

Số: 2097 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 04 tháng 3 năm 2022

V/v tiếp thu, giải trình ý kiến của các thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước và các địa phương về BCNCTKT Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (Dự án) đã được Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) trình Thủ tướng Chính phủ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (NCTKT) Dự án theo hình thức PPP tại Tờ trình số 8456/TTr-BGTVT ngày 16/8/2021. Trong quá trình thẩm định, Bộ Kế hoạch và Đầu tư (KH&ĐT) đã có 02 văn bản đề nghị giải trình, bổ sung hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án và Bộ GTVT có 02 văn bản tiếp thu, giải trình các nội dung theo ý kiến của Bộ KH&ĐT. Thực hiện Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội và Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 30/01/2022 của Chính phủ, Bộ GTVT đã hoàn chỉnh hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án đầu tư theo hình thức đầu tư công (trong đó đã tiếp thu ý kiến các thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước) và có Tờ trình số 1250/TTr-BGTVT ngày 11/02/2022 trình Thủ tướng Chính phủ.

Căn cứ văn bản số 915/BKHĐT-GSTĐĐT ngày 15/02/2022 của Bộ KH&ĐT, Bộ GTVT đã phối hợp chặt chẽ với cơ quan Thường trực Hội đồng thẩm định nhà nước (Bộ KH&ĐT), các thành viên hội đồng thẩm định nhà nước và 04 địa phương (Cần Thơ, An Giang, Hậu Giang, Sóc Trăng) có Dự án đi qua để có ý kiến thẩm định Báo cáo NCTKT Dự án.

Tính đến hết ngày 03/3/2022, Bộ GTVT nhận được 11/12 ý kiến¹ thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước, 04/04 tỉnh/thành phố và các cơ quan liên quan thuộc Bộ KH&ĐT. Về cơ bản các ý kiến tham gia thống nhất các nội dung liên quan đến sự cần thiết đầu tư, phạm vi, quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật... trong hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án, còn một số nhóm vấn đề liên quan đến sự phù hợp với quy hoạch, khả năng cân đối nguồn vốn, cơ sở phân chia dự án thành phần, suất vốn đầu tư..., Bộ GTVT xin tiếp thu và giải trình như sau:

1. Cơ sở, đánh giá sự phù hợp của hướng tuyến với quy hoạch giao thông đường bộ

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1545/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, Dự án có hướng tuyến đi thẳng từ khu vực của khẩu Châu Đốc, tỉnh An Giang vào vùng trung tâm của đồng bằng sông Cửu Long, kết nối qua tỉnh Hậu Giang

¹ 11 thành viên đã có ý kiến gồm: Bộ GTVT, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Thông tin truyền thông, Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng, Bộ Văn hóa thể thao và du lịch, Bộ Tài nguyên và Môi trường; 01 thành viên chưa có ý kiến: Bộ Tư pháp.

về cảng Trần Đề của tỉnh Sóc Trăng, cách QL.91 từ 10 - 20km. Trong quá trình lập, thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi dự án, các địa phương đều thống nhất về hướng tuyến Dự án và sẽ cập nhật trong Quy hoạch Tỉnh. Theo tính toán của Tư vấn, phương án tuyến này tránh được khu dân cư đông đúc (có kinh phí đền bù GPMB rất lớn và gây xáo trộn cuộc sống người dân), tạo thêm không gian mới làm động lực để phát triển các khu đô thị, khu công nghiệp trong vùng; đặc biệt tuyến thẳng và ngắn hơn khoảng 9km, chi phí giảm khoảng 2.200 tỷ đồng so với hướng tuyến theo quy hoạch trước đây²; phù hợp với ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ trong chuyến công tác các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long ngày 19/05/2021 cũng như tại cuộc họp Thường trực Chính phủ ngày 01/3/2022.

2. Về suất vốn đầu tư

Theo quy định tại Nghị định 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ, suất vốn đầu tư có thể tính theo công bố của Bộ Xây dựng có quy đổi theo vùng, tính theo dữ liệu các công trình tương tự hoặc kết hợp. Đối với Dự án này đã được tính như sau: suất đầu tư phần đường lấy theo dữ liệu của tuyến cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ đang thi công, có các điều kiện hoàn toàn tương tự và tương đương suất đầu tư theo Quyết định số 65/QĐ-BXD ngày 20/01/2021 của Bộ Xây dựng. Suất đầu tư này chưa tính phần chi phí xử lý đất yếu và xây dựng cầu.

Sau khi tính cả chi phí xử lý đất yếu và xây dựng cầu, suất đầu tư tổng hợp (bao gồm cầu, đường, chi phí QLDA và Tư vấn) của dự án này là 166,78 tỷ đồng/km (thấp hơn suất đầu tư đoạn Cần Thơ - Cà Mau mới được phê duyệt khoảng 181 tỷ đồng/km).

3. Về khả năng cân đối vốn

Theo Tờ trình số 1250/TTr-BGTVT ngày 11/02/2022 của Bộ GTVT, nhu cầu vốn của Dự án trong giai đoạn 2021 - 2025 cần bố trí khoảng 31.405 tỷ đồng (khoảng 70% tổng mức đầu tư), phần còn lại khoảng 13.619 tỷ đồng (khoảng 30% tổng mức đầu tư) chuyển tiếp bố trí giai đoạn 2026 - 2030.

Theo Kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 của Bộ GTVT đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021, dự kiến bố trí cho Dự án khoảng 14.247 tỷ đồng; giai đoạn 2022 - 2023 Chương trình phục hồi phát triển kinh tế - xã hội bố trí cho Dự án khoảng 3.800 tỷ đồng; giai đoạn 2021 - 2025 cần bổ sung khoảng 13.358 tỷ đồng cho Dự án. Bộ GTVT kiến nghị bố trí từ nguồn chưa phân bổ và nguồn dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 của cả nước. Tùy theo khả năng cân đối nguồn vốn, phần còn thiếu sẽ chuyển tiếp trong giai đoạn 2026 - 2030. Theo chức năng, đề nghị Bộ KH&ĐT nghiên cứu, cân đối bổ sung cho dự án từ nguồn chưa phân bổ và nguồn dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 của cả nước để báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

4. Về việc phân chia dự án thành phần

Theo quy định của Luật Xây dựng, việc phân chia các dự án thành phần cần đảm

² Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016.

bảo điều kiện vận hành độc lập. Theo quy định này, các dự án phải phân chia theo phạm vi giữa các nút giao liên thông với các tuyến đường khác. Với phương án này, đa số các dự án thành phần nằm trên địa bàn 02 tỉnh, không thuận lợi cho việc phân cấp ủy quyền cho các địa phương tổ chức thực hiện.

Trường hợp phân chia theo ranh giới hành chính tỉnh, một số dự án thành phần có ranh giới điểm giữa các công trình hầm, cầu sẽ không khả thi trong quá trình tổ chức thực hiện (mỗi tỉnh không thể làm một nửa cầu, nửa hầm). Do vậy, Bộ GTVT phân chia dự án thành phần như sau:

- Ưu tiên phân chia các dự án thành phần theo địa giới hành chính một tỉnh để thuận tiện cho việc phân cấp ủy quyền cho các địa phương. Do tiến độ được triển khai đồng thời nên việc đảm bảo cùng đưa vào khai thác là kiểm soát được.

- Trường hợp ranh giới các địa phương nằm giữa các vị trí cầu hoặc hầm, dự án thành phần sẽ trải dài trên 02 địa phương vì nếu chia đôi các vị trí cầu hoặc hầm thành 02 dự án thành phần thì không khả thi về thiết kế và thi công. Các địa phương sẽ thống nhất giao cho 01 tỉnh chủ trì thực hiện.

Riêng đoạn qua địa phận tỉnh An Giang (dài 56km, TMĐT 13.9981 tỷ đồng) và tỉnh Sóc Trăng (dài 57,2km, TMĐT 11.364 tỷ đồng), nếu chia mỗi tỉnh 01 dự án thành phần sẽ có TMĐT trên 10.000 tỷ đồng, theo quy định sẽ do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi. Các đoạn này chia thành 2 dự án thành phần để đẩy mạnh phân cấp cho các địa phương phê duyệt đồng thời rút ngắn trình tự thủ tục. Do vậy, Bộ GTVT đã đề xuất chia Dự án thành 06 dự án thành phần để chuẩn bị và triển khai đầu tư cùng thời điểm, cùng được bố trí vốn để triển khai theo kế hoạch nên sẽ hoàn thành đồng thời và khai thác đồng bộ toàn tuyến.

Như vậy, việc phân chia 06 dự án thành phần để bảo đảm khối lượng xây dựng tương đương nhau, thuận lợi cho việc đẩy nhanh tiến độ đặc biệt triển khai cơ chế đặc thù chỉ có trong 2 năm (2022, 2023) và thuận lợi việc phân cấp cho các địa phương là phù hợp.

5. Tác động của dự án đối với Dự án BOT QL91

Dự án có chiều dài hơn 188km, trong khi dự án BOT QL.91 chỉ khoảng 38km trên đoạn Cần Thơ đi Long Xuyên, theo nghiên cứu của tư vấn, QL.91 đoạn Cần Thơ đi Long Xuyên chủ yếu phục vụ dân cư và các khu kinh tế dọc theo QL.91, trong khi tuyến cao tốc đi cách xa QL.91 hiện hữu 10-20km nên tác động là không đáng kể. Khó khăn của dự án BOT hiện nay chủ yếu do việc chưa đưa trạm thu phí số 2 vào khai thác.

Số liệu tác động chính xác phải đến thời điểm đưa tuyến đường cao tốc vào khai thác mới có thể định lượng. Trong bước triển khai tiếp theo, Bộ GTVT sẽ chỉ đạo các cơ quan liên quan tiếp tục nghiên cứu, phối hợp với các doanh nghiệp dự án BOT trên QL91 để đánh giá cụ thể mức độ ảnh hưởng cụ thể và đề xuất giải pháp xử lý phù hợp, đảm bảo khả năng trả nợ cho ngân hàng, tránh làm ảnh hưởng đến quyền lợi của nhà đầu tư.

6. Về cơ chế chính sách đặc thù

Dự án phù hợp với các nguyên tắc, tiêu chí quy định tại điểm đ khoản 1.2 Điều 3 Nghị quyết số 43/2022/QH15 và đã được Chính phủ đưa vào danh mục các dự án thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội. Do đó kiến nghị áp dụng các cơ chế chính sách tại Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 như chỉ định thầu, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, phân cấp đầu tư.

7. Các nội dung góp ý chi tiết khác được Bộ GTVT tiếp thu, giải trình cụ thể theo Phụ lục đính kèm.

Bộ GTVT xin gửi Bộ KH&ĐT, Hội đồng thẩm định Nhà nước xem xét, thẩm định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Ban QLDA Mỹ Thuận;
- Lưu: VT, KHĐT (3). tuanva

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Nguyễn Duy Lâm



PHỤ LỤC 1

NỘI DUNG GIẢI TRÌNH, TIẾP THU Ý KIẾN CÁC BỘ, NGÀNH, THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG THẨM ĐỊNH NHÀ NƯỚC
(theo văn bản số 2097 /BGTVT-KHĐT ngày 04 /3/2022 của Bộ GTVT)

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
I	Ngân hàng Nhà nước (văn bản số 1049/NHNN-TD ngày 24/02/2022)	
1	Trường hợp đầu tư Dự án theo quy mô phân kỳ cần thay đổi tên Dự án thành Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng giai đoạn 1, đồng thời làm rõ tiến trình đầu tư giai đoạn 2 (quy mô hoàn chỉnh) bảo đảm phù hợp với Quy hoạch đã được phê duyệt.	<p>1. Tên dự án: Theo quy hoạch được duyệt, tuyến đường bộ cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng được quy hoạch với quy mô 06 làn xe. Trong bối cảnh nguồn lực nhà nước còn khó khăn, để phù hợp với nhu cầu vận tải giai đoạn trước mắt và khả năng cân đối nguồn vốn, bảo đảm hiệu quả đầu tư, Bộ GTVT đề xuất quy mô đầu tư giai đoạn trước mắt với mặt cắt ngang 4 làn xe (bề rộng nền đường Bnền = 17 m), giải phóng mặt bằng thực hiện một lần theo quy mô 06 làn xe. Khi nhu cầu vận tải tăng cao cần phải đầu tư dự án theo quy mô hoàn chỉnh, Bộ GTVT sẽ lập thành dự án riêng. Do vậy đề nghị giữ nguyên tên Dự án.</p> <p>2. Tiến trình đầu tư giai đoạn 2 (quy mô hoàn chỉnh)</p> <ul style="list-style-type: none">- Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tuyến đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng có quy mô là 06 làn xe. Kết quả dự báo nhu cầu vận tải, đến năm 2045 mới cần đầu tư hoàn chỉnh với quy mô 06 làn xe. Căn cứ vào tình hình thực tế và khả năng cân đối nguồn lực, Bộ GTVT sẽ báo cáo cấp thẩm quyền tiến trình đầu tư các giai đoạn tiếp theo của tuyến cao tốc này để đáp ứng nhu cầu vận tải, đảm bảo hiệu quả đầu tư.
2	Về nguồn vốn đầu tư: - Đề nghị Bộ GTVT làm rõ sự phù hợp với việc lựa chọn và phân bổ vốn cho dự án với nguyên tắc, tiêu chí quy định tại điểm đ mục 1.2 Điều 3 Nghị quyết số 43/2022/QH15.	<ul style="list-style-type: none">- Về sự phù hợp với quy định tại điểm đ mục 1.2 Điều 3 Nghị quyết số 43/2022/QH15<ul style="list-style-type: none">+ Dự án có TMDT là 45.024 tỷ đồng > 10.000 tỷ đồng và sử dụng đất có yêu cầu chuyển mục đích sử dụng đất chuyên trồng lúa nước từ 02 vụ trở lên 860 ha > 500 ha trở lên nên là dự



TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	<p>+ Đề nghị Bộ GTVT phối hợp với Bộ KH&ĐT, Tài chính làm rõ khả năng bố trí nguồn vốn NSNN trong giai đoạn 2026-2030 để thực hiện dự án; đồng thời, làm rõ sự phù hợp của việc bố trí số vốn còn thiếu cho dự án trong giai đoạn 2026-2030 với quy định tại khoản 2 Điều 89 Luật đầu tư công.</p>	<p>án quan trọng quốc gia (theo Điều 7 Luật Đầu tư công năm 2019)</p> <p>+ Dự án đã được bố trí vốn theo kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021;</p> <p>+ Dự án có khả năng hoàn thành sớm nhưng chưa được bố trí đủ vốn: Giai đoạn 2021 - 2025 cần bổ sung khoảng 13.358 tỷ đồng cho Dự án.</p> <p>Do vậy, Dự án hoàn toàn phù hợp với việc lựa chọn và phân bổ vốn theo nguyên tắc, tiêu chí quy định tại điểm đ mục 1.2 Điều 3 Nghị quyết số 43/2022/QH15 của Quốc hội.</p> <p>- Về việc làm rõ khả năng bố trí nguồn vốn NSNN trong giai đoạn 2026-2030: Một trong những nguyên tắc bố trí vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn (Điều 51 Luật Đầu tư công) "<i>tập trung bố trí vốn đầu tư công để hoàn thành và đẩy nhanh tiến độ chương trình mục tiêu quốc gia, dự án quan trọng quốc gia...</i>"; điều kiện để đưa dự án vào kế hoạch đầu tư công (Điều 52 Luật Đầu tư công) "<i>Dự án chuyển tiếp thuộc danh mục kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước</i>". Do vậy, trong quá trình xây dựng kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030, dự án thuộc nhóm các dự án chuyển tiếp từ giai đoạn 2021 - 2025 và sẽ được ưu tiên bố trí vốn để đầu tư hoàn thành.</p> <p>- Về quy định tại khoản 2 Điều 89 Luật đầu tư công</p> <p>Với thời gian triển khai dự án từ năm 2022-2026, nhu cầu vốn thực tế đến năm 2025 là khoảng 31.405 tỷ đồng (khoảng 70% tổng mức đầu tư), phần còn lại khoảng 13.619 tỷ đồng (khoảng 30% tổng mức đầu tư) chuyển tiếp bố trí giai đoạn 2026 – 2030 là chưa hoàn toàn phù hợp với khoản 2 Điều 89 Luật đầu tư</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		<p>công, đây cũng là tình trạng chung đối với các dự án quan trọng quốc gia. Tuy nhiên, để đảm bảo phù hợp với tiến độ triển khai thực tế, phù hợp với khả năng cân đối nguồn lực, đề nghị Hội đồng thẩm định nhà nước thông qua để trình Chính phủ báo cáo Quốc hội thống nhất nội dung này làm cơ sở triển khai thực hiện.</p>
3	<p>Về phương án thu hồi vốn: Đề nghị Bộ GTVT làm rõ phương án tổ chức thu phí sau đầu tư.</p>	<p>Căn cứ quy định tại Mục 4, Điều 7, Luật quản lý, sử dụng tài sản công số 15/2017/QH14 ngày 21/6/2017 và các quy định của pháp luật có liên quan. Sau khi dự án hoàn thành, Bộ GTVT dự kiến tổ chức thu phí thông qua hình thức nhượng quyền thu phí theo quy định của pháp luật (tương tự các dự án thành phần đầu tư công giai đoạn 2017 - 2020 đã được Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội thông qua chủ trương tại các Nghị quyết số 52/2017/QH14, số 117/2020/QH14 và số 1213/UBTVQH14).</p> <p>Thực hiện các Nghị quyết số 52/2017/QH14, số 117/2020/QH14 và số 1213/NQ-UBTVQH14 của Quốc hội, Chính phủ đã giao Bộ GTVT phối hợp với Bộ Tài chính và các cơ quan liên quan nghiên cứu, xây dựng phương án thu hồi vốn đầu tư của nhà nước các dự án thành phần đầu tư công trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông; đồng thời giao Bộ GTVT nghiên cứu, hoàn thiện Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi), trong đó có nội dung về cơ chế thu đối với dịch vụ sử dụng đường bộ cao tốc do nhà nước đầu tư bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ và phù hợp với hệ thống pháp luật hiện hành. Hiện nay, Bộ GTVT đã dự thảo Tờ trình Chính phủ phương án thu hồi vốn đầu tư của nhà nước tại các dự án thành phần đầu tư công trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông và đang lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị liên quan để hoàn thiện và báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		Sau khi được cấp có thẩm quyền chấp thuận, Bộ GTVT sẽ chỉ đạo các đơn vị liên quan triển khai thu hồi vốn nhà nước theo đúng quy định.
4	Về tác động của việc đầu tư dự án đối với các dự án khác có liên quan: Đề nghị Bộ GTVT tiếp tục đánh giá tác động của dự án đối với dự án BOT Quốc lộ 91, làm rõ giải pháp xử lý vướng mắc trong việc đầu tư, khai thác dự án BOT Quốc lộ 91 nhằm đảm bảo khả năng trả nợ cho Vietinbank, xử lý nợ xấu, tránh làm ảnh hưởng quyền lợi nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án đã ký hợp đồng BOT và ngân hàng tài trợ vốn cho dự án BOT Quốc lộ 91 khi đưa dự án cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng vào khai thác.	Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 5 văn bản giải trình
II	Bộ Quốc phòng: Trung Tướng Huỳnh Chiến Thắng (Văn bản số 497/TM-TC ngày 24/02/2022)	
	Thống nhất với Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án Đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc- Cần Thơ – Sóc Trăng do Bộ Giao thông vận tải trình thẩm định.	
III	Bộ Khoa học và Công nghệ (văn bản số 370/BKHCN-ĐTĐ ngày 25/02/2022)	
1	Đề nghị bổ sung thuyết minh về vị trí, sơ bộ quy mô diện tích dự kiến đầu tư.	Bộ GTVT xin tiếp thu và đã chỉ đạo hoàn thiện trong Tập Thuyết minh trong Hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án về các hệ thống thành phần của Hệ thống giao thông thông minh ITS dự kiến sẽ đầu tư trong Dự án nhằm đáp ứng yêu cầu quy định của Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 10850:2015, Hệ thống giám sát điều hành giao thông trên đường cao tốc. Đối với Trung tâm quản lý điều hành giao thông, bổ sung thuyết minh về vị trí, sơ bộ quy mô diện tích dự kiến đầu tư.
2	Đề nghị bổ sung chi tiết hơn nội dung lợi ích của việc đầu tư Dự án theo phương thức đầu tư công khi đề xuất chuyển đổi phương thức	Thực hiện chủ trương của Đảng, Quốc hội, với mục tiêu thu hút tối đa các nguồn lực xã hội đầu tư đường bộ cao tốc, Bộ GTVT đã chỉ đạo nghiên cứu phương án đầu tư toàn bộ các dự

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	<p>đầu tư Dự án từ phương thức đối tác công tư sang phương thức đầu tư công.</p>	<p>án theo phương thức PPP và trình Chính phủ (Tờ trình số 8456/TTr-BGTVT ngày 16/8/2021 của Bộ Giao thông vận tải). Dự án được chia thành 03 dự án thành phần với thời gian hoàn vốn lên đến 30 năm; trong đó, đoạn Châu Đốc – Cần Thơ có tỷ lệ vốn nhà nước 69%, đoạn Cần Thơ – Hậu Giang có tỷ lệ vốn nhà nước 66% là không phù hợp với quy định tại Khoản 2 Điều 69 Luật PPP, đồng thời do hiệu quả tài chính thấp và thời gian thu hồi vốn quá dài sẽ khó khả thi trong việc thu hút nhà đầu tư và nguồn vốn tín dụng để thực hiện Dự án theo hình thức BOT nên phải chuyển đổi sang hình thức đầu tư công.</p> <p>Trong bối cảnh đại dịch Covid-19 đã và đang diễn biến rất phức tạp, để giải quyết các vấn đề cấp bách trước mắt nhằm khắc phục các ảnh hưởng của đại dịch, cũng như tạo đà để phục hồi và cơ cấu lại nền kinh tế đất nước giai đoạn 2021 - 2025, Chính phủ đã xây dựng Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để trình cấp có thẩm quyền xem xét quyết định. Chính phủ xác định việc đẩy nhanh tiến độ dự án đầu tư quan trọng quốc gia, đẩy mạnh giải ngân vốn đầu tư công là một nhiệm vụ quan trọng, cấp thiết, trong ngắn hạn là kích thích tổng cầu, tạo việc làm, tiêu thụ hàng hóa, trong dài hạn là phát triển hạ tầng chiến lược nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, trong đó ưu tiên cao nhất cho hệ thống đường bộ cao tốc.</p> <p>Trên cơ sở sự cần thiết, tính cấp bách, hiệu quả của Dự án, để bảo đảm triển khai thành công và sớm hoàn thành Dự án, việc chuyển đổi sang hình thức đầu tư công phù hợp với quy định hiện hành, sau khi hoàn thành sẽ nhượng quyền thu phí để thu hồi vốn nhà nước, đây cũng là một hình thức huy động nguồn lực xã hội để tiếp tục đầu tư kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng.</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
IV	Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Văn bản số 1116/BNN-XD ngày 25/02/2022)	
1	Cần làm rõ phương án huy động, cơ cấu vốn của dự án, cụ thể: giai đoạn 2021 -2025 dự kiến bố trí khoảng 31.405 tỷ đồng (chiếm 70% tổng mức đầu tư), trong đó 13.358 tỷ bố trí từ nguồn chưa phân bổ và nguồn dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn của cả nước giai đoạn 2021 -2025 (nhiều dự án xây dựng đường cao tốc của Bộ GTVT cũng đang kiến nghị sử dụng nguồn vốn này).	Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 3.1 văn bản giải trình.
2	Tính toán phương án hoàn thiện đưa vào khai thác từng phần của dự án phù hợp với kế hoạch bố trí vốn (2 kỳ trung hạn), đảm bảo phát huy hiệu quả đầu tư.	<p>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 kéo dài (phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư, 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. Chính vì vậy, phần lớn các dự án đường bộ cao tốc khó có thể hoàn thành trong một kỳ trung hạn.</p> <p>Do vậy, Bộ GTVT đang kiến nghị triển khai đồng thời các dự án thành phần để đảm bảo hoàn thành toàn tuyến, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư.</p>
V	Bộ Công an (Văn bản số 570/BCA-ANKT ngày 25/02/2022)	
	Quá trình nghiên cứu, triển khai thực hiện, đề nghị các Bộ, ngành, địa phương, đơn vị liên quan tuân thủ quy định của pháp luật, lựa chọn phương án đầu tư đảm bảo hiệu quả, phù hợp với quy hoạch, ưu tiên lựa chọn phương án huy động tối đa nguồn lực từ khu vực tư nhân, giảm phụ thuộc vào nguồn vốn ngân sách, lựa chọn tư vấn thẩm tra đánh giá toàn diện, đầy đủ về Dự án, làm tốt công tác giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, đền bù, tái định cư, không tái lấn chiếm mặt bằng đã được giải phóng, không làm phát sinh các vấn đề phức tạp về an ninh,	Theo Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 16/01/2022 của Quốc hội, Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 30/01/2022 của Chính phủ và ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 725/BKHĐT-TH ngày 30/01/2022, Dự án thuộc danh mục đầu tư công và sử dụng toàn bộ từ vốn ngân sách nhà nước. Ngoài ra, tại Thông báo số 63/TB-VPCP ngày 02/3/2022 của Văn phòng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã thống nhất hình thức đầu tư công theo đề nghị của Bộ GTVT và các địa phương.

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	trật tự, giao thông, cứu hộ, cứu nạn, phòng cháy, chữa cháy, có phương án đảm bảo nguồn cung nguyên vật liệu, cân đối vốn triển khai dự án, đảm bảo hài hòa lợi ích của Nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của các bên liên quan, không để xảy ra tham nhũng, lãng phí, tiêu cực, lợi ích nhóm; việc lựa chọn nhà thầu đảm bảo năng lực, kinh nghiệm, phương án tài chính, có biện pháp quản lý, giám sát chặt chẽ nhằm đáp ứng tiến độ, chất lượng, phòng ngừa vi phạm.	Trong quá trình triển khai Dự án, Bộ GTVT sẽ chỉ đạo các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện theo đúng các quy định của pháp luật có liên quan, đồng thời sẽ giám sát chặt chẽ nhằm đáp ứng tiến độ, chất lượng, phòng ngừa các vi phạm.
VI	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (Văn bản số 598/BVHTTDL-KHHC ngày 25/02/2022)	
1	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch đã có Công văn số 3227/BVHTTDL-KHHC ngày 07/09/2021 và Công văn số 4240/BVHTTDL-KHHC ngày 15/11/2021 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư ý kiến về Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường bộ cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng; theo đó, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch đã góp ý một số nội dung liên quan gồm 03 nhóm ý kiến theo chức năng quản lý. Do đó, trong quá trình triển khai các bước tiếp theo, đề nghị lưu ý các ý kiến của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch đã nêu tại Công văn này để đảm bảo thực hiện theo đúng các quy định của Luật Di sản văn hóa.	<p>Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại các văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021 và số 1284/BGTVT-KHĐT ngày 11/02/2022 và hoàn thiện các ý kiến của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch vào Hồ sơ BCNTTKT kèm theo Tờ trình số 1250/TTr-BGTVT ngày 11/02/2022.</p> <p>Trong bước tiếp theo, Bộ GTVT sẽ chỉ đạo các đơn vị lưu ý các ý kiến của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch đã nêu để đảm bảo thực hiện theo đúng các quy định của Luật Di sản văn hóa.</p>
VII	Bộ Thông tin và Truyền thông (Văn bản số 620/BTTTT-CVT ngày 25/02/2022)	
	Trong quá trình triển khai đầu tư xây dựng dự án, đề nghị chủ đầu tư dự án cung cấp đầu môi làm việc, tiến độ triển khai dự án. Bộ Thông tin và Truyền thông sẽ chỉ đạo các doanh nghiệp viễn thông phối hợp, trao đổi thông tin, xác định nhu cầu sử dụng chung hạ tầng kỹ thuật của tuyến cao tốc để lắp đặt hạ tầng kỹ thuật viễn thông trong đó nhằm xây dựng một hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật liên ngành đồng bộ, tiên tiến, hiện đại đáp ứng mọi nhu cầu các ngành, các lĩnh vực...	Tại Tờ trình số 1250/TTr-BGTVT ngày 11/02/2022 Bộ GTVT dự kiến 06 dự án thành phần và đề xuất cơ quan chủ quản là các địa phương hoặc Bộ GTVT. Sau khi được cấp thẩm quyền quyết định, các cơ quan chủ quản sẽ cung cấp thông tin theo nội dung ý kiến của Bộ Thông tin và Truyền thông.
VIII	Bộ Tài chính (Văn bản số 1895/BTC-ĐT ngày 28/02/2022)	
1	Sự cần thiết về đầu tư	Thống nhất với ý kiến của Bộ Tài chính.

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	Đề nghị Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm về các thông tin, số liệu báo cáo nêu trên.	
2	<p>Về sự phù hợp với quy hoạch</p> <p>Đề nghị Bộ Giao thông vận tải rà soát và chịu trách nhiệm toàn diện trong đề xuất quy mô đầu tư, đảm bảo việc phân kỳ đầu tư đáp ứng được nhu cầu vận tải, khả năng huy động các nguồn vốn và hiệu quả đầu tư của Dự án.</p>	<p>Theo dự báo đến khoảng năm 2040 nhu cầu vận tải trên tuyến cao tốc khoảng 28.000 - 33.000 PCU/ngày.đêm (tính toán theo Tiêu chuẩn 22 TCN 273-01 thì với đường 4 làn xe hạn chế, tốc độ thiết kế 80km/h, tương ứng với mức độ phục vụ loại B - C thì năng lực thông hành khoảng 26.000 - 38.000 PCU/ngày.đêm). Do vậy, việc lựa chọn quy mô 04 làn xe ($B_{nền}=17m$) trong giai đoạn phân kỳ đầu tư là phù hợp, đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2040 và khả năng cân đối nguồn lực trong giai đoạn hiện nay và đặc biệt đảm bảo hiệu quả đầu tư, tránh lãng phí. Đồng thời, để triển khai các dự án phân kỳ đầu tư đường bộ cao tốc, Bộ GTVT đã có Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 ban hành hướng dẫn thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc. Theo đó, với quy mô mặt cắt ngang như trên thì tốc độ thiết kế đạt 80km/h; riêng đối với làn dừng khẩn cấp được bố trí không liên tục với khoảng cách từ 4 - 5km/vị trí, đảm bảo an toàn khai thác.</p> <p>Quy mô đầu tư giai đoạn phân kỳ 04 làn xe ($B_{nền} = 17m - 25m$) hoàn toàn phù hợp với quy định của Luật giao thông đường bộ, tổ chức giao thông, vận hành khai thác đảm bảo đúng theo tiêu chuẩn đường cao tốc. Với quy mô 4 làn $B=17m$: Kiểu đường này mới xuất hiện trong vòng hơn 10 năm trở lại đây tại các nước Ireland, Thụy Điển, Phần Lan.</p> <p>Về yếu tố hiện đại, trong với lĩnh vực đường bộ ở Việt Nam cũng như các nước tiên tiến trên thế giới, tiêu chuẩn đường bộ cao tốc là công trình hiện đại nhất, thể hiện ở các tiêu chí như: tổ chức một chiều, giải phân cách cứng, giao cắt khác mức, hệ thống chiếu sáng, các điểm dịch vụ dừng nghỉ, hệ thống thu phí</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		<p>kín, tự động không dừng, tốc độ lưu thông cao,...những nội dung này đã được thiết kế đầy đủ, hoàn thiện trong giai đoạn phân kỳ đối với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông.</p> <p>Đối với làn dừng đỗ khẩn cấp thường được thiết kế ở hai bên (mỗi làn rộng khoảng 2,5 - 3m) với mục đích các xe có thể dừng đỗ trong trường hợp khẩn cấp (không được lưu thông trong làn dừng khẩn cấp). Ngày nay việc sử dụng hệ thống giao thông thông minh với hệ thống giám sát trực tuyến toàn bộ tuyến đường, có thể kịp thời phát hiện và khắc phục bằng các phương tiện chuyên dụng, trong trường hợp có sự cố, đảm bảo khai thác an toàn. Vì vậy các đường cao tốc phân kỳ hiện nay tại các nơi có địa hình khó khăn và hạn chế kinh phí đầu tư có xu hướng không bố trí làn dừng đỗ không liên tục mà bố trí ngắt quãng dọc theo tuyến với cự ly khoảng 3 - 5 km, để nâng cao hiệu quả khai thác, nhằm giảm chi phí đầu tư ban đầu.</p> <p>Kinh nghiệm ở một số quốc gia như Mỹ, Đức, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Malaysia,... cũng cho thấy, việc phân kỳ đầu tư, điều chỉnh quy mô cao tốc theo các giai đoạn là khá phổ biến. Điều này không chỉ xảy ra đối với những quốc gia đang phát triển như Hàn Quốc, Malaysia (thời điểm 1960 - 1970) mà còn áp dụng với những nước phát triển Mỹ, Nhật. Một số quốc gia như Đức, Thụy Điển, Ireland, Scotland,... đã xây dựng một số tuyến đường bán cao tốc khổ hẹp 03 làn, hoặc 04 làn không có dải dừng xe khẩn cấp liên tục.</p> <p>Về yếu tố đồng bộ, tính đồng bộ không chỉ được quan tâm trong giai đoạn đầu tư mà cần nghiên cứu kỹ lưỡng trong giai đoạn quy hoạch. Đối với kết cấu hạ tầng giao thông, tính đồng bộ thể hiện rõ trong kết nối giữa các phương thức vận tải (đường bộ, đường sắt, hàng không, đường thủy,...), với các tuyến quốc lộ, các trung tâm kinh tế, xã hội,... Trong quá trình nghiên cứu</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		<p>đầu tư đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông, Bộ GTVT đã nghiên cứu kỹ các vấn đề nêu trên.</p> <p><i>Về đáp ứng nhu cầu vận tải</i>, việc triển khai đầu tư Dự án dựa trên kết quả dự báo khoa học, khách quan về nhu cầu vận tải để lựa chọn các đoạn ưu tiên đầu tư và lựa chọn quy mô đầu tư phù hợp. Theo tính toán, quy mô phân kỳ đầu tư có thể đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2040.</p> <p>Có thể nói, nếu được đầu tư ngay với quy mô quy hoạch (6 làn xe) sẽ đảm bảo điều kiện lưu thông tốt hơn; tuy nhiên sẽ chưa hiệu quả trong giai đoạn đầu. Do vậy, cũng như các ngành, lĩnh vực khác, việc đầu tư phải đảm bảo hiệu quả đầu tư, sử dụng hiệu quả vốn đầu tư đối với từng dự án, theo tinh thần Kết luận của Bộ Chính trị và chủ trương đã được Ban Chấp hành Trung ương thông qua tại Nghị quyết số 05-NQ/TW.</p>
3	<p>Về tổng mức đầu tư Dự án</p> <p>- Đề nghị Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các Bộ chuyên ngành (Bộ Xây dựng, Bộ Tài nguyên và Môi trường,...) rà soát các chi phí suất đầu tư cụ thể để xác định tổng mức đầu tư đảm bảo đúng quy định hiện hành của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng (Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ, Quyết định số 65/2021/QĐ-BXD, cơ chế chính sách hiện hành liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư,...).</p> <p>- Đề nghị Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các Bộ chuyên ngành tính toán thêm việc triển khai các chính sách đặc thù trên trong quá trình tính toán, cập nhật tổng mức đầu tư theo quy định.</p>	<p>- Bộ GTVT đã tính toán sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án theo đúng quy định của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng (Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ, Quyết định số 65/2021/QĐ-BXD, cơ chế chính sách hiện hành liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư,...).</p> <p>- Bộ GTVT xin tiếp thu, trong các bước tiếp theo khi có đủ số liệu Cơ quan chủ quản sẽ phối hợp với các bộ chuyên ngành tính toán thêm việc triển khai các chính sách đặc thù trên trong quá trình tính toán, cập nhật tổng mức đầu tư theo quy định.</p>
4	<p>Đối số vốn NSTW đã dự kiến cân đối bố trí được trong giai đoạn 2021 - 2025:</p>	<p>- Tại Tờ trình số 1250/TTR-BGTVT ngày 10/02/2022, căn cứ tiến độ triển khai dự án Bộ GTVT đã dự kiến nhu cầu vốn giải ngân cho dự án, cụ thể như sau: Năm 2022 dự kiến 100 tỷ đồng</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	<p>Đề nghị Bộ Giao thông vận tải rà soát lại khả năng giải ngân số vốn đã được giao trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và số vốn dự kiến bố trí từ Chương trình Chương trình phục hồi, phát triển kinh tế - xã hội để có cơ sở xem xét tính khả thi khi đề xuất nguồn vốn bố trí hàng năm cho Dự án.</p>	<p>để giải ngân chi phí Tư vấn lập dự án đầu tư, tư vấn thẩm tra; Năm 2023 dự kiến 9.449 tỷ đồng để giải ngân cho 80% chi phí GPMB, 50% chi phí tư vấn TKKT, thẩm tra, QLDA và chi phí khác và tạm ứng khoảng 5% chi phí xây lắp; Năm 2024 dự kiến 10.003 tỷ đồng để giải ngân cho xây lắp, GPMB, Tư vấn, QLDA và chi phí khác. Năm 2025 dự kiến 11.853 tỷ đồng để giải ngân cho xây lắp, Tư vấn, QLDA và chi phí khác; Năm 2026 dự kiến 8.470 tỷ đồng để giải ngân cho xây lắp, tư vấn, QLDA và chi phí khác; Năm 2027 dự kiến 5.149 tỷ đồng để giải ngân cho xây lắp và hoàn thành dự án.</p> <p>- Kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 của Bộ GTVT đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021, trong đó dự kiến bố trí cho Dự án khoảng 14.247 tỷ đồng; giai đoạn 2022 - 2023 Chương trình phục hồi phát triển kinh tế - xã hội bố trí cho Dự án khoảng 3.800 tỷ đồng (năm 2022 99 tỷ đồng; năm 2023 3.701 tỷ đồng) tại văn bản số 725/BKHĐT-TH ngày 30/01/2022 của Bộ KH&ĐT</p> <p>Với nhu cầu vốn nêu trên, trong năm 2022 và 2023 sẽ giải ngân hết số vốn từ Chương trình Chương trình phục hồi, phát triển kinh tế - xã hội và một phần vốn kế hoạch trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 của Bộ GTVT. Đến năm 2024, dự án sẽ giải ngân hết số vốn trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 của Bộ GTVT bố trí cho dự án và cần bổ sung thêm nguồn vốn khoảng 1.505 tỷ đồng. Như vậy, việc giải ngân 3.800 tỷ đồng vốn dự kiến bố trí từ Chương trình phục hồi, phát triển kinh tế - xã hội cho năm 2022 và năm 2023 là hoàn toàn khả thi.</p>
5	<p>Về tiến độ thực hiện Dự án:</p> <p>Đề nghị Bộ Giao thông vận tải rà soát, đảm bảo tiến độ thực hiện Dự án phù hợp với khả năng phân bổ nguồn lực từ Chương trình phục hồi, làm việc với Bộ Kế hoạch và Đầu tư để chủ trì đề xuất việc điều chỉnh</p>	<p>Như đã nêu trên, trong năm 2022 - 2023 nhu cầu vốn bố trí cho Dự án lớn hơn vốn Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế bố trí cho Dự án tại văn bản số 725/BKHĐT-TH ngày 30/01/2022 của Bộ KH&ĐT.</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	linh hoạt giữa nguồn vốn từ Kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và vốn từ Chương trình phục hồi để thực hiện Dự án.	Bộ GTVT sẽ phối hợp với Bộ KH&ĐT đề xuất việc điều chỉnh linh hoạt giữa nguồn vốn từ Kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và vốn từ Chương trình phục hồi để thực hiện Dự án.
6	<p>Về phân chia các dự án thành phần</p> <p>Đề nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung nội dung thuyết minh rõ về sự phù hợp về kỹ thuật và pháp lý của phương án phân chia các dự án thành phần trên nguyên tắc đảm bảo vận hành, khai thác các dự án độc lập theo quy định của pháp luật về đầu tư công và xây dựng nêu trên.</p>	Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 4 văn bản giải trình
7	<p>Về việc giao địa phương là cơ quan chủ quản thực hiện các dự án thành phần đối với các đoạn tuyến đi qua địa bàn của địa phương:</p> <p>Đề nghị Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng tiêu chí xác định địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản dự án.</p>	<p>Tại Nghị Quyết số 11/NQ-CP ngày 30/01/2022, Chính phủ đã giao Bộ KH&ĐT chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT trình 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.</p> <p>Thực hiện Nghị quyết 11/NQ-CP, trên cơ sở đề nghị của Bộ KH&ĐT tại văn bản số 992/BKHĐT-KCHTĐT ngày 18/02/2022, Bộ GTVT đã có văn bản số 1842/BGTVT-KHĐT ngày 28/02/2022 tham gia ý kiến đối với dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện các tuyến đường bộ cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội.</p>
8	<p>Xác định đơn vị quản lý, bảo trì tài sản sau đầu tư:</p> <p>Tại Báo cáo Bộ Giao thông vận tải mới đề cập đến chi phí vận hành, bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa lớn trong giai đoạn vận hành dự án nhưng chưa đề xuất trách nhiệm quản lý tài sản, bố trí vốn để thực hiện bảo trì</p>	Tại văn bản số 1842/BGTVT-KHĐT ngày 28/02/2022 của Bộ GTVT về việc tham gia ý kiến đối với dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện các tuyến đường bộ cao tốc

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	tuyến đường sau đầu tư trong trường hợp phân cấp cho địa phương là cơ quan chủ quản thực hiện dự án thành phần.	theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, trong đó Bộ GTVT đề xuất "giao UBND các tỉnh phê duyệt quyết toán các dự án/dự án thành phần được phân cấp sau khi hoàn thành; bàn giao cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, khai thác, bảo trì" để phù hợp theo các quy định hiện hành
9	Về thu phí để hoàn trả vốn ngân sách trung ương Sau khi Dự án hoàn thành, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm thực hiện thu phí để hoàn trả số vốn ngân sách trung ương đã bố trí đầu tư cho Dự án.	Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 3 phần I giải trình ý kiến Ngân hàng Nhà nước
10	Về đánh giá tác động của dự án đối với các dự án BOT liên quan Đề nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung báo cáo cụ thể về đánh giá tác động của việc đầu tư xây dựng Dự án đến dự án đầu tư xây dựng công trình cải tạo, nâng cấp QL91 theo hợp đồng PPP và giải pháp xử lý; tránh để xảy ra các vướng mắc, khiếu kiện ở các giai đoạn sau.	Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 5 văn bản giải trình
IX	Bộ Xây dựng (Văn bản số 584/BXD-HĐXD ngày 28/02/2022)	
1	Về sự phù hợp với quy hoạch: Đề nghị Bộ Giao thông vận tải, UBND các tỉnh, thành phố An Giang, Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng cần kiểm tra, cập nhật để đảm bảo tuyến đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng phù hợp với quy hoạch được duyệt theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ; đồng thời rà soát đảm bảo sự phù hợp của dự án với các quy hoạch ngành giao thông vận tải, quy hoạch xây dựng và các quy hoạch ngành khác có liên quan tại các địa phương nêu trên.	Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 1 văn bản giải trình.
2	Việc phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 như đề xuất cần được thuyết minh làm rõ về sự tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn kỹ thuật về đường cao tốc để làm cơ sở xem xét, quyết định.	Theo dự báo đến khoảng năm 2040 nhu cầu vận tải trên tuyến cao tốc khoảng 28.000 - 33.000 PCU/ngày.đêm (tính toán theo Tiêu chuẩn 22 TCN 273-01 thì với đường 4 làn xe hạn chế, tốc độ thiết kế 80km/h, tương ứng với mức độ phục vụ loại B - C

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		<p>thì năng lực thông hành khoảng 26.000 - 38.000 PCU/ngày.đêm). Do vậy, việc lựa chọn quy mô 04 làn xe ($B_{nền}=17m$) trong giai đoạn phân kỳ đầu tư là phù hợp, đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2040 và khả năng cân đối nguồn lực trong giai đoạn hiện nay và đặc biệt đảm bảo hiệu quả đầu tư, tránh lãng phí. Đồng thời, để triển khai các dự án phân kỳ đầu tư đường bộ cao tốc, Bộ GTVT đã có Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 ban hành hướng dẫn thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn kỹ thuật về đường cao tốc.</p> <p>Quy mô đầu tư giai đoạn phân kỳ 04 làn xe ($B_{nền} = 17m - 25m$) hoàn toàn phù hợp với quy định của Luật giao thông đường bộ, tổ chức giao thông, vận hành khai thác đảm bảo đúng theo tiêu chuẩn đường cao tốc.</p>
3	<p>Phân chia dự án thành phần Bộ Giao thông vận tải cần báo cáo Quốc hội việc phân chia dự án thành phần và xác định về thẩm quyền quyết định đầu tư, chủ đầu tư của từng dự án thành phần để được xem xét, chấp thuận.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Về phân chia dự án thành phần: Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 4 văn bản giải trình. - Về thẩm quyền quyết định đầu tư, chủ đầu tư của từng dự án thành phần: Các dự án thành phần có TMĐT <10.000 tỷ đồng thuộc nhóm A, theo quy định của Luật Đầu tư công, cấp quyết định đầu tư là các địa phương hoặc Bộ GTVT.
3	<p>Phương pháp xác định và cơ cấu sơ bộ tổng mức đầu tư Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác đang được tính gộp do đó chưa phù hợp với quy định về cơ cấu chi phí tại Điều 4 Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ.</p>	<p>Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ quy định: Nội dung sơ bộ tổng mức đầu tư, gồm: chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư (nếu có); chi phí xây dựng; chi phí thiết bị; chi phí quản lý dự án; chi phí tư vấn đầu tư xây dựng; chi phí khác; chi phí dự phòng.</p> <p>Tại Mục 1.4, Phụ lục I (Phương pháp xác định sơ bộ tổng mức đầu tư xây dựng, tổng mức đầu tư xây dựng) Thông tư</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		<p>11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng hướng dẫn một số nội dung về xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng quy định: “<i>Chi phí quản lý dự án (GSBQLDA), chi phí tư vấn đầu tư xây dựng (GSBTV) và chi phí khác (GSBK) được ước tính; hoặc xác định theo định mức; hoặc bằng cách lập dự toán; hoặc từ dữ liệu của các dự án tương tự đã thực hiện. Trường hợp ước tính thì tổng giá trị các chi phí này (GSBQLDA + GSBTV + GSBK) không vượt quá 15% của tổng chi phí xây dựng và chi phí thiết bị của dự án</i>”.</p> <p>Như vậy, chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác của Dự án đang ước tính bằng 9% tổng chi phí xây dựng và chi phí thiết bị là phù hợp với quy định tại Thông tư 11/2021/TT-BXD của Bộ Xây dựng.</p> <p>Trong bước tiếp theo, Bộ GTVT và các cơ quan chủ quản sẽ chỉ đạo các đơn vị liên quan và tư vấn để chuẩn xác chi phí này theo đúng quy định.</p>
4	<p>Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư Đề nghị đơn vị trình thẩm định cập nhật các Quyết định công bố về chi phí bồi thường và giải phóng mặt bằng, chịu trách nhiệm về sự chính xác của dữ liệu và công thức sử dụng để xác định chi phí.</p>	<p>Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được đơn vị Tư vấn cập nhật đơn giá bồi thường mới nhất của các tỉnh, thành phố thuộc phạm vi triển khai của Dự án.</p>
5	<p>Về chi phí xây dựng và chi phí thiết bị - Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi có thuyết minh về cơ sở dữ liệu vận dụng để xác định chi phí xây dựng và chi phí thiết bị tại phần Phương pháp lập sơ bộ tổng mức đầu tư, tuy nhiên chưa có bảng tính, công thức và dữ liệu cụ thể trên cơ sở khối lượng và đơn giá tổng hợp tương ứng với từng khoản mục chi phí do đó không đủ cơ sở để cho ý kiến thẩm định.</p>	<p>- Chi phí xây dựng được xác định như sau: + Phần cầu: xác định theo suất đầu tư được ban hành kèm theo Quyết định 65/QĐ-BXD ngày 20/01/2021 của Bộ Xây dựng (khoảng 30,25 triệu đồng/m²). + Phần tuyến: lấy theo dữ liệu của tuyến cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ đang thi công, có các điều kiện hoàn toàn tương tự và tương đương suất đầu tư theo Quyết định số 65/QĐ-BXD ngày 20/01/2021 của Bộ Xây dựng. Suất đầu tư này chưa tính phần</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		<p>chi phí xử lý đất yếu và xây dựng cầu để tính toán sơ bộ tổng mức đầu tư cho Dự án.</p> <p>+ Chi phí xử lý đất yếu: Tham khảo số liệu của dự án cầu Mỹ Đức Tây trên QL1A với suất đầu tư khoảng 4,9 triệu đồng/m.</p> <p>- Chi phí thiết bị: Tham khảo của Dự án Mỹ Thuận - Cần Thơ để đồng bộ với phần tuyến (khoảng 5,2 tỷ đồng/km).</p> <p>Như vậy, chi phí xây dựng và thiết bị được xác định theo suất vốn đầu tư xây dựng công trình, dự án tương tự là hoàn toàn phù hợp với quy định về cơ cấu chi phí tại Điều 4 Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ.</p>
	<p>- Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi không có thuyết minh cụ thể về sự tương đồng của các suất chi phí xây dựng và thiết bị tại một số dự án như đề cập tại Phần phương pháp lập sơ bộ tổng mức đầu tư; không có bản tính quy đổi suất chi phí xây dựng và thiết bị về thời điểm tính toán, vị trí xây dựng và yêu cầu kỹ thuật là chưa phù hợp với quy định tại Điều 4 Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ do đó không đủ cơ sở để cho ý kiến thẩm định.</p>	<p>Bộ GTVT xin tiếp thu và đã chỉ đạo Tư vấn hoàn chỉnh trong Hồ sơ BCNCTKT.</p>
	<p>- Suất chi phí xây dựng và thiết bị tại Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (153 tỷ/km) hiện tương đương với Suất vốn đầu tư xây dựng đường cao tốc do Bộ Xây dựng ban hành tại Quyết định số 65/QĐ-BXD ngày 20/01/2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, nhưng cao hơn suất chi phí xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam do Bộ Giao thông vận tải phê duyệt.</p>	<p>Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 2 văn bản giải trình</p>
6	<p>Về chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn và chi phí khác</p> <p>Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn và chi phí khác hiện đang được tính gộp theo tỷ lệ đề xuất là 9%, thấp hơn so với mức tối đa (15%) theo quy định tại Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng, tuy nhiên do không có thuyết minh,</p>	<p>Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn và chi phí khác hiện đang được tính gộp theo tỷ lệ đề xuất là 9% là phù hợp với Thông tư 11/2021/TT-BXD ($\leq 15\%$). Tham khảo dự án đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ có tính chất tương tự dự án thì chi phí QLDA, tư vấn và chi phí khác được xác định khoảng 7% (Quyết định số 1170/QĐ-BGTVT ngày 17/6/2020). Tuy nhiên</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	<p>Cơ sở xác định, dữ liệu cụ thể, vì vậy không đủ cơ sở để cho ý kiến thẩm định.</p>	<p>Dự án đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ đã được phê duyệt từ năm 2011 (Quyết định số 650/QĐ-BGTVT ngày 04/4/2011), trong quá trình thực hiện dự án đến ngày 17/6/2020 đã tạm dừng toàn bộ kết quả, hồ sơ và tài liệu bước chuẩn bị đầu tư trước đây theo Quyết định số 650/QĐ-BGTVT. Do thời gian thực hiện dự án khoảng 5 năm (2022 - 2026), trải dài qua nhiều địa phương (188km/4 tỉnh, thành phố) và đi qua vùng đất yếu cần phải xử lý. Vì vậy, để đảm bảo kinh phí thực hiện cho hạng mục này, dự án đang tạm xác định bằng 9% tổng chi phí xây dựng và thiết bị. Hiện nay, dự án cao tốc Cần Thơ - Cà Mau thuộc dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025 được Quốc hội thông qua Chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 44/2022/QH15, trong đó chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn và chi phí khác được xác định bằng 12,5% tổng chi phí xây dựng và thiết bị.</p> <p>Như vậy, Dự án xác định chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn và chi phí khác được xác định bằng 9% tổng chi phí xây dựng và thiết bị là cơ sở. Trong bước tiếp theo Bộ GTVT và các cơ quan chủ quản sẽ chỉ đạo các đơn vị và tư vấn chuẩn xác lại chi phí này theo quy định hiện hành.</p>
7	<p>Về chi phí dự phòng</p> <p>Để đảm bảo chi phí thực hiện dự án và nguồn vốn đầu tư, cần xem xét đánh giá và xác định chi phí dự phòng cho phù hợp với quy định của pháp luật, điều kiện đặc thù của dự án và tình hình thị trường trong nước và thế giới, đảm bảo nguyên tắc tính đúng, tính đủ và hiệu quả, khả thi của dự án.</p>	<p>Chi phí dự phòng đã được tính đúng, tính đủ theo quy định tại Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, phù hợp với điều kiện đặc thù của khu vực dự án, cụ thể: Chỉ số giá được xác định từ năm 2016 - 2020 (riêng năm 2021 do chỉ số giá tăng đột biến, tư vấn đề xuất không đưa vào tính toán); Căn cứ vào hạng mục chi phí phân chia theo các địa phương có dự án đi qua, xác định chỉ số trượt giá. Trên cơ sở đó, xác định chỉ số giá bình quân của dự án.</p> <p>Như vậy, sẽ xuất hiện có địa phương có chi phí trượt giá thấp hoặc cao hơn chi phí trượt giá bình quân nêu trên. Trong quá</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		trình triển khai, Bộ GTVT sẽ phối hợp với các cơ quan chủ quản để điều chỉnh chi phí trượt giá cho phù hợp với từng địa phương, đảm bảo không vượt so bộ tổng mức đầu tư của Dự án.
8	Trong bước tiếp theo, đề nghị lưu ý về hướng tuyến dự án như sau: (i) Nghiên cứu, tính toán để xác định hướng tuyến đảm bảo phù hợp với quy hoạch xây dựng, quy hoạch khu công nghiệp và cụm công nghiệp, các quy hoạch ngành khác có liên quan; (ii) Giảm thiểu ảnh hưởng đến hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện hữu tại khu vực, giao thông đường thủy; (iii) Đảm bảo khả năng kết nối thuận lợi với các tuyến đường cao tốc khác, hệ thống quốc lộ, đường tỉnh và các khu du lịch, danh lam thắng cảnh tại địa phương mà tuyến đi qua (nếu có).	Bộ GTVT xin tiếp thu, trong bước tiếp theo khi có đầy đủ số liệu khảo sát chi tiết theo sẽ chỉ đạo các Đơn vị nghiên cứu, tính toán để xác định hướng tuyến đảm bảo phù hợp với quy hoạch xây dựng, quy hoạch khu công nghiệp và cụm công nghiệp, các quy hoạch ngành khác có liên quan; Giảm thiểu ảnh hưởng đến hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện hữu tại khu vực, giao thông đường thủy; Đảm bảo khả năng kết nối thuận lợi với các tuyến đường cao tốc khác, hệ thống quốc lộ, đường tỉnh và các khu du lịch, danh lam thắng cảnh tại địa phương mà tuyến đi qua (nếu có).
9	Tuyến đi qua vùng có nền địa chất yếu, do đó cần có các giải pháp xử lý nền đất yếu phù hợp và nền móng công trình cầu, cống một cách phù hợp, đảm bảo chất lượng công trình.	Hồ sơ BCNCKT đã dự kiến các giải pháp xử lý nền đất yếu và dự trù kinh phí để thực hiện. Trong bước tiếp theo, khi có đầy đủ số liệu khảo sát chi tiết theo sẽ chỉ đạo các Đơn vị nghiên cứu cụ thể để có các giải pháp xử lý nền đất yếu phù hợp và nền móng công trình cầu, cống một cách phù hợp, đảm bảo chất lượng công trình.
10	Đề nghị nghiên cứu thêm phương án xây dựng cầu vượt qua đường cao tốc để so sánh, cân nhắc áp dụng nhằm giảm chiều cao nền đắp cho tuyến đường cao tốc. Ngoài ra đề nghị không bố trí các nút giao quá gần nhau nhằm đảm bảo tốc độ, hiệu quả khai thác và giảm tổng mức đầu tư.	Về nguyên tắc thiết kế đường cấp thấp phải vượt đường cấp cao, trừ một số trường hợp đặc biệt như tuyến vừa vượt sông và vượt đường hoặc đi qua khu dân cư đồng đúc. Tuy nhiên cần phải so sánh đánh giá giải pháp thiết kế cho phù hợp với điều kiện địa hình, địa chất. Trong Hồ sơ BCNCKT dự án, tư vấn đã tuyên thủ nguyên tắc thiết kế nêu trên, tại những vị trí giao với đường hiện hữu và nằm sát sông, bố trí cầu trên cao tốc để vượt sông và đường. Theo quy định tại Tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc TCVN5729:2012, khoảng cách các nút giao liên thông từ 15 - 25km, riêng đối với đường cao tốc trong phạm vi xung quanh

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
		<p>các thành phố lớn và các khu công nghiệp quan trọng thì khoảng cách này có thể bố trí từ 5 km đến 10 km. Trong Hồ sơ BCNCKT dự án, tư vấn dự kiến xây dựng 12 nút giao liên thông (mỗi tỉnh, TP tuyến đi qua dự kiến bố trí tối thiểu 2 nút giao) có khoảng cách bình quân khoảng 10km (đoạn qua trung tâm thị trấn, thị tứ) và 15km (đoạn ngoài trung tâm thị trấn, thị tứ) phù hợp theo Tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc, đảm bảo tốc độ khai thác hiệu quả, xuyên suốt ko ùn ứ cục bộ....Trong bước tiếp theo, Bộ GTVT sẽ phối hợp với các cơ quan chủ quan tiếp tục rà soát, thỏa thuận với các địa phương để xác định các nút giao liên thông để đảm bảo kết nối với hạ tầng giao thông xung quanh.</p>
11	<p>Phối hợp với cơ quan quản lý chuyên ngành của địa phương để có giải pháp xử lý vướng mắc với mạng lưới hạ tầng kỹ thuật (đường dân sinh, mạng lưới đường dây điện, mạng lưới tuyến ống cấp nước, tuyến cáp thông tin liên lạc,...) đảm bảo việc vận hành, khai thác của mạng lưới hạ tầng kỹ thuật khu vực; giảm thiểu các tác động ảnh hưởng của tuyến đường đến hệ thống kênh, việc sản xuất và sinh hoạt của người dân,...; giảm thiểu các tác động chia cắt của dự án đến các khu dân cư,...</p>	<p>Bộ GTVT xin tiếp thu trong bước tiếp theo sẽ phối hợp với cơ quan quản lý chuyên ngành của địa phương để thực hiện.</p>
12	<p>Đối với việc bố trí trạm dừng nghỉ: Trạm dừng nghỉ cần được xây dựng để phục vụ hoạt động của đường cao tốc theo mô hình và tiêu chuẩn do Bộ Giao thông vận tải quy định, hướng dẫn. Các địa phương triển khai đầu tư xây dựng các trạm dừng nghỉ dọc tuyến bằng nguồn vốn nhà nước hoặc xã hội hoá</p>	<p>Trong Báo cáo NCKT đã tính toán đến việc bố trí trạm dừng nghỉ trên tuyến để phục vụ hoạt động của đường cao tốc, trong bước tiếp theo Bộ GTVT sẽ phối hợp với các địa phương triển khai theo quy định</p>
13	<p>Về giải pháp thoát nước: Nghiên cứu bố trí hệ thống cống thoát nước ngang đường tại vị trí tụ thủy, kênh mương hoặc vị trí cần thiết để đảm bảo cự ly các cống không quá xa nhau, đáp ứng yêu cầu thoát nước ngang. Đối với cống thoát nước dọc tuyến đường cần căn cứ vào tình hình thủy văn, chế độ thủy lực khu vực và kết quả tính toán thủy lực,</p>	<p>Bộ GTVT xin tiếp thu ý kiến, trong bước tiếp theo khi có đầy đủ số liệu khảo sát chi tiết sẽ chỉ đạo các Đơn vị nghiên cứu thực hiện.</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	thủy văn đề thiết kế hệ thống rãnh thoát nước dọc đường để góp phần thoát nhanh nước mưa về các sông, kênh mương,... đảm bảo tuyến đường không bị úng ngập, giảm thiểu ảnh hưởng đến kết cấu nền đường. Việc thiết kế hệ thống thoát nước cần tuân thủ theo quy chuẩn xây dựng hiện hành	
14	Trường hợp bố trí hầm chui ngang đường cao tốc để kết nối giao thông, đề nghị cần lưu ý về tính không của hầm chui và chiều cao đắp nền của tuyến đường cao tốc. Do đặc điểm tuyến đường đi qua khu vực nền đất yếu nên khi chiều cao nền đắp lớn sẽ gây hiện tượng lún không đồng đều, ảnh hưởng đến kết cấu và chất lượng nền đường, đồng thời gây lãng phí vật liệu đắp nền	Bộ GTVT xin tiếp thu ý kiến, trong bước tiếp theo khi có đầy đủ số liệu khảo sát chi tiết sẽ chỉ đạo các Đơn vị nghiên cứu thực hiện.
15	Đối với việc bố trí đường gom: Bổ sung quy hoạch mạng lưới đường gom đồng bộ cho toàn tuyến, giao các địa phương triển khai đầu tư xây dựng theo phân kỳ đầu tư, nhằm đảm bảo đáp ứng nhu cầu giao thông của người dân dọc hai bên tuyến đường và không làm ảnh hưởng đến việc khai thác đường cao tốc	Theo quy định của Luật Quy hoạch không có quy hoạch mạng lưới đường gom. Trong suốt đầu tư xây dựng của Dự án đã xác định chi phí xây dựng đường gom. Vì vậy, trong quá trình triển khai, căn cứ vào nhu cầu và thỏa thuận của địa phương sẽ tiến hành xây dựng các tuyến đường gom đáp ứng nhu cầu giao thông của người dân dọc hai bên tuyến đường và không làm ảnh hưởng đến việc khai thác đường cao tốc
	Bộ Giao thông vận tải và các đơn vị có liên quan phải tiến hành khảo sát, đánh giá, thuyết minh tính toán thiết kế đầy đủ theo quy định, làm cơ sở xác định khối lượng, đơn giá, các chi phí có liên quan để xác định tổng mức đầu tư đảm bảo tính đúng, tính đủ, nâng cao hiệu quả dự án, không thất thoát vốn nhà nước.	Bộ GTVT xin tiếp thu, trong bước tiếp theo khi có đầy đủ số liệu khảo sát sẽ chỉ đạo các đơn vị có liên quan tiến hành khảo sát, đánh giá, thuyết minh tính toán thiết kế đầy đủ theo quy định, làm cơ sở xác định khối lượng, đơn giá, các chi phí có liên quan để xác định tổng mức đầu tư đảm bảo tính đúng, tính đủ, nâng cao hiệu quả dự án, không thất thoát vốn nhà nước
	Bộ Giao thông vận tải cần bổ sung đánh giá về khả năng cung ứng nguồn khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho Dự án trên cơ sở quy định tại Nghị quyết 60/NQ-CP ngày 16/6/2021 của Chính phủ về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho Dự án đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc -	Trong Hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án, tư vấn đã đánh giá trữ lượng các mỏ liệu vật liệu trong khu vực và các khu vực lân cận đáp ứng nhu cầu vật liệu của Dự án (Trang 75-80, Thuyết minh chung). Giai đoạn 2021 - 2025, trong vùng Dự án Bộ GTVT đang triển khai các số dự án như: Mỹ Thuận - Cần Thơ, cầu Mỹ

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	<p>Nam phía Đông, giai đoạn 2017 - 2020 (đã khởi công và sắp khởi công) và Nghị quyết số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung Nghị quyết số 60/NQ-CP ngày 16/6/2021 của Chính phủ; đồng thời có đề xuất về cơ chế khai thác vật liệu xây dựng thông thường cho dự án.</p>	<p>Thuận 2, dự án mở rộng QL1 đoạn từ thị xã Ngã bảy (nay là TP. Ngã Bảy), tỉnh Hậu Giang đến huyện Châu Thành, tỉnh Sóc Trăng, dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 61B đoạn từ Ngã ba Vĩnh Tường đến thị trấn Long Mỹ, huyện Long Mỹ, tỉnh Hậu Giang...; chuẩn bị triển khai các dự án: cao tốc Cần Thơ - Cà Mau, Cao Lãnh - Lộ Tẻ, Lộ Tẻ - Rạch Sỏi. Ngoài ra, các địa phương cũng triển khai một số dự án phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Vì vậy, khả năng các mỏ vật liệu trong khu vực và các khu vực lân cận đáp ứng khó đáp ứng nhu cầu vật liệu theo tiến độ thi công Dự án. Bộ GTVT xin tiếp thu ý kiến của Bộ Xây dựng, trong bước tiếp theo sẽ phối hợp với các cơ quan chủ quản chỉ đạo tư vấn rà soát, đánh giá và đề xuất giải pháp, báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, chấp thuận áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ khó khăn về nguồn vật liệu, đáp ứng tiến độ triển khai Dự án.</p>
X	<p>Bộ Giao thông vận tải (Văn bản số 1830/BGTVT-KHĐT ngày 25/02/2022)</p>	
	<p>Thống nhất nội dung Báo cáo NCKT Dự án tại Tờ trình số 1250/TTr-BGTVT ngày 11/02/2022 của Bộ GTVT</p>	
XI	<p>Bộ Tài nguyên và Môi trường (văn bản số 1044/BTNMT-KHTC ngày 02/3/2022)</p>	
1	<p>Hồ sơ chưa làm rõ diện tích các loại đất để thực hiện dự án đúng theo quy định tại Thông tư số 27/2018/TT-BTNMT ngày 14 tháng 12 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định về thống kê, kiểm kê đất đai và lập bản đồ hiện trạng sử dụng đất. Do vậy, trường hợp hiện trạng sử dụng đất thực hiện dự án phải chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa nước từ 02 vụ trở lên với quy mô từ 500 ha trở lên thì thuộc thẩm quyền quyết định của Quốc hội theo quy định của Luật Đầu tư 2020.</p>	<p>Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021.</p>

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
2	Hiện nay, Quy hoạch Vùng Đồng bằng Sông Cửu Long, Quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030 chưa được phê duyệt, hồ sơ chưa làm rõ sự phù hợp với quỹ đất còn lại trong quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 đã được phê duyệt để đảm bảo phù hợp với chỉ tiêu đất phát triển hạ tầng và các chỉ tiêu có liên quan trong quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đang triển khai theo đúng quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về quy hoạch và pháp luật khác có liên quan.	Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021.
3	Việc sử dụng đất thực hiện dự án phải đúng pháp luật đất đai, pháp luật khác có liên quan, phù hợp với quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; đảm bảo nguyên tắc sử dụng đất tiết kiệm, có hiệu quả, hạn chế di dời dân cư, đáp ứng các yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng an ninh, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững. Việc sử dụng đất để thực hiện dự án chỉ được thực hiện khi quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt theo quy định của pháp luật, đảm bảo chỉ tiêu quốc gia phân bổ, đảm bảo thực hiện theo đúng thẩm quyền, đầy đủ các quy định của pháp luật đất đai.	Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021.
4	Theo các tài liệu địa chất hiện có, trong khu vực trên có các loại khoáng sản chủ yếu: sét gạch ngói, than bùn, molybden... Trong quá trình triển khai dự án, nếu phát hiện khoáng sản có giá trị cao hơn khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đề nghị chủ đầu tư báo cáo cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.	Bộ GTVT xin tiếp thu và sẽ phối hợp với các cơ quan chủ quản trong quá trình triển khai dự án.
5	Đề nghị cập nhật, bổ sung các văn bản pháp lý về môi trường (Luật Bảo vệ môi trường năm 2020, Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường, Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường) vào trong mục IX (tiểu mục 5) thuyết minh báo cáo NCKT và trong báo cáo đánh giá sơ bộ tác	Bộ GTVT xin tiếp thu và cập nhật Luật Bảo vệ môi trường năm 2020, Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường, Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ TN&MT quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường) trong hồ sơ Báo cáo NCKT Dự án.

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	động đến môi trường của Dự án để xác định các vấn đề môi trường chính và phạm vi tác động đến môi trường của Dự án.	

PHỤ LỤC 2

NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CÁC ĐỊA PHƯƠNG

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
I	UBND tỉnh Sóc Trăng (<i>Văn bản số 303/UBND-TH ngày 21/02/2022</i>)	
	Trong bước tiếp theo đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét các kiến nghị của địa phương tại Công văn số 1933/UBND-TH ngày 08/9/2021 của UBND tỉnh Sóc Trăng:	<p>Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại các văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021 và số 1284/BGTVT-KHĐT ngày 11/02/2022.</p> <p>Trong các bước tiếp theo, Cơ quan chủ quản sẽ chỉ đạo các cơ quan, đơn vị tư vấn phối hợp chặt chẽ với địa phương rà soát, so sánh chi tiết phương án thiết kế các vị trí nút giao, công trình phụ trợ hợp lý nhằm đảm bảo phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, hạ tầng kỹ thuật khu vực tuyến đi qua và đảm bảo tính đồng bộ, an toàn, thuận lợi trong quá trình khai thác, sử dụng báo cáo Cơ quan có thẩm quyền xem xét quyết định.</p>
II	UBND tỉnh An Giang (<i>Văn bản số 150/UBND-KTN ngày 21/02/2022</i>)	
1	Đề nghị sớm hoàn thành các thủ tục đầu tư để thực hiện đầu tư hoàn thành toàn bộ dự án trong giai đoạn 2021 – 2025.	Thống nhất với ý kiến của UBND tỉnh An Giang, Bộ GTVT đang tích cực phối hợp với Bộ KH&ĐT để sớm hoàn thành các thủ tục trình cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư dự án để thực hiện đầu tư toàn bộ dự án trong giai đoạn 2021 – 2025, cơ bản hoàn thành năm 2026.
2	Nhằm phát huy hiệu quả cho tuyến cao tốc, kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Bộ Giao thông vận tải ghi nhận, có kế hoạch đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ N1 để làm tuyến nối từ cao tốc đến Cửa khẩu Quốc tế Tịnh Biên (không mở rộng Quốc lộ 91, vì rất khó thực hiện), quy mô 4-8 làn xe theo nhu cầu vận tải và theo tinh thần tại mục 4 Thông báo số 120/TB-BGTVT ngày 12/4/2021 của Bộ Giao thông vận tải về kết luận của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải	Việc đề xuất đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ N1 để kết nối từ cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng đến Cửa khẩu Quốc tế Tịnh Biên là cần thiết. Tuy nhiên, hiện nay do nguồn vốn hạn chế, Bộ GTVT xin ghi nhận kiến nghị của Tỉnh và sẽ nghiên cứu đầu tư vào thời điểm thích hợp khi cân đối được nguồn lực.

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	Nguyễn Văn Thế tại buổi làm việc với Lãnh đạo tỉnh An Giang và Công văn số 8570/BGTVT-KHĐT ngày 18/8/2021 của Bộ Giao thông vận tải gửi Tỉnh ủy An Giang.	
III	UBND thành phố Cần Thơ (Văn bản số 694/UBND-XĐĐT ngày 25/02/2022)	
1	Về hướng tuyến: Đề nghị xem xét nghiên cứu hướng tuyến đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ dịch chuyển tịnh tiến gần hơn về phía Sông Hậu theo phương án cũ tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn năm 2030 so với phương án tuyến đang nghiên cứu hiện nay, để khoảng cách kết nối với đường cao tốc gần hơn với các khu đô thị trung tâm, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển Cái Cui và các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Cần Thơ, đồng thời phù hợp với Quy hoạch tích hợp thành phố Cần Thơ và Quy hoạch chung xây dựng thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn năm 2050.	Nội dung này Bộ GTVT đã giải trình tại Mục 1 văn bản giải trình. Đồng thời, tại cuộc họp Thường trực Chính phủ ngày 01/03/2020, UBND thành phố Cần Thơ đã thống nhất hướng tuyến dự án.
2	Để đảm bảo thuận lợi, nhanh chóng, hiệu quả trong việc kết nối thành phố Cần Thơ với đường cao tốc, đề nghị nghiên cứu phương án đầu tư xây dựng các nút giao kết nối liên thông với đường cao tốc tại các vị trí giao với các quốc lộ, đường tỉnh quan trọng trên địa bàn thành phố Cần Thơ: (1) Tuyến Lộ Tê- Rạch Sỏi; (2) Đường tỉnh 921 (theo phương án tuyến mới); (3) Đường kết nối quận Ô Môn và huyện Thới Lai, thành phố Cần Thơ với huyện Giồng Riềng, tỉnh Kiên Giang; (4) Đường tỉnh 926; (5) Quốc lộ 61C.	Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại các văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021 và số 1284/BGTVT-KHĐT ngày 11/02/2022.
3	Nghiên cứu phương án đầu tư xây dựng đường gom dân sinh dọc theo tuyến cao tốc để phục vụ lưu thông.	Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại các văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021 và số 1284/BGTVT-KHĐT ngày 11/02/2022.

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
IV	UBND tỉnh Hậu Giang (<i>Văn bản số 233/UBND-NCTH ngày 25/02/2022</i>)	
1	Do tuyến đi qua vùng đồng bằng sông Cửu Long với đặc thù là kênh rạch chằng chịt, các tuyến đường dân sinh thường xây dựng dọc các sông, kênh rạch. Do đó, đề nghị đơn vị tư vấn cần lưu ý bố trí đầy đủ hệ thống đường gom để tạo thuận lợi cho việc đi lại, phục vụ sinh hoạt của người dân địa phương.	Trong hồ sơ Báo cáo NCKT đường gom đã được tính toán và dự kiến bố trí trong dự án với quy mô phù hợp để đảm bảo dân cư không bị chia cắt. Trong bước tiếp theo, căn cứ nhu cầu thực tế Bộ GTVT sẽ chỉ đạo các Đơn vị và tư vấn phối hợp thỏa thuận với các địa phương để bố trí cho phù hợp.
2	Đối với Nút giao Quốc lộ 61C: Theo hồ sơ, đề nghị tư vấn đang nghiên cứu theo phương án nút giao liên thông bán hoa thị. Theo kế hoạch của tỉnh Hậu Giang giai đoạn 2023 - 2028 sẽ triển khai dự án Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C) thành 4 làn xe có dải phân cách giữa. Do đó, kiến nghị đơn vị tư vấn nghiên cứu thêm phương án, trong trường hợp Quốc lộ 61C mở rộng thành 04 làn xe có dải phân cách giữa.	Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại các văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021 và số 1284/BGTVT-KHĐT ngày 11/02/2022.
3	UBND tỉnh Hậu Giang đã có Công văn 1674/UBND-NCTH ngày 09 tháng 9 năm 2021, trong đó có nội dung kiến nghị: “Xem xét bổ sung nút giao với Đường tỉnh 927 để kết nối huyện Phụng Hiệp và thành phố Ngã Bảy, tỉnh Hậu Giang vào dự án. Đồng thời, đề tạo điều kiện hỗ trợ tỉnh Hậu Giang phát triển kinh tế - xã hội, kiến nghị xem xét bổ sung thêm tuyến nhánh, kết nối Đường tỉnh 928B (thị trấn Búng Tàu) vào nút giao Quản Lộ - Phụng Hiệp, để kết nối giao thông liên hoàn trong khu vực”. Phúc đáp nội dung này, Bộ Giao thông vận tải có Công văn số 10563/BGTVT-KHĐT ngày 07 tháng 10 năm 2021 về việc tiếp thu, giải trình, làm rõ các nội dung góp ý; theo đó: “ <i>Bộ Giao thông vận tải ghi nhận ý kiến nêu trên. Trong các bước tiếp theo, Bộ Giao thông vận tải sẽ chỉ đạo các cơ quan, đơn vị tư vấn phối hợp chặt chẽ với địa phương rà soát, so sánh chi tiết phương án thiết kế các vị trí nút giao, công trình phụ trợ hợp lý nhằm đảm bảo phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, hạ tầng kỹ</i>	Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình tại các văn bản số 10356/BGTVT-ĐTCT ngày 07/10/2021 và số 1284/BGTVT-KHĐT ngày 11/02/2022.

TT	Ý kiến góp ý	Ý kiến giải trình, tiếp thu
	<p><i>thuật khu vực tuyến đi qua và đảm bảo tính đồng bộ, an toàn, thuận lợi trong quá trình khai thác sử dụng, báo cáo Cơ quan có thẩm quyền xem xét quyết định”.</i></p> <p>Để đảm bảo tiêu chí kết nối giao thông theo mục tiêu của dự án cao tốc, nhằm phát huy tối đa hiệu quả dự án, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của khu vực. Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang kiến nghị xem xét bổ sung 02 nút giao trên vào hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, để làm cơ sở triển khai sau này.</p>	