành, các địa phương có liên quan.

8. Mục tiêu đầu tư

8.1. Mục tiêu chung

Cụ thể hóa mục tiêu của Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng và Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021.

8.2. Mục tiêu cụ thể

- Xây dựng tuyến đường Vành đai liên vùng khu vực kinh tế trọng điểm Vùng Thành phố Hồ Chí Minh cơ bản hoàn thành trong giai đoạn 2021-2025. Tạo sự đồng bộ, liên tục nhằm nâng cao khả năng kết nối, rút ngắn quãng đường vận chuyển giữa các trung tâm kinh tế, chính trị, khu công nghiệp trọng yếu, đặc biệt là khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam của Thành phố Hồ Chí Minh và các địa phương trong Vùng, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. Phát huy hiệu quả đầu tư đối với các Dự án đang được triển khai thực hiện.

- Tạo không gian phát triển mới, khai thác tiềm năng sử dụng đất đai nhằm xây dựng hệ thống đô thị bền vững, hiện đại.

9. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư

9.1. Phạm vi đầu tư

- Điểm đầu (Km0+0.00): nút giao với đường cao tốc Bến Lức - Long Thành (lý trình Km38+500), thuộc địa phận huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai; điểm cuối tuyến (Km91+64) nút giao với cao tốc Bến Lức - Long Thành (lý trình Km0+0.00), thuộc địa phận huyện Bến Lức, tỉnh Long An. Riêng đoạn Km28+383 đến Km43+680 đang khai thác có quy mô 06 làn xe đường đô thị có chiều dài khoảng 15,3km chưa đầu tư giai đoạn này.

- Tổng chiều dài tuyến là 76,34km (bao gồm: Thành phố Hồ Chí Minh 47,51km; Đồng Nai 11,26km; Bình Dương 10,76km; Long An 6,81km).

9.2. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật

- Giải phóng mặt bằng theo quy mô mặt cắt ngang hoàn chỉnh bề rộng B= (63-120)m;

- Đầu tư phân kỳ với quy mô phân kỳ 04 làn xe cao tốc hạn chế, tốc độ thiết kế 80km/h với bề rộng mặt cắt ngang là 19,75m; các yếu tố hình học được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc (Tiêu chuẩn TCVN 5729:2012); và 06 nút giao liên thông hoàn chỉnh giao cắt với đường hiện trạng + 04 lối ra vào đường cao tốc.

- Đầu tư xây dựng phần đường song hành 02 bên qua đô thị, khu dân cư (bố trí không liên tục) quy mô mỗi bên (02 đến 03) làn xe.

10. Phương án thiết kế sơ bộ

10.1. Hướng tuyến

Phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030,

tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh; Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020¹¹ và Quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh: Đồng Nai, Bình Dương, Long An.

10.2. Trắc dọc

Lựa chọn phương án trắc dọc cơ bản đi thấp, đối với các đoạn tuyến qua khu đô thị hiện hữu trên địa bàn thành phố Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh tuyến đi cao nhằm phù hợp với định hướng phát triển không gian đô thị các địa phương, phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn, bảo đảm hiệu quả đầu tư.

10.3. Trắc ngang

a) Đối với đoạn tuyến đi cao (từ Km 13+950 đến 26+700): mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh B= 63m; giai đoạn 1 tuyến chính cao tốc B= 19,75m; đường song hành B=12m.

b) Đối với đoạn tuyến đi thấp:

- Đoạn Từ Km0+00 (đầu tuyến) đến Km5+00 (đường tỉnh 25B) và đoạn từ Km43+680 (nút giao Bình Chuẩn) đến Km91+64 (cuối tuyến): mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh 74,5m; mặt cắt ngang giai đoạn 1 tuyến chính cao tốc 19,75 m; đường song hành B= 7m hoặc 12m.

- Đoạn từ Km5+00 (giao với Tỉnh lộ 25B) đến Km13+950 (điểm đầu cầu cạn): mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh từ 74,5 m đến 82,5 m; mặt cắt ngang giai đoạn 1 tuyến chính phần cầu là 19,75 m, phần đường là 20,5m¹²; đường song hành (B= 7m hoặc 12m).

10.4. Nền đường, mặt đường

Nền đường đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của Dự án; xử lý nền đất yếu; bố trí các công trình phòng hộ (tường chắn, gia cố mái ta luy...) để đảm bảo an toàn khai thác, hạn chế chiếm dụng, đảm bảo ổn định nền đường. Mặt đường cấp cao A1, đáp ứng yêu cầu theo tiêu chuẩn thiết kế đường bộ cao tốc và đường song hành.

¹¹ Các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; số 1697/QĐ-TTg ngày 28 tháng 9 năm 2011 phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh; số 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020.

¹² Phần tuyến chính đang được đầu tư tại dự án Đầu tư xây dựng đoạn Tân Vạn - Nhơn Trạch giai đoạn 1 thuộc đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 497/QĐ-BGTVT ngày 19 tháng 02 năm 2016).

10.5. Nút giao, đường ngang

Tổng số nút giao và các điểm lên xuống là 10 vị trí, trong đó: 06 nút giao liên thông hoàn chỉnh (04 nút đầu tư mới: Nút giao với đường Bến Lức - Long Thành; nút giao Tân Vạn; nút giao Bình Chuẩn; nút giao Tỉnh lộ 10 và 02 nút bổ sung hạng mục: Nút giao với cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, nút giao với đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương); 04 điểm ra, vào đường cao tốc (gồm: giao với: Tỉnh lộ 25C, Quốc lộ 13, Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tỉnh lộ 15), Quốc lộ 22).

10.6. Đường song hành

Đầu tư đường song hành với quy mô 02 đến 03 làn xe, đảm bảo lưu thông thuận lợi, giảm thiểu chia cắt cộng đồng dân cư hai bên tuyến, kết nối mạng lưới giao thông hiện hữu hai bên tuyến, đảm bảo hiệu quả khai thác tuyến cao tốc.

10.7. Công trình cầu

- Cầu trên tuyến chính cao tốc: giai đoạn 1 xây dựng 01 đơn nguyên bên trái tuyến với quy mô 04 làn xe, bề rộng 19,75m; giai đoạn hoàn chỉnh đầu tư quy mô 08 làn xe cao tốc phù hợp quy hoạch;

- Cầu trên đường song hành: đầu tư với quy mô mặt cắt ngang hoàn chỉnh.

10.8. Công trình phòng hộ và an toàn giao thông

Xây dựng hoàn chỉnh theo Tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2019/BGTVT và các quy định hiện hành.

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

11.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng

- Phần tuyến: thực hiện GPMB một lần theo quy hoạch để thuận lợi khi đầu tư giai đoạn hoàn thiện. Riêng đoạn Tân Vạn - Bình Chuẩn (đã được tỉnh Bình Dương đầu tư) chưa GPMB theo mặt cắt ngang quy hoạch trong giai đoạn 1.

- Phần nút giao: GPMB theo quy mô hoàn chỉnh đối với các nút giao liên thông (được đầu tư giai đoạn 1).

11.2. Diện tích đất chiếm dụng

Tổng diện tích đất chiếm dụng khoảng 642,7ha (Thành phố Hồ Chí Minh 408,81ha; tỉnh Bình Dương 119,35ha; tỉnh Đồng Nai 65 ha, tỉnh Long An 49,54 ha), trong đó đất trồng lúa 70,24ha, đất nông nghiệp khác 103,52ha, đất rừng sản xuất 16,82ha, đất dân cư 64,1ha, đất trồng cây lâu năm 229,62ha, đất khác 158,4ha.

11.3. Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng

Vị trí rừng thuộc địa bàn xã Phạm Văn Hai, huyện Bình Chánh, Thành phố

Hồ Chí Minh; diện tích rừng cần chuyển đổi mục đích để thực hiện Dự án là 16,82 ha (chức năng: rừng sản xuất; loại rừng: rừng trồng), trong đó diện tích có rừng là 16,80ha. UBND Thành phố Hồ Chí Minh đang tiến hành thủ tục báo cáo, trình Hội đồng nhân dân Thành phố chấp thuận chủ trương chuyển đổi mục đích sử dụng rừng tại kỳ họp gần nhất (dự kiến trong tháng 4 năm 2022), trước khi Quốc hội xem xét quyết định chủ trương Dự án.

11.4. Kinh phí giải phóng mặt bằng, tái định cư

Khoảng 41.589 tỷ đồng (Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 25.610 tỷ đồng; tỉnh Bình Dương khoảng 13.528 tỷ đồng; tỉnh Đồng Nai khoảng 1.284 tỷ đồng; tỉnh Long An 1.168 tỷ đồng).

11.5. Tổ chức thực hiện

UBND các tỉnh/ thành phố thuộc phạm vi Dự án đi qua có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm công khai, minh bạch và ổn định cuộc sống cho người dân bị thu hồi đất.

12. Về hình thức đầu tư và phân chia dự án thành phần

12.1. Hình thức đầu tư

Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh được chia thành các dự án thành phần vận hành độc lập thực hiện theo hình thức đầu tư công.

12.2. Phân chia dự án thành phần

Dự án đường vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh được chia thành 08 dự án thành phần¹³; tách riêng phần giải phóng mặt bằng và phần xây dựng triển khai độc lập theo địa giới hành chính giữa các địa phương, thực hiện theo hình thức đầu tư công.

13. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn

13.1. Sơ bộ tổng mức đầu tư

Sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn phân kỳ đầu tư (giai đoạn 1) khoảng 75.378 tỷ đồng. Bao gồm:

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư : 41.589 tỷ đồng;
- Chi phí xây dựng và thiết bị : 25.945 tỷ đồng;

¹³ Đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh: *Dự án thành phần 1, 3, 5, 7*: Xây dựng đường Vành đai 3 đoạn qua Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh: Đồng Nai, Bình Dương, Long An; *Dự án thành phần 2, 4, 6, 8*: Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư Vành đai 3 đoạn qua Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh: Đồng Nai, Bình Dương, Long An.

- Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác : 3.113 tỷ đồng;
- Chi phí dự phòng : 4.730 tỷ đồng.

13.2. Nguồn vốn

Sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước để thực hiện đầu tư Dự án. Bao gồm:

- Ngân sách Trung ương: 38.741 tỷ đồng (Thành phố Hồ Chí Minh: 24.011 tỷ đồng; Đồng Nai: 1.934 tỷ đồng; Bình Dương: 9.640 tỷ đồng; Long An: 3.156 tỷ đồng).

- Ngân sách địa phương: 36.637 tỷ đồng (Thành phố Hồ Chí Minh: 24.011 tỷ đồng; Đồng Nai: 1.934 tỷ đồng; Bình Dương: 9.640 tỷ đồng; Long An: 1.052 tỷ đồng).

13.3. Phương án huy động nguồn vốn và cân đối vốn

a) Nguồn vốn NSTW: 38.741 tỷ đồng (51,4% tổng mức đầu tư Dự án).

(i) Giai đoạn 2021-2025: 31.380 tỷ đồng

- Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025: 17.146,563 tỷ đồng đã được Bộ Giao thông vận tải dự kiến bố trí tại văn bản số 6361/BGTVT-KHĐT ngày 02/7/2021 và Quốc hội quyết nghị tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021.

- Bổ sung 14.233,437 tỷ đồng từ nguồn ngân sách trung ương chưa phân bổ, chưa báo cáo cấp có thẩm quyền về danh mục dự án cụ thể được xác định tại Kế hoạch Đầu tư công được theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội.

(ii) Giai đoạn 2026-2030: 7.361 tỷ đồng (khoảng 19% TMĐT phần vốn NSTW).

Dự án cơ bản hoàn thành năm 2025 và hoàn thành toàn bộ vào năm 2026, còn một số chi phí thực hiện các hạng mục phụ trợ, bảo hành... chưa hoàn thành các thủ tục nghiệm thu thanh toán liên quan do vậy giá trị giải ngân của dự án sẽ kéo dài giai đoạn sau 2025 trong nguồn vốn được bố trí là 7.361 tỷ đồng.

b) Nguồn vốn NSDP: 36.637 tỷ đồng (48,6% tổng mức đầu tư Dự án).

UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh: Bình Dương, Đồng Nai, Long An báo cáo Hội đồng nhân dân tỉnh/ thành phố ban hành Nghị quyết thống nhất chủ trương triển khai Dự án và cam kết bảo đảm cân đối, bố trí vốn NSDP đầu tư các dự án thành phần trên địa phận các địa phương trước khi trình Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án.

(i) Giai đoạn 2021-2025: 29.676 tỷ đồng.

UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh: Bình Dương, Đồng Nai, Long An dự kiến nguồn vốn từ kết quả rà soát kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025; huy động nguồn tăng thu (đấu giá quỹ đất dọc tuyến và các nguồn hợp pháp khác) và vay lại Chính phủ từ nguồn phát hành trái phiếu Chính phủ (không tính vào tổng vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 đã được Quốc hội thông qua).

(ii) Giai đoạn 2026-2030: 6.961 tỷ đồng (khoảng 19% TMĐT phần vốn NSDP).

UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh: Bình Dương, Đồng Nai, Long An thực hiện tuân thủ đúng quy định tại khoản 2 Điều 89 Luật Đầu tư công năm 2019.

14. Sơ bộ chi phí vận hành, bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa lớn trong giai đoạn khai thác vận hành dự án

Báo cáo NCKT Dự án xác định sơ bộ chi phí vận hành Dự án, bao gồm: (1) Chi phí vận hành khai thác; (2) Chi phí bảo trì thường xuyên, sửa chữa định kỳ; (3) Chi phí tái đầu tư thiết bị. Cụ thể như sau:

STT	Hạng mục	Đơn vị	Chi phí trước thuế	Thuế	Chi phí sau thuế	Ghi chú
1-	Chi phí quản lý vận hành khai thác, thu phí	tỷ đồng	62,86	6,29	69,14	Hàng năm
2-	Chi phí bảo trì thường xuyên, sửa chữa định kỳ	tỷ đồng	20,79	2,08	22,87	Hàng năm
3-	Chi phí trung tu	tỷ đồng	93,05	9,31	102,36	5 năm /lần
4-	Chi phí đại tu	tỷ đồng	673,98	67,40	741,37	15 năm/lần
5-	Chi phí tái đầu tư thiết bị	tỷ đồng	376,82	37,68	414,50	Bình quân 10 năm /lần

Các nội dung nêu trên còn ở mức sơ bộ và được xác định trong bước tiếp theo (lập Báo cáo NCKT, TKKT, TKBVTC) của Dự án.

15. Dự kiến tiến độ và thời gian thực hiện dự án (2022-2027)

- Chuẩn bị dự án: năm 2022 - 2023.

- Công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: bắt đầu triển khai từ quý III năm 2022, hoàn thành vào quý II năm 2024.

- Xây dựng hệ thống đường cao tốc và đường song hành: năm 2023- 2026 (khởi công quý IV năm 2023, hoàn thành cơ bản tuyến cao tốc năm 2025, hoàn thành toàn bộ dự án năm 2026);

- Quyết toán dự án: năm 2027.

16. Sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án; ảnh hưởng của dự án đối với môi trường, xã hội và quốc phòng, an ninh

16.1 Hiệu quả kinh tế - xã hội

- Tăng cường năng lực lưu thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển. Mở rộng thị trường, kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị với các khu vực khác; rút ngắn khoảng cách và khắc phục sự chênh lệch trong phát triển giữa các địa phương có tuyến đi qua, khu vực Vùng Thủ đô.

- Giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông; tạo việc làm và tăng thu nhập cho người dân. Việc kết nối giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, giữa các vùng địa phương và các đô thị vệ tinh của Thành phố Hồ Chí Minh sẽ góp phần nâng cao đời sống văn hóa tinh thần cho người dân.

- Giảm lưu lượng các phương tiện qua khu vực đông dân cư, đặc biệt là khu vực nội đô giảm thiểu tác động môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn, ...

Ngoài ra, Báo cáo NCTKT Dự án đã xác định sơ bộ một số chỉ tiêu: giá trị hiện tại ròng (E-NPV) khoảng 62.163 tỷ đồng; tỷ suất nội hoàn (E-IRR) khoảng 15,82 %; tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) khoảng 1,91. Tuy nhiên, kết quả tính toán các chỉ tiêu này mới ở mức sơ bộ và sẽ được tiếp tục tính toán cụ thể ở bước lập Báo cáo NCKT Dự án.

16.2. Đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội

Việc đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội của Dự án được thực hiện theo đúng quy định của Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 và các quy định của pháp luật có liên quan.

Báo cáo đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội bao gồm các nội dung chính như xác định các đặc điểm cơ bản về hiện trạng môi trường tự nhiên, tài nguyên sinh vật, các hệ sinh thái, kinh tế - xã hội... của vùng Dự án đi qua; đánh giá tác động về môi trường, xã hội trong các giai đoạn chuẩn bị dự án, thực hiện dự án và quá trình vận hành khai thác; đề xuất các biện pháp phòng ngừa, bảo vệ. Nội dung đánh giá sơ bộ tác động môi trường tuân thủ quy định tại Điều 29 Luật Bảo vệ môi trường.

16.3. Tác động đến quốc phòng, an ninh

Đường bộ cao tốc, đặc biệt là Dự án với tính chất vành đai liên vùng góp phần củng cố quốc phòng - an ninh, phục vụ tốt cho chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ quốc; nâng cao tính cơ động khi cần huy động nguồn lực, phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

17. Tổ chức thực hiện: theo cơ chế Dự án được áp dụng và quy định pháp luật có liên quan.

III. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC BIỆT TRIỂN KHAI ĐẦU TƯ DỰ ÁN

Với tính chất là các dự án quan trọng quốc gia, để bảo đảm tiến độ đầu tư, tạo thuận lợi trong quá trình triển khai, UBND Thành phố Hồ Chí Minh căn cứ ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và vận dụng một số cơ chế đã được Quốc hội thông qua đề xuất áp dụng các nhóm cơ chế, chính sách triển khai đầu tư Dự án, bao gồm:

1. Về nguồn vốn đầu tư

- Cho phép điều chỉnh Kế hoạch đầu tư công trung hạn (giai đoạn 2021-2025), điều chuyển số vốn 17.146 tỷ đồng đã bố trí cho Bộ Giao thông vận tải về các địa phương để thực hiện theo phương án phân bổ: Thành phố Hồ Chí Minh 10.627 tỷ đồng, Đồng Nai 856 tỷ đồng, Bình Dương 4.266 tỷ đồng, Long An 1.397 tỷ đồng.

- Cho phép sử dụng linh hoạt vốn Ngân sách Trung ương (NSTW) và vốn Ngân sách địa phương (NSĐP) để thực hiện Dự án trong giai đoạn 2021 - 2025 và giai đoạn 2026 - 2030 phù hợp cơ cấu nguồn vốn, tiến độ thực hiện Dự án. Các địa phương cam kết bố trí NSĐP cho phần vốn phát sinh tăng thêm trong trường hợp có điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư của dự án thành phần.

- Cho phép tăng tổng mức vốn trung hạn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 từ các nguồn vốn dự kiến tăng thu của các địa phương.

- Thu hồi vốn đầu tư: sau khi dự án hoàn thành đưa vào sử dụng sẽ tổ chức thực hiện thu phí để thu hồi vốn đầu tư Dự án cho NSTW và NSĐP tương ứng theo tỷ lệ nguồn vốn đầu tư. Chính phủ tổ chức thực hiện xây dựng phương án, tổ chức thu hồi vốn đầu tư Dự án để hoàn trả vào NSTW và NSĐP.

- Cho phép Chính phủ phát hành trái phiếu để cho các địa phương vay đáp ứng nhu cầu thực hiện, giải ngân cho các Dự án trong giai đoạn năm 2024-2025. Các địa phương chịu trách nhiệm cân đối nguồn thu của NSĐP để hoàn trả NSTW trong giai đoạn 2026-2030, bao gồm cả nguồn thu từ khai thác quỹ đất hai bên đường dự án.

2. Về tổ chức thực hiện dự án

- Phân chia Dự án thành 08 dự án thành phần và do các địa phương quyết định đầu tư, tổ chức thực hiện. Trình tự, thủ tục thực hiện các dự án thành phần tương tự dự án nhóm A theo quy định pháp luật về đầu tư công. Giao UBND UBND Thành phố Hồ Chí Minh chịu trách nhiệm là cơ quan đầu mối tổ chức thực hiện Dự án bảo đảm tính tổng thể, đồng bộ toàn Dự án.

- Quốc hội giao Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết định điều chỉnh Chủ trương đầu tư Dự án trong trường hợp cần điều chỉnh theo quy định.

- Quốc hội giao Thủ tướng Chính phủ xem xét chấp thuận việc điều chỉnh tổng mức đầu tư của dự án thành phần trong trường hợp điều chỉnh không làm vượt tổng mức đầu tư Dự án đã được Quốc hội thông qua (trước khi người có thẩm quyền phê duyệt điều chỉnh dự án thành phần).

3. Về cơ chế chỉ định thầu

Cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đối với các gói thầu tư vấn, gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, gói thầu thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng và tái định cư, gói thầu xây lắp của các dự án thành phần; các nhà thầu thực hiện các gói thầu quy định tại khoản này đến khi hoàn thành dự án. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

4. Về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường để thực hiện dự án

- Cho phép trong giai đoạn triển khai Dự án, nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án; việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản này được thực hiện đến khi hoàn thành Dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật.

- Cho phép các mỏ cát, sỏi lòng sông đã cấp phép, đang hoạt động, còn thời hạn khai thác, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được phép quyết định nâng công suất không quá 50% công suất ghi trong giấy phép khai thác không phải lập dự án đầu tư điều chỉnh, đánh giá tác động môi trường; đối với địa phương ngoài khu vực Dự án có các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường trong hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng sử dụng, cho phép áp dụng cơ chế đặc thù như đối với mỏ khoáng sản tại các địa phương nơi có Dự án đi qua.

IV. KIẾN NGHỊ

Để sớm hoàn thành đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, tạo động lực, sức lan tỏa nhằm khôi phục và phát triển kinh tế - xã hội của khu vực Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và đất nước, Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

1. Quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, với nội dung chủ yếu như sau:

a) Phạm vi đầu tư: tổng chiều dài tuyến là 76,34km (bao gồm: Thành phố Hồ Chí Minh 47,51km; Đồng Nai 11,26km; Bình Dương 10,76km; Long An 6,81km).

b) Địa điểm thực hiện dự án: Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Đồng Nai, tỉnh Bình Dương và tỉnh Long An.

c) Quy mô đầu tư:

- Giải phóng mặt bằng theo quy mô mặt cắt ngang hoàn chỉnh bề rộng B= (63-120)m;

- Đầu tư phân kỳ với quy mô phân kỳ 04 làn xe cao tốc hạn chế, tốc độ thiết kế 80km/h với bề rộng mặt cắt ngang là 19,75m; các yếu tố hình học được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc (Tiêu chuẩn TCVN 5729:2012); và 06 nút giao liên thông hoàn chỉnh giao cắt với đường hiện trạng + 04 lối ra vào đường cao tốc.

- Đầu tư xây dựng phần đường song hành 02 bên qua đô thị, khu dân cư (bố trí không liên tục) quy mô mỗi bên (02 đến 03) làn xe.

d) Nhu cầu sử dụng đất: khoảng 642,7 ha

đ) Hình thức đầu tư: đầu tư công.

e) Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 75.378 tỷ đồng.

f) Nguồn vốn: Ngân sách Trung ương và Ngân sách địa phương. Bao gồm:

- Giai đoạn 2021 - 2025: 61.056 tỷ đồng, (bao gồm: Ngân sách Trung ương: 31.380 tỷ đồng; Ngân sách địa phương: 29.676 tỷ đồng).

- Giai đoạn 2026 - 2030: 14.322 tỷ đồng, (bao gồm: Ngân sách Trung ương: 7.361 tỷ đồng; Ngân sách địa phương: 6.961 tỷ đồng).

g) Tiến độ thực hiện: 2022-2027.

h) Thông qua các cơ chế, chính sách đặc biệt áp dụng cho dự án như đã nêu tại mục III trên đây.

2. Giao Chính phủ 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.

Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, quyết định./

Nơi nhận:

- Như trên (kèm tài liệu theo danh mục);
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);
- Thường trực Ban Bí thư (để báo cáo);
- Văn phòng Trung ương Đảng;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Kinh tế Quốc hội (kèm tài liệu theo danh mục);
- Kiểm toán Nhà nước (kèm tài liệu theo danh mục);
- Thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước;
- Các Bộ: KH&ĐT, TC, XD, GTVT, QP, CA, TP, NNPTNT, TNMT, KHCN, TTTT, VHTTDL, NHNNVN;
- UBND Thành phố Hồ Chí Minh;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QHDP;
- Lưu: VT, CN ().

**TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG
BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ**



Nguyễn Chí Dũng

DANH MỤC TÀI LIỆU

(Kèm theo Tờ trình số 116/TTr-CP ngày 08 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)

- (1) Tờ trình Chính phủ của UBND Thành phố Hồ Chí Minh;
 - (2) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án được UBND Thành phố Hồ Chí Minh hoàn thiện;
 - (3) Báo cáo thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước số 1575/BC-HĐTĐNN ngày 11/3/2022;
 - (4) Các tài liệu khác có liên quan;
 - (5) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án;
 - (6) Các Phụ lục kèm theo:
 - Phụ lục I: Danh mục các dự án thành phần thuộc Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh;
 - Phụ lục II: Dự kiến tiến độ, kế hoạch triển khai Dự án.
-

PHỤ LỤC I

**Danh mục các dự án thành phần thuộc Dự án
đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh**

(Kèm theo Tờ trình số 116 /TTr-CP ngày 01 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)

Đơn vị: Tỷ đồng

TT	Dự án thành phần	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô		Sơ bộ tổng mức đầu tư	Địa điểm
			Số làn xe đô thị	Số làn xe cao tốc		
1	Dự án thành phần 1: Xây dựng đường Vành đai 3 đoạn qua Thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm cầu Kênh Thầy Thuốc).	47,11	2-3 làn xe mỗi bên	4 làn xe	22.412	Tp Hồ Chí Minh
2	Dự án thành phần 2: Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư Vành đai 3 đoạn qua Thành phố Hồ Chí Minh.	47,51	74,5-120m		25.610	Tp Hồ Chí Minh
3	Dự án thành phần 3: Xây dựng đường Vành đai 3 đoạn qua tỉnh Đồng Nai.	11,26	2 làn xe mỗi bên	4 làn xe	2.584	Đồng Nai
4	Dự án thành phần 4: Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư Vành đai 3 đoạn qua tỉnh Đồng Nai.	11,26	74,5m		1.284	Đồng Nai
5	Dự án thành phần 5: Xây dựng đường Vành đai 3 đoạn qua tỉnh Bình Dương (bao gồm nút giao Tân Vạn và cầu Bình Gợi).	11,43	2 làn xe mỗi bên	4 làn xe	5.752	Bình Dương
6	Dự án thành phần 6: Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư Vành đai 3 đoạn qua tỉnh Bình Dương.	10,76	74,5m		13.528	Bình Dương
7	Dự án thành phần 7: Xây dựng đường Vành đai 3 đoạn qua tỉnh Long An	6,54	2 làn xe mỗi bên	4 làn xe	3.040	Long An
8	Dự án thành phần 8: Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư Vành đai 3 đoạn qua tỉnh Long An.	6,81	74,5m		1.168	Long An
	Tổng cộng				75.378	

PHỤ LỤC II

Dự kiến tiến độ, kế hoạch triển khai Dự án

(Kèm theo Tờ trình số 116/TTr-CP ngày 08 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)

1. Dự kiến tiến độ triển khai

TT	Nội dung công việc	Bắt đầu	Hoàn thành	Thời gian thực hiện
1	Quyết định chủ trương đầu tư		5/2022	
2	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi theo các dự án thành phần	Quý III/2022	Quý I/2023	9 tháng
3	Giải phóng mặt bằng, tái định cư	Quý III/2022	Quý II/2024	21 tháng
4	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán	Quý II/2023	Quý IV/2023	9 tháng
5	Khởi công		Quý IV/2023	
6	Cơ bản hoàn thành tuyến cao tốc		Năm 2025	
7	Hoàn thành toàn dự án		Năm 2026	
8	Quyết toán dự án		Năm 2027	

2. Nhu cầu bố trí vốn và kế hoạch giải ngân

2.1. Nguồn vốn đầu tư:

- Dự án đầu tư công, sử dụng kết hợp vốn Ngân sách Trung ương và Ngân sách địa phương. Theo kết luận chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 63/TB-VPCP ngày 02 tháng 3 năm 2022, cơ cấu nguồn vốn đầu tư của dự án theo nguyên tắc:

+ Ngân sách Trung ương bố trí tỷ lệ 50% tổng mức đầu tư, Ngân sách địa phương bố trí tỷ lệ 50% tổng mức đầu tư đối với các dự án thành phần trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương;

+ Ngân sách Trung ương bố trí tỷ lệ 75% tổng mức đầu tư, Ngân sách địa phương bố trí tỷ lệ 25% tổng mức đầu tư đối với các dự án thành phần trên địa bàn tỉnh Long An.

Bảng phân bổ nguồn vốn đầu tư dự án

Đơn vị: tỷ đồng

TT	Tỉnh/Thành phố	Ngân sách địa phương	Ngân sách Trung ương	Tổng cộng
1	TP. Hồ Chí Minh	24.011	24.011	48.022
2	Đồng Nai	1.934	1.934	3.868
3	Bình Dương	9.640	9.640	19.280
4	Long An	1.052	3.156	4.208
Tổng cộng		36.637	38.741	75.378

2.2. Dự kiến bố trí vốn theo các năm

Đơn vị: tỷ đồng

TT	DATP thuộc các tỉnh/ thành phố	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Năm 2027	Tổng cộng
1	TP. Hồ Chí Minh	240	14.647	12.005	12.005	4.322	4.802	48.022
2	Đồng Nai	19	1.180	967	967	348	387	3.868
3	Bình Dương	96	5.880	4.820	4.820	1.735	1.928	19.280
4	Long An	21	1.283	1.052	1.052	379	421	4.208
Tổng cộng		377	22.990	18.844	18.844	6.784	7.538	75.378
Tỷ lệ %		0,5%	30,5%	25%	25%	9%	10%	100%

- Ngân sách trung ương:

Đơn vị: tỷ đồng

TT	DATP thuộc các tỉnh/ thành phố	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Năm 2027	Tổng cộng
1	TP. Hồ Chí Minh	120	7.323	6.003	6.003	2.161	2.401	24.011
2	Đồng Nai	10	589	484	484	174	193	1.934
3	Bình Dương	48	2.940	2.410	2.410	868	964	9.640
4	Long An	16	962	789	789	284	316	3.156
Tổng cộng		194	11.814	9.685	9.685	3.487	3.874	38.741
Tỷ lệ %		0,5%	30,5%	25%	25%	9%	10%	100%

- Ngân sách địa phương:

Đơn vị: tỷ đồng

TT	DATP thuộc các tỉnh/ thành phố	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Năm 2027	Tổng cộng
1	TP. Hồ Chí Minh	120	7.323	6.003	6.003	2.161	2.401	24.011
2	Đồng Nai	10	589	484	484	174	193	1.934
3	Bình Dương	48	2.940	2.410	2.410	868	964	9.640
4	Long An	5	321	263	263	95	105	1.052
Tổng cộng		183	11.173	9.159	9.159	3.297	3.664	36.637
Tỷ lệ %		0,5%	30,5%	25%	25%	9%	10%	100%