

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 2

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

Số: 1052/BQLDA2-PID6
V/v hoàn chỉnh hồ sơ Báo cáo
NCTKT Dự án đầu tư đường bộ
cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giai
đoạn 2021-2025.

Hà Nội, ngày 06 tháng 07 năm 2021

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải.

Căn cứ Quyết định số 420/QĐ-BGTVT ngày 18/3/2021 của Bộ Giao thông vận tải giao nhiệm vụ cho Ban QLDA2 chủ trì, tổng hợp hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng một số đoạn trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông dự kiến trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 trên cơ sở tiếp nhận, rà soát hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi các dự án thành phần của các Ban quản lý dự án: 6,7,85, Thăng Long, đường Hồ Chí Minh, Mỹ Thuận và các cơ quan liên quan;

Căn cứ Quyết định số 831/QĐ-BGTVT ngày 11/5/2021 của Bộ GTVT về việc thành lập Hội đồng thẩm định nội bộ Báo cáo NCTKT Dự án xây dựng một số đoạn trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông;

Căn cứ các văn bản số 5576/BGTVT-ĐTCT ngày 15/06/2021, số 6335/BGTVT-ĐTCT ngày 01/07/2021 của Bộ GTVT về việc hoàn chỉnh hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án đầu tư đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giai đoạn 2021-2025; văn bản số 6255/BGTVT-ĐTCT ngày 30/06/2021 về việc triển khai Thông báo số 217/TB-BGTVT ngày 23/6/2021 của Bộ GTVT;

Căn cứ các ý kiến thẩm định của thành viên Hội đồng thẩm định nội bộ tại các văn bản số 1156/CQLXD-DAĐT2 ngày 14/05/2021 của Cục Quản lý xây dựng và chất lượng CTGT, số 3155/TCĐBVN-KHĐT ngày 20/05/2021 của Tổng Cục đường bộ Việt Nam, số 4185/KCHT ngày 12/05/2021 của Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, số 288/TC ngày 19/05/2021 của Vụ Tài chính, số 179/KHCN ngày 17/05/2021 của Vụ Khoa học công nghệ;

Căn cứ văn bản số 1946/TEDI-ĐBSB ngày 05/07/2021 của Tổng công ty Tư vấn thiết kế GTVT - CTCP (TEDI) về việc trình Hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án đầu tư đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông, giai đoạn 2021 - 2025.

Ban QLDA2 kính báo cáo Bộ GTVT các nội dung giải trình, rà soát và cập nhật Báo cáo NCTKT của Dự án cụ thể theo Phụ lục kèm theo.

Kính đề nghị Bộ GTVT xem xét và chỉ đạo thực hiện./.

(Kèm theo Phụ lục giải trình và Báo cáo NCTKT của Dự án đã được cập nhật)

Nơi nhận:

- Như trên;
- TTr Lê Đình Thọ (để b/c);
- Vụ ĐTCT (để b/c);
- Giám đốc (để b/c);
- TEDI (để th/hiện);
- Lưu: VP, KHTH, PID3, PID6.

KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC

Lê Minh Nam

PHỤ LỤC RÀ SOÁT, GIẢI TRÌNH CÁC Ý KIẾN THẨM ĐỊNH NỘI BỘ
Dự án đầu tư đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giai đoạn 2021-2025
(Kèm theo văn bản số /BQLDA2-PID6 ngày / /2021 của Ban QLDA2)

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
I	Các nội dung chung theo văn bản số	5576/BGTVT-ĐTCT ngày 15/06/2021
1	<p>Báo cáo cần nêu rõ phạm vi tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và phạm vi nghiên cứu mở rộng, kéo dài (nếu có). Phân tích làm rõ hơn về sự phù hợp của quy mô đầu tư với quy hoạch đã được phê duyệt và quy hoạch đang được Bộ GTVT trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.</p>	<p>Phạm vi dự án đang tuân thủ theo quy hoạch đã được Thủ tướng chính phủ phê duyệt tại quyết định số 326/QĐ-TT ngày 01/3/2016 và Tại thông báo số 92/TB-VPCP ngày 03/5/2021 cũng nêu phạm vi đầu tư cao tốc Bắc Nam phía Đông từ Hà Nội đến Cần Thơ.</p> <p>Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 đã được thẩm định báo cáo cuối kỳ có phạm vi cao tốc Bắc - Nam phía Đông bắt đầu từ Lạng Sơn - Cà Mau; Trường hợp có cập nhật phạm vi đầu tư, Ban QLDA2, TVTK sẽ cập nhật theo các ý kiến chỉ đạo của Bộ GTVT.</p> <p>Thuyết minh dự án đã nêu rõ quy mô đầu tư theo quy hoạch 326 đã được phê duyệt và quy mô theo quy hoạch ngành quốc gia: Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 và lập luận lựa chọn quy mô đầu tư phù hợp tại Tập 1 Thuyết minh chung - mục I Sự cần thiết đầu tư. Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, làm rõ hơn trong thuyết minh chung.</p>
2	<p>Bổ sung nội dung về nguyên tắc và cơ sở phân chia dự án thành phần, có phân tích, đánh giá về sự phù hợp của phương án đề xuất.</p>	<p>Hồ sơ dự án tại mục III.3, tập I. Thuyết minh chung đã đề cập các cơ sở phân chia các dự án thành phần dựa trên các yếu tố: (i) Các phân đoạn có thể triển khai độc lập, kết nối được với hệ thống giao thông hiện trạng; (ii) Quy mô đầu tư phù hợp để có thể kêu gọi đầu tư PPP; (iii) Điều kiện đặc thù về địa hình, phạm vi địa lý của các dự án thành phần; (iv) Nhu cầu vận tải các đoạn tuyến. Phạm vi các dự án thành phần đã được các Thứ trưởng phụ trách chỉ đạo, thống nhất với địa phương.</p>
3	<p>Phân tích cụ thể, rõ ràng hơn về cơ sở lựa chọn quy mô mặt cắt ngang $B_{nền} = 17m$ và $B_{cầu} = 17,5m$; đánh giá năng lực thông hành, yếu tố về an toàn giao thông và khả năng đầu tư mở rộng trong tương lai khi đầu tư theo quy mô hoàn thiện. Bổ sung chi tiết mặt cắt ngang theo quy mô hoàn chỉnh.</p>	<p>Hồ sơ dự án đã phân tích lựa chọn quy mô mặt cắt ngang giai đoạn phân kỳ trong Tập I. Thuyết minh chung và có các phân tích trong Tập III các phụ lục - phụ lục III.8.</p> <p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất bổ sung chi tiết mặt cắt ngang theo quy mô hoàn chỉnh.</p>
4	<p>Về mức giá dịch vụ sử dụng đường bộ: Đề nghị phân tích rõ hơn về cơ sở xây dựng mức giá, sự cần thiết và cơ sở đề xuất mức giá vượt quá quy định của Thông tư số 35/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 của Bộ trưởng Bộ GTVT.</p>	<p>Thông tư số 35/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 được xây dựng trên cơ sở Luật GTĐB 2008. Hiện nay, Luật GTĐB đã sửa đổi bổ sung 2019 và thông tư đang được các cơ quan của Bộ GTVT xem xét, cập nhật.</p> <p>Việc áp dụng mức giá sử dụng đường bộ theo khung giá vé cho các dự án cao tốc Bắc Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020 (Nghị quyết 52/2017/QH14)</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
		nhằm bảo đảm hài hòa lợi ích Nhà đầu tư, người sử dụng và Nhà nước; đồng thời đảm bảo sự đồng bộ về mức thu phí trên toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam.
5	<p>Tính toán, dự báo nhu cầu vận tải: Đề nghị rà soát kỹ lưỡng các thông số đầu vào, điều kiện cụ thể của mỗi đoạn tuyến (Quốc lộ 1 có hay không thu phí, thu phí tới thời điểm nào...) để tính toán, dự báo nhu cầu vận tải làm cơ sở đề xuất quy mô đầu tư, thời điểm cần thiết đầu tư, thứ tự ưu tiên đầu tư (cho trường hợp không có đủ nguồn lực đầu tư toàn bộ) và đặc biệt là tính toán phương án tài chính, lựa chọn phương thức đầu tư. Đây là dự án đầu tư tuyến đường mới nên càng cần thiết phải chú trọng đến công tác điều tra, dự báo để có số liệu tin cậy. Tư vấn hoàn toàn chịu trách nhiệm về kết quả tính toán dự báo nhu cầu vận tải.</p>	<p>Trong quá trình nghiên cứu, Dự báo như cầu vận tải đã xem xét đến ảnh hưởng của các trạm thu phí QL1, đường song hành và ảnh hưởng do đại dịch Covid -19.</p> <p>Công tác dự báo căn cứ trên một số giá trị giả định theo các kịch bản phát triển kinh tế xã hội khác nhau. Thực tế phát triển kinh tế xã hội các năm tương lai có thể gặp các yếu tố đột biến ngoài các kịch bản được nghiên cứu gây nên các sự thay đổi đến nhu cầu vận tải.</p>
6	<p>Về kế hoạch cân đối vốn ngân sách Nhà nước: căn cứ vào kế hoạch tiến độ triển khai các dự án để xây dựng phương án huy động nguồn lực, có thể sẽ phải giải ngân trong năm 2026/2027 tương tự như các dự án đầu tư đường cao tốc đang triển khai giai đoạn 2017-2020 hiện nay.</p>	<p>Đề án xây dựng dựa trên cơ sở kế hoạch hoặc dự kiến phân bổ vốn của Bộ GTVT. Trường hợp có sự điều chỉnh, Ban QLDA2, TVTK sẽ cập nhật hồ sơ theo chỉ đạo của Bộ GTVT.</p>
7	<p>Dự kiến về số lượng, cự ly bố trí trạm dừng nghỉ, nêu rõ cơ sở đề xuất; đồng thời, nghiên cứu đề xuất phương án đầu tư, quản lý và khai thác trạm dừng nghỉ.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất bổ sung nguyên tắc bố trí trạm dừng nghỉ trong thuyết minh chung. Công tác hoạch định vị trí trạm dừng nghỉ, quy mô, tính toán các lợi ích kinh tế sẽ được thực hiện tại bước Lập báo cáo nghiên cứu khả thi.</p>
8	<p>Hệ thống thu phí và giao thông thông minh (ITS): Đề nghị thuyết minh rõ hơn về phương án tổ chức thu phí (áp dụng tối đa công nghệ thu phí theo hình thức điện tử tự động không dừng) và hệ thống ITS. Nghiên cứu hệ thống ITS đã đầu tư ở các dự án giai đoạn 2017-2020 và đề xuất phương án kết nối đảm bảo khai thác đồng bộ.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất làm rõ nội dung về ITS trong thuyết minh chung Dự án.</p> <p>Các nội dung chi tiết sẽ được thực hiện trong các bước tiếp theo trên cơ sở thống nhất chung của Bộ GTVT.</p>
9	<p>Về tổng mức đầu tư: Để thuận tiện cho các cơ quan xem xét, thẩm định, đề nghị bổ sung: Bảng tính sơ bộ chi phí GPMB đối với các dự án thành phần; Thuyết minh làm rõ việc quy đổi suất vốn đầu tư; Thuyết minh làm rõ giá trị suất vốn đầu tư xử lý nền đất yếu, chi phí thiết bị (trạm thu phí, hệ thống ITS);</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát và đã bổ sung tại tập IV. Sơ bộ tổng mức đầu tư.</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>Bảng tính dự phòng cho yếu tố trượt giá của các dự án thành phần... Trong đó, đối với các đoạn tuyến có các công trình cầu lớn, hầm cần thuyết minh và tách riêng chi phí của các công trình này để làm rõ sự chênh lệch chi phí so với các đoạn tuyến khác.</p>	
10	<p>Về khả năng hoàn vốn: Đề nghị bổ sung nguyên tắc xác định thời gian hoàn vốn tối đa và phân tích về tính khả thi huy động vốn, thu hút nhà đầu tư từ đó tính toán phần vốn Nhà nước cần thiết, không loại trừ trường hợp không khả thi đầu tư theo phương thức PPP với phương án tuân thủ quy định của Luật PPP.</p>	<p>Hồ sơ dự án đã tính toán các kịch bản đầu tư cho các phân đoạn tuân thủ luật PPP và có phân tích ưu nhược điểm của các kịch bản.</p>
11	<p>Về các cơ chế, chính sách: Đề nghị tiếp tục nghiên cứu, cập nhật theo chỉ đạo của Lãnh đạo Bộ. Đối với mỗi kiến nghị, cần phân tích cụ thể thực trạng vướng mắc, chỉ rõ điều khoản nào của văn bản quy phạm pháp luật... từ đó đề xuất sửa đổi, bổ sung nội dung gì ở văn bản quy phạm pháp luật cụ thể.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, cập nhật trên cơ sở các văn bản chỉ đạo của Bộ GTVT.</p>
II Các nội dung tại văn bản số 3155/TCĐBVN-KHĐT ngày 20/5/2021 Tổng Cục đường bộ Việt Nam		
1	<p>Về phạm vi nghiên cứu: Theo 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 (QĐ 326), phạm vi quy hoạch tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông là từ Pháp Vân, Hà Nội đến Mỹ Thuận, Cần Thơ với chiều dài 1.814 km. Do vậy, đề nghị xem xét, nêu rõ cơ sở đề xuất phạm vi nghiên cứu (trang 54, Tập I Thuyết minh chung) từ cửa khẩu Hữu Nghị - Lạng Sơn đến TP.Cà Mau - Cà Mau.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, điều chỉnh lại phạm vi nghiên cứu dự án theo phạm vi tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông được phê duyệt trong quy hoạch 326, điểm đầu từ Hà Nội và kết thúc tại Cần Thơ.</p>
2	<p>Về quy mô đầu tư, tiến độ triển khai dự án: Đề nghị TƯ VẤN làm rõ căn cứ, cơ sở đề xuất lựa chọn quy mô mặt cắt ngang giai đoạn phân kỳ 4 làn xe, bề rộng nền đường 17m và bề rộng cầu 17,5m; giai đoạn hoàn chỉnh là 6 làn xe trên toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông. Trong khi đó theo QĐ 326 nhiều đoạn</p>	<p>- Về quy mô quy hoạch: + Thực hiện theo Nghị quyết số 52/2014/QH14 của Quốc hội về Chủ trương đầu tư Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, Quốc hội giao Chính phủ “nghiên cứu, điều chỉnh, cập nhật Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam bảo đảm tầm nhìn dài hạn trên toàn tuyến cao tốc</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>tuyến đến năm 2030 chỉ đầu tư có 4 làn xe (đoạn qua các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế...).</p>	<p>Bắc - Nam phía Đông".</p> <p>+ Triển khai Nghị quyết số 52/2014/QH14 của Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 45/QĐ-TTg ngày 10 tháng 01 năm 2020 phê duyệt nhiệm vụ lập Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo kết quả nghiên cứu, các đoạn cao tốc Bắc Nam phía Đông còn lại có quy mô 6 làn xe (đến năm 2050), hồ sơ quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Bộ GTVT trình Hội đồng thẩm định.</p> <p>Do vậy, để phù hợp với định hướng trong tương lai, hồ sơ dự án kiến nghị quy mô quy hoạch là 06 làn xe.</p> <p>- Về quy mô phân kỳ: Bề rộng nền đường 17m, bề rộng cầu 17,5m:</p> <p>+ Các quan điểm, nguyên tắc và so sánh lựa chọn các phương án đầu tư phân kỳ mặt cắt ngang đã được đơn vị Tư vấn thể hiện trong Tập I: Thuyết minh chung, mục III.1: Phương án thiết kế sơ bộ.</p> <p>+ Theo đó, dựa trên các tiêu chí về năng lực thông hành, đảm bảo tính cạnh tranh với QL.1A (cơ bản 04 làn xe), đồng bộ với các dự án thành phần đã thực hiện trong giai đoạn 2017-2020 và phù hợp với hướng dẫn tại hướng dẫn số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2014 về thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư đường cao tốc, TVTK đề xuất quy mô nền đường giai đoạn phân kỳ 04 làn xe, bề rộng B=17m. Mặt cắt ngang giai đoạn phân kỳ được xem xét là một nửa của mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh tính từ tim của giai đoạn hoàn chỉnh đối với các đoạn tuyến có quy mô quy hoạch 06 làn xe.</p> <p>+ Với bề rộng cầu giai đoạn phân kỳ 17,5m: Theo Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT về “Hướng dẫn về thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc”, mặt cắt ngang cầu trên chính tuyến đầu tư xây dựng với bề rộng 17m. Trên cơ sở tổng hợp các dự án đã từng triển khai và vận dụng theo yêu cầu trong mục 5.4 và bảng 1 TCVN 5729 -2012, dải an toàn phía trong với vận tốc khai thác 80 Km/h là 0,5m, Tư vấn đề xuất tăng dải an toàn ngoài từ 0,25m thành 0,5m, tổng bề rộng cầu sẽ từ 17,0 thành 17,5m. Mặc dù tăng quy mô đầu tư nhưng với đề xuất này sẽ tăng được độ an toàn chạy xe khi khai thác và chi phí đầu tư tăng không đáng kể (khoảng 0,13%).</p>
3	<p>Việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng theo quy định tại Quyết định 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/6/2020</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, điều chỉnh từ "Áp dụng tối đa công nghệ thu phí không dừng" sang "Áp dụng công nghệ thu phí không dừng" trong thuyết minh chung về giải pháp hệ thống thu</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	của Thủ tướng Chính phủ.	phí.
4	<p>Về Trạm dừng nghỉ: Theo quy định tại Luật Giao thông đường bộ 2008, Nghị định số 32 /2014/NĐ-CP ngày 22/4/2014 của Chính phủ về quản lý, bảo trì đường cao tốc; Thông tư số 90/2014/TT-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ GTVT về việc hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì đường cao tốc thì trạm dừng nghỉ là hạng mục công trình thiết yếu và cần thiết của đường cao tốc, do đó cần phải được đầu tư xây dựng đồng bộ và triển khai cùng Dự án (tham khảo mô hình trạm dừng nghỉ của dự án cao tốc Hà Nội - Hải Phòng) để nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn giao thông trên các tuyến đường cao tốc.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất bổ sung nguyên tắc bố trí trạm dừng nghỉ trong thuyết minh chung. Công tác hoạch định vị trí trạm dừng nghỉ, quy mô, tính toán các lợi ích kinh tế sẽ được thực hiện tại bước Lập báo cáo nghiên cứu khả thi.</p>
5	<p>- Về giao địa phương tổ chức triển khai các dự án đường bộ cao tốc theo phương thức PPP: Thực tế các địa phương có kinh nghiệm triển khai thực hiện các hợp đồng BOT về lĩnh vực đường bộ, đặc biệt về dự án đường cao tốc không nhiều, cần lưu ý là các địa phương có điều kiện nguồn lực và ngân sách rất khác nhau. Việc giao các địa phương là cơ quan nhà nước có thẩm quyền đòi hỏi các địa phương có đủ nguồn ngân sách địa phương để thực hiện các cam kết của nhà nước trong hợp đồng ppp, có đủ nguồn nhân lực có kinh nghiệm và năng lực quản lý hợp đồng ppp trong dài hạn. về vấn đề này cần phải có giải pháp để thực hiện được đồng bộ, đảm bảo tiến độ dự án đề ra.</p> <p>- TƯ VẤN cũng cần làm rõ việc không tính chi phí GPMB, tái định cư trong tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án ppp có phù hợp với các quy định của Luật ppp và địa phương tự cân đối kinh phí và tổ chức thực hiện công tác GPMB, tái định cư (thực tế hiện nay cả nước hiện chỉ có 16 tỉnh, thành phố tự cân đối được thu - chi và điều tiết ngân sách về Trung ương trong khi có tới</p>	<p>- Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ ở cuộc họp Thường trực Chính phủ về Dự án đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giai đoạn 2021-2025 tại thông báo số 92/TB-VPCP: "<i>Khuyến khích giao Ủy ban nhân dân các tỉnh có nguồn lực về ngân sách, năng lực, kinh nghiệm trong quản lý đầu tư để thực hiện là cơ quan có thẩm quyền triển khai các dự án đường cao tốc qua địa bàn nhằm chủ động huy động, sử dụng các nguồn lực địa phương, gánh trách nhiệm của người đứng đầu, phát huy tính chủ động, tạo điều kiện thuận lợi trong công tác giải phóng mặt bằng và cung cấp nguồn vật liệu xây dựng... Nguyên tắc là triển khai đường cao tốc đi qua địa phương nào, địa phương đó phải chịu trách nhiệm giải phóng mặt bằng từ nguồn vốn tự có đã được phân bổ, việc hỗ trợ ngân sách trung ương phải được Chính phủ xem xét cân nhắc kỹ lưỡng và chỉ hỗ trợ một phần". Ban QLDA2, TVTK sẽ cập nhật các chỉ đạo của Chính phủ, Bộ GTVT về nội dung này.</i></p> <p>- Ban QLDA2, TVTK cập nhật phương án tài chính tuân thủ điều 69, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật PPP), trong đó chi phí Giải phóng mặt bằng được tính trong tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP.</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	47 tỉnh khác thu không đủ chi. NSTW vẫn đang giữ vai trò chủ đạo, bảo đảm thực hiện các nhiệm vụ chi quốc gia, hỗ trợ các địa phương chưa cân đối được ngân sách).	
III	Các nội dung tại văn bản số 1156/CQLXD-DAĐT2 ngày 14/05/2021 của Cục Quản lý XD&CLCTGT	
1	Về thành phần Hồ sơ:	
	Cục QLXD nhận được hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025 gồm: Tập I: Thuyết minh chung, Tập IV: Sơ bộ tổng mức đầu tư, Tập V: Sơ bộ hiệu quả đầu tư, Tập VII: Căn cứ pháp lý. Đề nghị Vụ Đối tác công - tư chỉ đạo Ban QLDA 2 rà soát, kiểm tra đảm bảo đầy đủ thành phần hồ sơ, nội dung của Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi quy định tại Mẫu số 01, Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ. Cục QLXD tham gia ý kiến đối với các nội dung hồ sơ nhận được như nêu trên.	Ban QLDA2, TVTK thống nhất
2	Sự phù hợp với điều kiện lựa chọn dự án để đầu tư theo phương thức PPP:	
	Tính cần thiết phải đầu tư dự án: Cục QLXD cơ bản thống nhất về tính cần thiết đầu tư Dự án với một số lý do chủ yếu như: Cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế; Đáp ứng nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội; Giải quyết những hạn chế mà các tuyến Quốc lộ không thể khắc phục... Tuy nhiên, đề nghị TƯ VẤN bổ sung làm rõ thêm một số nội dung như: Tính liên kết vùng, các khu đô thị, khu kinh tế của Dự án; đảm bảo Quốc phòng - An ninh; nâng cao năng lực giải quyết sự cố thiên tai, địch họa...;	Ban QLDA2, TVTK thống nhất tại Tập III: Các phụ lục - Phụ lục III.1
	Các dự án có liên quan: Báo cáo chỉ mới đánh giá các dự án có thể ảnh hưởng đến Dự án (như Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Long Thành...), chưa có	Các ảnh hưởng của các dự án khác (như các dự án BOT trên QL 1A, dự án đường ven biển, các tuyến Quốc lộ mà Dự án đi trùng (nếu có), tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam...) đã được làm rõ trong Tập III: Các phụ lục - Phụ lục III.4 Dự báo nhu cầu vận tải và Phụ lục III.6 Mối quan hệ giữa tuyến đường

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	nghiên cứu, đánh giá về ảnh hưởng của các dự án khác (như các dự án BOT trên Quốc lộ 1A; dự án đường ven biển; các tuyến Quốc lộ mà Dự án đi trùng (nếu có)...) đối với Dự án.	bộ cao tốc và đường sắt cao tốc Bắc - Nam.
	Lợi thế của việc đầu tư theo phương thức PPP: Báo cáo chỉ mới nêu mà chưa có phân tích lợi thế đối với dự án khi đầu tư theo phương thức PPP so với phương thức đầu tư khác theo quy định về: Khả năng thu hút nguồn vốn, công nghệ, kinh nghiệm quản lý của khu vực tư nhân..., đề nghị TU VẤN bổ sung làm rõ;	Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, bổ sung trên cơ sở các quy định pháp luật hiện hành
	Đề nghị bổ sung nội dung về sự phù hợp với quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 4 và khoản 1 Điều 14 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật PPP); trong đó, lưu ý việc đảm bảo không trùng lặp với các dự án PPP đã có quyết định chủ trương đầu tư hoặc quyết định phê duyệt dự án.	Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, bổ sung tại Tập I. Thuyết minh chung - Mục I.5
3	Sự phù hợp với căn cứ lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi:	
	Đề nghị TU VẤN bổ sung phân tích, đánh giá về sự phù hợp của Dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia và quy hoạch có liên quan và sự phù hợp của nội dung Báo cáo với các quy định pháp luật có liên quan.	Hồ sơ dự án đã phân tích sự cần thiết đầu tư của dự án, phù hợp với các quy hoạch đã được phê duyệt; cập nhật quy hoạch ngành quốc gia về mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050; phù hợp với mục tiêu, chiến lược được đề ra trong Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII (" <i>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</i> ").
4	Phương án thiết kế sơ bộ:	
	- TU VẤN đề xuất phương án đầu tư phân kỳ với quy mô 04 làn xe hạn chế Bn=17m là có cơ sở và phù hợp, đảm bảo khả năng lưu thông, hạn chế tai nạn giao thông, đảm bảo phương án tận dụng tối đa các hạng mục đã xây dựng khi đầu tư giai đoạn hoàn chỉnh;	Ban QLDA2, TVTK thống nhất.
	- Đối với phương án đầu tư đối với các đoạn tuyến đi trùng đường Hồ Chí Minh hiện trạng, hồ sơ trình gồm 3 phương án: Để đảm bảo tuân thủ Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội Cục QLXD đề nghị nghiên cứu đầu tư theo quy mô 04 làn xe hạn chế Bn=17m, đối với đường Hồ Chí	Đối với các đoạn tuyến đi trùng đường Hồ Chí Minh: Bùng - Vạn Ninh và Vạn Ninh - Cam Lộ, đã bố trí đường hoàn trả song hành với quy mô nền đường 7,5m, Ban QLDA2, TVTK sẽ bổ sung chi tiết vào Thuyết minh chung dự án.

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>Minh hiện hữu cần nghiên cứu đường hoàn trả song hành với quy mô phù hợp;</p>	
	<p>- Hệ thống an toàn giao thông: Đề đảm bảo an toàn trong giai đoạn vận hành, đề nghị nghiên cứu bổ sung đầy đủ hàng rào bảo vệ và tường chống ồn, chống chói...</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất cập nhật.</p>
5	<p>Hiệu quả đầu tư; khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư:</p>	
	<p>- Hiệu quả đầu tư: Báo cáo phân tích, đánh giá sơ bộ hiệu quả về kinh tế - xã hội cũng như an toàn giao thông, đề nghị nghiên cứu, bổ sung các hiệu quả đầu tư khác đã được đề cập trong phần sự cần thiết phải đầu tư như: cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế; quốc phòng - an ninh...;</p>	<p>Việc đầu tư đường cao tốc trong những năm qua đã chứng minh hiệu quả cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, bảo đảm quốc phòng, an ninh. Ban QLDA2, TVTK thống nhất bổ sung các phân tích.</p>
	<p>- Khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư: Báo cáo đã phân tích, tính toán và đánh giá phương án tài chính và tính khả thi của dự án. Tuy nhiên, cần bổ sung, nghiên cứu và phân tích nguyên nhân cũng như đề xuất các giải pháp đảm bảo khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư;</p>	<p>Phân tích sơ bộ hiệu quả tài chính dự án đã được thực hiện trên cơ sở các thông số đầu vào như: TMĐT, dự báo nhu cầu vận tải, mức thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ; chi phí bảo trì, vận hành dự án, lãi suất vốn vay, lợi nhuận nguồn vốn chủ sở hữu... từ đó đề xuất các kịch bản hỗ trợ từ nguồn vốn từ ngân sách nhà nước nhằm đảm bảo khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư, thu hút sự quan tâm của nhà đầu tư tham gia thực hiện dự án.</p>
	<p>- Phân chia các dự án thành phần: Cục QLXD cơ bản thống nhất về dự kiến phân chia các dự án thành phần, tuy nhiên các dự án thành phần phần lớn (8/10 dự án) có sơ bộ tổng mức đầu tư dự kiến lớn hơn 10.000 tỷ đồng sẽ là khó khăn trong giai đoạn lựa chọn nhà đầu tư. Đề nghị TƯ VẤN bổ sung thêm phương án chia nhỏ các dự án thành phần nhằm đảm bảo tính hấp dẫn của dự án, phù hợp với khả năng tài chính, năng lực quản trị... của các nhà đầu tư trong nước làm cơ sở so sánh, lựa chọn phương án tối ưu;</p>	<p>Hồ sơ dự án tại mục III.3, tập I. Thuyết minh chung đã đề cập các cơ sở phân chia các dự án thành phần dựa trên các yếu tố: (i) Các phân đoạn có thể triển khai độc lập, kết nối được với hệ thống giao thông hiện trạng; (ii) Quy mô đầu tư phù hợp để có thể kêu gọi đầu tư PPP; (iii) Điều kiện đặc thù về địa hình, phạm vi địa lý của các dự án thành phần; (iv) Nhu cầu vận tải các đoạn tuyến. Phạm vi các dự án thành phần đã được các Thứ trưởng phụ trách chỉ đạo, thống nhất với địa phương.</p>
	<p>- Phương án đầu tư: TƯ VẤN đề xuất phương án kiến nghị là phương án tách nguồn vốn GPMB để thực hiện bằng nguồn ngân sách địa phương và tổng nguồn vốn hỗ trợ của nhà nước (không bao gồm kinh phí GPMB) không vượt quá 50% tổng mức đầu tư của dự án. Tuy nhiên, cần làm rõ sự phù hợp của đề xuất này với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP hoặc đề xuất giải</p>	<p>- Ban QLDA2, TVTK đã cập nhật phương án tài chính tuân thủ điều 69, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư 64/2020/QH14, trong đó chi phí Giải phóng mặt bằng được tính trong tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP.</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	pháp đề Quốc hội, Chính phủ xem xét, có cơ chế, chính sách phù hợp để triển khai thực hiện.	
6	Sự phù hợp của loại hợp đồng PPP:	
	- Báo cáo đề xuất áp dụng loại hợp đồng BOT là phù hợp, tuy nhiên, đề nghị TƯ VẤN bổ sung thuyết minh, phân tích đánh giá thêm về sự phù hợp của phương án kỹ thuật, công nghệ sơ bộ cũng như phương án tài chính sơ bộ của án.	Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi thể hiện sơ bộ phương án thiết kế, đánh giá sự phù hợp của phương án kỹ thuật, phương án tài chính. Đối với dự án đặc thù về ngành giao thông vận tải, các hạng mục yêu cầu về công nghệ như thu phí không dừng, hệ thống giao thông thông minh... sẽ được làm rõ hơn trong bước Báo cáo nghiên cứu khả thi.
7	Cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu:	
	- Báo cáo đề xuất áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu theo quy định tại khoản 2 Điều 82 Luật PPP là có cơ sở và phù hợp quy định. Đề nghị TƯ VẤN bổ sung thuyết minh lý do và đề xuất phương án áp dụng cơ chế chia sẻ rủi ro về doanh thu giữa nhà nước và doanh nghiệp dự án (biện pháp phải thực hiện khi áp dụng; thời gian áp dụng; thời điểm bắt đầu áp dụng cơ chế và nội dung cần thiết khác) làm cơ sở xác định tại quyết định chủ trương đầu tư theo quy định tại khoản 3 Điều 82 Luật PPP.	Do đây là nội dung vướng mắc liên quan đến các quy định của Pháp luật (luật PPP), Ban QLDA2, TVTK sẽ báo cáo các cơ quan có thẩm quyền để xem xét, giải quyết trong quá trình thẩm định, và phê duyệt dự án và thể hiện trong hợp đồng BOT.
8	Tổ chức lựa chọn nhà đầu tư:	
	Trên cơ sở phân tích, đánh giá lại quá trình triển khai các dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP của Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020, TƯ VẤN đề xuất áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án là có cơ sở.	Trong quá trình triển khai các dự án thành phần PPP trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức đấu thầu quốc tế lựa chọn nhà đầu tư theo quy định pháp luật. Tuy nhiên, quá trình thực hiện đã phát sinh nhiều ý kiến quan ngại về việc “một số nhà đầu tư nước ngoài” không vì mục đích kinh tế có thể trúng thầu và quản lý, vận hành Dự án với thời gian lên đến 20 năm, điều này có thể gây ra nhiều hệ lụy khó lường về quốc phòng - an ninh, ngoài tầm kiểm soát của chúng ta, đặc biệt tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam là dự án quan trọng quốc gia, là trục vận tải huyết mạch có tác động rất lớn đến phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Trên cơ sở ý kiến của Lãnh đạo chủ chốt, Chính phủ đã quyết định hủy đấu thầu quốc tế và chuyển sang đấu thầu rộng rãi trong nước lựa chọn nhà đầu tư. Hiện nay, Luật PPP đã cho phép không áp dụng hình thức đấu thầu quốc tế lựa chọn nhà đầu tư đối với “dự án cần bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh quốc gia, bảo vệ bí mật nhà nước”. Để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất trên toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, tiếp tục áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà đầu tư thực hiện Dự án. Trong quá trình thẩm định, phê duyệt và

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
		xin ý kiến các cơ quan chuyên ngành tiếp tục xin ý kiến về chủ trương đầu thầu rộng rãi trong nước đối với dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông.
9	Một số nội dung khác:	
	- Đề nghị TƯ VẤN bổ sung một số nội dung của Báo cáo như: Thuyết minh sơ bộ nội dung cần khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư đối với dự án tại bước lập báo cáo nghiên cứu khả thi; xác định các nội dung cần được nghiên cứu chi tiết tại báo cáo nghiên cứu khả thi... theo hướng dẫn tại Mẫu số 01, Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ;	Ban QLDA2, TVTK thống nhất, bổ sung vào thuyết minh chung Dự án.
	- Phương án bồi thường, hỗ trợ tái định cư: Nội dung phương án còn chưa thống nhất giữa Tờ trình và hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi; đồng thời, đề nghị TƯ VẤN nghiên cứu, bổ sung và đề xuất các giải pháp, cơ chế để thực hiện công tác GPMB bằng nguồn vốn ngân sách địa phương theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 92/TB-VPCP ngày 03/5/2021 làm cơ sở triển khai thực hiện;	Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, cập nhật để đảm bảo sự thống nhất các nội dung.
	- Hiện nay, trong quá trình triển khai các dự án thành phần thuộc Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020 vướng mắc hiện nay là công tác GPMB, quản lý nguồn và giá vật liệu xây dựng, bãi đổ thải ...; đề nghị TƯ VẤN nghiên cứu, đề xuất cơ chế, giải pháp tháo gỡ để triển khai thực hiện cho Dự án.	Hồ sơ đã trình bày các vướng mắc, khó khăn về giải phóng mặt bằng, nguồn cung cấp vật liệu xây dựng... trong quá trình triển khai Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 tại Tập I Thuyết minh chung -Mục V.5 và đã đề xuất các cơ chế, chính sách phù hợp tại Mục VI.8 Các vướng mắc, các giải pháp tháo gỡ sẽ tiếp tục được tư vấn cập nhật trên cơ sở các chỉ đạo của Chính phủ và Bộ GTVT.
IV	Các nội dung tại văn bản số 4185/KCHT ngày 12/5/2021 của Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông	
1	Chủ trương đầu tư	
	Triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, căn cứ chương trình làm việc của Ban Chấp hành Trung ương khóa XIII và của Bộ Chính trị, Ban Bí thư năm 2021, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải hoàn chỉnh Báo cáo chủ trương triển khai thực hiện mục tiêu “Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc” và chủ	Ban QLDA2, TVTK thống nhất.

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>trong đầu tư Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 để trình Bộ Chính trị cho ý kiến về chủ trương đầu tư. Việc khẩn trương hoàn thành BCNCTKT để trình cấp thẩm quyền quyết định chủ trương là phù hợp và cần thiết..</p>	
2	<p>Về các nội dung kiến nghị chủ yếu của Tờ trình</p>	
	<p>- Giao các địa phương tổ chức triển khai đầu tư các dự án đường bộ cao tốc theo phương thức PPP: Nếu các địa phương có nguồn vốn đối ứng đầy đủ đảm bảo tính khả thi khi kêu gọi đầu tư PPP thì nên giao các địa phương thực hiện sẽ có thuận lợi trong tổ chức triển khai. Tuy nhiên một khó khăn ở đây là năng lực tổ chức quản lý một dự án PPP quy mô lớn của các địa phương còn chưa nhiều cần có sự phối kết hợp các Bộ ngành chức năng khác. Thứ hai, việc đầu tư 1 dự án PPP qua nhiều địa phương sẽ có khó khăn trong việc ra quyết định đầu tư khi áp dụng luật Ngân sách và Chính quyền địa phương cần phải tháo có chủ trương và tháo gỡ pháp lý từ trước.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất cập nhật theo các ý kiến chỉ đạo của Chính Phủ và Bộ GTVT đến thời điểm hiện tại.</p>
	<p>- Công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư được triển khai thực hiện trước bằng nguồn ngân sách địa phương: Nội dung này sẽ thúc đẩy tiến độ thực hiện dự án, thuận lợi hơn trong công tác thu hồi mặt bằng sớm đầu tư, hấp dẫn nhà đầu tư nếu kêu gọi đầu tư theo hình thức PPP. Vụ KCHT ủng hộ phương án GPMB như kiến nghị.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất cập nhật theo các ý kiến chỉ đạo của Chính Phủ và Bộ GTVT đến thời điểm hiện tại.</p>
	<p>- Phân vốn nhà nước hỗ trợ để đảm bảo khả thi về tài chính sử dụng kết hợp vốn ngân sách trung ương và ngân sách địa phương: Đồng thuận với phương án này do rất cần có sự tham gia chung sức giữa Trung ương và địa phương trong đầu tư những dự án có quy mô lớn trải dài tạo động lực phát triển cho Quốc gia.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất, điều chỉnh tỉ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP tuân thủ điều 69, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư 64/2020/QH14 bao gồm cả chi phí giải phóng mặt bằng.</p>
	<p>- Không tính chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư (thực hiện bằng nguồn ngân sách địa phương) trong tỷ lệ vốn nhà nước tham gia</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất, điều chỉnh tỉ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP tuân thủ điều 69, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư 64/2020/QH14 bao gồm cả chi phí giải phóng mặt</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>dự án PPP (Điểm a, điểm c khoản 1 và khoản 2 Điều 69 Luật PPP quy định tỷ lệ vốn nhà nước (gồm phần hỗ trợ xây dựng công trình và chi phí giải phóng mặt bằng tái định cư) không quá 50% Tổng mức đầu tư dự án): Đề thuận lợi trong kêu gọi đầu tư PPP, chia sẻ phần hỗ trợ của Nhà nước, cần nghiên cứu báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, chấp thuận nội dung này.</p>	<p>bằng.</p>
V	<i>Các nội dung tại văn bản số 288/TC ngày 19/05/2021 của Vụ tài chính</i>	
1	<p>Tại văn bản số 4158/BGTVT-ĐTCT có ý kiến xem xét hồ sơ Báo cáo NCTKT kèm theo Tờ trình số 92/TTr-BQLDA2 ngày 03/5/2021 của Ban Quản lý dự án 2 và yêu cầu Ban QLDA2 cung cấp hồ sơ. Tuy nhiên, Ban QLDA 2 cung cấp hồ sơ kèm theo Tờ trình số 109/TTr-BQLDA2 ngày 12/5/2021. Do vậy, đề nghị Vụ ĐTCT xem xét, làm rõ để đảm bảo cơ sở pháp lý theo quy định.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK sẽ rà soát để đảm bảo tính thống nhất nội dung giữa tờ trình và báo cáo.</p>
2	<p>Đối với Phương án 1: Các nội dung chưa phù hợp với quy định của pháp luật cần phải được báo cáo nội dung rõ chưa phù hợp với Điều, khoản của Luật hay của Nghị định, Thông tư về nội dung gì, đề nghị rõ cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành, đề xuất cơ quan soạn thảo, lộ trình thực hiện. Do phải sửa đổi nhiều Luật, văn bản quy phạm pháp luật trong khi đó theo quy định trình tự thủ tục sửa đổi, ban hành văn bản quy phạm pháp luật cần nhiều thời gian, nên việc đề xuất PA1 cần phải đánh giá tính khả thi thực hiện, hoàn thành dự án trong giai đoạn 2021 - 2025 hay không.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất cập nhật theo các ý kiến chỉ đạo của Chính Phủ và Bộ GTVT đến thời điểm hiện tại.</p>
3	<p>Đối với Phương án 2: Cần rà soát các nội dung đều phải đảm bảo theo các quy định của Luật PPP và các quy định có liên quan (ví dụ PATC vẫn theo Thông tư 88/2018/TT-BTC đã hết hiệu lực...); việc đánh giá PATC (đặc biệt các thông số ảnh hưởng rất lớn đến tính khả thi của dự án PPP như: lưu lượng xe, lãi vay, khả năng huy động vốn...) cần phải có đủ cơ sở, TƯ VẤN phải thực hiện khách quan, để xác định</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK đã cập nhật các văn bản pháp lý theo quy định hiện hành; Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ GTVT tại văn bản số 4556/BGTVT-KHĐT ngày 20/05/2021 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 trong đó yêu cầu: “Các Chủ đầu tư/Ban quản lý dự án khẩn trương nghiên cứu hoàn thiện hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi các dự án theo hướng áp dụng phương thức đầu tư đối tác công tư (PPP), trình cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư các dự</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>dự án thành phần nào thực hiện được theo phương án đầu tư PPP có tính khả thi cao, dự án thành phần nào PATC theo phương thức PPP không khả thi thì kiến nghị đề xuất phương thức đầu tư có khả thi (như đầu tư công...) tránh việc chuyển đổi phương thức đầu tư nhiều lần (như GĐ1) làm tăng thời gian thực hiện, giảm hiệu quả đầu tư.</p>	<p>án theo quy định”, đối với các dự án có thời gian hoàn vốn lớn, Ban QLDA2, TVTK sẽ bổ sung khuyến cáo các khó khăn về khả năng huy động vốn, tính khả thi thực hiện theo hình thức PPP, trình các cấp có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt.</p>
4	<p>- Đối với việc xác định mức giá dịch vụ sử dụng đường bộ: Tại Nghị định số 149/2016/NĐ-CP, Chính phủ đã giao các cơ quan quản lý nhà nước (Bộ GTVT và UBND các tỉnh) quy định và quản lý mức giá tối đa đối với dịch vụ sử dụng đường bộ. Triển khai Nghị định số 149/2016/NĐ-CP, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 35/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 60/2018/TT-BGTVT, trong đó quy định mức giá tối đa và mức giá cụ thể. Việc quy định này nhằm bảo vệ quyền lợi của người dân và đảm bảo Nhà đầu tư BOT tại thời điểm triển khai thu không được thu với mức giá dịch vụ sử dụng đường bộ quá cao vượt giá tối đa ảnh hưởng đến khả năng chi trả của người dân, chi phí vận tải hàng hóa... mức thu cần phù hợp với lợi ích khi sử dụng tuyến đường BOT. Đối với mức thu cụ thể của từng Dự án tại từng thời điểm thu, căn cứ điều kiện của từng dự án, đời sống kinh tế xã hội của địa phương nơi dự án đi qua, tính khả thi của phương án tài chính Dự án BOT..., Cơ quan nhà nước có thẩm quyền và Nhà đầu tư sẽ thống nhất quyết định mức thu cho phù hợp đảm bảo hài hòa lợi ích nhà nước, người dân và doanh nghiệp trên nguyên tắc người tham gia giao thông sử dụng dịch vụ thì phải trả tiền, mức giá phụ thuộc vào việc sử dụng dịch vụ nhiều hay ít. Hồ sơ TƯ VẤN lập xác định mức giá dịch vụ sử dụng đường bộ cho năm đầu 1700 đồng/CPU và lộ trình 3 năm tăng giá mới chỉ thực hiện trên đánh giá mức giá của đường cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017-</p>	<p>Thông tư số 35/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 được xây dựng trên cơ sở Luật GTĐB 2008. Hiện nay, Luật GTĐB đã sửa đổi bổ sung 2019 và thông tư đang được các cơ quan của Bộ GTVT xem xét, cập nhật. Việc áp dụng mức giá sử dụng đường bộ theo khung giá vé cho các dự án cao tốc Bắc Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020 (Nghị quyết 52/2017/QH14) nhằm bảo đảm hài hòa lợi ích Nhà đầu tư, người sử dụng và Nhà nước; đồng thời đảm bảo sự đồng bộ về mức thu phí trên toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam.</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>2021 và mức giá của một số tuyến đường cao tốc, TƯ VẤN cần thực hiện xây dựng mức giá dịch vụ sử dụng đảm bảo theo đúng quy định về cơ chế giá để việc thực hiện thu phí, giá dịch vụ sử dụng đường bộ khi đưa vào khai thác và quá trình tăng giá đảm bảo theo quy định.</p>	
5	<p>Đối với trạm dừng nghỉ: Đối với các hạng mục thiết yếu của trạm dừng nghỉ (đường ra vào kết nối với đường cao tốc, bãi dừng đỗ xe, chỗ nghỉ cho lái xe, chỗ vệ sinh cho khách, mặt bằng xây dựng cây xăng, trạm kiểm tra sửa chữa xe khẩn cấp....) mà không thể tách rời đường cao tốc, cần được xem xét đầu tư, quản lý, khai thác đồng bộ với việc đường cao tốc không thể tách riêng để đầu tư, quản lý riêng;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đường cao tốc do nhà nước đầu tư: cần quy định đầu tư trạm dừng nghỉ là một hạng mục trong của dự án đầu tư đường cao tốc, TMĐT của dự án đường cao tốc và thực hiện theo quy định về đầu tư công; Việc quản lý, khai thác sử dụng trạm dừng nghỉ phải quy định theo quy định của Luật quản lý, sử dụng tài sản công (Nghị định số 33/2019/NĐ-CP....); - Đường cao tốc đầu tư theo phương thức đối tác công tư: cần quy định đầu tư trạm dừng nghỉ là một hạng mục trong của dự án đầu tư đường cao tốc, TMĐT của dự án đường cao tốc, việc đầu tư, quản lý, khai thác cần quy định theo đúng quy định của Luật đầu tư theo phức đối tác công tư (Nghị định số 35/2021/NĐ-CP; Nghị định số 25/2020/NĐ-CP....). Khi đó nhà đầu tư trúng thầu đầu tư dự án xây dựng đường cao tốc có trách nhiệm xây dựng, quản lý khai thác trạm dừng nghỉ; người sử dụng dịch vụ đường cao tốc có quyền được hưởng dịch vụ thiết yếu của trạm dừng nghỉ vì họ đã trả giá (phí) dịch vụ sử dụng sử dụng đường bộ. <p>Việc tách trạm dừng nghỉ (đối với các hạng mục thiết yếu) ra đầu tư riêng sẽ rất vướng mắc về cơ sở</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất bổ sung nguyên tắc bố trí trạm dừng nghỉ trong thuyết minh chung. Công tác hoạch định vị trí trạm dừng nghỉ, quy mô, tính toán các lợi ích kinh tế sẽ được thực hiện tại bước Lập báo cáo nghiên cứu khả thi.</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>pháp lý tách riêng, các quy định pháp luật về lựa chọn nhà đầu tư, đơn vị đề đầu tư, khai thác trạm dừng nghỉ (vì theo quy định pháp luật hiện tại chưa có quy định cho Bộ GTVT được quyền đấu giá, đấu thầu đất; chưa có đủ cơ sở để xác định giá trị cho việc đấu giá, đấu thầu trạm dừng nghỉ; việc tách ra cũng có thể làm cho các cơ quan thanh tra, KTNN... cho rằng có lợi ích riêng do được hưởng lợi thể tuyến đường cao tốc do nhà nước hay nhà đầu tư khác đầu tư). Trong trường hợp không lựa chọn nhà đầu tư, đơn vị đề đầu tư khai thác trạm dừng nghỉ (khi tách riêng) kịp thời thì có thể xảy ra trách nhiệm cho người quyết định đầu tư đường cao tốc vì không đảm bảo an toàn (do lái xe không được nghỉ, phương tiện hết nhiên liệu, không được kiểm tra...)</p>	
VI	Các nội dung tại văn bản số 179/KHCN ngày 17/05/2021 của Vụ Khoa học công nghệ	
1	<p>- Về tên dự án: đề nghị bổ sung rõ “đường bộ cao tốc trong giai đoạn phân kỳ đầu tư”.</p>	<p>Dự án thể hiện thiết kế tổng thể đường cao tốc theo quy mô quy hoạch trong đó phương án thiết kế phân kỳ để phù hợp với nguồn lực và nhu cầu vận tải thời điểm đầu dự án là một hạng mục đã được trình bày chi tiết hồ sơ dự án.</p>
2	<p>- Về phạm vi, danh mục dự án thành phần: Tại Tờ trình số 92/TTr-BQLDA2 ngày 03/5/2021 của Ban QLDA 2 trình 12 dự án thành phần bao gồm cả 02 đoạn Cần Thơ – Bạc Liêu; Bạc Liêu – Cà Mau. Tuy nhiên, theo Quyết định 140/QĐ-TTg ngày 21/01/2010 và Quyết định 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ, thì các tuyến đường bộ cao tốc phía Đông không bao gồm 02 dự án đoạn Cần Thơ – Bạc Liêu; Bạc Liêu – Cà Mau. Do đó, đề nghị rà soát lại nội dung này.</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, điều chỉnh phạm vi dự án.</p>
3	<p>- Về công tác điều chỉnh quy hoạch hướng tuyến một số đoạn tuyến: Hiện nay, theo Báo cáo của Ban QLDA2 hướng tuyến cơ bản đã phù hợp với quy hoạch phát triển mạng lưới quy hoạch phát triển đường bộ cao tốc Việt Nam giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, quy hoạch đường bộ cao tốc</p>	<p>Hướng tuyến của các đoạn tuyến thành phần trong hồ sơ dự án đã phù hợp với quy hoạch ngành quốc gia: Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn 2050 đã được Hội đồng thẩm định nhà nước thống nhất tại Báo cáo thẩm định quy hoạch số 60/BCTĐQH ngày 28/6/2021.</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>Bắc – Nam,...Tuy nhiên, một số đoạn tuyến có điều chỉnh cục bộ hướng tuyến (Vũng Áng – Bùng đi trùng với QL1 đoạn tránh Đèo Con, Quy Nhơn – Chí Thạnh...) để nâng cao hiệu quả đầu tư, kết nối với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng biển...; đề nghị các đơn vị thực hiện đầy đủ các thủ tục điều chỉnh theo quy định hiện hành của Luật Xây dựng; Luật Quy hoạch và các văn bản pháp luật liên quan.</p>	
4	<p>- Về tính toán dự báo bổ lưu lượng trên các tuyến trong khu vực: + Rà soát bổ sung theo hướng dẫn của Quyết định 543/QĐ-BGTVT ngày 21/3/2018. + Cần bổ sung thuyết minh làm rõ việc xây dựng kịch bản chỉ phân bổ tỷ lệ lưu lượng giao thông tổ chức các luồng cho cao tốc và QL1, các tuyến song hành và các hình thức vận tải khác: đường sắt, hàng hải, hàng không...</p>	<p>Hồ sơ dự án đã phân tích dự báo nhu cầu vận tải theo các quy định hiện hành và xét đến ảnh hưởng của sự phân bổ lưu lượng đối với các phương thức vận tải khác.</p>
5	<p>- Về quy mô cắt ngang: + Giai đoạn 1 báo cáo rõ mặt cắt ngang $B_n=17m$ thuộc giai đoạn phân kỳ đầu tư đường cao tốc; cần đánh giá và phân tích rõ thời gian đáp ứng với quy mô phân kỳ và thời điểm cần nâng cấp chuyển sang giai đoạn đường cao tốc hoàn chỉnh.+ Tại phụ lục 1 cần bổ sung rõ quy mô hoàn chỉnh các đoạn tuyến theo quy hoạch.</p>	<p>Hồ sơ dự án đã phân tích lựa chọn quy mô mặt cắt ngang giai đoạn phân kỳ trong Tập I. Thuyết minh chung và có các phân tích trong Tập III các phụ lục - phụ lục III.8. Ban QLDA2, TVTK thống nhất bổ sung chi tiết mặt cắt ngang theo quy mô hoàn chỉnh.</p>
6	<p>- Về phương án thiết kế sơ bộ: + Bổ sung thuyết minh rõ phương án quy hoạch hoặc đầu tư đồng bộ hệ thống trạm dừng nghỉ; thu phí và hệ thống ITS, hệ thống kiểm tra tải trọng xe. + Việc đầu tư giai đoạn 2021-2025 sẽ đảm bảo đồng bộ trục cao tốc Bắc Nam phía Đông, tuy nhiên báo cáo chưa đề cập đến việc đầu tư và kết nối hệ thống ITS tại các Trạm trung tâm khu vực (Bắc, Trung, Nam). + Đối với các đoạn tuyến có hầm lớn, cầu lớn (cần báo cáo rõ trong báo cáo của đoạn tuyến). + Về kết cấu áo đường: Ban QLDA2 đang đề xuất chung mặt</p>	<p>+ Ban QLDA2, TVTK thống nhất bổ sung thuyết minh phương án quy hoạch bố trí hệ thống ITS, thu phí, trạm cân tải trọng xe, kết nối chia sẻ thông tin giữa các trung tâm quản lý điều hành giao thông tuyến, khu vực. + Đối với các đoạn tuyến tại các dự án thành phần, Thuyết minh các công trình cầu, hầm... được thể hiện trong Tập II.1: Các bản vẽ chung và bình đồ tuyến. + Về Kết cấu áo đường, hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi chi thể hiện thiết kế sơ bộ, lựa chọn Modun đàn hồi tối thiểu 180Mpa theo cấp đường cao tốc, sơ bộ so sánh lựa chọn các phương án kết cấu áo đường theo các dự án cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2017 - 2020 đang triển khai. Trong các bước tiếp theo, tùy thuộc vào lưu lượng, công tác cân tải trọng xe, khảo sát các mô vật liệu và đất đắp, điều kiện địa chất, địa hình đoạn tuyến đi qua sẽ xác định</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>đường cấp A1, đảm bảo Eyc \geq 180 MPa; hiện nay các đoạn tuyến đều có số liệu dự báo tính toán lưu lượng, tải trọng xe, do đó cần đề xuất cụ thể cho từng dự án trong phụ lục. Lưu ý rà soát tính toán đầy đủ, tham khảo các lớp kết cấu áo đường theo các dự án đang triển khai và áp dụng các giải pháp tăng cường chất lượng kết cấu áo đường theo chỉ đạo của Bộ GTVT trong việc chống hư hỏng HLBVX, nứt vỡ... (sử dụng nhựa đường Polime, sử dụng phụ gia tăng dính bám, phụ gia tăng ổn định nhựa, các lớp đá gia cố nhựa ATB, đá gia cố xi măng CTB, gia cố đất...các loại kết cấu mới: bê tông nhựa rỗng thoát nước,...).</p>	<p>cụ thể Modun đàn hồi yêu cầu và kết cấu áo đường của từng dự án đảm bảo kinh tế - kỹ thuật.</p>
7	<p>- Bổ sung sơ bộ chi phí GPMB tại các dự án thành phần.</p>	<p>Sơ bộ chi phí GPMB các dự án thành phần đã được thể hiện trong hồ sơ dự án</p>
8	<p>- Về suất vốn đầu tư: + Cần làm rõ việc quy đổi suất vốn đầu tư cao tốc 04 làn xe (được công bố tại quyết định 65/QĐ-BXD ngày 20/01/2021) để áp dụng cho dự án (- 4 làn xe, B=17m). + Cần đánh giá tham khảo suất đầu tư trong giai đoạn phân kỳ B=17m trên cơ sở tham khảo các dự án đã được phê duyệt TKKT trong giai đoạn vừa qua. Lưu ý giá trị đầu tư kết cấu áo đường với nhiều phương án kết cấu mới khác với giai đoạn trước. + Bổ sung làm rõ về suất đầu tư của các đoạn phải xử lý nền đất yếu; các đoạn tuyến có khả năng phải thay đổi vật liệu đắp truyền thống (đắp đất lẫn đá, xay đá, đất gia cố...); các chi phí thiết bị (trạm thu phí, ITS, hệ thống kiểm tra tải trọng...). + Các công trình hầm, cầu lớn nên tách riêng và báo cáo về suất đầu tư riêng.</p>	<p>TMĐT thực hiện dựa trên Suất vốn đầu tư được công bố theo các quy định hiện hành (Quyết định số 65/QĐ-BXD). Và TMĐT cũng đã được tham khảo suất đầu tư của các dự án đã được triển khai TKKT trong thời gian vừa qua. Tuy nhiên TMĐT của các dự án đã được phê duyệt vừa qua vẫn có rất nhiều tồn tại về giá, về định mức đang tiếp tục được xem xét, xử lý. Ban QLDA2, TVTK thống nhất, bổ sung thuyết minh nguyên tắc tính toán một số chi phí của các công trình thuộc dự án chưa có trong suất chi phí xây dựng công trình số 65/QĐ-BXD trong Tập IV: Sơ bộ tổng mức đầu tư dự án.</p>
9	<p>- Về cơ chế chính sách thực hiện dự án: + Đề nghị tổng hợp các vướng mắc trong quá trình thực hiện trong giai đoạn trước (các dự án QL1; các dự án xây dựng đường cao tốc phía Đông giai đoạn 2017-2020...) để từ đó đưa ra các kiến nghị về cơ chế</p>	<p>Ban QLDA2, TVTK thống nhất rà soát, bổ sung, đề xuất trên cơ sở các ý kiến chỉ đạo của Bộ GTVT, Chính Phủ.</p>

TT	Nội dung làm rõ, cập nhật	Kết quả rà soát, cập nhật
	<p>chính sách nhằm tháo gỡ khó khăn để điều chỉnh hệ thống các văn bản QPPL cho phù hợp; đồng thời bổ sung đề xuất các cơ chế đặc thù để đảm bảo rút ngắn thời gian triển khai các dự án, sớm đưa vào khai thác.</p> <p>+ Cần lưu ý về một số các nội dung: Các thủ tục về phân cấp, ủy quyền trong quá trình triển khai; các vấn đề về thủ tục liên quan đến mỏ vật liệu; xác định các tuyến kết nối vào các tuyến thuộc phạm vi dự án để đảm bảo tính đồng bộ; về việc hoàn trả đường địa phương; các vấn đề thuộc công tác GPMB (chuyển đổi mục đích sử dụng đất; rút ngắn các thủ tục cho công tác tái định cư...); các vấn đề về cơ chế tài chính thu hút đầu tư; các cơ chế đặc thù về tín dụng; các vấn đề liên quan đến kiểm soát giá vật liệu chủ yếu....</p>	
10	<p>- Bổ sung các nội dung đã phối hợp, thống nhất với các địa phương trong quá trình chuẩn bị, hoàn thiện Báo cáo NCTKT.</p>	<p>Các Ban QLDA, TVTK đã làm việc với các địa phương có tuyến đi qua về các nội dung theo yêu cầu của BCNCTKT và thể hiện trong tập VII. Các căn cứ pháp lý.</p>