|  |  |
| --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ****\_\_\_\_\_\_**Số: 154/TTr-CP | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc****\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_***Hà Nội, ngày 30 tháng 4 năm 2022* |

**TỜ TRÌNH**

**Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi**

**Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu (giai đoạn 1)**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

Kính gửi: Quốc hội.

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội[[1]](#footnote-1), Kế hoạch đầu tư công trung hạn[[2]](#footnote-2), chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội[[3]](#footnote-3), Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu (giai đoạn 1) (gọi tắt là Dự án) theo đúng quy định của pháp luật. Ngày 14 tháng 4 năm 2022, Chính phủ đã có Tờ trình số 122/TTr-CP trình Quốc hội Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án để xem xét, quyết định chủ trương đầu tư.

Thực hiện kết luận của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư ba dự án đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng tại Thông báo số 15-TB/TW ngày 27 tháng 4 năm 2022, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải nghiêm túc tiếp thu, hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Chính phủ đã lấy ý kiến các Thành viên Chính phủ và thống nhất thông qua nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án[[4]](#footnote-4).

Thực hiện chương trình kỳ họp thứ ba, Quốc hội khóa XV, Chính phủ trình Quốc hội xem xét quyết định chủ trương đầu tư Dự án với những nội dung chủ yếu như sau:

# I. CƠ SỞ PHÁP LÝ

Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

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 Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Luật Đấu thầu ngày 26 tháng 11 năm 2013;

Luật Đất đai ngày 29 tháng 11 năm 2013;

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

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

Nghị quyết số 53-NQ/TW ngày 29 tháng 5 năm 2005 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020;

Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020;

Kết luận số 27-KL/TW ngày 02 tháng 8 năm 2012 của Bộ Chính trị về việc tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 53-NQ/TW, ngày 29 tháng 8 năm 2005 của Bộ Chính trị khóa IX đẩy mạnh phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020;

Kết luận số 24-KL/TW ngày 30 tháng 12 năm 2021 của Bộ Chính trị về Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội;

Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Bộ Chính trị về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025;

Thông báo số 15-TB/TW ngày 27 tháng 4 năm 2022 của Bộ Chính trị về chủ trương đầu tư các dự án xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng;

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 27 tháng 8 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025;

Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13 tháng 11 năm 2021 của Quốc hội về 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;

Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội;

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

Quyết định số 206/QĐ-TTg ngày 15 tháng 02 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án;

Báo cáo số 1766/BC-HĐTĐNN ngày 18 tháng 3 năm 2022 của Hội đồng thẩm định nhà nước về báo cáo kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án;

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 cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu (giai đoạn 1).

## 2. Nhóm dự án: 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: cấp quyết định đầu tư các dự án thành phần tương tự như dự án nhóm A theo quy định của Luật Đầu tư công.

## 5. Chủ đầu tư (giai đoạn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi): Bộ Giao thông vận tải.

## 6. Sự cần thiết đầu tư dự án

### a) Bối cảnh chung

Trong bối cảnh ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, tăng trưởng kinh tế thế giới chậm hơn giai đoạn trước, thương mại và đầu tư quốc tế có xu hướng giảm, các tập đoàn đa quốc gia tái phân bổ cơ sở sản xuất kinh doanh, hình thành những liên minh kinh tế mới, các nước có thể tận dụng thời cơ để đẩy nhanh chương trình cải cách và đón nhận làn sóng đầu tư mới.

Nền kinh tế trong nước đối mặt với rất nhiều khó khăn, thách thức, tiềm ẩn nhiều rủi ro[[5]](#footnote-5). Mức độ tham gia của Việt Nam vào các chuỗi cung ứng toàn cầu và khu vực vẫn còn hạn chế, chủ yếu ở các công đoạn giản đơn. Năng lực cạnh tranh của nền kinh tế chưa cao.

Vùng Đông Nam Bộ đã thực sự đóng vai trò đầu tàu, đóng góp lớn vào tăng trưởng kinh tế, xuất khẩu, thu ngân sách của cả nước. Với tốc độ phát triển kinh tế nhanh, mạnh của vùng dẫn đến nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, tạo áp lực lên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông[[6]](#footnote-6), đặc biệt là hệ thống đường bộ. Dư địa về không gian phát triển kinh tế không còn nhiều, hạ tầng giao thông đang là điểm nghẽn cho phát triển kinh tế, có thể bỏ lỡ cơ hội phát triển và đón làn sóng đầu tư mới.

### b) Sự cần thiết đầu tư

Việc sớm đầu tư Dự án là hết sức cấp thiết với các lý do sau:

*Một là,* thực hiện các mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII và Nghị quyết của Bộ Chính trị

Tổng kết 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011 - 2020 và Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, kết cấu hạ tầng giao thông đã có chuyển biến tích cực, một số công trình trọng điểm đã được đầu tư đưa vào khai thác, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng vẫn chưa bảo đảm tính đồng bộ, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc còn chậm[[7]](#footnote-7), chưa hợp lý, phân bổ chưa hài hòa[[8]](#footnote-8) giữa các vùng kinh tế trọng điểm, vùng động lực và vùng khó khăn.

Việc thực hiện đầu tư đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu phù hợp với chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 27-KL/TW thực hiện nhiệm vụ về phát triển kết cấu hạ tầng của vùng Đông Nam Bộ là “*Mở rộng và xây dựng mới các quốc lộ có nhu cầu vận tải lớn, xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc”* và phù hợp với chủ trương đột phá chiến lược để phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2030 đã được xác định tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng là “*xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông*” để thực hiện mục tiêu “*Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc*”.

*Hai là,* đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao trong khu vực phát triển năng động nhất của Việt Nam

Vùng Đông Nam Bộ là vùng kinh tế sôi động nhất cả nước, dù dân số chỉ chiếm khoảng 18% nhưng đóng góp tới khoảng 50% tổng giá trị sản xuất công nghiệp, khoảng 36% tổng thu ngân sách quốc gia và khoảng 33% GDP cả nước. Thu nhập bình quân đầu người trong vùng cao hơn 2 lần mức bình quân chung của cả nước. Ngoài ra, tỷ lệ đô thị hóa cao nhất chiếm 66,9% so với bình quân khoảng 40% của cả nước.

Hiện nay, việc vận chuyển hàng hóa, hành khách trên hành lang Thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu kết nối vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với cảng biển cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải chủ yếu bằng phương thức đường bộ thông qua Quốc lộ 51 và đường thủy nội địa. Trong thời gian vừa qua, Quốc lộ 51 đã được đầu tư mở rộng[[9]](#footnote-9), năng lực tối đa đáp ứng 81.000 xe con quy đổi/ngày.đêm. Trong khi lưu lượng giao thông hiện tại đã lên tới 82.376 xe con quy đổi/ngày.đêm và còn cao hơn trong các giờ cao điểm, mùa lễ hội, du lịch. Vì vậy, việc ùn tắc diễn ra thường xuyên. Nếu tuyến đường bộ cao tốc đưa vào khai thác, thời gian đi lại từ thành phố Biên Hòa đến Vũng Tàu sẽ rút ngắn từ khoảng 2 giờ hiện nay xuống còn khoảng 1 giờ. Ngoài ra, nếu không sớm đầu tư Dự án, tình trạng tắc nghẽn sẽ nghiêm trọng hơn, tác động tiêu cực đến sự phát triển kinh tế - xã hội của cả vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

*Ba là,* phải cơ bản hoàn thành năm 2025 để khai thác đồng bộ đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, gom và giải tỏa hành khách, hàng hóa cho cảng hàng không quốc tế Long Thành

Đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu có khoảng 12,6 km đi trùng với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông cần thiết phải hoàn thành trong năm 2025 để khai thác đồng bộ toàn tuyến theo yêu cầu của Đảng, Quốc hội[[10]](#footnote-10). Đồng thời, cần hoàn thành toàn tuyến để kết nối hiệu quả đồng bộ với cảng hàng không Long Thành giai đoạn 1[[11]](#footnote-11) hoàn thành vào năm 2025, cảng biển Cái Mép - Thị Vải là cảng cửa ngõ quốc tế của vùng.

*Bốn là,* cải thiện năng lực cạnh tranh của quốc gia

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 một trong những chỉ số quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia.

Theo báo cáo năng lực cạnh tranh toàn cầu của Diễn đàn Kinh tế thế giới năm 2019, năng lực cạnh tranh của Việt Nam xếp hạng thứ 67/141 nền kinh tế[[12]](#footnote-12), đứng thứ 7 trong khu vực Đông Nam Á[[13]](#footnote-13) nhưng chỉ số liên quan kết cấu hạ tầng đường bộ[[14]](#footnote-14) chỉ đứng thứ 103. Chỉ số này cho thấy, hạ tầng giao thông đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và làm giảm năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

*Năm là,* tạo tiền đề, động lực và không gian mới phục vụ phát triển kinh tế

Kinh nghiệm thời gian qua cho thấy, các địa phương có đường bộ cao tốc đi qua đều có mức tăng trưởng kinh tế cao hơn bình quân cả nước, nâng cao đời sống nhân dân, tạo thế và lực mới cho các địa phương[[15]](#footnote-15).

Quốc lộ 51 hiện nay đang là điểm nghẽn về hạ tầng, ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế - xã hội của vùng Đông Nam Bộ. Nếu đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu được đầu tư sẽ rút ngắn thời gian đi lại từ thành phố Biên Hòa đến Vũng Tàu từ 2 giờ xuống còn 1 giờ, tạo tiền đề, động lực và không gian mới để phát triển kinh tế, khai thác có hiệu quả quỹ đất, tạo ra nguồn lực đầu tư phát triển.

*Sáu là,* phát triển phương thức vận tải bền vững hiện đại, góp phần giảm tai nạn giao thông

Theo ước tính của Ngân hàng phát triển châu Á, thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra ở Việt Nam khoảng 2,9% GDP cả nước (5 - 12 tỷ USD). Việc đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc sẽ tạo ra một hệ thống đường bộ có tốc độ cao, năng lực vận tải lớn và an toàn, góp phần làm giảm tai nạn giao thông, bảo vệ môi trường và giảm thiểu những hệ lụy liên quan.

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

Việc đầu tư Dự án phù hợp với 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 quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch của các ngành, lĩnh vực, địa phương có liên quan. Cụ thể:

### a) Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội

Việc đầu tư Dự án phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, trong đó xác định “*Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông*… *Tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc… Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc…*”, *“Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển”, “Tập trung phát triển cảng biển container Cái Mép - Thị Vải thực sự trở thành cảng trung chuyển quốc tế*”.

### b) Quy hoạch

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ

Việc đầu tư Dự án 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, theo đó đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu (CT.28) có điểm đầu thuộc thành phố Biên Hòa, điểm cuối tại vị trí giao cắt với Quốc lộ 56 thuộc thành phố Bà Rịa, tiến trình đầu tư trước năm 2030.

Theo Luật Quy hoạch, trên cơ sở Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã phê duyệt, hiện nay các địa phương đang cập nhật, điều chỉnh các quy hoạch về không gian các hoạt động kinh tế - xã hội, quốc phòng, hệ thống đô thị và nông thôn, các khu chức năng, 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 sử dụng đất: việc đầu tư Dự án phù hợp với 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 đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13 tháng 11 năm 2021 và đã được địa phương cập nhật trong quy hoạch sử dụng đất cấp huyện[[16]](#footnote-16).

### c) Kế hoạch

- Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội: việc đầu tư Dự án phù hợp với Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 được Quốc hội phê duyệt tại Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 gồm (1) Đến năm 2025, cơ bản hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông; (2) Tăng cường kết nối giữa các đô thị trong nước và khu vực; (3) Phát triển hạ tầng giao thông kết nối vùng đồng bằng sông Cửu Long với vùng Đông Nam Bộ và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Kế hoạch đầu tư công trung hạn: việc đầu tư Dự án phù hợp với Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 (Dự án được dự kiến phân bổ khoảng 5.360 tỷ đồng) và phù hợp với Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế tại Nghị quyết 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 (Dự án trong danh mục Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đang triển khai thực hiện, bảo đảm đủ thủ tục đầu tư theo quy định; Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội dự kiến phân bổ khoảng 3.500 tỷ đồng).

## 8. Mục tiêu đầu tư dự án

Hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, cảng hàng không quốc tế Long Thành, phát huy tối đa tiềm năng của cảng biển Cái Mép - Thị Vải, đáp ứng nhu cầu vận tải; tạo dư địa, động lực phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại, kết nối các trung tâm kinh tế, cảng biển; nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo động lực liên kết, thúc đẩy hợp tác và phát triển vùng; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh; từng bước thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

## 9. Sơ bộ về phạm vi, địa điểm, quy mô

### a) Phạm vi, địa điểm đầu tư

- Phạm vi đầu tư: điểm đầu tại vị trí giao cắt với tuyến tránh Quốc lộ 1 thuộc thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai; điểm cuối tại vị trí giao cắt với Quốc lộ 56 thuộc thành phố Bà Rịa, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Tổng chiều dài khoảng 53,7 km.

- Địa điểm: thành phố Biên Hòa, huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai (34,2 km); thị xã Phú Mỹ, thành phố Bà Rịa, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (19,5 km).

### b) Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật

- Quy mô: theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050[[17]](#footnote-17), đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu có quy mô quy hoạch 6 - 8 làn xe. Căn cứ nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực, để bảo đảm hiệu quả đầu tư, kiến nghị giải phóng mặt bằng theo quy mô quy hoạch[[18]](#footnote-18); phân kỳ đầu tư mặt cắt ngang với quy mô 4 - 6 làn xe. Cụ thể:

+ Đoạn từ điểm đầu dự án đến đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây (Km0 - Km16+800): quy mô 4 làn xe.

+ Đoạn từ đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây đến đường cao tốc Bến Lức - Long Thành[[19]](#footnote-19) (Km16+800 - Km29+400): quy mô 6 làn xe.

+ Đoạn từ đường cao tốc Bến Lức - Long Thành đến điểm cuối dự án (Km29+400 - Km53+700): quy mô 4 làn xe.

- Tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ:

Áp dụng tiêu chuẩn đường ô tô cao tốc với tốc độ thiết kế 100 km/h (TCVN 5729:2012: đường ô tô cao tốc - yêu cầu thiết kế).

Dự án áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại từ giai đoạn chuẩn bị dự án[[20]](#footnote-20), giai đoạn thực hiện dự án[[21]](#footnote-21) và giai đoạn vận hành khai thác[[22]](#footnote-22) nhằm bảo đảm an toàn, thuận tiện cho người sử dụng dịch vụ và các cơ quan quản lý, khai thác dự án.

## 10. Phương án thiết kế sơ bộ

### a) Hướng tuyến

Từ điểm đầu dự án, tuyến đi theo hướng Đông Nam, song song và cách Quốc lộ 51 hiện hữu với khoảng cách trung bình 700 - 1.500 m, giao với đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, đường cao tốc Bến Lức - Long Thành, đường Mỹ Xuân - Ngãi Giao và tiếp tục đi theo hướng Đông Nam, kết thúc tại nút giao với Quốc lộ 56.

### b) Trắc dọc

Bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật đường ô tô cao tốc giai đoạn hoàn chỉnh, bảo đảm tần suất thiết kế và các vị trí khống chế cao độ.

### c) Trắc ngang

- Giai đoạn phân kỳ:

 + Đoạn Km0 - Km16+800 và đoạn Km29+400 - Km53+700: bề rộng nền đường 24,75 m.

 + Đoạn Km16+800 - Km29+400: bề rộng nền đường 32,25 m.

- Giai đoạn hoàn thiện: đầu tư mở rộng theo quy mô quy hoạch.

### d) Nền đường, mặt đường

- Nền đường sử dụng vật liệu đắp thông thường bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật của dự án; đoạn qua vùng địa chất yếu xử lý bảo đảm độ ổn định.

- Mặt đường bê tông nhựa, cường độ đáp ứng các yêu cầu theo tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô cao tốc.

### đ) Giao cắt

Xây dựng các nút giao liên thông, giao cắt trực thông bảo đảm kết nối thuận lợi, khai thác an toàn, tận dụng tối đa khi mở rộng theo quy mô quy hoạch.

### e) Công trình phòng hộ và an toàn giao thông

Xây dựng, lắp đặt hệ thống lan can phòng hộ, biển báo, vạch sơn... bảo đảm an toàn, thuận tiện cho người, phương tiện tham gia giao thông trên tuyến theo tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2019/BGTVT và các quy định hiện hành.

### g) Đường gom, hầm chui dân sinh

Xây dựng hệ thống đường gom, hầm chui dân sinh, bảo đảm lưu thông thuận lợi, giảm thiểu chia cắt cộng đồng dân cư hai bên tuyến.

### h) Công trình cầu

Xây dựng công trình cầu có kết cấu bằng bê tông cốt thép hoặc bê tông cốt thép dự ứng lực.

### i) Hệ thống thu phí, giao thông thông minh, trạm dừng nghỉ

- Hệ thống thu phí: áp dụng công nghệ thu phí tự động không dừng, có tổ chức quản lý, vận hành khai thác phù hợp, bảo đảm thống nhất, đồng bộ và hiệu quả.

- Hệ thống giao thông thông minh[[23]](#footnote-23): đầu tư hệ thống quản lý giao thông, thông tin liên lạc, truyền dẫn hiện đại thuận lợi cho việc quản lý, khai thác, bảo đảm an toàn, tiện nghi cho người, phương tiện tham gia giao thông.

- Trạm dừng nghỉ: xây dựng trạm dừng nghỉ quy mô loại 1[[24]](#footnote-24), cung cấp các dịch vụ phục vụ người và phương tiện tham gia giao thông.

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

### a) Phạm vi giải phóng mặt bằng

Giải phóng mặt bằng quy mô 6 - 8 làn xe theo quy hoạch. Phạm vi giải phóng mặt bằng được xác định theo quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

### b) Sơ bộ diện tích đất chiếm dụng

- Tổng diện tích đất chiếm dụng sơ bộ khoảng 519,64 ha, trong đó: đất dân cư 30,45 ha; đất trồng lúa 34,29 ha; đất trồng cây lâu năm 205,31 ha; đất trồng cây hàng năm 52,63 ha; đất nuôi trồng thủy sản 2,55 ha; đất khác 194,41 ha.

- Sơ bộ số hộ bị ảnh hưởng dự kiến khoảng 3.130 hộ, số hộ tái định cư dự kiến khoảng 2.589 hộ.

### c) Sơ bộ chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (đã bao gồm dự phòng): khoảng 6.629 tỷ đồng.

### d) Tổ chức thực hiện

Công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư sẽ được tách thành tiểu dự án độc lập trong quyết định đầu tư để giao cho các địa phương tổ chức thực hiện.

## 12. Hình thức đầu tư

 Dự án khả thi về tài chính[[25]](#footnote-25) và đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương đầu tư theo phương thức đối tác công tư. Việc triển khai theo phương thức đối tác công tư có ưu điểm là giảm phần vốn nhà nước tham gia trong dự án[[26]](#footnote-26), giảm áp lực lên ngân sách trung ương trong bối cảnh nguồn lực còn hạn chế và phù hợp với định hướng huy động nguồn lực xã hội vào phát triển kết cấu hạ tầng. Dự án nhận được sự quan tâm của một liên danh nhà đầu tư[[27]](#footnote-27).

Tuy nhiên, qua so sánh, đánh giá về trình tự, thủ tục triển khai theo phương thức đối tác công tư với triển khai theo hình thức đầu tư công và thực tiễn triển khai các dự án theo phương thức đối tác công tư thời gian gần đây, cần thiết chuyển đổi Dự án sang hình thức đầu tư công vì các lý do sau:

a) Dự án phải cơ bản hoàn thành năm 2025 đặc biệt đoạn đi trùng với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, trong khi việc triển khai theo phương thức đối tác công tư đến năm 2026 mới cơ bản hoàn thành

- Tại các Nghị quyết của Quốc hội[[28]](#footnote-28), đến năm 2025 phải cơ bản hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông và hoàn thành, đưa vào khai thác cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1. Đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu có khoảng 12,6 km đi trùng với tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, đồng thời có vai trò gom và giải tỏa hành khách, hàng hóa cho cảng hàng không quốc tế Long Thành. Vì vậy, đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu phải cơ bản hoàn thành năm 2025 đặc biệt đoạn 12,6 km đi trùng với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông[[29]](#footnote-29) nhằm nối thông đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông và gom, giải tỏa hành khách, hàng hóa cho cảng hàng không quốc tế Long Thành.

- Theo quy định pháp luật hiện hành và cơ chế đặc thù được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 chưa cho phép chỉ định nhà đầu tư. Nếu tiến hành đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư theo quy định sớm nhất tháng 3 năm 2024 có thể khởi công Dự án; trường hợp lựa chọn được nhà đầu tư có năng lực tốt (tài chính và kinh nghiệm) và thu xếp tín dụng thành công, đến năm 2026 mới có thể cơ bản hoàn thành[[30]](#footnote-30).

b)Thực tiễn triển khai các dự án theo phương thức đối tác công tư thời gian qua cho thấy còn một số bất cập

- Cơ quan nhà nước không thể bảo đảm chắc chắn sự thành công của dự án vì có rủi ro trong việc lựa chọn nhà đầu tư và thu xếp vốn tín dụng, đặc biệt thời gian thu xếp tín dụng tại thời điểm hiện nay rất khó kiểm soát. Khi chưa tổ chức đấu thầu, không có cơ sở để ràng buộc nhà đầu tư bằng các bảo lãnh thực hiện. Thực tế triển khai vừa qua, có nhà đầu tư mặc dù đáp ứng hoặc vượt yêu cầu về vốn chủ sở hữu theo hồ sơ dự thầu nhưng khi thực hiện, việc thu xếp vốn chủ sở hữu, vốn tín dụng đều rất khó khăn[[31]](#footnote-31).

- Huy động vốn tín dụng và nhà đầu tư nước ngoài khó khả thi do đều yêu cầu một số bảo lãnh[[32]](#footnote-32) vượt quá quy định pháp luật hiện hành. Trong khi, vốn tín dụng dài hạn trong nước rất khó khăn.

Chính phủ đã nhận diện những bất cập, vướng mắc nêu trên và đang chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tiến hành tổng kết, đánh giá việc triển khai các dự án BOT trong 10 năm qua làm cơ sở hoàn thiện hệ thống pháp luật.

Do đó, để bảo đảm thành công của Dự án, Chính phủ kiến nghị đầu tư Dự án theo hình thức đầu tư công; sau khi đưa vào khai thác sẽ thu phí để hoàn trả vốn ngân sách nhà nước. Hình thức này bảo đảm tiến độ dự án và vẫn phù hợp với định hướng huy động nguồn lực xã hội vào phát triển kết cấu hạ tầng.

## 13. Dự kiến tiến độ và thời gian thực hiện 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[[33]](#footnote-33), phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu, đền bù giải phóng mặt bằng..), thời gian thi công hoàn thành công trình tối thiểu từ 2 - 3 năm[[34]](#footnote-34). Chính vì vậy, nếu theo trình tự, thủ tục hiện nay phần lớn các dự án đường bộ cao tốc khó có thể hoàn thành trong một kỳ trung hạn [[35]](#footnote-35). Đồng thời, Dự án đoạn qua thành phố Biên Hòa có khối lượng giải phóng mặt bằng, tái định cư lớn nên thời gian thực hiện dự án khó rút ngắn nếu không áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù.

Với các điều kiện đặc thù nêu trên, Chính phủ đã xây dựng một số cơ chế chính sách đặc thù và nếu được áp dụng, dự kiến tiến độ hoàn thành dự án như sau: chuẩn bị đầu tư năm 2022, khởi công năm 2023 và cơ bản hoàn thành năm 2025.

## 14. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn và khả năng cân đối vốn

### a) Sơ bộ tổng mức đầu tư

Căn cứ xác định sơ bộ tổng mức đầu tư: căn cứ quy mô, công suất theo phương án thiết kế sơ bộ của Dự án và suất vốn đầu tư xây dựng[[36]](#footnote-36), dữ liệu chi phí của các dự án tương tự[[37]](#footnote-37) về loại, cấp công trình, quy mô, công suất, tính chất dự án đã thực hiện, 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 để xây dựng sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án .

Sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn 1 khoảng 17.837tỷ đồng bao gồm:

- Chi phí xây dựng: 7.833 tỷ đồng.

- Chi phí thiết bị: 473 tỷ đồng.

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư

(đã bao gồm dự phòng): 6.629 tỷ đồng.

- Chi phí quản lý dự án, tư vấn, chi phí khác: 997 tỷ đồng.

- Chi phí dự phòng (không bao gồm dự phòng

chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư): 1.905 tỷ đồng.

 Kết quả tính toán sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án được so sánh với chi phí đầu tư một số dự án đường bộ cao tốc có quy mô, tính chất tương đồng đang triển khai đầu tư trong cùng khu vực, so sánh với suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình do Bộ Xây dựng ban hành cho thấy bảo đảm độ tin cậy[[38]](#footnote-38).

 Trên cơ sở tiến độ triển khai các hạng mục công việc của Dự án, dự kiến nhu cầu bố trí vốn để cơ bản hoàn thành dự án trong giai đoạn từ năm 2022 đến năm 2025 khoảng 14.270 tỷ đồng (khoảng 80% sơ bộ tổng mức đầu tư), nhu cầu vốn năm 2026 khoảng 3.567 tỷ đồng[[39]](#footnote-39) (khoảng 20% sơ bộ tổng mức đầu tư).

### b) Nguồn vốn và khả năng cân đối vốn

Dự án đã được Chính phủ đề xuất trong danh mục dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội[[40]](#footnote-40) và thuộc đối tượng ưu tiên theo Nghị quyết số 43/2022/QH15 được áp dụng cơ chế chỉ định thầu có tiết kiệm 5% theo khoản 1 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 do đó nhu cầu vốn trong giai đoạn 2022 - 2025 sẽ giảm 332 tỷ đồng, còn khoảng 13.938 tỷ đồng.

Để bảo đảm đủ nguồn vốn triển khai dự án, trong điều kiện ngân sách trung ương còn hạn hẹp, nhưng đang phải cân đối cho nhiều nhiệm vụ chi thuộc trách nhiệm của ngân sách trung ương, đặc biệt là các dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng là mục tiêu xác định trong Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải và các địa phương rà soát kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi năm 2021 của trung ương và địa phương để tập trung nguồn lực cho các dự án trọng điểm, trong đó có dự án này.

Ngoài nguồn vốn đã dự kiến bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 cho dự án này, Chính phủ đã huy động từ các nguồn khác nhau gồm: nguồn vốn từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, ngân sách địa phương (từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi năm 2021 và rà soát, cơ cấu lại kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025) và tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021, cụ thể như sau:

(1) Nguồn vốn thuộc Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đã được phân bổ của Bộ Giao thông vận tải khoảng 6.664 tỷ đồng, bao gồm:

- Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 đã dự kiến phân bổ cho Dự án khoảng 5.360 tỷ đồng: tại khoản 4 Điều 3 và Mục III Phụ lục IV của Nghị quyết số 29/2021/QH15, Quốc hội đã dự kiến phân bổ vốn cho các dự án đường bộ cao tốc, dự án trọng điểm khác dự kiến thực hiện trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 78.719 tỷ đồng, tương ứng với số dự kiến phân bổ cho các dự án trong Báo cáo số 243/BC-CP của Chính phủ, trong đó dự kiến phân bổ cho dự án này là 5.360 tỷ đồng.

- Khoảng 1.304 tỷ đồng từ rà soát, cắt giảm, cân đối lại kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 của Bộ Giao thông vận tải (tổng cộng khoảng 7.348 tỷ đồng).

(2) Nguồn vốn từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội khoảng 3.500 tỷ đồng: Dự án đã được Chính phủ báo cáo Quốc hội đề nghị đưa vào Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội. Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội. Dự án đáp ứng các nguyên tắc, tiêu chí lựa chọn và phân bổ vốn theo quy định của Nghị quyết số 43/2022/QH15[[41]](#footnote-41). Thực hiện Nghị quyết 43/2022/QH15 của Quốc hội, hiện Chính phủ đang rà soát, hoàn thiện danh mục các dự án sử dụng nguồn vốn của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho ý kiến trước khi phân bổ vốn; trong đó Chính phủ thống nhất trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội bố trí 3.500 tỷ đồng nguồn vốn từ Chương trình cho dự án này theo đúng Báo cáo số 01/BC-CP và Tờ trình số 02/TTr-CP trước đây.

(3) Nguồn ngân sách địa phương là 3.270 tỷ đồng[[42]](#footnote-42).

(4) Nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021: Năm 2021, ngân sách trung ương vượt thu khoảng 53.000 tỷ đồng; 4 tháng đầu năm 2022 đã thu đạt khoảng 45% dự toán kế hoạch năm. Sau khi bố trí cho các nhiệm vụ chi ưu tiên (bổ sung nguồn thực hiện chính sách tiền lương, thực hiện một số chính sách an sinh xã hội, giảm bội chi...), Chính phủ đang chỉ đạo xây dựng phương án, báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội ưu tiên bố trí cho 03 dự án đường bộ cao tốc[[43]](#footnote-43) từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021 khoảng 13.796 tỷ đồng[[44]](#footnote-44), trong đó dự kiến bố trí cho dự án này khoảng 504 tỷ đồng.

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, rà soát, báo cáo Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội phân bổ Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, điều chỉnh Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, danh mục dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội; chỉ đạo Ủy ban nhân dân các tỉnh rà soát danh mục đầu tư công trung hạn, trình Hội đồng nhân dân ban hành nghị quyết bố trí đầy đủ nguồn vốn tham gia vào các dự án; chỉ đạo Bộ Tài chính chủ trì, xây dựng, trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội phương án phân bổ vốn sử dụng nguồn ngân sách tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021

Như vậy, toàn bộ nguồn vốn trong giai đoạn 2022 - 2025 đã được cân đối đầy đủ. Nguồn vốn năm 2026 được ưu tiên[[45]](#footnote-45) bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030.

### c) Nhu cầu vốn hàng năm

Căn cứ tiến độ thực hiện dự án, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải xây dựng nhu cầu vốn hàng năm cho Dự án như sau: năm 2022 khoảng 120 tỷ đồng, năm 2023 khoảng 6.122 tỷ đồng, năm 2024 khoảng 4.629 tỷ đồng, năm 2025 khoảng 3.399 tỷ đồng và năm 2026 khoảng 3.567 tỷ đồng.

Trong 2 năm 2022, 2023, Chính phủ ưu tiên giải ngân toàn bộ nguồn vốn trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021 tổng cộng khoảng 4.004 tỷ đồng.

## 15. Xác định sơ bộ chi phí vận hành, bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa lớn trong giai đoạn khai thác vận hành dự án

* Chi phí quản lý, vận hành khai thác được tính toán theo hướng dẫn tại Thông tư số 14/2021/TT-BXD ngày 08 tháng 9 năm 2021 của Bộ Xây dựng và tham khảo tỷ lệ của dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020.
* Chi phí bảo trì thường xuyên, sửa chữa định kỳ được tính toán theo hướng dẫn tại Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 06 tháng 7 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải và các quy định hiện hành của Nhà nước. Tỷ lệ xác định tại Phụ lục I, Thông tư số 14/2021/TT-BXD ngày 08 tháng 9 năm 2021 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng.
* Chi phí thay thế thiết bị được tính toán dựa trên mức chi phí đầu tư ban đầu và thông số kỹ thuật của các thiết bị do nhà sản xuất cung cấp.

Cơ quan được giao quản lý, vận hành, khai thác tuyến đường[[46]](#footnote-46) sẽ chịu trách nhiệm thanh toán các chi phí nêu trên.

## 16. Sơ bộ hiệu quả đầu tư và đánh giá tác động của dự án

### a) Sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội

- Nhóm yếu tố có thể định lượng thông qua kết quả tính toán: kết quả tính toán với các chỉ tiêu định lượng như giá trị hiện tại thuần (E-NPV) = 12.970 tỷ đồng (>0)[[47]](#footnote-47), tỷ suất nội hoàn kinh tế bình quân (E-IRR) = 17,5% (>12%)[[48]](#footnote-48) và tỷ suất lợi ích - chi phí bình quân (B/C) = 1,7 (>1)[[49]](#footnote-49) cho thấy Dự án đạt hiệu quả về kinh tế - xã hội.

- Nhóm yếu tố mang lại hiệu quả cao nhưng không thể định lượng:

Thực tiễn cho thấy, đường cao tốc sau khi hoàn thành, đưa vào khai thác đã mang lại hiệu quả rõ rệt về phát triển kinh tế - xã hội, tạo không gian phát triển, chuyển dịch cơ cấu kinh tế tại địa phương[[50]](#footnote-50) và khu vực.

Về kinh tế: nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển Cái Mép - Thị Vải, cảng hàng không quốc tế Long Thành; tạo nguồn lực và không gian phát triển mới; góp phần tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng.

Về du lịch: thúc đẩy phát triển du lịch, khơi dậy các tiềm năng sẵn có của các địa phương cho hoạt động du lịch đặc biệt du lịch biển của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Về xã hội: giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông; tạo việc làm và tăng thu nhập cho người dân.

Về môi trường: giảm thiểu tác động môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn... so với khi chưa có dự án.

Từ những kết quả tính toán, phân tích nêu trên cho thấy, việc đầu tư Dự án bảo đảm hiệu quả về kinh tế - xã hội.

### b) Sơ bộ về phương án thu hồi vốn nhà nước

Sau khi Dự án hoàn thành sẽ tổ chức thu phí để hoàn trả số vốn ngân sách trung ương đã bố trí đầu tư cho Dự án theo quy định của pháp luật (tương tự các dự án thành phần đầu tư công của dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và giai đoạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội thông qua chủ trương tại các Nghị quyết số 52/2017/QH14, Nghị quyết số 44/2022/QH15).

### c) Đánh giá tác động về quốc phòng, an ninh

Dự án hoàn thành sẽ hình thành tuyến cao tốc có khả năng cơ động nhanh khi cần thiết, góp phần củng cố quốc phòng, an ninh, phục vụ tốt cho chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ quốc.

### d) Đánh giá tác động dự án BOT liên quan

Trên hành lang vận tải của Dự án hiện có 01 dự án BOT trên Quốc lộ 51. Trong hợp đồng BOT[[51]](#footnote-51) Quốc lộ 51 xác định đến năm 2020 đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu đã đưa vào khai thác và đã phân bổ lưu lượng, doanh thu cho cả 02 dự án.

Đến nay, đường cao tốc chưa được đầu tư nên lưu lượng trên tuyến Quốc lộ 51 tăng cao, doanh thu thực tế của dự án đã vượt xa so với phương án tài chính trong hợp đồng và theo tính toán dự kiến đến năm 2026 đã hoàn đủ vốn, sớm hơn so với thời hạn hợp đồng BOT. Như vậy, việc triển khai cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu không ảnh hưởng đến dự án BOT Quốc lộ 51 đang khai thác.

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

Trong quá trình lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, công tác đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội được nghiên cứu với đầy đủ nội dung trên tất cả các khía cạnh: rủi ro biến đổi khí hậu, điều kiện tự nhiên, tài nguyên sinh vật, các hệ sinh thái, kinh tế - xã hội, chiếm dụng đất, đa dạng sinh học,... trong các giai đoạn chuẩn bị dự án[[52]](#footnote-52), thực hiện dự án[[53]](#footnote-53) và vận hành khai thác[[54]](#footnote-54).

Đồng thời, báo cáo đánh giá tác động môi trường, xã hội đã nhận diện những tác động tiêu cực của dự án và đưa ra các định hướng về giải pháp kiểm soát, phòng ngừa, giảm thiểu các tác động tiêu cực trong quá trình đầu tư xây dựng và vận hành khai thác.

**18. Ngành, lĩnh vực**: ngành giao thông vận tải; lĩnh vực đường bộ.

## 19. Tổ chức thực hiện

### a) Phân chia dự án thành phần

Theo quy định của Luật Xây dựng[[55]](#footnote-55), việc phân chia các dự án thành phần cần bảo đảm điều kiện vận hành độc lập. Theo Nghị quyết số 43/2022/QH15 của Quốc hội, Dự án thuộc đối tượng được áp dụng cơ chế đặc thù phân cấp cho các địa phương là cơ quan chủ quản thực hiện[[56]](#footnote-56) và Quốc hội giao Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định việc phân cấp cho các địa phương[[57]](#footnote-57).

Đặc thù Dự án có khoảng 12,6 km đi trùng với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông có mức độ ưu tiên cao để hoàn thành đồng bộ với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông và cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1, ranh giới hai tỉnh là tuyến đường địa phương; kiến nghị phân chia dự án thành 03 dự án thành phần tại các vị trí nút giao với đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây và với tuyến đường địa phương tại ranh giới hai tỉnh bảo đảm điều kiện vận hành độc lập, cụ thể như sau:

- Dự án thành phần 1 (Km0 - Km16) với chiều dài khoảng 16 km trên địa bàn tỉnh Đồng Nai, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 6.240 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 2 (Km16 - Km34+200, trong đó đoạn Km16+800-Km29+400 đi trùng với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông) với chiều dài khoảng 18,2 km trên địa bàn tỉnh Đồng Nai, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 6.407 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 3 (Km34+200 - Km53+700) với chiều dài khoảng 19,5 km trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 5.190 tỷ đồng.

Khi phân cấp cho các cơ quan chủ quản thực hiện, để bảo đảm việc chỉ đạo, điều hành tập trung, thống nhất trong quá trình triển khai, Thủ tướng Chính phủ sẽ giao Ban chỉ đạo Nhà nước các công trình trọng điểm với thành phần bao gồm các bộ, ngành, địa phương liên quan chỉ đạo triển khai thực hiện, giải quyết khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai dự án. Đối với các dự án thành phần phân cấp cho địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư, Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chuyên môn về xây dựng, chủ trì thẩm định thiết kế cơ sở; đóng vai trò là cơ quan rà soát, điều phối bảo đảm thống nhất về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật; đồng thời, là cơ quan chủ trì tổng hợp trình điều chỉnh chủ trương đầu tư (nếu có) và tổng hợp báo cáo Quốc hội hàng năm về tình hình thực hiện đầu tư.

(Chi tiết danh mục các dự án thành phần như Phụ lục kèm theo)

### b) Hình thức quản lý dự án: thực hiện tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư công và các quy định có liên quan.

### c) Thiết kế ba bước: thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công.

# III. CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH TRIỂN KHAI DỰ ÁN

Trong bối cảnh nguồn lực khó khăn, khối lượng công việc lớn, để có thể thực hiện thành công các kết luận, nghị quyết của Bộ Chính trị, các nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ đã cân nhắc lựa chọn cách tiếp cận mới để triển khai nhanh, đồng bộ, đẩy mạnh phân cấp, ủy quyền, phát huy trách nhiệm của địa phương, huy động các cấp vào cuộc và huy động tối đa mọi nguồn lực cả trung ương và địa phương tham gia dự án. Nếu được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, nguồn vốn, chấp thuận một số cơ chế chính sách đặc thù, Chính phủ quyết tâm thực hiện dự án theo đúng Nghị quyết của Quốc hội. Trên cơ sở đó, Chính phủ đề nghị áp dụng một số cơ chế chính sách đặc thù như sau:

## 1. Áp dụng các cơ chế, chính sách đã được Quốc hội chấp thuận tại Nghị quyết số 43/2022/QH15

Tại Nghị quyết số 43/2022/QH15, Quốc hội đã cho phép các dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội áp dụng 03 cơ chế chính sách liên quan đến chỉ định thầu, vật liệu xây dựng thông thường và phân cấp đầu tư dự án. Cụ thể:

- Tại khoản 1 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 quy định: “*Cho phép Thủ tướng Chính phủ, người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong 2 năm 2022 và 2023 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 quan trọng quốc gia, các dự án hạ tầng quan trọng có quy mô lớn, cấp bách về hạ tầng giao thông và y tế thuộc Chương trình; 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*”.

- Tại khoản 2 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 quy định: “*Trong 2 năm 2022 và 2023, 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 hạ tầng giao thông quan trọng quốc gia thuộc Chương trình; 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*”.

- Tại khoản 3 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 quy định: “*Trong 2 năm 2022 và 2023, cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý và có văn bản đề xuất làm cơ quan chủ quản thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình (trừ Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ GTVT là cơ quan chủ quản thống nhất quản lý) trên cơ sở đã sử dụng tối đa năng lực của Bộ GTVT. Cơ quan chủ quản quy định tại khoản này được thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc đến khi hoàn thành dự án*”.

Dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và đáp ứng các tiêu chí[[58]](#footnote-58) áp dụng cơ chế chính sách, do đó Dự án được áp dụng cơ chế chính sách về vật liệu xây dựng thông thường và Thủ tướng Chính phủ quyết định việc áp dụng cơ chế chính sách về chỉ định thầu và phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương. Các cơ chế chính sách này được áp dụng trong 2 năm 2022, 2023 và cho phép đối tượng được chỉ định thầu, được khai thác mỏ khoáng sản, được giao làm cơ quan chủ quản được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.

## 2. Cho phép trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần tương tự dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội chấp thuận tại Nghị quyết số 44/2022/QH15

Theo quy định của Luật Đầu tư công[[59]](#footnote-59), đối với các dự án quan trọng quốc gia, thẩm quyền quyết định đầu tư là Thủ tướng Chính phủ[[60]](#footnote-60).

Từ thực tiễn triển khai đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc trong gần 20 năm qua cho thấy công tác chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư cho đến khi hoàn thành đầu tư thường kéo dài từ 5 - 6 năm, cá biệt có những dự án kéo dài gần 10 năm. Ngoài các nguyên nhân chủ quan, có nguyên nhân do quá trình thực hiện qua nhiều cấp, nhiều khâu với nhiều trình tự, thủ tục làm kéo dài thời gian triển khai dự án; chưa đẩy mạnh phân cấp, sự phối hợp giữa các cấp, các ngành chưa kịp thời, hiệu quả.

Để đẩy mạnh phân cấp, nâng cao trách nhiệm và tăng tính chủ động cho các địa phương trong quá trình đầu tư các công trình hạ tầng quốc gia, Chính phủ kiến nghị trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện như dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công, tương tự cơ chế chính sách đối với Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 44/2022/QH15.

## 3. Cho phép các địa phương bố trí ngân sách địa phương tham gia dự án

Với vai trò quan trọng, tính cấp thiết cần đầu tư ngay và cơ bản hoàn thành trong năm 2025, đòi hỏi sự tập trung nguồn lực, chung sức, đồng lòng của cả trung ương và địa phương.

Theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Giao thông đường bộ, dự án đường bộ cao tốc thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương. Hiện nay, ngân sách trung ương đang phải cân đối cho nhiều dự án quan trọng quốc gia đặc biệt là các dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng là mục tiêu được xác định trong Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII. Trong khi, các địa phương là đối tượng được hưởng lợi trực tiếp từ việc đầu tư các dự án hạ tầng giao thông, tăng nguồn thu từ khai thác quỹ đất, phát triển kinh tế...

Để nâng cao trách nhiệm của các địa phương trong việc thực hiện chủ trương lớn của Đảng về đầu tư phát triển các dự án kết cấu hạ tầng giao thông chiến lược, chia sẻ một phần áp lực đối với ngân sách trung ương, gắn lợi ích đi liền với trách nhiệm, Ban cán sự đảng Chính phủ đã họp và các địa phương đã đồng thuận cao bằng văn bản tham gia một phần vốn ngân sách địa phương; Bộ Chính trị đã đồng ý chủ trương đầu tư dự án bằng vốn đầu tư công từ ngân sách trung ương và ngân sách địa phương[[61]](#footnote-61).

Vì vậy, Chính phủ kiến nghị Quốc hội cho phép các địa phương được bố trí một phần ngân sách địa phương để tham gia đầu tư Dự án.

# IV. KIẾN NGHỊ

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án theo đúng quy định pháp luật về đầu tư công. Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

1. Quyết định chủ trương đầu tư Dự án với nội dung chủ yếu như sau

a) Mục tiêu đầu tư

Hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, cảng hàng không quốc tế Long Thành, phát huy tối đa tiềm năng của cảng biển Cái Mép - Thị Vải, đáp ứng nhu cầu vận tải; tạo dư địa, động lực phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại, kết nối các trung tâm kinh tế, cảng biển; nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo động lực liên kết, thúc đẩy hợp tác và phát triển vùng; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh; từng bước thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

b) Phạm vi, quy mô, hình thức đầu tư

- Phạm vi đầu tư: điểm đầu tại thành phố Biên Hòa; điểm cuối tại thành phố Bà Rịa. Tổng chiều dài khoảng 53,7 km.

- Quy mô: đầu tư giai đoạn 1 với quy mô 4 - 6 làn xe.

- Hình thức đầu tư: đầu tư công.

c) Công nghệ: Dự án áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại bảo đảm yêu cầu an toàn, đồng bộ, chất lượng và hiệu quả. Khuyến khích ứng dụng công nghệ cao trong tổ chức thi công, thích ứng với biến đổi khí hậu. Thực hiện hình thức thu phí tự động không dừng trong khai thác, vận hành.

d) Nhu cầu sử dụng đất và phương án giải phóng mặt bằng

Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất khoảng 519,64 ha.

Giải phóng mặt bằng 6 - 8 làn xe theo quy mô quy hoạch.

đ) Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn

- Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 17.837 tỷ đồng; nhu cầu vốn trong giai đoạn từ năm 2022 đến năm 2025 khoảng 14.270 tỷ đồng, năm 2026 khoảng 3.567 tỷ đồng.

- Nguồn vốn: giai đoạn từ năm 2022 đến năm 2025 từ nguồn vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, ngân sách các địa phương, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương năm 2021; năm 2026 từ nguồn vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030.

e) Tiến độ thực hiện: Chuẩn bị đầu tư năm 2022, khởi công năm 2023 và cơ bản hoàn thành năm 2025.

g) Dự án thành phần

Phân chia Dự án thành 03 dự án thành phần:

- Dự án thành phần 1 (Km0 - Km16) với chiều dài khoảng 16 km trên địa bàn tỉnh Đồng Nai, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 6.240 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 2 (Km16 - Km34+200, trong đó đoạn Km16+800-Km29+400 đi trùng với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông) với chiều dài khoảng 18,2 km trên địa bàn tỉnh Đồng Nai, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 6.407 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 3 (Km34+200 - Km53+700) với chiều dài khoảng 19,5 km trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 5.190 tỷ đồng.

h) Cơ chế, chính sách triển khai dự án

- Cho phép trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện như dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

- Cho phép các địa phương bố trí ngân sách địa phương tham gia dự án.

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; xây dựng phương án thu phí để thu hồi vốn hoàn trả vào ngân sách trung ương.

*Xin gửi kèm theo: (1) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án; (2) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án; (3) Báo cáo thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước; (4) Các tài liệu khác có liên quan.*

Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, chấp thuận./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:*** - Như trên;- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);- Thường trực Ban Bí thư (để báo cáo);- Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);- Văn phòng Trung ương Đảng;- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;- Ủy ban Kinh tế Quốc hội;- Kiểm toán Nhà nước;- Thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước;- Các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính,  Xây dựng, Quốc phòng, Công an, Tư pháp,  Công thương, Tài nguyên và Môi trường,  Nông nghiệp và Phát triển nông thôn;- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam;- 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)** **[daky]****Nguyễn Văn Thể** |

# Phụ lục

**DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN**

*(Kèm theo Tờ trình số 154/TTr-CP*

*ngày 30 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)*

*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tên dự án** | **Chiều dài dự kiến (km)** | **Quy mô**  | **Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)** | **Trong đó chi phí GPMB (tỷ đồng)** | **Địa bàn** |
| **Số làn xe** | **Cấp đường**  |
| 1 | Dự án thành phần 1 (Km0 - Km16) | 16,0 | 4 | 100 | 6.240 | 3.589 | tỉnh Đồng Nai |
| 2 | Dự án thành phần 2(Km16 - Km34+200) | 18,2 | 4 - 6 | 100 | 6.407 | 1.707 | tỉnh Đồng Nai |
| 3 | Dự án thành phần 3(Km34+200 - Km53+700) | 19,5 | 4 | 100 | 5.190 | 1.333 | tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu |
| **Tổng cộng** | **53,7** |  | **17.837** | **6.629** |  |

1. Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021. [↑](#footnote-ref-1)
2. Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021. [↑](#footnote-ref-2)
3. Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022. [↑](#footnote-ref-3)
4. Văn bản số 2758/TTg-CN ngày 30 tháng 4 năm 2022. [↑](#footnote-ref-4)
5. Nguy cơ rơi vào bẫy thu nhập trung bình và khả năng tụt hậu xa hơn về kinh tế vẫn là thách thức lớn; độ mở của nền kinh tế lớn làm các tác động tiêu cực của kinh tế thế giới đến kinh tế trong nước nhanh và mạnh hơn. Khó khăn, yếu kém nội tại của nền kinh tế chậm được khắc phục; các yếu tố nền tảng như thể chế, hạ tầng, công nghệ... còn thấp so với yêu cầu để đưa Việt Nam sớm trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại. [↑](#footnote-ref-5)
6. Mặc dù, toàn bộ khu vực Đông Nam Bộ đã và đang hình thành các kết cấu hạ tầng giao thông chiến lược như đường cao tốc, cảng biển, cảng hàng không... tuy nhiên chưa kịp thời, đồng bộ, thiếu tính liên kết. [↑](#footnote-ref-6)
7. Sau hơn 16 năm kể từ thời điểm xây dựng tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên (năm 2004), cả nước mới có khoảng 1.163 km đưa vào khai thác, tương ứng 18% so với quy hoạch, tốc độ xây dựng bình quân 74 km/năm, chỉ bằng 1,5% tốc độ phát triển đường cao tốc của Trung Quốc trong giai đoạn vừa qua; chưa hoàn thành mục tiêu “*đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường cao tốc*” theo Nghị quyết 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI (đạt 48%). [↑](#footnote-ref-7)
8. Vùng Trung du và miền núi phía Bắc đạt 29,74 km/1 triệu dân; vùng đồng bằng sông Hồng đạt 21,07 km/1 triệu dân; vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung đạt 9,44 km/1 triệu dân; vùng Tây Nguyên đạt 3,21 km/1 triệu dân; vùng Đông Nam Bộ đạt 2,81 km/1 triệu dân; vùng đồng bằng sông Cửu Long đạt 2,29 km/1 triệu dân. [↑](#footnote-ref-8)
9. Quy mô 6 làn xe cơ giới và 2 làn xe hỗn hợp. [↑](#footnote-ref-9)
10. Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, các Nghị quyết của Quốc hội về đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và giai đoạn 2021 - 2025. [↑](#footnote-ref-10)
11. Nghị quyết số 94/2015/QH13 ngày 25 tháng 6 năm 2015 của Quốc hội. [↑](#footnote-ref-11)
12. Tăng thêm 10 bậc so với năm 2018. [↑](#footnote-ref-12)
13. Sau Singapore (thứ 1), Malaysia (27), Thái Lan (40), Indonesia (50), Brunei (56), Philippine (64). [↑](#footnote-ref-13)
14. Chỉ số về kết nối đường bộ và chỉ số về chất lượng đường bộ. [↑](#footnote-ref-14)
15. Các địa phương có đường cao tốc đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân cao hơn so với cả nước: giai đoạn 2011 - 2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố là Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%/năm, Phú Thọ 8,06%/năm, Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%/năm... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6,3%/năm. [↑](#footnote-ref-15)
16. Quyết định số 89/QĐ-UBND ngày 11 tháng 01 năm 2022 (thành phố Biên Hòa), số 5366/QĐ-UBND ngày 31 tháng 12 năm 2021 (huyện Long Thành), số 669/QĐ-UBND ngày 4 tháng 3 năm 2022 (Thị xã Phú Mỹ), số 670/QĐ-UBND ngày 4 tháng 3 năm 2022 (Thành phố Bà Rịa). [↑](#footnote-ref-16)
17. Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ. [↑](#footnote-ref-17)
18. Tương tự phương án phân kỳ dự án cao tốc Bắc – Nam phía Đông được Quốc hội thông qua chủ trương tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017 và Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022. [↑](#footnote-ref-18)
19. Đoạn từ đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây tại khoảng Km16+800 đến đường cao tốc Bến Lức - Long Thành tại khoảng Km29+400 đi trùng với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông. [↑](#footnote-ref-19)
20. Khảo sát bằng công nghệ UAV, công nghệ ảnh hàng không, thiết kế theo mô hình 3D… [↑](#footnote-ref-20)
21. 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; quản lý giám sát thi công thông qua hệ thống hình ảnh trực tuyến… [↑](#footnote-ref-21)
22. 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-22)
23. Hệ thống: Trung tâm quản lý điều hành giao thông (TMC); camera giám sát (CCTV); biển báo thông tin thay đổi (VMS/ LCS); truyền dẫn kỹ thuật số (DTS); thông tin vô tuyến di động; điện thoại nội bộ; cấp nguồn. [↑](#footnote-ref-23)
24. Tổng diện tích mặt bằng tối thiểu 1 ha (Thông tư số 48/2012/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2012). [↑](#footnote-ref-24)
25. Thời gian thu phí hoàn vốn là 17 năm, phần vốn nhà nước tham gia trong dự án khoảng 6.629 tỷ đồng (khoảng 34% tổng mức đầu tư), phần vốn nhà đầu tư, doanh nghiệp PPP khoảng 12.987 tỷ đồng. [↑](#footnote-ref-25)
26. Khoảng 11.200 tỷ đồng so với phương án đầu tư công. [↑](#footnote-ref-26)
27. Liên doanh CIENCO 6 - COTECCONS - Thuận Việt - Tân Thành đã có văn bản số 03/C6-CTD-TV-TT/2022 ngày 15/3/2022. Bộ Giao thông vận tải đã mời liên danh các nhà đầu tư làm việc, cung cấp thông tin chủ yếu, tính cấp thiết của Dự án, các quy định pháp luật triển khai theo phương thức đối tác công tư. Đánh giá sơ bộ tiến độ đầu tư theo phương thức đối tác công tư, dự án hoàn thành năm 2025 là khó khả thi. [↑](#footnote-ref-27)
28. Nghị quyết số 44/2022/QH15 về đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông và Nghị quyết số 94/2015/QH13 về cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1. [↑](#footnote-ref-28)
29. Đoạn nối đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây với đường cao tốc Bến Lức - Long Thành. [↑](#footnote-ref-29)
30. (1) Lập, thẩm định, phê duyệt dự án dự kiến tháng 9/2022; (2) Sơ tuyển nhà đầu tư, 6 tháng; (3) Đấu thầu, lựa chọn nhà đầu tư, 5 tháng; (4) Thương thảo, ký kết hợp đồng, 1 tháng; (5) Lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, bản vẽ thi công, 6 tháng; (6) Khởi công tháng 3/2024; (7) Cơ bản hoàn thành tháng 9/2026. [↑](#footnote-ref-30)
31. Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận 18 tháng; dự án Diễn Châu - Bãi Vọt 9 tháng; dự án Nha Trang - Cam Lâm 7,5 tháng; dự án Cam Lâm - Vĩnh Hảo 5 tháng. [↑](#footnote-ref-31)
32. Bảo lãnh trách nhiệm Chính phủ từ bên thứ 3, bảo lãnh chuyển đổi ngoại tệ… [↑](#footnote-ref-32)
33. (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 (nếu có), (6) Giao kế hoạch đầu tư công trung hạn, (7) Thẩm định và phê duyệt Dự án đầu tư. [↑](#footnote-ref-33)
34. 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-34)
35. Thực tế triển khai các dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, sau khi Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư (tháng 11 năm 2017), Chính phủ đã chỉ đạo quyết liệt với 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. [↑](#footnote-ref-35)
36. Quyết định số 65/QĐ-BXD ngày 20 tháng 01 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc ban hành Suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2020. [↑](#footnote-ref-36)
37. Dự án đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, đường cao tốc Hạ Long - Vân Đồn. [↑](#footnote-ref-37)
38. Suất đầu tư xây dựng của 01 km đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu với quy mô 4 làn xe khoảng 154 tỷ đồng/km (không tính chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư và chi phí dự phòng, quy đổi quy mô tương đương) thấp hơn suất vốn khoảng 166 tỷ đồng/km đường cao tốc tương đương theo công bố của Bộ Xây dựng tại Quyết định số 65/QĐ-BXD ngày 20 tháng 01 năm 2021. [↑](#footnote-ref-38)
39. Chi phí dự phòng, quyết toán, bảo hiểm công trình chưa sử dụng trong giai đoạn 2021 - 2025 [↑](#footnote-ref-39)
40. Chính phủ trình Quốc hội tại Báo cáo số 01/BC-CP và Tờ trình số 02/TTr-CP ngày 02 tháng 01 năm 2022 [↑](#footnote-ref-40)
41. Điểm đ khoản 1.2 Điều 3: (i) là các dự án quan trọng quốc gia, có trong danh mục kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; (ii) đến nay đã hoàn thiện thủ tục trình Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư; (iii) việc đầu tư 03 dự án bảo đảm chủ trương công bằng, hài hòa giữa các vùng, miền [↑](#footnote-ref-41)
42. HĐND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cam kết bố trí 670 tỷ đồng (Nghị quyết số 21/NQ-HĐND ngày 12/4/2022); UBND tỉnh Đồng Nai cam kết bố trí 2.600 tỷ đồng (văn bản số 4300/UBND-KTNS ngày 30/4/2022). [↑](#footnote-ref-42)
43. Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Biên Hòa - Vũng Tàu, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng. [↑](#footnote-ref-43)
44. Ưu tiên sử dụng trước nguồn vượt thu và nguồn từ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội trong năm 2022 và 2023. [↑](#footnote-ref-44)
45. Đây là dự án thuộc đối tượng chuyển tiếp được ưu tiên bố trí theo quy định tại Điều 51 Luật Đầu tư công. [↑](#footnote-ref-45)
46. được xác định theo phương án thu hồi vốn được cấp có thẩm quyền quyết định. [↑](#footnote-ref-46)
47. E-NPV là hiệu số giữa tổng lợi ích mang lại trừ đi tổng chi phí bỏ ra trong thời gian tính toán kinh tế đã được quy đổi về năm hiện tại, có giá trị dương (> 0) thì dự án được xem là hiệu quả. [↑](#footnote-ref-47)
48. Với các dự án giao thông, do nguồn lực hạn chế, bảo đảm hiệu quả đầu tư, các dự án đã triển khai thường chọn suất chiết khấu 12%. [↑](#footnote-ref-48)
49. B/C là tỷ số giữa tổng lợi ích mà việc đầu tư mang lại trên tổng chi phí bỏ ra trong quá trình đầu tư và khai thác đã được hiện tại hoá, có giá trị lớn hơn 1 (lợi ích lớn hơn chi phí) thì dự án được xem là hiệu quả. [↑](#footnote-ref-49)
50. Tính toán hiệu quả đầu tư các dự án đường bộ cao tốc đã đưa vào khai thác cho thấy, các địa phương có đường bộ đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân cao hơn so với cả nước Giai đoạn 2011 - 2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố là Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%, Phú Thọ 8,06%/năm Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6.3%/năm. [↑](#footnote-ref-50)
51. “Trước năm 2020 (đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu chưa khai thác) doanh thu thu phí Quốc lộ 51 là 100% số tính toán. Kể từ năm 2020 (năm đường cao tốc đi vào khai thác) doanh thu tuyến Quốc lộ 51 bị ảnh hưởng như sau: Từ năm 2020 đến hết năm 2024: doanh thu trên Quốc lộ 51 còn lại bằng 52% số tính toán; Từ năm 2025 đến hết năm 2030: doanh thu trên Quốc lộ 51 giảm tiếp và chỉ còn 0,75 x 52% doanh thu tính toán ...”. [↑](#footnote-ref-51)
52. Chiếm dụng đất thổ cư, đất nông nghiệp... tác động đến kinh tế - xã hội, đa dạng sinh học... [↑](#footnote-ref-52)
53. Chất thải phát sinh trong quá trình thi công như bụi, các khí thải, chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thi công, nước thải sinh hoạt, nước thải thi công, tiếng ồn, rung chấn..; tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ... [↑](#footnote-ref-53)
54. Bụi, khí thải và khí nhà kính; bụi và các khí thải của các dòng xe; nước thải, chất thải rắn sinh hoạt; tiếng ồn, rung động của các phương tiện lưu thông, ảnh hưởng đến việc đi lại, sản xuất và sinh hoạt của người dân... [↑](#footnote-ref-54)
55. Khoản 9 Điều 1 Luật Xây dựng sửa đổi năm 2020. [↑](#footnote-ref-55)
56. Các đoạn tuyến đường cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình. [↑](#footnote-ref-56)
57. Trong 2 năm 2022 và 2023, cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý và có văn bản đề xuất làm cơ quan chủ quản thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình (trừ Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chủ quản thống nhất quản lý) trên cơ sở đã sử dụng tối đa năng lực của Bộ Giao thông vận tải. Cơ quan chủ quản quy định tại khoản này được thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc đến khi hoàn thành dự án. [↑](#footnote-ref-57)
58. Điểm đ khoản 1.2 Điều 3 Nghị quyết số 43/2022/QH15 [↑](#footnote-ref-58)
59. Khoản 1 Điều 35 Luật Đầu tư công năm 2019 [↑](#footnote-ref-59)
60. Thủ tướng Chính phủ thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước do Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư là Chủ tịch hội đồng để thẩm định tương tự đối với bước báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đang triển khai thực hiện [↑](#footnote-ref-60)
61. Thông báo số 15-TB/TW ngày 27 tháng 4 năm 2022. [↑](#footnote-ref-61)