

**BÁO CÁO****Về việc tiếp thu, giải trình Báo cáo thẩm tra của Ủy ban Kinh tế về Dự án xây dựng công trình đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025**

Kính gửi: Quốc hội.

Triển khai Kết luận của Bộ Chính trị<sup>1</sup>, Kết luận của Chủ tịch Quốc hội<sup>2</sup>, Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội<sup>3</sup>, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tiếp thu, hoàn chỉnh Hồ sơ Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 (gọi tắt là Dự án). Ngày 21 tháng 12 năm 2021, Chính phủ đã có Tờ trình số 568/TTr-CP trình Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư Dự án.

Trên cơ sở Báo cáo thẩm tra số 602/BC-UBKT15 ngày 31 tháng 12 năm 2021 của Ủy ban Kinh tế về Dự án, thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải kính báo cáo Quốc hội nội dung tiếp thu, giải trình như sau:

**1. Về sự cần thiết của Dự án**

*Đề nghị bổ sung phương án đầu tư các loại hình vận tải khác và các tuyến đường ngang để có phương án so sánh nhằm làm rõ hơn nữa sự cần thiết đầu tư và hiệu quả của Dự án.*

Triển khai Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 của Quốc hội, trên cơ sở Chiến lược, phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) phối hợp với các bộ, ngành và địa phương liên quan khẩn trương xây dựng quy hoạch của 5 lĩnh vực vận tải (đường bộ, đường sắt, hàng không, đường thủy và hàng hải). Quá trình hoàn thiện quy hoạch đã nghiên cứu kỹ lưỡng quy hoạch phát triển các ngành, vùng, miền và địa phương; phân tích, dự báo nhu cầu vận tải và phân chia thị phần vận tải từng lĩnh vực; trên cơ sở hiện trạng kết cấu hạ tầng, đã xây dựng kế hoạch, lộ trình đầu tư phát triển hạ tầng cho từng lĩnh vực vận tải; bảo đảm phát huy tiềm năng, thế mạnh của từng lĩnh vực, đồng thời khai thác đồng bộ, hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của quốc gia. Cụ thể:

**- Về đường bộ**

Ngoài nhiệm vụ tập trung đầu tư hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, trong giai đoạn 2021 - 2025 sẽ chỉ đạo triển khai đầu tư một số tuyến đường bộ cao tốc kết nối trung tâm kinh tế, đặc biệt là các tuyến vành đai, các tuyến kết nối với trung tâm kinh tế lớn như Hà Nội

Kết luận số 18-KL/TW ngày 08 tháng 10 năm 2021.

Thông báo số 530/TB-TTKQH ngày 27 tháng 11 năm 2021 của Tổng Thư ký Quốc hội.

Thông báo số 558/TB-TTKQH ngày 13 tháng 12 năm 2021 của Tổng Thư ký Quốc hội.

và thành phố Hồ Chí Minh (như cao tốc vành đai 4 thành phố Hà Nội; các tuyến cao tốc vành đai 3, 4 của Thành phố Hồ Chí Minh, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Dầu Giây - Tân Phú - Bảo Lộc - Liên Khương, Chơn Thành - Đức Hòa...), các tuyến cao tốc trục ngang kết nối các cửa khẩu với cảng biển và cao tốc Bắc - Nam trên trục dọc (như cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng - Trần Đề, Buôn Ma Thuột - Vân Phong, Biên Hòa - Vũng Tàu...), các tuyến kết nối khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (Cao Lãnh - An Hữu, Mỹ An - Cao Lãnh, Cao Lãnh - Lộ Tẻ, Lộ Tẻ - Rạch Sỏi) và các tuyến kết nối khu vực miền núi phía Bắc (Đồng Đăng - Trà Lĩnh, tuyến nối Hà Giang với cao tốc Nội Bài - Lào Cai, Hòa Bình - Mộc Châu...). Dự kiến mục tiêu đến hết năm 2025 cả nước có khoảng hơn 3.000 km đường cao tốc.

Bên cạnh việc đầu tư phát triển mạng đường bộ cao tốc, giai đoạn 2021 - 2025 sẽ cải tạo, nâng cấp khoảng 3.000 km đường quốc lộ tại các vùng trọng yếu; xây dựng, cải tạo các cầu yếu trên hệ thống quốc lộ, xây dựng cầu thay thế các bến phà. Tăng cường công tác bảo trì, sửa chữa hạ tầng đường bộ; từng bước xóa ngầm, tràn, điểm đen về tai nạn giao thông trên quốc lộ; hoàn thiện hệ thống an toàn giao thông đường bộ; xây dựng, vận hành khai thác có hiệu quả các trung tâm quản lý điều hành giao thông thông minh (ITS) theo hướng hiện đại, hiệu quả; đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, bảo trì, vận hành.

#### - Về đường sắt

Chính phủ xác định phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt có trọng tâm, trọng điểm, mang tính đột phá trên các hành lang vận tải chính có nhu cầu vận tải lớn; phát huy thế mạnh vận tải hàng hóa, hành khách khối lượng lớn, cự ly từ trung bình đến dài. Tập trung khai thác tối đa năng lực mạng đường sắt hiện có, trong đó ưu tiên tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lào Cai. Tập trung nguồn lực, hoàn thành và đưa vào khai thác các tuyến đường sắt đô thị đang triển khai tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Chuẩn bị đầu tư xây dựng một số tuyến đường sắt mới đồng bộ, hiện đại kết nối cảng biển cửa ngõ, các trung tâm kinh tế lớn (các tuyến kết nối cảng biển quốc tế như Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải, đường sắt đầu mối Hà Nội, kết nối cảng hàng không quốc tế Long Thành, tuyến kết nối vùng kinh tế trọng điểm phía Nam ...).

Bên cạnh đó, hiện nay Bộ GTVT đã hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao từ Hà Nội đến Thành phố Hồ Chí Minh (trong đó ưu tiên triển khai trước đoạn Hà Nội - Vinh và đoạn Nha Trang - Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2032 - 2035). Hiện nay, Hội đồng thẩm định nhà nước đang hoàn thiện các thủ tục thẩm tra, thẩm định; sau khi có kết quả thẩm định, Chính phủ sẽ xem xét, trình các cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định chủ trương đầu tư để triển khai các bước tiếp theo.

#### - Về hàng không

Giai đoạn 2021 - 2025 sẽ tập trung nguồn lực, hoàn thành đầu tư nâng cấp, mở rộng cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng. Triển khai đầu tư giai đoạn 1 cảng hàng không quốc tế Long Thành. Nâng cấp, xây dựng các cảng hàng không khác theo quy hoạch để đáp ứng nhu cầu vận tải như Điện Biên,

Cát Bi, Thọ Xuân, Vinh, Quảng Trị, Phú Bài, Chu Lai, Cam Ranh, Phan Thiết, Phú Quốc... Đầu tư hạ tầng quản lý hoạt động bay áp dụng công nghệ mới để đảm bảo an toàn khai thác hệ thống.

#### - Về đường thủy

Cải tạo, nâng cấp các hành lang vận tải thủy quan trọng, đặc biệt nâng cấp tỉnh không thông thuyền các cầu, cùng với hệ thống kết nối và hạ tầng kỹ thuật khác đảm bảo đồng bộ phục vụ phát triển vận tải container, hàng hoá chuyên dụng, khối lượng lớn như kênh nối Đáy - Ninh Cơ, cầu Đuống (trên hành lang số 1, phía Bắc), nâng cấp kênh Chợ Gạo giai đoạn 2, các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam... Kêu gọi nguồn lực đầu tư một số cảng thủy nội địa đầu mối khu vực đồng bằng sông Cửu Long, khu vực đồng bằng Bắc bộ. Đảm bảo khả năng kết nối và thị phần đảm nhận cao của vận tải thủy từ vùng đồng bằng Bắc Bộ đến bến cảng quốc tế Lạch Huyện; vùng đồng bằng sông Cửu Long đến cảng quốc tế Thị Vải - Cái Mép, vận tải ven biển. Tăng cường áp dụng công nghệ mới, vật liệu mới, công nghệ thông tin trong quản lý, khai thác tối ưu, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa.

#### - Về hàng hải

Đầu tư các cảng biển, luồng tuyến để đảm bảo đồng bộ về quy mô và nhu cầu khai thác, như: xây dựng các bến cảng - cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng - Lạch Huyện; luồng vào cảng Cái Mép, luồng vào khu nước Cẩm Phả; xây dựng bến Liên Chiểu (cảng Đà Nẵng); đầu tư luồng hàng hải vào các bến cảng khu vực Nghi Sơn, Thanh Hóa; cải tạo, nâng cấp một số luồng, cảng có nhu cầu vận tải lớn. Tiếp tục đầu tư hoàn chỉnh hệ thống đèn biển, thông tin báo hiệu hàng hải và cơ sở vật chất ngành hàng hải phục vụ mục tiêu khẳng định chủ quyền, quyền chủ quyền biển đảo của đất nước; đầu tư hệ thống cảng cạn; các khu neo đậu tránh bão.

Tính đến thời điểm nay, quy hoạch của 4/5 lĩnh vực vận tải đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt (đường bộ, đường sắt, đường thủy và hàng hải). Đối với quy hoạch hàng không, đến nay Hội đồng thẩm định nhà nước đã hoàn thành thẩm định, Chính phủ sẽ sớm phê duyệt để triển khai thực hiện.

Như vậy, bên cạnh việc đầu tư phát triển về đường bộ (trong đó có đường bộ cao tốc), kết cấu hạ tầng các lĩnh vực vận tải khác cũng đang được quan tâm đầu tư theo quy hoạch, đáp ứng nhu cầu vận tải, khai thác đồng bộ, hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông.

## **2. Về sự phù hợp của Dự án đối với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch có liên quan và phạm vi, quy mô mặt cắt ngang**

### **2.1. Về sự phù hợp của Dự án đối với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch có liên quan**

Chính phủ xin tiếp thu. Trong quá trình hoàn chỉnh Quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch vùng và các quy hoạch có liên quan, Chính phủ sẽ chỉ đạo các bộ, ngành, cơ quan và địa phương liên quan tiếp tục rà soát, cập nhật để bảo đảm tính

liên kết, đồng bộ, kế thừa, ổn định của hệ thống quy hoạch và phát huy hiệu quả đầu tư.

## 2.2. Về phạm vi đầu tư

*Đề nghị giải trình, làm rõ hơn việc đầu tư 27 km còn lại của tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông*

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ cửa khẩu Hữu Nghị đến Cà Mau dài 2.063 km, đến nay đã đưa vào khai thác 478 km, đang đầu tư 829 km, còn lại 756 km chưa đầu tư. Tại Tờ trình số 568/TTr-CP, Chính phủ đề xuất đầu tư 729 km trên các đoạn Hà Tĩnh - Quảng Trị, Quảng Ngãi - Nha Trang và Cần Thơ - Cà Mau. Đối với 27 km còn lại (bao gồm cầu Cần Thơ 2 và đoạn Hòa Liên - Túy Loan), Chính phủ báo cáo như sau:

- Đối với cầu Cần Thơ 2: hiện nay việc lưu thông từ Thành phố Hồ Chí Minh qua sông Hậu đến các địa phương thuộc khu vực đồng bằng sông Cửu Long thông qua cầu Cần Thơ trên Quốc lộ 1 (quy mô 4 làn xe) và cầu Vàm Cống (quy mô 4 làn xe). Bên cạnh đó, Chính phủ đang chỉ đạo hoàn chỉnh thủ tục chuẩn bị đầu tư Dự án đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi trên Quốc lộ 60 với quy mô 4 làn xe, sử dụng nguồn vốn ODA của Nhật Bản<sup>4</sup>. Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải, với năng lực khai thác hiện tại của cầu Cần Thơ, cầu Vàm Cống và cầu Đại Ngãi (dự kiến hoàn thành năm 2026), việc đầu tư xây dựng cầu Cần Thơ 2 (dài khoảng 15 km, bao gồm cả đường dẫn 2 đầu cầu) sẽ triển khai trong giai đoạn 2026 - 2030.

- Đối với đoạn Hòa Liên - Túy Loan: trước đây đoạn Hòa Liên - Túy Loan thuộc dự án cao tốc La Sơn - Túy Loan, tuy nhiên do khó khăn trong cân đối nguồn lực nên mới chỉ hoàn thành đoạn La Sơn - Hòa Liên (đầu thành phố Đà Nẵng). Để hoàn thiện tuyến cao tốc La Sơn - Túy Loan kết nối với cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Chính phủ đã cân đối vốn ngân sách đầu tư đoạn Hòa Liên - Túy Loan (dài 12 km, quy mô 4 làn xe) theo dự án độc lập.

## 2.3. Về quy mô mặt cắt ngang

*Một số ý kiến đề nghị đầu tư Dự án theo quy mô 4 làn xe với mặt đường 24,75 m (bao gồm 2 làn dừng xe khẩn cấp) và giai đoạn sau sẽ mở rộng theo quy mô 6 làn xe 32,25 m để phù hợp với tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN 5729 : 2012) về đường ô tô cao tốc, đồng thời bảo đảm hiệu quả trong việc khai thác, tránh tốn nhiều chi phí trong giai đoạn mở rộng tuyến đường về sau, đặc biệt đối với một số đoạn có nền đất yếu như Cần Thơ - Cà Mau. Ý kiến khác cho rằng việc đầu tư Dự án theo quy mô mặt đường 24,75 m sẽ cần phải bổ sung thêm khoảng 50.000 tỷ đồng trong điều kiện ngân sách nhà nước còn khó khăn hiện nay là khó khả thi, do đó tán thành với đề xuất của Chính phủ.*

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông có quy mô cơ bản 6 làn xe, khu

<sup>4</sup> Dự án đã phê duyệt chủ trương đầu tư theo Quyết định số 1478/QĐ-TTg ngày 28 tháng 10 năm 2019 của Thủ tướng Chính phủ.

vực cửa ngõ các trung tâm kinh tế - chính trị lớn quy mô 8 - 10 làn xe, đoạn Cần Thơ - Cà Mau quy mô 4 làn xe.

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

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

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

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

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

Kết quả phân tích, so sánh giữa các phương án cho thấy:

Trường hợp đầu tư hoàn chỉnh ngay theo quy mô quy hoạch, tổng mức đầu tư khoảng 235.000 tỷ đồng nên rất khó khăn trong cân đối nguồn lực, bên cạnh đó hiệu quả đầu tư không cao do giai đoạn đầu đưa vào khai thác nhu cầu vận tải chưa cao.

Trường hợp đầu tư phân kỳ với quy mô 2 làn xe, tổng mức đầu tư sẽ thấp hơn; tuy nhiên quy mô 2 làn xe chưa đáp ứng đúng tiêu chuẩn khai thác đường bộ cao tốc, khó bảo đảm tính cạnh tranh và thu hút các phương tiện sử dụng cao tốc do hầu hết các đoạn đường bộ cao tốc đều có các tuyến quốc lộ song hành, đến khoảng năm 2030 phải xem xét đầu tư mở rộng.

Trường hợp đầu tư phân kỳ theo quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường  $B_{nền} = 24,75$  m, cơ bản phù hợp với nhu cầu vận tải, tuy nhiên do tổng mức đầu tư khá lớn (khoảng 192.000 tỷ đồng) nên rất khó khăn trong cân đối nguồn vốn.

Trường hợp phân kỳ với quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường  $B_{nền} = 17$  m phù hợp với nhu cầu vận tải, có thể cân đối đủ nguồn lực, bảo đảm khai thác an toàn theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc, thuận lợi hơn khi mở rộng theo quy mô quy hoạch trong giai đoạn sau.

Chính phủ nhận thấy, nếu cân đối đủ nguồn lực, việc đầu tư hoàn chỉnh ngay theo quy hoạch được duyệt hoặc đầu tư theo quy mô 4 làn xe hoàn chỉnh (bề rộng nền đường  $B_{nền} = 24,75$  m) sẽ tạo điều kiện thuận lợi phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương. Tuy nhiên, trong bối cảnh nguồn lực nhà nước còn khó khăn, để phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn, bảo đảm hiệu quả đầu tư, Chính phủ kiến nghị đầu tư phân kỳ mặt cắt ngang quy mô 4 làn xe (bề rộng nền đường  $B_{nền} = 17$  m), toàn bộ các yếu tố hình học, kỹ thuật khác đáp ứng tiêu chuẩn đường cao tốc



với tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h; giải phóng mặt bằng thực hiện một lần theo quy mô quy hoạch được duyệt (trưng tự quy mô phân kỳ phân lớn các dự án thành phần giai đoạn 2017 - 2020 được Quốc hội thông qua chủ trương tại Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22 tháng 11 năm 2017).

Với quy hoạch giao thông có tầm nhìn dài hạn, việc phân kỳ quy mô mặt cắt ngang phù hợp với nhu cầu vận tải đã được áp dụng tại nhiều quốc gia trên thế giới, như tại Mỹ, Hàn Quốc (tuyến Yeongdong và Donghae), Nhật Bản (tuyến Hokkaido) được đầu tư giai đoạn đầu khi lưu lượng thấp với quy mô 2 làn xe và mở rộng khi nhu cầu giao thông tăng cao. Tại Ireland, Thụy Điển, Phần Lan cũng áp dụng xây dựng đường cao tốc 4 làn xe (không có làn dừng xe khẩn cấp liên tục).

### **3. Về phương án thiết kế sơ bộ và lựa chọn công nghệ chính**

#### **3.1. Về hướng tuyến và các giải pháp thiết kế sơ bộ**

*Cần sớm hoàn chỉnh hướng tuyến của Dự án để các địa phương chủ động trong việc lập và tổ chức thực hiện quy hoạch, xây dựng phương án phát triển kinh tế - xã hội; xác định chính xác hướng tuyến trước thời điểm trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư Dự án do ảnh hưởng đến việc xác định tổng mức đầu tư và nhu cầu vốn cho Dự án và từng dự án thành phần, làm rõ hướng tuyến gắn với các khu đô thị, khu công nghiệp, sân bay, cảng biển, trung tâm logistics... để làm rõ hơn hiệu quả của Dự án. rà soát kỹ lưỡng để bảo đảm thích ứng với các tác động của biến đổi khí hậu, nước biển dâng và giải pháp hiệu quả xử lý các khu vực có nền đất yếu với các đoạn đi qua vùng đồng bằng sông Cửu Long, lưu ý các khu vực quốc phòng an ninh, hạn chế tối đa tác động tiêu cực đến các di tích lịch sử, khu bảo tồn, vườn quốc gia; bổ sung các giải pháp tránh gây ngập úng, sạt lở ảnh hưởng đến tiêu thoát lũ đối với các đoạn đi qua các tỉnh miền Trung; bố trí các đường gom, hầm chui dân sinh hợp lý để tránh ảnh hưởng đến cuộc sống người dân xung quanh vùng Dự án.*

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, hướng tuyến đường bộ cao tốc đã cơ bản được xác định. Quá trình nghiên cứu, hoạch định hướng tuyến quy hoạch đã phối hợp với các ngành, các địa phương liên quan nhằm bảo đảm lựa chọn hướng tuyến cao tốc phù hợp, tạo điều kiện cho các địa phương phát triển không gian, quỹ đất, kinh tế - xã hội. Theo quy định của Luật Quy hoạch, Quy hoạch mạng lưới đường bộ là quy hoạch ngành quốc gia; trên cơ sở quy hoạch mạng lưới đường bộ được phê duyệt, hiện nay các địa phương đang rà soát, cập nhật các quy hoạch liên quan bảo đảm phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia và hướng tuyến đường cao tốc nhằm phát huy tối đa hiệu quả đầu tư.

Theo quy định, trong bước nghiên cứu tiền khả thi, hướng tuyến được nghiên cứu trên bản đồ số tỷ lệ 1/5.000, 1/10.000, kết hợp với khảo sát thực địa các điểm không chế chủ yếu (các khu tập trung dân cư; hồ, đập thủy lợi; các công trình văn hóa, di tích; ranh giới rừng phòng hộ, rừng sản xuất...), các điểm dự kiến bố trí công trình hầm, cầu vượt sông, nút giao liên thông... làm cơ sở để xác định sơ bộ giải pháp thiết kế, sơ bộ tổng mức đầu tư, khối lượng giải phóng mặt bằng, tái định cư...

Trong bước nghiên cứu khả thi, căn cứ kết quả khảo sát địa hình, địa chất thực tế, Bộ GTVT sẽ tiếp tục phối hợp với các địa phương rà soát chi tiết hướng tuyến và hiệu chỉnh cục bộ (nếu cần thiết) nhằm bảo đảm hạn chế tối đa tác động tiêu cực đến các di tích lịch sử, khu bảo tồn, vườn quốc gia, chiếm dụng đất rừng và các hệ sinh thái khác, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư, khai thác đường bộ cao tốc. Đồng thời, xác định cụ thể các vị trí nút giao liên thông, bảo đảm kết nối với các trung tâm kinh tế - chính trị, dịch vụ du lịch, khu đô thị, khu công nghiệp, sân bay, cảng biển, trung tâm logistics...; tính toán, phân tích kỹ lưỡng để xây dựng các giải pháp thiết kế, các công trình trên tuyến (cầu vượt sông, cống thoát nước, cầu cạn, hầm chui dân sinh, đường gom...), các giải pháp ổn định nền đường đối với khu vực có nền đất yếu (đặc biệt là các đoạn đi qua vùng đồng bằng sông Cửu Long),... bảo đảm hiệu quả về kinh tế - kỹ thuật, tránh gây ngập úng, sạt lở ảnh hưởng đến tiêu thoát lũ (đặc biệt đối với các đoạn đi qua các tỉnh miền Trung)... làm cơ sở để xác định tổng mức đầu tư và bố trí nguồn vốn.

Trong bước thiết kế kỹ thuật, trên cơ sở thiết kế cơ sở trong bước nghiên cứu khả thi, sẽ tiếp tục khảo sát chi tiết để xây dựng, hoàn chỉnh các giải pháp thiết kế, biện pháp thi công, bảo đảm phù hợp với địa hình, địa chất và thủy văn, làm cơ sở để xây dựng khối lượng thi công, tính toán lập dự toán xây dựng công trình...

Như vậy, trình tự, thủ tục, quy trình nghiên cứu, khảo sát, thiết kế đường bộ cao tốc trong từng giai đoạn (nghiên cứu tiền khả thi, nghiên cứu khả thi, thiết kế kỹ thuật...) sẽ có yêu cầu khác nhau, theo hướng bước triển khai sau sẽ cụ thể, chi tiết và chính xác hơn so với bước triển khai trước; đồng thời làm cơ sở để xây dựng kế hoạch vốn, bố trí vốn hàng năm, giải ngân và thanh toán cho các nhà thầu thi công...

### 3.2. Về công nghệ, vật liệu và bảo đảm chất lượng

*Bổ sung làm rõ phương án lựa chọn công nghệ chính cho các dự án thành phần thuộc Dự án, cần áp dụng triệt để các công nghệ tiên tiến, vật liệu mới trong thi công, phương án thiết kế cầu, hầm để tối ưu hóa hướng tuyến của Dự án. Đánh giá lại nguyên nhân một số dự án đường cao tốc thời gian vừa qua chất lượng chưa cao để không xảy ra tình trạng tương tự với Dự án.*

Tiếp thu ý kiến các Đại biểu Quốc hội và ý kiến thẩm tra của Ủy ban Kinh tế. Trong bước tiếp theo, khi xây dựng các giải pháp thiết kế (thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật) Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT làm rõ các công nghệ chính áp dụng cho Dự án trong từng giai đoạn (chuẩn bị dự án, thi công xây dựng, vận hành khai thác) và cho các hạng mục công trình (nền đường, mặt đường, công trình cầu, hầm, hệ thống an toàn và các công nghệ phục vụ quản lý vận hành dự án).

### 3.3. Đối với các đoạn có hướng tuyến đi trùng đường Hồ Chí Minh

*Đề nghị bổ sung, làm rõ hơn các đoạn tuyến của Dự án đi trùng với các tuyến đường hiện hữu và phương án xử lý đối với các đoạn đi trùng trong quá trình thi công xây dựng Dự án và sau khi hoàn thành đưa vào sử dụng để tránh ảnh hưởng đến nhu cầu đi lại, sinh hoạt của người dân xung quanh các dự án thành phần và hiệu quả của các dự án liên quan.*

Theo quy hoạch được phê duyệt, hướng tuyến đường bộ cao tốc đoạn Vũng Áng - Bùn, Bùn - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ đi trùng với hướng tuyến đường Hồ Chí Minh (đã xây dựng giai đoạn 1 với quy mô 2 làn xe, bề rộng nền đường  $B_{\text{nền}} = 9 \text{ m}$ ).

Tại Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29 tháng 11 năm 2013 của Quốc hội khóa XIII về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết số 38/2004/QH11 xác định “*Sau năm 2020 nâng cấp các đoạn tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020*”.

Qua thời gian khai thác, trên đường Hồ Chí Minh hiện nay đã hình thành các khu dân cư, một số công trình văn hóa, công trình hạ tầng của địa phương... dọc hai bên tuyến. Chính vì vậy, quá trình nghiên cứu hướng tuyến đường bộ cao tốc, Bộ GTVT đã phối hợp với các địa phương, khảo sát hiện trạng, so sánh và cân nhắc kỹ lưỡng để lựa chọn hướng tuyến phù hợp, vừa bảo đảm tiêu chuẩn đường cao tốc, vừa tận dụng tối đa các công trình đã đầu tư. Theo đó:

- Đối với các đoạn qua khu dân cư, hướng tuyến cao tốc cơ bản được điều chỉnh theo hướng tuyến mới, đường Hồ Chí Minh hiện hữu sử dụng làm đường kết nối, phục vụ dân sinh.

- Đối với các đoạn không tập trung dân cư, các yếu tố không chế khác (công trình văn hóa, di tích...) và bảo đảm yếu tố kỹ thuật đường cao tốc, hướng tuyến sẽ bố trí đi trùng với đường Hồ Chí Minh hiện hữu nhằm tận dụng tối đa nền, mặt đường và các công trình đã xây dựng; đồng thời, xây dựng mới hệ thống đường gom, hầm chui dân sinh để bảo đảm kết nối, phục vụ dân sinh.

Để bảo đảm nhu cầu đi lại của người dân, giải pháp thiết kế đã nghiên cứu, tính toán đầu tư hệ thống đường gom kết nối với các đoạn đường Hồ Chí Minh hiện hữu (hướng tuyến cao tốc không đi trùng), hình thành tuyến đường dân sinh song hành với đường cao tốc, kết hợp với các hầm chui dân sinh, cầu vượt ngang phục vụ dân sinh tạo thành mạng lưới giao thông phục vụ nhu cầu đi lại, sản xuất và sinh hoạt của người dân hai bên tuyến cao tốc.

Tiếp thu ý kiến thẩm tra của Ủy ban Kinh tế, trong các bước tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp với các địa phương liên quan tiếp tục nghiên cứu, hoàn chỉnh các giải pháp thiết kế của đường cao tốc, trong đó sẽ nghiên cứu kỹ các giải pháp đối với đoạn đi trùng đường Hồ Chí Minh, vừa bảo đảm các tiêu chuẩn đường cao tốc, vừa tận dụng nền đường và các công trình đã xây dựng giai đoạn 1 và bảo đảm điều kiện đi lại thuận lợi cho người dân.

#### **4. Về sơ bộ phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư**

*Ủy ban Kinh tế đề nghị Chính phủ khẩn trương tổng kết kinh nghiệm giai đoạn trước và có các giải pháp chỉ đạo, điều hành quyết liệt để nâng cao công tác phối hợp giữa các cơ quan thực hiện và có chế tài gắn trách nhiệm đối với các cấp địa phương để bảo đảm được tiến độ GPMB, tránh chậm trễ ảnh hưởng tới tiến độ hoàn thành đối với Dự án. Ngoài ra, đề nghị cần quan tâm, có chính sách hợp lý*



*và đền bù thỏa đáng đối với những hộ dân có đất ở, đất sản xuất bị chia cắt trong quá trình GPMB (ví dụ: dồn điền đổi thửa...) để hạn chế ảnh hưởng đến đời sống của người dân.*

Tiếp thu ý kiến của Ủy ban Kinh tế, ngay sau khi Quốc hội thông qua chủ trương, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ GTVT, các bộ ngành khẩn trương xây dựng dự thảo Nghị quyết của Chính phủ triển khai Nghị quyết của Quốc hội. Trong đó, sẽ tổng kết kinh nghiệm, bài học triển khai các dự án giai đoạn trước đây, trên cơ sở đó sẽ xây dựng các giải pháp chỉ đạo, điều hành quyết liệt để nâng cao công tác phối hợp giữa các cơ quan thực hiện và có chế tài gắn trách nhiệm đối với các cấp địa phương để bảo đảm được tiến độ GPMB, tránh chậm trễ ảnh hưởng tới tiến độ hoàn thành đối với Dự án. Đồng thời, nghiên cứu kỹ các cơ chế, chính sách pháp luật để xây dựng chính sách đền bù phù hợp, thỏa đáng đối với người dân bị ảnh hưởng, thu hồi đất, đặc biệt là đối với những hộ dân có đất ở, đất sản xuất bị chia cắt trong quá trình giải phóng mặt bằng để hạn chế ảnh hưởng đến đời sống của người dân.

## **5. Về hình thức đầu tư**

*Quốc hội đã thông qua Nghị quyết 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 (Kế hoạch), trong đó đã phân bổ vốn cho nhiều dự án giao thông đường bộ đầu tư theo phương thức PPP, trong đó có Dự án này. Trường hợp Dự án được đầu tư theo hình thức đầu tư công, đề nghị Chính phủ cần nghiên cứu, đề xuất các giải pháp hữu hiệu để huy động nguồn vốn ngoài nhà nước cho các dự án giao thông PPP trước đây đã được Quốc hội phân bổ vốn theo kế hoạch, nếu không sẽ ảnh hưởng đến giải ngân vốn theo Kế hoạch. Đồng thời, khẩn trương rà soát, xử lý dứt điểm những tồn tại, hạn chế hiện nay đối với loại hình đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) để tiếp tục đẩy mạnh việc đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng giao thông khác theo phương thức đầu tư này, bảo đảm thực hiện thành công chủ trương lớn của Đảng, Quốc hội về việc thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng.*

Với vai trò là trục xương sống, dự án đặc biệt quan trọng của đất nước, để bảo đảm triển khai thành công và sớm hoàn thành Dự án theo kết luận của Bộ Chính trị, sau khi cân nhắc kỹ lưỡng, Chính phủ kiến nghị triển khai theo hình thức đầu tư công, sau khi hoàn thành sẽ nhượng quyền thu phí để thu hồi vốn nhà nước.

Để tiếp tục triển khai chủ trương của Đảng, Quốc hội về việc thu hút khu vực tư nhân tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng, trong thời gian tới Chính phủ sẽ nghiên cứu, xây dựng các cơ chế, chính sách phù hợp, hữu hiệu, bảo đảm khả thi về tài chính để thu hút các nhà đầu tư, các tổ chức tín dụng tham gia đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng theo phương thức PPP; trong đó đối với đường bộ cao tốc sẽ tập trung triển khai một số tuyến có nhu cầu vận tải lớn như cao tốc vành đai đô thị, các trục cao tốc hướng tâm... Bên cạnh đó, hiện nay Chính phủ đang chỉ đạo Bộ GTVT phối hợp với các bộ, ngành liên quan rà soát, đề xuất giải pháp xử lý dứt điểm những bất cập, khó khăn vướng mắc tại các dự án PPP (BOT) giai đoạn trước đây, trên nguyên tắc bảo đảm hài hòa lợi ích giữa các bên, Chính phủ sẽ xem xét, quyết định theo thẩm quyền, trường hợp vượt thẩm quyền sẽ báo cáo Quốc hội/Ủy ban

Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định, nhằm tạo niềm tin cho các nhà đầu tư, tổ chức tín dụng tiếp tục tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng theo phương thức PPP.

## **6. Về sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn và thu hồi vốn đầu tư**

### **6.1. Về sơ bộ tổng mức đầu tư**

*Có ý kiến đề nghị thuyết minh việc đã tính toán, rà soát kỹ về sơ bộ tổng mức đầu tư của từng dự án thành phần cũng như toàn bộ Dự án, bổ sung, làm rõ về cơ cấu chi phí (chi phí xây dựng, chi phí quản lý dự án, chi phí dự phòng...) và suất đầu tư đối với các đoạn của Dự án so sánh với các dự án tương tự. Đồng thời, theo khoản 4 Điều 19 Luật Lâm nghiệp, việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng cần “có phương án trồng rừng thay thế được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt hoặc sau khi hoàn thành trách nhiệm nộp tiền trồng rừng thay thế”.*

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

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

Theo Báo cáo nghiên cứu khả thi được duyệt giai đoạn 2017 - 2020, 4 dự án thành phần đoạn Mai Sơn (Ninh Bình) - Bãi Vọt (Hà Tĩnh) có suất đầu tư bình quân 190 tỷ đồng/km. Theo Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi giai đoạn 2021 - 2025, 10 dự án thành phần trên đoạn Bãi Vọt (Hà Tĩnh) - Cam Lộ (Quảng Trị) và đoạn Quảng Ngãi - Nha Trang có suất đầu tư bình quân 194 tỷ đồng/km. Theo báo cáo nghiên cứu khả thi được duyệt, đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ có suất đầu tư bình quân 210 tỷ đồng/km. Theo Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi giai đoạn 2021 - 2025, đoạn Cần Thơ - Cà Mau có suất đầu tư bình quân 253 tỷ đồng/km. Mặc dù đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ và Cần Thơ - Cà Mau có đặc điểm địa chất tương đồng; tuy nhiên số lượng các công trình cầu trên đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ chỉ chiếm 4,4% chiều dài, thấp hơn nhiều so với 9,2% chiều dài tuyến trên đoạn Cần Thơ - Hậu Giang.

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

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

Theo nội dung Tờ trình của Chính phủ, sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án khoảng 146.990 tỷ đồng, trong đó chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư khoảng 19.097 tỷ đồng (trong đó đã dự trừ chi phí trồng rừng thay thế, hỗ trợ chuyển đổi đất lúa hai vụ... theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về lâm nghiệp).

## 6.2. Về nguồn vốn và giải ngân vốn

*Đề nghị Chính phủ bổ sung, làm rõ phương án điều hòa nguồn vốn đầu tư công trong Kế hoạch và nguồn vốn đầu tư công trong Chương trình để ưu tiên vốn của Chương trình cho các dự án trọng điểm, có tác dụng lan tỏa, liên kết vùng, thúc đẩy tăng trưởng, có khả năng hấp thụ vốn và đẩy nhanh tiến độ, hoàn thành trong hai năm 2022 - 2023 và sắp xếp lại Kế hoạch để bố trí nguồn vốn thực hiện Dự án trong giai đoạn 2024 - 2025. Ngoài ra, đề nghị Chính phủ báo cáo tổng giá trị tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án của Bộ GTVT phải thực hiện trong Kế hoạch, bảo đảm việc bố trí vốn cho giai đoạn 2026 - 2030 không vượt quá 20% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước theo quy định tại Điều 82 Luật Đầu tư công.*

Trên cơ sở nguồn vốn được Quốc hội dự kiến phân bổ cho các dự án trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, Chính phủ đã rà soát, đánh giá điều kiện cụ thể của từng dự án để xây dựng vốn đầu tư công trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội theo nguyên tắc ưu tiên nguồn vốn đầu tư của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội cho các dự án trọng điểm<sup>5</sup>, có tác dụng lan tỏa, liên kết vùng, thúc đẩy tăng trưởng cho nền kinh tế, có khả năng hấp thụ vốn và đẩy nhanh tiến độ hoàn thành.

Tiếp thu ý kiến thẩm tra của Ủy ban Kinh tế, Chính phủ xây dựng nguyên tắc điều hòa nguồn vốn linh hoạt giữa các nguồn vốn theo hướng: Tập trung, ưu

<sup>5</sup> Trong đó có Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025.

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

*(Chi tiết về nội dung điều hòa linh hoạt giữa các nguồn vốn sẽ được Chính phủ giải trình, làm rõ trong dự thảo Nghị quyết về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ triển khai Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội)*

Tại Tờ trình 568/TTr-CP, Chính phủ kiến nghị chuyển tiếp bố trí khoảng 27.324 tỷ đồng trong giai đoạn 2026 - 2030. Tiếp thu ý kiến thẩm tra của Ủy ban Kinh tế, trong quá trình sắp xếp, bố trí kế hoạch vốn đầu tư công cho Bộ GTVT, Chính phủ sẽ rà soát, bảo đảm nguyên tắc việc chuyển tiếp bố trí vốn giai đoạn 2026 - 2030 không vượt quá 20% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn đã bố trí cho Bộ GTVT giai đoạn 2021 - 2025 theo đúng quy định tại Điều 82 Luật Đầu tư công.

### 6.3. Về thu hồi vốn đầu tư

*Chính phủ dự kiến sẽ thực hiện nhượng quyền thu phí các dự án thành phần của Dự án. Tuy nhiên, cơ chế nhượng quyền thu phí, tổ chức thu phí các dự án đường cao tốc do nhà nước đầu tư đến nay vẫn chưa được ban hành theo yêu cầu tại các Nghị quyết của Quốc hội và Ủy ban Thường vụ Quốc hội. Đồng thời, qua giám sát Ủy ban Kinh tế nhận thấy các quy định và công tác tổ chức thực hiện về thu phí tự động không dừng của các dự án giao thông BOT vẫn còn nhiều hạn chế, bất cập chưa được khắc phục, do đó có thể ảnh hưởng lớn đến việc thu hút các nhà đầu tư tham gia nhượng quyền thu phí. Vì vậy, đề nghị Chính phủ cần khẩn trương rà soát, hoàn thiện quy định pháp luật, khắc phục những tồn tại hạn chế về nội dung này để bảo đảm thực hiện thành công việc nhượng quyền thu phí của Dự án.*

*Có ý kiến đề nghị cần nghiên cứu các phương án bán quyền thu phí (nhà đầu tư bỏ tiền ra đấu thầu quyền thu phí và tổ chức thực hiện thu phí hoàn vốn) hoặc đấu thầu dịch vụ thu phí (doanh nghiệp thực hiện thu phí cho nhà nước và hưởng phí dịch vụ thu phí) đối với Dự án.*

#### - Về phương án thu phí



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

Sau khi các dự án hoàn thành sẽ tổ chức thu phí để thu hồi vốn nhà nước<sup>6</sup> thông qua hình thức chuyển nhượng quyền thu phí trong một thời hạn nhất định (khoảng 3 năm, 5 năm hoặc 10 năm) để thu hồi vốn nhà nước. Mức phí dịch vụ sẽ được Chính phủ tính toán, cân nhắc kỹ lưỡng nhằm bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, tổ chức nhận chuyển nhượng quyền thu phí và người sử dụng dịch vụ, đồng thời hạn chế tác động, điều tiết lưu lượng giao thông phù hợp với năng lực khai thác giữa các tuyến đường song hành. Trường hợp nhượng quyền thu phí không thành công, sẽ nghiên cứu áp dụng hình thức thuê dịch vụ thu phí từ các nhà cung cấp hiện nay đang triển khai như VETC, VDTC (Vietel)... để thu hồi vốn nhà nước, như ý kiến của một số Đại biểu Quốc hội đã nêu.

- Về việc thu phí tự động không dừng của các dự án giao thông BOT

Đề hạn chế bất cập của hình thức thu phí một dừng, hiện đại hóa cơ sở hạ tầng giao thông, tăng cường minh bạch trong hoạt động thu phí, văn minh, thuận tiện cho người tham gia giao thông, tiết kiệm chi phí xã hội cũng như góp phần quản lý chặt chẽ phương tiện giao thông đường bộ, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và giữ gìn an ninh trật tự xã hội, Quốc hội và Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành các Nghị quyết số 437/NQ-UBQTVQH14 ngày 21 tháng 10 năm 2017 và số 134/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020; Thủ tướng Chính phủ đã ban hành các Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27 tháng 3 năm 2017, số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17 tháng 6 năm 2020 về việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức tự động không dừng.

Nhận thức được việc triển khai hệ thống thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng được Quốc hội và xã hội rất quan tâm, trong thời gian qua, Chính phủ đã tích cực đôn đốc, chỉ đạo Bộ GTVT và các địa phương tổ chức triển khai hệ thống thu phí điện tử không dừng tại các trạm thu phí đường bộ trên đóc. Đến thời điểm này, tất cả các trạm thu phí đủ điều kiện đã được lắp đặt, vận hành hệ thống thu phí điện tử không dừng đáp ứng tiến độ yêu cầu (đã có 112 trạm thu phí trên toàn quốc đưa vào vận hành hệ thống thu phí điện tử không dừng, trong đó Bộ GTVT quản lý 69 trạm, địa phương quản lý 43 trạm).

Việc đưa hệ thống thu phí điện tử không dừng vào hoạt động đã góp phần hiện đại hóa cơ sở hạ tầng giao thông, bước đầu tạo được sự thuận tiện, niềm tin

---

Theo tính toán sơ bộ, nếu thu phí toàn bộ 12 dự án thành phần trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 18.300 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 37.881 tỷ đồng; nếu thu phí 8 dự án thành phần (không thu phí 3 dự án đi trùng và nâng cấp một số đoạn đường Hồ Chí Minh hiện hữu), trong 5 năm đầu có thể thu hồi khoảng 14.800 tỷ đồng vốn nhà nước, trong 10 năm khoảng 30.000 tỷ đồng.



cho người sử dụng dịch vụ, số lượng các phương tiện dán thẻ và tham gia dịch vụ không dừng ngày càng tăng cao (khoảng hơn 2 triệu phương tiện đã dán thẻ để tham gia dịch vụ), doanh thu thu phí ETC tại các trạm tăng từ 19% trong quý 1/2021 lên đến 40% trong quý 4 năm 2021.

Tuy nhiên, do hệ thống thu phí điện tử không dừng lần đầu tiên được triển khai tại Việt Nam, việc quản lý vận hành hệ thống liên quan đến nhiều đối tượng (Cơ quan có thẩm quyền, Ngân hàng, Nhà đầu tư BOT, Nhà cung cấp dịch vụ, chủ phương tiện giao thông...) nên trong quá trình vận hành hệ thống vẫn còn tồn tại một số lỗi, bất cập, gây bức xúc cho một số chủ phương tiện tham gia dịch vụ. Nguyên nhân của các tồn tại, vướng mắc nêu trên ngoài yếu tố về giải pháp kỹ thuật, còn do sự phối hợp giữa các nhà cung cấp dịch vụ, Chủ đầu tư dự án thu phí đường bộ và các Cơ quan quản lý nhà nước có liên quan chưa chặt chẽ trong quá trình vận hành hệ thống.

Để khắc phục các tồn tại, vướng mắc nêu trên, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT khẩn trương khắc phục triệt để các tồn tại nảy sinh trong quá trình vận hành hệ thống thu phí điện tử không dừng bảo đảm thuận tiện nhất cho phương tiện giao thông; tổ chức tuyên truyền, vận động; cải thiện, đa dạng hóa hình thức nạp tiền, trả tiền để thuận tiện cho người sử dụng.

## **7. Về phương án phân chia các dự án thành phần và tiến độ hoàn thành**

### *- Về phân chia các dự án thành phần*

*Đề nghị làm rõ tính hợp lý trong việc phân chia các dự án thành phần và việc triển khai thu phí về sau.*

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

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

Thực tế triển khai các dự án trên tuyến cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017 - 2020, việc phân chia thành 11 dự án thành phần cũng thực hiện theo các nguyên tắc nêu trên và đang được triển khai thi công đồng loạt trên toàn tuyến. Theo tiến độ dự kiến, đoạn Cao Bồ - Mai Sơn, đoạn Cam Lộ - La Sơn sẽ hoàn thành đưa vào sử dụng cuối năm 2021, đầu năm 2022 để phát huy hiệu quả đầu tư; các đoạn còn lại sẽ tiếp tục hoàn thành theo kế hoạch.

Đối với việc thu phí, việc thu phí dịch vụ sẽ được Chính phủ triển khai liên thông trên toàn bộ 12 dự án giai đoạn 2021 - 2025 và các dự án giai đoạn 2017

- 2020, áp dụng hình thức thu phí điện tử tự động không dừng, bố trí trạm tại các điểm ra, vào đường cao tốc, thu phí theo số km thực tế sử dụng.

- Về tiến độ hoàn thành Dự án:

*Dự án cần khoảng 03 năm để hoàn thiện các bước theo quy định để khởi công (quyết định chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu...) và khoảng 02 - 03 năm để thi công hoàn thành công trình, khả năng đến năm 2026 mới hoàn thành toàn tuyến. Do đó, Ủy ban Kinh tế đề nghị Chính phủ xem xét điều chỉnh lại tiến độ hoàn thành của 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<sup>7</sup>, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư, đền bù giải phóng mặt bằng...), thời gian thi công hoàn thành công trình từ 2 - 3 năm<sup>8</sup>. Chính vì vậy, phần lớn các dự án đường bộ cao tốc khó có thể hoàn thành trong một kỳ trung hạn.

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

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

Với tiến độ nêu trên, trường hợp không phát sinh các tình huống phức tạp<sup>9</sup> đến cuối năm 2025 có thể thông xe kỹ thuật toàn bộ các dự án thành phần và đưa vào khai thác một số đoạn tuyến, các đoạn có yêu cầu kỹ thuật phức tạp (như công trình cầu, hầm lớn, nền đường phải xử lý đất yếu...) sẽ hoàn thành đưa vào khai thác năm 2026.

Từ thực tế triển khai các dự án giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy, để hoàn thành Dự án đúng theo tiến độ nêu trên là nhiệm vụ hết sức khó khăn, tuy nhiên đây là nhiệm vụ đặc biệt quan trọng nên phải quyết tâm tổ chức thực hiện thành công. Để thực hiện thành công dự án, Chính phủ xác định cần có sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị từ Trung ương đến địa phương; việc tổ chức triển khai phải

(1) Đấu thầu lựa chọn tư vấn lập dự án, (2) Tổ chức lập dự án đầu tư, lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, lập khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (3) Thỏa thuận với các địa phương và các bộ liên quan, (4) Thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường, (5) Thẩm định và phê duyệt khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, (6) Trình Chính phủ quyết định mức vốn nhà nước tham gia vào dự án, (7) Giao kế hoạch đầu tư công trung hạn, (8) Thẩm định và phê duyệt Dự án đầu tư.

Một số công trình cầu lớn, hầm lớn hoặc phải xử lý nền đất yếu yêu cầu thời gian thi công dài hơn.

Như ảnh hưởng của bão lũ, điều kiện thời tiết bất thường dẫn đến phải dừng thi công, quá trình thi công phát sinh các tình huống phải xử lý kỹ thuật (trường hợp khoan hầm gặp địa chất quá yếu cần phải xử lý, gia cố rồi mới thi công tiếp, các đoạn nền đường phải xử lý đất yếu cần thời gian đắp gia tải đến thời điểm tắt lún...).

bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ; các bộ, ngành và địa phương theo nhiệm vụ được giao cần chủ động chuẩn bị trước các thủ tục, điều kiện để triển khai ngay từ bước nghiên cứu khả thi, giải phóng mặt bằng, chuẩn bị quỹ đất tái định cư, nguồn cung cấp vật liệu, các thủ tục về lập hồ sơ đánh giá tác động môi trường, hồ sơ chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng; khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư... và các điều kiện cần thiết nhất để bảo đảm thi công đúng tiến độ, chất lượng yêu cầu.

- Về nguồn cung cấp vật liệu sẽ ảnh hưởng đến tiến độ dự án

*Qua kết quả thực hiện giám sát Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy những khó khăn, vướng mắc về thiếu nguyên vật liệu, giá nguyên vật liệu tăng cao, bãi đổ thải... Có ý kiến đề nghị cần xây dựng phương án dự phòng vật liệu thay thế, bồi nguyên, hoàn trả đất đắp sau khi khai thác. Do đó, đề nghị Chính phủ trong giai đoạn sau cần có các giải pháp cụ thể và chỉ đạo quyết liệt để xử lý những vấn đề nêu trên, tránh ảnh hưởng đến tiến độ, chất lượng Dự án.*

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

Kết quả nghiên cứu tiền khả thi Dự án cho thấy, nhu cầu về vật liệu đắp đối với Dự án khoảng 32 triệu m<sup>3</sup> (không bao gồm khối lượng tận dụng đất đào đắp); trong đó các dự án thành phần đoạn qua khu vực miền Trung (đoạn Bãi Vọt - Cam Lộ và đoạn Quảng Ngãi - Nha Trang) cơ bản có thể đáp ứng; đối với đoạn Cần Thơ - Cà Mau, nguồn cung về đất đắp rất khan hiếm nên phải thay thế đắp nền bằng cát. Tuy nhiên, cần rà soát và sớm hoàn chỉnh các thủ tục về cấp phép khai thác, gia hạn và nâng công suất các mỏ đang khai thác hoặc nghiên cứu các vật liệu thay thế trong các bước triển khai tiếp theo.

Tiếp thu ý kiến thẩm tra của Ủy ban Kinh tế, ý kiến một số Đại biểu Quốc hội, rút kinh nghiệm quá trình triển khai các dự án giai đoạn vừa qua, ngay trong bước nghiên cứu khả thi Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tính toán xác định cụ thể nhu cầu vật liệu đối với từng dự án, phối hợp với các bộ, ngành và địa phương đánh giá kỹ tình trạng các mỏ đang khai thác, kịp thời triển khai các thủ

tục điều chỉnh quy hoạch mỏ, quy hoạch sử dụng vật liệu và cấp phép các mỏ mới theo đúng quy định. Đồng thời, có cơ chế, giải pháp quản lý chặt chẽ về giá vật liệu xây dựng, xử lý nghiêm các tình trạng đầu cơ, nâng giá, gây khó khăn trong triển khai đầu tư các dự án, bảo đảm không xảy ra tình trạng khan hiếm vật liệu, ảnh hưởng đến tiến độ triển khai các dự án.

### **8. Về cơ chế, chính sách triển khai đầu tư Dự án**

*Đề nghị bổ sung các số liệu sát thực hơn về diện tích đất rừng và đất trồng lúa cần chuyển đổi mục đích sử dụng. Đồng thời, sau khi được Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định Chính phủ cần phải báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất để Quốc hội giám sát chặt chẽ việc triển khai, thực hiện Dự án, đặc biệt là việc thực hiện các trình tự, thủ tục chuyển đổi mục đích sử dụng đất, đảm bảo phù hợp với quy định của pháp luật về lâm nghiệp và pháp luật về đất đai.*

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

Tổng diện tích chiếm dụng rừng phòng hộ khoảng 110 ha, bao gồm: Hà Tĩnh (36,1 ha), Quảng Bình (61,2 ha), Quảng Trị (1,5 ha), Bình Định (7,5 ha), Phú Yên (3,7 ha). Tổng diện tích chiếm dụng rừng sản xuất khoảng 1.436 ha, bao gồm: Hà Tĩnh (179,7 ha), Quảng Bình (405,4 ha), Quảng Trị (59,4 ha), Quảng Ngãi (91,3 ha), Bình Định (150,2 ha), Phú Yên (210,8 ha), Khánh Hòa (339,2 ha).

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

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

Bộ Giao thông vận tải kính báo cáo Quốc hội.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (đề báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng (đề báo cáo);
- Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban Kinh tế Quốc hội;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Các Bộ: KH&ĐT, TC, XD;
- Vụ KHĐT, Cục QLXD & CLCTGT;
- Ban Quản lý dự án 2;
- Lưu: VT, ĐTCT.



**BỘ TRƯỞNG**

**Nguyễn Văn Thể**