

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 8912 /BGTVT-ĐTCT

Hà Nội, ngày 26 tháng 08 năm 2021

V/v tham gia ý kiến hồ sơ BCNCTKT Dự
án ĐTXD đường cao tốc An Hữu - Cao
Lãnh theo phương thức PPP.

Kính gửi:

- Các Vụ: Kế hoạch đầu tư, Tài chính, KHCN,
Kết cấu HTGT, ATGT, Môi trường;
- Cục Quản lý XD & CL CTGT;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Các Sở GTVT: Đồng Tháp, Tiền Giang;
- Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận.

Thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải (GTVT) tại văn bản số 4556/BGTVT-KHĐT ngày 20/5/2021 về việc nghiên cứu đề xuất phương thức PPP khi thực hiện các dự án đường bộ cao tốc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, Ban QLDA Mỹ Thuận đã tổ chức lập hồ sơ báo cáo NCTKT Dự án ĐTXD đường cao tốc An Hữu - Cao Lãnh theo phương thức PPP (gọi tắt là Dự án) và trình thẩm định báo cáo NCTKT Dự án tại Tờ trình số 2341/TTr-PMUMT-KHTH ngày 23/8/2021.

Để có cơ sở xem xét, hoàn thiện hồ sơ báo cáo NCTKT Dự án, trình cấp có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư theo quy định, Bộ GTVT đề nghị các cơ quan, đơn vị tham gia ý kiến về nội dung Tờ trình và hồ sơ báo cáo NCTKT Dự án theo đề nghị của Ban QLDA Mỹ Thuận nêu trên. Do tính độ gấp, đề nghị các cơ quan, đơn vị có ý kiến gửi về Bộ GTVT (qua Vụ Đối tác công - tư) trước ngày 02/9/2021 để tổng hợp.

Ban QLDA Mỹ Thuận có trách nhiệm gửi Tờ trình, hồ sơ báo cáo NCTKT Dự án và phối hợp với các đơn vị trong quá trình xem xét; có ý kiến giải trình sau khi các đơn vị có ý kiến, gửi về Bộ GTVT (qua Vụ Đối tác công - tư).

Đề nghị các cơ quan, đơn vị quan tâm thực hiện./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- TTr. Nguyễn Duy Lâm (để b/c);
- Vụ trưởng (để b/c);
- Lưu VT, ĐTCT (03b).

**TL. BỘ TRƯỞNG
KT. VỤ TRƯỞNG VỤ ĐỐI TÁC CÔNG - TƯ
PHÓ VỤ TRƯỞNG**



Nguyễn Việt Cường

Số: 2341 /PMUMT-KHTH

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 23 tháng 8 năm 2021

TỜ TRÌNH

Thẩm định báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải.

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) tại văn bản số 8528/BGTVT-ĐTCT ngày 18/8/2021 về việc hoàn chỉnh hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (BCNCKT) đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh.

Trên cơ sở hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và văn bản số 139/625-DA_CT ngày 23/8/2021 của Công ty CP Tư vấn Xây dựng công trình 625.

Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận kính trình Bộ GTVT xem xét thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh, với nội dung như sau:

I. CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13/06/2019;
- Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18/06/2020;
- Luật Xây dựng số 50/2014/QH14 ngày 18/6/2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số 62/2020/QH14;
- Luật Đấu thầu số 43/2013/QH13 ngày 26/11/2013; [LuatVietnam](http://LuatVietnam.com)
- Luật Đất đai số 45/2013/QH13 ngày 29/11/2013;
- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020;
- Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/06/2020;
- Luật Ngân sách Nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25/06/2015;
- Luật giá số 11/2012/QH13 ngày 20/06/2012 của Quốc hội;
- Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 04/8/2021 của Quốc hội về kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025;
- Nghị định số 35/2015/NĐ-CP ngày 15 tháng 4 năm 2015 của Chính phủ về quản lý sử dụng đất trồng lúa;
- Nghị định số 131/2015/NĐ-CP ngày 25/12/2015 hướng dẫn về dự án quan trọng quốc gia và Nghị định số 02/2020/ND-CP ngày 01/01/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 131/2015/NĐ-CP của Chính phủ;
- Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/1/2021 của Chính phủ về quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình

xây dựng;

- Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;

- Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và Nghị định số 100/2013/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP;

- Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

- Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ quy định về quy hoạch bảo vệ môi trường, đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường;

- Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định về cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

- Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành luật đầu tư theo hình thức đối tác công tư;

- Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 của Chính phủ về quy định chi tiết thi hành một số điều Luật Đầu tư công;

- Nghị định số 43/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai;

- Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/05/2014 của Chính phủ quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất;

- Nghị định số 54/2021/NĐ-CP ngày 21/5/2021 của Chính phủ về đánh giá sơ bộ tác động môi trường;

- Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 15/01/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 22/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ v/v phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển GTVT đường bộ VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 326/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 định hướng đến năm 2030;

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

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 Bộ Giao thông vận tải đã trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Tờ trình số 7066/TTr-BGTVT ngày 20/7/2021;

- Quy hoạch của các ngành, lĩnh vực và địa phương liên quan đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

- Thông tư số 03/2016/TT/BXD ngày 10/03/2016 của Bộ Xây dựng quy định về phân cấp công trình xây dựng và hướng dẫn áp dụng trong quản lý hoạt động đầu tư xây dựng và Thông tư 07/2019/TT-BXD ngày 07/11/2019 của Bộ Xây Dựng sửa đổi, bổ sung, thay thế một số quy định tại thông tư số 03/2016/ TT-BXD ngày 10/03/2016 về phân cấp công trình xây dựng và hướng dẫn áp dụng trong quản lý hoạt động đầu tư xây dựng;

- Quyết định số 1981/QĐ-BGTVT ngày 11/10/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc giao nhiệm vụ cho Ban quản lý dự án 7 tổ lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ An Hữu – Cao Lãnh dự kiến trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025;

- Quyết định số 945/QĐ-BGTVT ngày 18/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải về việc giao nhiệm vụ cho Tổng công ty cử Long tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ An Hữu – Cao Lãnh dự kiến trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025;

- Quyết định số 270/QĐ-BGTVT ngày 09/02/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc giao nhiệm vụ quản lý đầu tư các dự án cho Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận;

- Thông báo số 28/TB-BGTVT Ngày 28/01/2021, của Bộ Giao thông vận tải về kết luận của Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể tại cuộc họp kiểm điểm tiến độ công tác chuẩn bị đầu tư một số dự án trọng điểm phía Nam (tuyến An Hữu-Cao Lãnh, nâng cấp QL63, tuyến cao tốc Cần Thơ-Cà Mau, và Châu Đốc-Cần Thơ-Sóc Trăng);

- Thông báo số 235/TB-BGTVT ngày 07/7/2021 của Bộ Giao thông vận tải về kết luận của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Thể tại cuộc họp trực tuyến về công tác chuẩn bị đầu tư các dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025;

- Văn bản số 4556/BGTVT-KHĐT ngày 20/5/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc nghiên cứu đề xuất phương thức PPP khi thực hiện các dự án đường bộ cao tốc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 – 2025;

- Các Văn bản số 8225/BGTVT-ĐTCT ngày 10/8/2021; số 8528/BGTVT-ĐTCT ngày 18/08/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc hoàn chỉnh hồ sơ BCNCKT Dự án ĐTXD đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh;

- Văn bản số 139/625-DA_CT ngày 23/8/2021 của Công ty CP Tư vấn Xây dựng công trình 625 về việc trình Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (BCNCKT) Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh;

- Các văn bản tham gia ý kiến về phương án tuyến của các địa phương liên quan bao gồm: ý kiến của UBND Tỉnh Đồng Tháp (số 281/UBND-ĐTXD ngày 16/07/2021; số 298/UBND-ĐTXD ngày 30/07/2021);

- Các văn bản pháp lý khác có liên quan.

II. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ ÁN

1. Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh.

2. Chủ đầu tư giai đoạn chuẩn bị dự án: Ban quản lý dự án Mỹ Thuận.

3. Cấp quyết định đầu tư

- Cấp quyết định chủ trương đầu tư: Thủ tướng Chính phủ.

- Cấp quyết định đầu tư: Bộ Giao thông vận tải.

4. Đơn vị Tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi: Công ty CP Tư vấn Xây dựng công trình 625 (Công ty 625).

5. Địa điểm thực hiện dự án: Tỉnh Tiền Giang và tỉnh Đồng Tháp.

6. Sự cần thiết đầu tư

- Đại hội XIII của Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021-2030, với mục tiêu “Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025 hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông...”. Trong khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc bao gồm tuyến cao tốc An Hữu – Cao Lãnh và tuyến này là một trong 3 tuyến cao tốc trục ngang trong khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

- Việc đầu tư xây dựng mới tuyến đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh góp phần hoàn chỉnh mạng lưới giao thông trong khu vực, đáp ứng nhu cầu vận tải trên tuyến hành lang theo trục ngang chạy theo bờ Bắc sông Tiền, đồng thời đoạn tuyến là một phần tuyến cao tốc Hồng Ngự - Trà Vinh để kết nối cửa khẩu quốc tế Dinh Bà (Đồng Tháp) với các cảng biển khu duyên hải, khu kinh tế Định An.

- Tuyến cao tốc An Hữu – Cao Lãnh với vai trò là hành lang xương sống của trục ngang, khi được đầu tư thông tuyến và hoàn thiện sẽ kết nối các tuyến trục dọc như Quốc lộ 1, cao tốc Bắc - Nam phía Đông (cao tốc TP.Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ - Cà Mau), cao tốc Bắc - Nam phía Tây (đường N2 - Mỹ An - Cao Lãnh - Lộ Tẻ - Rạch Sỏi) tạo sức lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của khu vực. Do vậy, cần thiết đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc An Hữu – Cao Lãnh nhằm thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội của khu vực và đất nước.

7. Sự phù hợp với quy hoạch

Việc đầu tư tuyến đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh phù hợp với chủ trương của Đảng, Quốc hội và Chính phủ; phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia nói chung, các vùng, miền và địa phương nói riêng; phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải và quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc, cụ thể:

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

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050 (đã được Hội đồng thẩm định quy hoạch thông qua, Bộ Giao thông vận tải đã trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Tờ trình số 7066/TTr-BGTVT ngày 20 tháng 7 năm 2021); Quy hoạch của các ngành, các địa phương có liên quan.

8. Lợi thế của việc đầu tư theo hình thức PPP

Việc huy động các nguồn lực ngoài nhà nước theo hình thức PPP để phát triển kết cấu hạ tầng đã được Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII thông qua tại Nghị quyết số 05-NQ/TW ngày 01/11/2016 “đẩy mạnh thực hiện các dự án đầu tư theo hình thức PPP, bảo đảm tính công khai, minh bạch”.

Trong giai đoạn 2016 - 2020, Bộ GTVT đã xây dựng kế hoạch đầu tư với tổng nhu cầu vốn đầu tư khoảng 952.731 tỷ đồng bao gồm 218.480 tỷ đồng vốn ODA nước ngoài; 386.334 tỷ đồng vốn NSNN và 347.917 tỷ đồng nguồn vốn huy động ngoài ngân sách. Trong khi đó khả năng cân đối từ nguồn vốn Ngân sách Nhà nước chỉ khoảng 64% nhu cầu, khả năng cân đối từ nguồn vốn TPCP tối đa khoảng 70.000 tỷ đồng cho các dự án quan trọng quốc gia.

Trường hợp chỉ đầu tư xây dựng đường bộ bằng nguồn NSNN thì không đáp ứng được yêu cầu phát triển KT-XH và như vậy không tạo điều kiện cho sự tăng trưởng kinh tế chung của toàn xã hội. Mặt khác nếu tập trung chủ yếu vào nguồn NSNN cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông sẽ tạo áp lực tăng nợ công.

Việc đầu tư theo hình thức PPP có các lợi thế như sau:

- Huy động được nguồn lực xã hội, giảm áp lực vốn Nhà nước.
- Tận dụng được thế mạnh về công nghệ, kinh nghiệm quản lý từ khối tư nhân.
- Phân chia rủi ro hợp lý giữa Nhà nước và nhà đầu tư trong quá trình đầu tư và khai thác dự án.
- Việc đầu tư theo hình thức PPP đối với đường bộ cao tốc nói chung và cao tốc An Hữu – Cao Lãnh nói riêng có lợi thế hơn các dự án đầu tư theo hình thức PPP trên các tuyến đường đang khai thác đặc biệt là khắc phục được hoàn toàn các bất cập về tính công bằng trong thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ.

9. Mục tiêu đầu tư

Hoàn thành đưa vào khai thác tuyến đường bộ cao tốc An Hữu – Cao Lãnh có năng lực lớn, an toàn, tốc độ cao; kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng yếu; từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng đồng bộ, với các công trình hiện đại, có sức lan tỏa cao để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh; tăng năng lực cạnh tranh cho nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng; góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng.

10. Phạm vi, quy mô đầu tư

10.1. Phạm vi nghiên cứu

- Điểm đầu: Tại nút giao An Thái Trung, kết nối với đường cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận thuộc địa phận huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang.
- Điểm cuối: Kết nối với tuyến Đường tỉnh 856 tại thành phố Cao Lãnh, tỉnh Đồng Tháp.
- Tổng chiều dài tuyến khoảng 33,80 km (trong đó qua địa phận tỉnh Tiền Giang là 8,40 km và tỉnh Đồng Tháp là 25,40 km).

10.2. Quy mô đầu tư

10.2.1. Giai đoạn hoàn thiện

- Đối với phần đường cao tốc:

+ Quy mô 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh: Mặt cắt ngang 24,75m (04 làn xe cơ giới mỗi làn rộng 3,75m, chiều rộng dải phân cách giữa và dải an toàn trong 2,25m, chiều rộng dải dừng xe khẩn cấp 3,0m và chiều rộng lề đất 1,5m).

+ Tiêu chuẩn kỹ thuật: Đường cao tốc cấp 100, vận tốc thiết kế 100 km/h (theo Tiêu chuẩn TCVN 5729:2012).

10.2.2. Giai đoạn 1

- Đối với phần đường cao tốc:

+ Quy mô 04 làn xe cao tốc hạn chế: Chiều rộng mặt cắt ngang 17m (04 làn xe cơ giới $4 \times 3,5m = 14m$, dải phân cách giữa $B_{dpc} = 0,5m$; dải an toàn tại tim đường $2 \times 0,50m = 1,0m$; dải an toàn phía lề đất $2 \times 0,25m = 0,50m$; phần lề đất $B_{ld} = 2 \times 0,5m = 1,0m$).

+ Tiêu chuẩn kỹ thuật: Vận tốc thiết kế 80km/h theo hướng dẫn về thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư xây dựng được Bộ GTVT ban hành tại Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014.

- Đối với phần đường dân sinh 01 bên hoặc 02 bên:

+ Quy mô: Chiều rộng $B_{nên} = 5m$, $B_{mặt} = 3,5m$, được bố trí sát vào thân nền đường cao tốc, tuân thủ theo Nghị định 11/2010/NĐ-CP ngày 24/8/2010 để giảm bề rộng giải phóng mặt bằng.

+ Tiêu chuẩn kỹ thuật: Đường giao thông nông thôn cấp B, theo tiêu chuẩn thiết kế TCVN 10380-2014.

11. Hướng tuyến sơ bộ

Bắt đầu từ vị trí kết nối với QL30 và cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận tại nút giao An Thái Trung bằng 1 nhánh nối song song với cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận, tuyến rẽ trái đi gần song song với QL30 hiện hữu, vượt sông Cái Lân thuộc địa phận tỉnh Tiền Giang, tuyến tiếp tục vượt qua ĐT850 gần khu dân cư Xẻo Quýt, sau đó tuyến vượt qua ĐT847 gần cầu Cái Chai và băng qua kết nối liên thông với dự án cao tốc Bắc – Nam phía Tây đoạn Mỹ An – Cao Lãnh và điểm cuối kết nối vào ĐT.856 thành phố Cao Lãnh, tỉnh Đồng Tháp.

12. Nhu cầu sử dụng đất

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 – 2030 tầm nhìn đến năm 2050 đang được Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ tại tờ trình số 7066/TTr-BGTVT ngày 20/7/2021 quy mô giai đoạn hoàn thiện 04 làn xe. GPMB giai đoạn hoàn thiện: Nhu cầu sử dụng đất khoảng **177,93 ha**.

13. Dự báo nhu cầu giao thông

Dựa trên dự báo nhu cầu giao thông tại các năm 2025, 2035, 2045 (20 năm kể từ khi đưa vào khai thác, dự kiến từ năm 2025) theo các kịch bản mô hình giao thông, kết quả tính toán phù hợp với quy hoạch đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

14. Phương án thiết kế sơ bộ

14.1. Hướng tuyến

Phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, quy hoạch của các ngành, lĩnh vực và các địa phương liên quan. Trong quá trình nghiên cứu, hướng tuyến chi tiết được lựa chọn trên nguyên tắc hạn chế tối đa khối lượng giải phóng mặt bằng, các khu tập trung đông dân cư, các khu di tích, rừng đặc dụng, rừng phòng hộ...

So với hướng tuyến theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 22/02/2013, hướng tuyến theo quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã cập nhật hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương nên hướng tuyến một số đoạn đã được thay đổi để phù hợp với quy hoạch của địa phương, nâng cao hiệu quả đầu tư, kết nối thuận tiện với các trung tâm kinh tế, các khu công nghiệp...

14.2. Trắc dọc: Trắc dọc đảm bảo theo các mực nước lũ thiết kế đối với phần đường cao tốc, đường song hành, đường dân sinh lần lượt là H1%, H4% và H10%.

14.3. Mặt cắt ngang

a. Mặt đường cao tốc hoàn chỉnh 04 làn xe (tìm theo tìm cao tốc được duyệt, nền đường được mở rộng về bên phải tìm đường giai đoạn 1):

+ Phần xe chạy	: 4 x 3,75 m	= 15,00 m
+ Làn dừng xe khẩn cấp	: 2 bên x 3,00 m	= 6,00 m
+ Dải phân cách & dải an toàn trong	: 3 x 0,75 m	= 2,25 m
+ Phần lề đất	: 2 bên x 0,75 m	= 1,50 m

TỔNG CỘNG = 24,75 m

b. Giai đoạn 1 (tìm lệch về bên trái so với theo tìm cao tốc được duyệt):

- Phương án mặt cắt ngang cao tốc 4 làn hạn chế Bn=17m.

+ Phần xe chạy	: 4 x 3,50 m	= 14,00 m
+ Dải phân cách & dải an toàn trong	: 3 x 0,50 m	= 1,5 m
+ Dải an toàn tại lề	: 2 x 0,25 m	= 0,50 m
+ Phần lề đất	: 2 x 0,50m	= 1,00 m

TỔNG CỘNG = 17,00 m

14.4. Mặt đường

- Mặt đường bê tông nhựa được dùng cho đường chính, Eyc \geq 180 MPa;
- Mặt đường láng nhựa được dùng cho đường song hành, đường dân sinh Eyc \geq 80 MPa.

14.5. Nền đường

Nền đường đắp cát trên nền tự nhiên sau khi đã đào bỏ lớp đất không phù hợp bề mặt. Đắp bao bảo vệ taluy bằng đất dính dày 1m.

14.6. Xử lý nền đất yếu

- Đối với đường 2 đầu cầu sát mô: Sử dụng sàn giảm tải BTCT trên móng cọc ống BTCT DUL (chiều dài sàn thay đổi theo từng cầu, chiều sâu và khoảng cách đóng cọc được phân đoạn để tính toán để đảm bảo êm thuận).

- Đối với đoạn đường không đảm bảo độ lún cho phép: Sử dụng phương pháp bắc thấm kết hợp gia tải (PVD). Chiều dài, khoảng cách cắm bắc thấm đứng bố trí khác nhau tùy vào chiều cao đắp nền và chiều dày lớp đất yếu.

14.7. Nút giao trên tuyến: Toàn tuyến có 05 nút giao.

- Nút giao liên thông trên tuyến: Kết nối QL30 và cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận tại nút giao An Thái Trung, nút giao ĐT 850

- Cầu vượt trực thông Giao với ĐT 847

- Nút giao liên thông (giao với tuyến Mỹ An – Cao Lãnh).

- Nút giao bằng tại vị trí cuối tuyến (giao với tuyến ĐT.856).

14.9. Công chui dân sinh

Khoảng cách hầm chui dân sinh dự kiến được bố trí giữa các cầu vượt, nút giao có khoảng cách lớn hơn 1km. Đường gom bố trí một bên hoặc hai bên cao tốc theo nhu cầu địa phương. Trên toàn tuyến bố trí 14 vị trí (Tiền Giang: 2; Đồng Tháp: 12).

14.9. Giải pháp thiết kế công trình cầu

a. Tiêu chuẩn thiết kế:

- Tải trọng thiết kế lấy theo tiêu chuẩn TCVN 11823:2017, TCVN4054:2005.

- Tiêu chuẩn hình học thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc TCVN 5729:2012. Độ dốc dọc tối đa của cầu nên nhỏ hơn 4% theo quy định.

- Cao độ mực nước thiết kế với tần suất 1%.

+ Đối với cầu có thông thuyền: khoang thông thuyền theo mực nước H5% tần suất tích lũy mực nước giờ, gối cầu theo mực nước tần suất 1%.

+ Đối với cầu không thông thuyền, tần suất mực nước là 1%.

- Cầu vượt qua các nút giao thông phải đảm bảo tĩnh không đứng và tĩnh không ngang trong giai đoạn hiện tại cũng như kế hoạch mở rộng trong tương lai.

b. Quy mô mặt cắt ngang:

- Mặt cắt ngang cầu giai đoạn hoàn thiện: Chiều rộng mặt cắt ngang 23m (04 làn xe cơ giới 4x3,75m= 15m, 02 làn xe chạy chậm 2x2,25m= 4,5m chiều rộng dải phân cách giữa 1,5m, vạch sơn an toàn 1,0 và chiều rộng gờ lan can 2x0,5m= 1,0m).

- Mặt cắt ngang cầu giai đoạn 1: Mặt cắt ngang 04 làn xe hạn chế. Chiều rộng mặt cắt ngang 17,5m (04 làn xe cơ giới 3,5m; dải phân cách + dải an toàn 1,5m; lan can + dải an toàn 02 mỗi bên 1,0m).

- Kết cấu phần dưới: Mô cầu dạng chữ U, trụ cầu dạng tường hoặc cột bằng BTCT. Ưu tiên sử dụng móng cọc đóng, chỉ áp dụng móng cọc khoan nhồi cho các cầu gần khu vực dân cư (để giảm thiểu xung động) và tại các cầu có yêu cầu tải

trọng lớn lên mô trụ cầu.

c. Kết quả thiết kế cầu: Toàn tuyến có 38 cầu.

14.10. Giải pháp thiết kế hệ thống quản lý và điều hành khai thác

- Công tác quản lý chủ yếu về vận hành, khai thác tuyến cao tốc: quản lý công tác khai thác, thu phí, công tác duy tu, sửa chữa thường xuyên, trung tu và đại tu tuyến đường, khai thác các dịch vụ trên đường cao tốc và tổ chức thực hiện ngay từ khi đưa vào khai thác dự án.

- Toàn bộ hoạt động thu phí của các trạm trên đường cao tốc sẽ được nối mạng với trung tâm điều khiển đặt tại Trung tâm điều hành giao thông cao tốc khu vực phía Nam để có thể kiểm soát, điều khiển đảm bảo hoạt động của hệ thống luôn hoạt động tốt, nâng cao điều kiện khai thác của toàn tuyến.

14.11. Hệ thống giao thông thông minh (ITS)

Hệ thống giao thông thông minh (ITS) bố trí cho dự án phù hợp với các tiêu chuẩn hiện hành và phù hợp với xu thế phát triển hệ thống giao thông trên toàn lãnh thổ Việt Nam. Hệ thống ITS có công nghệ tương tự như của dự án cao tốc Bắc Nam. Bao gồm:

- Hệ thống quản lý giao thông.
- Hệ thống quản lý và điều hành khai thác.
- Hệ thống thu phí đường bộ không dừng.

15. Phương thức đầu tư

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách nhà nước khó khăn, thực hiện đúng chủ trương của Đảng về khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông, trong giai đoạn 2021 - 2025 cần thiết triển khai tuyến đường cao tốc An Hữu – Cao Lãnh. Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ theo quy định của pháp luật về đầu tư công, Luật PPP.

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

16.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng

- Phương án giải phóng mặt bằng thực hiện một lần theo quy mô quy hoạch được duyệt có ưu điểm là thuận lợi trong quản lý chặt chẽ quỹ đất để phục vụ mở rộng trong giai đoạn hoàn chỉnh theo quy hoạch, kinh phí giải phóng mặt bằng tái định cư thấp hơn do giá đền bù để thu hồi đất ngày càng tăng cao.

- Theo đó phạm vi GPMB đường cao tốc tính từ chân taluy hoặc mép ngoài cùng của công trình ra 3m đối với đường cao tốc, 1m đối với đường gom và 3m đối với cầu. Phạm vi GPMB tại các nút giao liên thông hoặc giao cùng mức tùy theo hình dạng từng nút giao cụ thể.

- Phạm vi GPMB tại các nút giao liên thông hoặc giao cùng mức tùy theo hình dạng từng nút giao cụ thể.

16.2. Nhu cầu giải phóng mặt bằng, tái định cư như sau:

Trên cơ sở kết quả rà soát, cập nhật số liệu về công tác giải phóng mặt bằng,

tái định cư theo ý kiến của các địa phương có liên quan, nhu cầu sử dụng đất và phương án giải phóng mặt bằng như sau:

TT	Danh mục nhu cầu sử dụng đất	Diện tích (ha)
I	Bồi thường về đất	177,93
1	Bồi thường về đất ở	3,55
2	Bồi thường về đất nông nghiệp	8,94
	- Đất trồng cây lâu năm	6,90
	- Đất trồng hàng năm khác	80,94
	- Đất trồng lúa	77,60
3	Bồi thường về đất NTTS (thủy canh)	
4	Bồi thường đất tổ chức	
II	Ảnh hưởng dân cư:	
1	Số hộ bị ảnh hưởng	202
2	Số hộ tái định cư	119

16.3. Phương án tổ chức thực hiện

- Tách thành các tiểu dự án độc lập theo địa phận các địa phương có tuyến đi qua và giao cho các địa phương tổ chức thực hiện.

- Thực hiện cắm mốc lộ giới và giao cho địa phương, các cơ quan quản lý đường bộ quản lý hành lang an toàn đường bộ theo đúng quy định pháp luật.

16.4. Sơ bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: Khoảng **933,274 tỷ đồng**. Trong giai đoạn báo cáo nghiên cứu khả thi, sẽ tiếp tục hoàn thiện hồ sơ dự án giải phóng mặt bằng, tái định cư theo quy định, trình cấp có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt.

17. Sơ bộ đánh giá tác động môi trường, xã hội

17.1. Quy định của pháp luật

Theo quy định tại khoản 2, Điều 3, Nghị định 54/2021/NĐ-CP và Điều 29, Luật bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 về sơ bộ đánh giá tác động môi trường, xã hội.

17.2. Đánh giá sơ bộ tác động môi trường

Mục đích của việc đánh giá sơ bộ tác động môi trường trong bước nghiên cứu tiền khả thi nhằm đánh giá sơ bộ các vấn đề chính về môi trường, xã hội có thể xuất hiện khi thực hiện Dự án để xem xét, quyết định việc đầu tư cũng như phương án đầu tư hợp lý nhất trên các phương diện kinh tế, kỹ thuật và môi trường.

Báo cáo đánh giá sơ bộ tác động môi trường bao gồm các nội dung:

- Đánh giá sự phù hợp của địa điểm thực hiện dự án đầu tư với Chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia, Quy hoạch bảo vệ môi trường quốc gia, nội dung bảo vệ môi trường trong quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và quy hoạch khác có liên quan;

- Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính của dự án đầu tư đối với môi trường trên cơ sở quy mô và địa điểm thực hiện dự án.

- Nhận diện yếu tố nhạy cảm về môi trường của khu vực thực hiện dự án đầu tư theo các phương án về địa điểm (nếu có).

- Phân tích, đánh giá, lựa chọn phương án về quy mô, địa điểm thực hiện dự án đầu tư và biện pháp giảm thiểu tác động môi trường.

- Xác định các vấn đề môi trường chính và phạm vi tác động đến môi trường cần lưu ý trong quá trình thực hiện đánh giá tác động môi trường.

Nội dung đánh giá về môi trường, xã hội cơ bản được tập trung nghiên cứu cho tất cả các giai đoạn:

- Giai đoạn chuẩn bị xây dựng: Tác động đến môi trường, xã hội từ các yếu tố như chiếm dụng đất thổ cư, đất nông, lâm nghiệp, di dời mộ, chiếm dụng đất của các tổ chức... qua đó, tác động đến kinh tế - xã hội do các đối tượng bị mất đất thổ cư, do chiếm dụng đất nông, lâm nghiệp; tác động đa dạng sinh học do thu hồi đất lâm nghiệp, đất rừng hay các yếu tố gây bụi do phá dỡ nhà cửa, rác thải từ chặt cây, phát quang, từ công tác chuẩn bị mặt bằng công trường,...

- Giai đoạn xây dựng: Ảnh hưởng đến môi trường và các tác động khác do chất thải phát sinh trong quá trình thi công như bụi, các khí thải, chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thi công, nước thải sinh hoạt, nước thải thi công, chất thải nguy hại (dầu thải từ việc thay dầu máy định kỳ, nước bảo dưỡng xe máy...), các chất bẩn cuốn theo nước mưa chảy tràn qua công trường thi công... Ngoài ra, giai đoạn xây dựng còn tác động đến cộng đồng dân cư thông qua các yếu tố như tiếng ồn, rung động, tập trung công nhân,... tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu, vấn đề ngập úng cục bộ; tác động đến giao thông, các tiện ích cộng đồng và hiện tượng xói lở, sụt trượt,...

- Giai đoạn vận hành, khai thác: Các yếu tố ảnh hưởng đến môi trường, xã hội như hoạt động phát sinh bụi, khí thải và khí nhà kính; bụi và các khí thải của các dòng xe; nước thải, chất thải rắn sinh hoạt; tiếng ồn, rung động, chia cắt cộng đồng,...

Báo cáo đã phân tích những tác động tích cực do thực hiện dự án mang lại, bao gồm những lợi ích có thể định lượng được như tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hoá và hành khách, giảm thời gian chờ đợi của người và phương tiện, tiết kiệm kinh phí duy tu, bảo dưỡng phương tiện... và những lợi ích đối với cộng đồng, xã hội không thể định lượng như tăng trưởng nguồn việc làm, thu nhập cho người dân tại địa phương, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, nâng cao đời sống nhân dân, điều kiện lưu thông được thuận lợi, an toàn hơn, giảm thiểu tai nạn giao thông,...

17.3. Sơ bộ các biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực tới môi trường

- Giai đoạn chuẩn bị: Chuẩn bị và thực hiện tốt phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư sẽ góp phần giảm thiểu tác động tới cuộc sống của các hộ dân bị thu hồi đất; giảm thiểu tác động do chiếm dụng vĩnh viễn đất nông, lâm nghiệp bằng các giải pháp đền bù, hỗ trợ sản xuất,... đảm bảo các hộ bị mất đất nông nghiệp sẽ được phục hồi nguồn sống của mình, khuyến khích tuyển dụng người tại địa phương, đặc biệt đối với các đối tượng bị thu hồi, ảnh hưởng; giảm thiểu tác động đến đa dạng sinh học bằng biện pháp trồng rừng thay thế; giảm thiểu các tác động trong công tác giải phóng

mặt bằng như tưới nước làm ẩm khi phá dỡ công trình vào những ngày khô nóng, che chắn bằng bạt, các chất thải không tái sử dụng được xử lý thông qua các công ty môi trường có chức năng, giải pháp thu gom, phân loại và xử lý chất thải rắn phù hợp...

- Giai đoạn xây dựng: Ngăn ngừa bụi phát tán từ hoạt động thi công đào đắp và các hoạt động liên quan bằng giải pháp phun nước tạo ẩm khu vực có khả năng phát tán bụi, che chắn khi tập kết và vận chuyển...; xây dựng và thực hiện kế hoạch quản lý chất thải trong thi công; kiểm soát các nguy cơ bồi lắng bờ đất xói trong thi công nền đường và hố móng các công trình cầu; thanh thải, phục hồi lòng, bờ kênh sau khi thi công; đổ đất đá loại đúng nơi quy định; quản lý, xử lý nước thải sinh hoạt, nước thải thi công; quản lý chất thải nguy hại; kiểm soát mức ồn, mức rung từ hoạt động thi công; các biện pháp giảm thiểu tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ,...

- Giai đoạn vận hành, khai thác: Đường bộ cao tốc là công trình công cộng, bản thân đường bộ cao tốc hầu như không làm phát sinh các vấn đề tiêu cực về môi trường trong giai đoạn vận hành. Các vấn đề có thể gặp phải trong giai đoạn vận hành như bụi, khí thải, khí nhà kính; chất thải rắn, nước thải sinh hoạt tại khu vực trạm thu phí... đều có thể được ngăn ngừa và giảm thiểu thông qua các giải pháp thiết kế các hạng mục công trình của dự án.

17.4. Đánh giá chung

Báo cáo đánh giá sơ bộ tác động môi trường cho thấy, các tác động lớn như các khu vực sinh thái quan trọng, các đối tượng nhạy cảm như khu di tích lịch sử, quân sự đã được xem xét, cân nhắc thông qua việc lựa chọn hướng tuyến hợp lý. Trong giai đoạn triển khai xây dựng, việc thi công xây dựng tuyến đường bộ cao tốc An Hữu – Cao Lãnh có thể tạo ra một số tác động tới môi trường tự nhiên và xã hội. Tuy nhiên, các tác động phần lớn là ngắn hạn và có thể giảm thiểu được thông qua việc áp dụng các biện pháp hợp lý, có chế tài nghiêm khắc để xử phạt vi phạm và cơ chế giám sát chặt chẽ của Chủ đầu tư và các cơ quan chức năng trong quá trình thực hiện Dự án.

Trong bước lập báo cáo nghiên cứu khả thi, Báo cáo đánh giá tác động môi trường sẽ được đánh giá, phân tích chi tiết và xây dựng các biện pháp cụ thể nhằm giảm thiểu tối đa các tác động của dự án đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

18. Sơ bộ tổng mức đầu tư và phương án huy động vốn

18.1. Sơ bộ tổng mức đầu tư

Sơ bộ tổng mức đầu tư được ước tính trên cơ sở quy mô, công suất 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, 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 ... theo đúng quy định của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

- Tổng mức đầu tư dự án giai đoạn 1 với quy mô mặt cắt ngang $B_n=17m$ (bao gồm lãi vay) là: **6.944 tỷ đồng**.

DVT: tỷ đồng

STT	Hạng mục công việc	TỔNG
1	Chi phí GPMB	933,27
2	Chi phí xây dựng	4.239,11
3	Chi phí QLDA, TVĐTXD, khác	423,91
4	Chi phí dự phòng	934,58
	Tổng mức đầu tư	6.531,00
5	Lãi vay trong quá trình XD	413,00
	TMDT (bao gồm lãi vay)	6.944,00

- Sơ bộ khái toán tổng mức đầu tư giai đoạn hoàn thiện với quy mô mặt cắt ngang $B_n=24,75m$, $L=33,80 km$, đi qua 2 tỉnh Tiền Giang, và Đồng Tháp giai đoạn hoàn thiện (không bao gồm lãi vay) là **9.508 tỷ đồng**.

18.2. Nguồn vốn và phương án huy động vốn

- Vốn nhà nước tham gia Dự án: khoảng 3.472 tỷ đồng và thuộc kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025. Trong đó:

+ Chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư (toàn bộ dự án thành phần) khoảng 933,27 tỷ đồng.

+ Hỗ trợ xây dựng công trình (bao gồm cả một số chi phí do cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện) thực hiện dự án đầu tư theo phương thức PPP: khoảng 2.539 tỷ đồng.

- Vốn nhà đầu tư huy động: khoảng 3.472 tỷ đồng, trong đó: vốn chủ sở hữu khoảng 520,80 tỷ đồng (tương ứng mức tối thiểu 15% theo quy định của Luật PPP), vốn vay khoảng 2.950,20 tỷ đồng.

19. Ngành, lĩnh vực: Ngành Giao thông vận tải, lĩnh vực đường bộ.

20. Dự kiến phương án đầu tư, tiến độ triển khai và phương án tổ chức quản lý, kinh doanh

20.1 Phương án đầu tư

- Phương án này được xây dựng trên từng dự án thành phần, quy mô mặt cắt ngang $B=17m$, hình thức PPP có phần vốn góp VGF của Nhà nước;

- Các chế định tài chính tuân thủ theo các quy định hiện hành như: Tỷ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư theo Luật PPP số 64/2020/QH14 ngày 20/6/2020; Lãi vay cho nhà đầu tư áp dụng theo Thông tư số 88/2018/TT-BTC ngày 28/9/2018 của Bộ Tài chính; Giá vé và lộ trình tăng giá vé áp dụng theo giá vé của cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, lợi nhuận nhà đầu tư tạm tính 11,77% theo cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020; Phân loại xe theo Thông tư 35/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 của Bộ GTVT.

- Thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải tại văn bản số 4556/BGTVT-KHĐT ngày 20/5/2021 về việc nghiên cứu đề xuất phương thức PPP khi thực hiện các dự án đường bộ cao tốc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 – 2025. Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận đã chỉ đạo Tư vấn nghiên cứu phương án đầu tư với quy mô mặt cắt ngang $B_n=17m$ và các kịch bản đầu tư như sau:

- **Kịch bản 1 (kịch bản kiến nghị):** Hỗ trợ NSNN 50% Tổng mức đầu tư. Có ưu điểm thời gian hoàn vốn 27 năm và tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án là 50% Tổng mức đầu tư là phù hợp (theo quy định tại Điều 69 của Luật 64/2020/QH14 Đầu tư theo hình thức đối tác công tư thì tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư dự án). Kịch bản này có thời gian hoàn vốn và tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia phù hợp với quy định nên ít rủi ro về tài chính và dễ huy động vốn vay cho dự án, vì vậy hấp dẫn nhà đầu tư.

- **Kịch bản 2:** Hỗ trợ NSNN đảm bảo hoàn vốn 20 năm khai thác. Có ưu điểm thời gian hoàn vốn 20 năm theo quy định, tuy nhiên tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án 61% > 50% Tổng mức đầu tư (theo quy định tại Điều 69 của Luật 64/2020/QH14 Đầu tư theo hình thức đối tác công tư thì tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư dự án) nên cần phải xin cơ chế riêng cho dự án tương tự như cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017 – 2020

- **Kịch bản 3:** Hỗ trợ NSNN đảm bảo hoàn vốn 25 năm khai thác. Có ưu điểm thời gian hoàn vốn 25 năm, tuy nhiên tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia 53% > 50% Tổng mức đầu tư (theo quy định tại Điều 69 của Luật 64/2020/QH14 Đầu tư theo hình thức đối tác công tư thì tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư dự án) nên cần phải xin cơ chế riêng cho dự án.

- **Kịch bản 4:** Hỗ trợ NSNN đảm bảo hoàn vốn 30 năm khai thác. Có ưu điểm tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia là 47% Tổng mức đầu tư là phù hợp (theo quy định tại Điều 69 của Luật 64/2020/QH14 Đầu tư theo hình thức đối tác công tư thì tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư dự án). Tuy nhiên kịch bản này có nhược điểm là thời gian hoàn vốn quá dài 30 năm nên rủi ro về tài chính lớn và khó huy động vốn vay cho dự án, vì vậy không hấp dẫn nhà đầu tư.

Kết quả các phương án tài chính như sau:

TT	Kịch bản	Chi phí (tỷ đồng)				Thời gian hoàn vốn	
		NSNN	Tỷ lệ %	BOT	Tỷ lệ %		Tổng
1	Kịch bản 1	3.472,00	50%	3.472,00	50%	6.944,02	27 năm
2	Kịch bản 2	4.196,68	61%	2.647,44	39%	6.844,12	20 năm
3	Kịch bản 3	3.676,10	53%	3.237,88	47%	6.913,98	25 năm
4	Kịch bản 4	3.256,28	47%	3.714,04	53%	6.970,31	30 năm

20.2. Dự kiến tiến độ và thời gian thực hiện giai đoạn 2021 - 2025:

a. Tiến độ và thời gian thực hiện dự án

- Chuẩn bị đầu tư: Năm 2021 - 2023.
- Giải phóng mặt bằng, tái định cư: năm 2022 - 2023.
- Thi công xây dựng công trình: Cơ bản hoàn thành thông tuyến năm 2025, chuyển tiếp hoàn thành 2027.

LuatVietnam

(Chi tiết tiến độ và thời gian thực hiện Phụ lục 1 kèm theo)

b. Sơ bộ nhu cầu giải ngân vốn

Trên cơ sở dự kiến kế hoạch triển khai và thực tế triển khai dự án đầu tư theo phương thức PPP, sơ bộ nhu cầu vốn như sau:

Đơn vị: tỷ đồng

Năm	Giai đoạn 2021 - 2025					2026 - 2030		Tổng
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Dự kiến giải ngân	0	5	900	1.042	903	347	275	3.472

Tổng nhu cầu vốn giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 2.850 tỷ đồng (khoảng 82%), giai đoạn sau năm 2025 khoảng 622 tỷ đồng (khoảng 18%).

20.3. Phương án tổ chức quản lý, kinh doanh: Chủ đầu tư dự án PPP thực hiện việc quản lý, kinh doanh công trình phù hợp với các quy định của pháp luật và theo các điều kiện thỏa thuận trong hợp đồng dự án

21. Hình thức đầu tư, loại hợp đồng dự án:

Đầu tư theo hình thức PPP, loại hợp đồng BOT.

22. Dự kiến sơ bộ hiệu quả đầu tư

22.1. Sơ bộ các thông số tài chính

Phương án tài chính được tính toán theo từng dự án thành phần trên cơ sở các thông số chủ yếu như sau:

- Số liệu dự báo nhu cầu vận tải cho các đoạn trên tuyến đường bộ cao tốc An Hữu – Cao Lãnh sau khi đã phân bổ lưu lượng cho các tuyến song hành (QL.1, QL.30, QL.91 tuyến N1, Tuyến N2...)

- Mức giá, phí dịch vụ: theo quy định của Luật PPP, bảo đảm lợi ích của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP, người sử dụng và Nhà nước, tạo điều kiện để nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP thu hồi vốn và có lợi nhuận. Khung giá, phí dịch vụ xác định cụ thể mức giá, phí khởi điểm và mức giá, phí cho từng thời kỳ bảo đảm tính đúng, tính đủ và công khai, minh bạch các yếu tố hình thành giá, phí. Mức giá, phí dịch vụ của Dự án cơ bản phù hợp với mức giá, phí dịch vụ Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 52/2017/QH14. Sơ bộ mức giá, phí dịch vụ như sau:

Đơn vị: đồng/xe nhóm 1/km

Giai đoạn	2024-2026	2027-2029	2030-2032	2033-2035	2036-2038	2039-2041	2042-2044	2045-2047	2048-2050	2051-2053	2054-2056
Mức giá	1.700	1.900	2.100	2.400	2.700	3.000	3.400	3.800	4.300	4.800	5.400

- Sơ bộ tổng mức đầu tư: theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư và quy định tại Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

- Nguồn vốn: vốn tham gia của nhà nước bố trí trong kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2021 - 2025. Vốn chủ sở hữu và vốn huy động của nhà đầu tư theo quy định của Luật PPP. Theo quy định của Luật PPP, phần vốn tham gia của nhà nước không tính trong phương án tài chính để xác định thời gian thu hồi vốn của dự án.

- Vốn vay, vốn chủ sở hữu: Vốn chủ sở hữu tính toán trong phương án tài chính

là 15% tổng vốn nhà đầu tư huy động, vốn vay 85% tổng vốn nhà đầu tư huy động. Mức lãi suất vốn vay, tỷ suất lợi nhuận vốn chủ sở hữu xác định theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư và quy định tại Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

22.2. Hiệu quả kinh tế - xã hội

Việc đầu tư xây dựng tuyến cao tốc An Hữu – Cao Lãnh giai đoạn 2021 - 2025 có ý nghĩa rất quan trọng trong việc kết nối và phát triển kinh tế của các khu vực dọc tuyến.

- Kết quả phân tích sơ bộ hiệu quả kinh tế cho thấy các chỉ tiêu về hiệu quả kinh tế của Dự án như sau:

Chỉ tiêu	Giá trị
Giá trị hiện tại thuần E-NPV (tỷ đồng)	2.256,54
Tỷ suất nội hoàn kinh tế E-IRR (%)	16,85%
Tỷ số lợi ích/chi phí (B/C)	1,41

- Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả do tiết kiệm thời gian vận hành (VOT), tiết kiệm về chi phí vận hành (VOC) đối với các dự án thành phần, ở các thời điểm có sự khác nhau, tuy nhiên việc khai thác đường bộ cao tốc đều mang lại những hiệu quả nhất định. Cụ thể: VOT của dự án tại thời điểm năm 2030 khoảng 358 tỷ đồng, năm 2035 khoảng 456 tỷ đồng; VOC của các dự án tại thời điểm năm 2030 là 644 tỷ đồng, năm 2035 là 820 tỷ đồng.

Từ kết quả các chỉ tiêu đánh giá kinh tế ở trên chứng tỏ rằng dự án đạt hiệu quả kinh tế. Việc đầu tư dự án sẽ mang lại một lợi ích to lớn cho cộng đồng xã hội và mang ý nghĩa chiến lược trong phát triển kinh tế cho các tỉnh trong khu vực nghiên cứu.

22.3. Hiệu quả tài chính

Kết quả phân tích tài chính Dự án cho thấy:

- Giá trị hiện tại ròng (NPV) của dự án khoảng 63,23 tỷ đồng (>0).
- Tỷ suất nội hoàn (IRR) trung bình của dự án khoảng 10,54%.
- Tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) trung bình của dự án khoảng 1,016 (>1).
- Tỷ suất chiết khấu trung bình của dự án: 10,38%.

22.4. Hiệu quả quốc phòng, an ninh: Việc hoàn thành Dự án sẽ tạo ra tuyến đường bộ có tốc độ cao và an toàn, đặc biệt trong việc cơ động, triển khai các phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

23. Một số khó khăn

23.1. Về nguồn vốn triển khai đầu tư

Về huy động vốn ngoài ngân sách còn khó khăn: Theo quy định của Luật PPP, ngoài nguồn vốn nhà nước tham gia dự án và vốn chủ sở hữu của Nhà đầu tư (tối thiểu 15%), nhà đầu tư cần huy động phần vốn còn lại từ nguồn vốn vay của các tổ chức tín dụng, tăng tỷ lệ tham gia vốn chủ sở hữu hoặc phát hành trái phiếu doanh nghiệp để thực hiện dự án. Tuy nhiên, từ thực tế triển khai các dự án PPP

thời gian qua cho thấy một trong những khó khăn, vướng mắc lớn nhất là nguồn huy động vốn vay để triển khai. Hiện nay, bên cạnh việc huy động vốn tín dụng từ các ngân hàng thương mại, Luật đã cho phép doanh nghiệp dự án được phát hành trái phiếu doanh nghiệp để huy động vốn. Tuy nhiên, đối với các dự án giao thông có thời gian thu hồi vốn dài nên việc huy động nguồn vốn để triển khai dự án sẽ còn khó khăn.

23.2. Một số khó khăn trong quá trình triển khai thực hiện

- Công tác giải phóng mặt bằng: Từ thực tiễn triển khai các dự án thời gian qua cho thấy, giải phóng mặt bằng, tái định cư luôn là công tác rất phức tạp, ảnh hưởng lớn đến tiến độ thực hiện dự án. Đối với các dự án thành phần cao tốc Bắc – Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, mặc dù đã chủ động, quyết liệt triển khai nhưng sau hơn 2 năm thực hiện đến nay mới đạt 97%, một số khu tái định cư chưa hoàn thành, việc di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật chỉ đạt khoảng 50%...

- Về nguồn cung cấp vật liệu xây dựng: Thực tế triển khai các dự án khu vực Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy, nguồn cung cấp vật liệu xây dựng gặp phải một số khó khăn, đặc biệt là khan hiếm cát đắp nền như: nhiều mỏ đang khai thác chưa được hoàn thiện các thủ tục, giấy phép hoặc chưa nằm trong quy hoạch; một số mỏ đủ giấy phép lại có trữ lượng không lớn, chưa đáp ứng nhu cầu về số lượng, chất lượng, đặc biệt là khi triển khai đồng loạt các dự án, dẫn đến tình trạng khan hiếm vật liệu, trong khi đó thủ tục cấp phép mỏ theo quy định cần nhiều thời gian (trên 6 tháng). Điều này gây khó khăn trong công tác quản lý chi phí đầu tư xây dựng, nguy cơ chậm tiến độ thực hiện các dự án.

24. Kiến nghị, đề xuất

Từ những khó khăn, vướng mắc nêu trên, trên cơ sở rút kinh nghiệm từ thực tiễn triển khai các dự án, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải đề xuất với Chính phủ một số nội dung như sau:

(1). Cho phép áp dụng cơ chế chia sẻ phân tăng, giảm doanh thu như quy định tại Điều 82 Luật PPP.

(2). Báo cáo Chính phủ xem xét, quyết định trong trường hợp triển khai dự án theo phương thức PPP không thành công.

25. Lựa chọn nhà đầu tư:

Đường bộ cao tốc An Hữu – Cao Lãnh là tuyến huyết mạch có vai trò rất quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia, kiến nghị áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước (theo quy định tại điểm b khoản 3 Điều 31) để lựa chọn nhà đầu tư thực hiện các dự án thành phần, tương tự hình thức đấu thầu các dự án thành phần PPP cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 đã được cấp có thẩm quyền thông qua.

26. Tổ chức thực hiện:

- Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

- Thiết kế ba bước, gồm: thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công.

- Cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết hợp đồng: Bộ Giao thông vận tải hoặc UBND tỉnh, thành phố có tuyến đi qua (theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ).

III. Ý KIẾN CỦA CÁC CƠ QUAN LIÊN QUAN

Ban QLDA Mỹ Thuận đã nhận được ý kiến của UBND Tỉnh Đồng Tháp (số 281/UBND-ĐTĐXD ngày 16/07/2021; số 298/UBND-ĐTĐXD ngày 30/07/2021). Về cơ bản UBND tỉnh Đồng Tháp thống nhất hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giai đoạn 1 là 17m, một số ý kiến về điểm cuối tuyến, Ban QLDA dự án tiếp thu giải trình.

(chi tiết nội dung giải trình Phụ lục 2 đính kèm)

IV. DANH MỤC HỒ SƠ GỬI KÈM

LuatVietnam

Hồ sơ trình báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi dự án bao gồm:

- Tờ trình nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

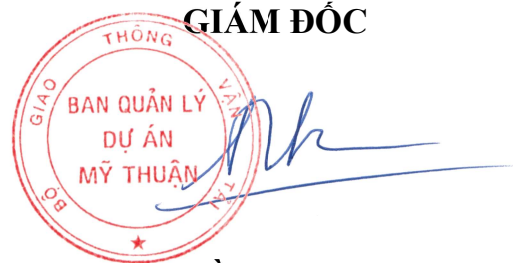
- Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án gồm 06 tập sau: Tập I: Thuyết minh dự án; Tập II: Các bản vẽ thiết kế; Tập III: Tổng mức đầu tư; Tập IV: Sơ bộ hiệu quả kinh tế; Tập V: Đánh giá sơ bộ tác động môi trường; Tập VI: Phụ lục văn bản pháp lý.

Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận kính trình Bộ Giao thông vận tải xem xét và xin ý kiến chỉ đạo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lê Đình Thọ (để b/c);
- Vụ PPP;
- Tư vấn 625;
- Ban QLDA Mỹ Thuận:
 - + Phó GD Lê Đức Tuấn;
 - + Lưu: VP, KHTH.

GIÁM ĐỐC



Trần Văn Thi



PHỤ LỤC 1
DỰ KIẾN KẾ HOẠCH TRIỂN KHAI
DỰ ÁN ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC AN HỮU – CAO LÃNH

TT	Trình tự thủ tục	Thẩm quyền	Thời gian thực hiện	Mốc thời gian
1	Trình Thủ tướng Chính phủ	Bộ GTVT		31/8/2021
2	Tổ chức thẩm định ¹	Bộ KH&ĐT	1 tháng	15/10/2021
3	Phê duyệt chủ trương đầu tư	Chính phủ	1 tháng	31/10/2021
4	Lập báo cáo nghiên cứu khả thi	Bộ GTVT hoặc địa phương	6 tháng	4/2022
5	Thẩm định, phê duyệt	Bộ GTVT hoặc địa phương	2 tháng	6/2022
6	Sơ tuyển NĐT (trường hợp có từ 6 NĐT quan tâm) ²	Bộ GTVT hoặc địa phương	3 tháng	9/2022
7	Đấu thầu, lựa chọn NĐT	Bộ GTVT hoặc địa phương	6 tháng	3/2023
8	Đàm phán hợp đồng	Bộ GTVT hoặc địa phương	1 tháng	4/2023
9	Giải phóng mặt bằng	Tiến hành độc lập, song song với công tác đấu thầu, lựa chọn NĐT		
10	Thực hiện hợp đồng (Bao gồm: TKKT; TK BVTC, thi công xây dựng dự án)	Nhà đầu tư		Cơ bản hoàn thành thông tuyến năm 2025, chuyển tiếp hoàn thành 2027

¹ Theo quy định thời gian thẩm định tối đa là 45 ngày kể từ khi nhận đủ hồ sơ

² Điểm b, khoản 2, Điều 34 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP

PHỤ LỤC 2

TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CỦA ĐỊA PHƯƠNG VỀ HỒ SƠ BCNCTKT DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG CAO TỐC AN HỮU – CAO LÃNH

Stt	Ý kiến của địa phương	Tiếp thu, giải trình của Ban QLDA Mỹ Thuận
I	<p>Tỉnh Đồng Tháp Văn bản số 281/UBND-ĐTĐXD ngày 16/07/2021; Văn bản số 298/UBND-ĐTĐXD ngày 30/07/2021)</p>	
	<p>1. Điểm đầu: Thống nhất với đề xuất đơn vị tư vấn (nút giao QL30 - cao tốc Trung Lương Mỹ Thuận)</p> <p>a.Về hướng tuyến: Cơ bản thống nhất theo đề xuất, đề nghị nắn chỉnh các đoạn cong theo tinh thần chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.</p> <p>Trong đó vị trí giao cắt giữa dự án cao tốc An Hữu - Cao Lãnh và dự án cao tốc Mỹ An - Cao Lãnh giới hạn trong khoảng từ 4km đến 5km tính từ nút giao Quốc lộ 30 về hướng Mỹ An phù hợp theo tiêu chuẩn thiết kế đường Cao tốc; đồng thời hướng tuyến không cắt qua khu vực Trung tâm Công nghệ xử lý môi trường Mỹ Thọ, thuộc xã Mỹ Thọ, huyện Cao Lãnh, nhằm hạn chế việc di dời tổn nhiều chi phí và ảnh hưởng đến môi trường.</p> <p>b. Điểm cuối: Hiện tại điểm cuối Dự án cao tốc An Hữu - Cao Lãnh theo đề xuất kết thúc tại nút giao với dự án cao tốc Mỹ An - Cao Lãnh, thuộc địa phận huyện Cao Lãnh, tỉnh Đồng Tháp. Đề nghị điều chỉnh điểm cuối Dự án kéo dài tuyến khoảng 4km theo quy hoạch tuyến cao tốc đến giao với đường Tỉnh lộ 856, theo đó đoạn đề nghị kéo dài đóng vai trò là đoạn đường dẫn lên cao tốc đầu tư với quy mô phù hợp ở giai đoạn hiện tại.</p> <p>c.Lý do đề xuất: Việc đề xuất kéo dài hướng tuyến phù hợp theo hướng tuyến của dự án cao tốc Hồng Ngự - Trà Vinh theo quy hoạch. Dự án cao tốc Mỹ An - Cao Lãnh mang một ý nghĩa rất quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Đồng Tháp, tuy nhiên việc kết nối từ dự án cao tốc đến hệ thống kết nối hạ tầng giao thông của Tỉnh rất hạn chế, chưa phát huy tối đa giá trị và ý nghĩa của dự án cao tốc. Việc đề xuất kéo dài thêm khoảng 4km đường cao tốc sẽ làm trục xương sống tạo thuận lợi cho địa phương quy hoạch</p>	<p>Ban QLDA Mỹ Thuận xin giải trình như sau:</p> <p>- Ban QLDA Mỹ Thuận đã chỉ đạo Tư vấn đã rà soát nắn chỉnh hướng tuyến theo hướng đi thẳng cụ thể đoạn đi qua thị trấn Mỹ Thọ được nắn chuyên hướng đảm bảo nút giao cắt tuyến Mỹ An – Cao Lãnh với nút giao An Bình tối thiểu 5km.</p> <p align="right">LuatVietnam</p> <p>- Ban QLDA Mỹ Thuận xin tiếp thu và đã chỉ đạo Tư vấn hoàn chỉnh cập nhật vào hồ sơ thiết kế.</p>

Stt	Ý kiến của địa phương	Tiếp thu, giải trình của Ban QLDA Mỹ Thuận
	khai thác quỹ đất, phát triển đô thị, công nghiệp dọc theo tuyến đồng thời tạo điều kiện để kết nối, thành trục giao thông đối ngoại của thành phố Cao Lãnh, trung tâm kinh tế-chính trị của Tỉnh	