

Số: /TTr-UBND

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày tháng 11 năm 2024

**TỜ TRÌNH**  
**Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án**  
**Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh**

Kính gửi:

- Thủ tướng Chính phủ;
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Triển khai Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng; Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị<sup>1</sup>, Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ Chính trị<sup>2</sup>, Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII<sup>3</sup>, Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị<sup>4</sup>, Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội<sup>5</sup>; Kết luận số 72-KL/TW ngày 23 tháng 02 năm 2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại;

<sup>1</sup> Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 “Đầu tư khép kín các đường vành đai, đường xuyên tâm, ... hệ thống giao thông công cộng đồng bộ có sức chở lớn, bền, bãi đỗ xe tại các đô thị”;

<sup>2</sup> Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 “Đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các dự án trọng điểm quốc gia, nhất là tuyến Vành đai 3, 4, các đường cao tốc, đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, nâng cấp Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất”;

<sup>3</sup> Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

<sup>4</sup> Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045: “Phấn đấu đến năm 2030: Hoàn thành đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh; tập trung nguồn lực để đầu tư xây dựng các công trình giao thông theo quy hoạch đã được duyệt như Biên Hòa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành, Dầu Giây - Liên Khương, Gò Dầu - Xa Mát, Chơn Thành - Đức Hòa, Chơn Thành - Gia Nghĩa”; “Phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế Xuyên Á”;

<sup>5</sup> Nghị quyết số 81-NQ/QH15 ngày 09 tháng 11 năm 2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 “Tạo động lực liên kết, lan tỏa thúc đẩy hợp tác và phát triển qua hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Tây Nguyên - Đông Nam Bộ. Phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế xuyên Á. Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các địa phương trong và ngoài vùng, đường vành đai 3, vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh. Xây dựng các tuyến đường sắt kết nối trung tâm đô thị đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế cửa ngõ. Xây dựng, đưa vào vận hành, khai thác Cảng hàng không quốc tế Long Thành”.

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 1263/TTg-CN ngày 29 tháng 9 năm 2021 về giao các địa phương làm Cơ quan có thẩm quyền triển khai các dự án của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh, UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) đã tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (Báo cáo NCTKT) các dự án thành phần. Riêng dự án thành phần trên địa phận tỉnh Bình Dương đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương thông qua<sup>6</sup> và đang triển khai thực hiện<sup>7</sup>.

Trong quá trình triển khai thực hiện dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh (Dự án), các địa phương đã gặp các khó khăn vướng mắc<sup>8</sup> ảnh hưởng đến tiến trình đầu tư Dự án. Trên cơ sở đề xuất của các địa phương và Bộ Giao thông vận tải, Thủ tướng Chính phủ giao UBND Thành phố Hồ Chí Minh là cơ quan đầu mối tổng hợp việc triển khai thực hiện các dự án xây dựng tuyến đường Vành đai 4<sup>9</sup> báo cáo các Cấp thẩm quyền phương án đầu đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đảm bảo tính khả thi.

Tại Thông báo số 69/TB-BGTVT ngày 11 tháng 4 năm 2024, Bộ Giao thông vận tải, UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) thống nhất lựa chọn một đơn vị Tư vấn tổng thể để thực hiện rà soát, lập Báo cáo đánh giá tổng thể chung cho các dự án và nghiên cứu đề xuất các cơ chế, chính sách đặc thù áp dụng cho toàn bộ tuyến đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh, UBND Thành phố Hồ Chí Minh<sup>10</sup> đã lựa chọn đơn vị Tư vấn tổng thể để thực hiện rà soát, lập Báo cáo đánh giá tổng thể chung cho các dự án thành phần và nghiên cứu đề xuất các cơ chế, chính sách đặc thù áp dụng chung cho toàn bộ tuyến Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.

Trên cơ sở kết quả hoàn thiện hồ sơ Báo cáo NCTKT các dự án thành phần do các địa phương cung cấp, Tư vấn tổng thể<sup>11</sup> đã rà soát, lập Báo cáo đánh giá tổng thể chung cho các dự án thành phần, nhằm đảm bảo tính thống nhất đồng bộ của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.

Thực hiện Công văn số 807/TTg-CN ngày 16 tháng 10 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ, UBND Thành phố Hồ Chí Minh đã phối hợp<sup>12</sup> với UBND các tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) hoàn thiện Báo

<sup>6</sup> Nghị quyết số 09/NQ-HĐND ngày 19 tháng 5 năm 2023, số 01/NQ-HĐND ngày 31 tháng 01 năm 2024 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương.

<sup>7</sup> Công văn số 6406/UBND-KT ngày 11 tháng 11 năm 2024.

<sup>8</sup> (1) chưa có cơ chế cho địa phương được sử dụng nguồn vốn Ngân sách địa phương để thực hiện đầu tư các dự án đường Vành đai 4 (thuộc nhiệm vụ chi từ Ngân sách Trung ương); (2) cơ chế được sử dụng Ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác thực hiện hoạt động đầu tư công của dự án (cầu Thủ Biên giữa tỉnh Đồng Nai và tỉnh Bình Dương, cầu giữa tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu); (3) nguồn vốn Nhà nước tham gia các dự án lớn, trong khi nguồn vốn Ngân sách địa phương đang khó khăn, khó cân đối, bố trí để tham gia dự án; (4) tỷ lệ vốn Ngân sách tham gia hỗ trợ dự án trên 50% tổng mức đầu tư dự án; (5) cần một số cơ chế, chính sách đặc thù trong quá trình triển khai thực hiện để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án.

<sup>9</sup> Công văn số 6032/VPCP-CN ngày 07 tháng 8 năm 2023 của Văn phòng Chính phủ.

<sup>10</sup> Công văn số 2438/UBND-DA ngày 06 tháng 5 năm 2024.

<sup>11</sup> Tổng công ty Tư vấn thiết kế giao thông vận tải - TEDI.

<sup>12</sup> Văn bản số 6106/UBND-DA ngày 09 tháng 10 năm 2024; Văn bản số 6772/UBND-DA ngày 04 tháng 11 năm 2024.

cáo NCTKT các dự án thành phần, cập nhật vào Báo cáo NCTKT tổng thể.

Như vậy, Dự án đã được các địa phương nghiên cứu, hoàn thiện, UBND Thành phố Hồ Chí Minh tổng hợp, trình các cấp có thẩm quyền theo quy định.

UBND Thành phố Hồ Chí Minh kính trình Thủ tướng Chính phủ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư Báo cáo NCTKT dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh như sau:

## **I. CƠ SỞ PHÁP LÝ**

Luật Xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Ngân sách Nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;

Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18 tháng 6 năm 2020;

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

Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đầu tư, Luật Nhà ở, Luật Đấu thầu, Luật Điện lực, Luật Doanh nghiệp, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật Thi hành án dân sự ngày 11 tháng 01 năm 2022;

Luật Giá ngày 19 tháng 6 năm 2023;

Luật Đấu thầu ngày 23 tháng 6 năm 2023;

Luật Đất đai ngày 18 tháng 01 năm 2024; Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đất đai, Luật Nhà ở, Luật Kinh doanh bất động sản và Luật các tổ chức tín dụng ngày 29 tháng 6 năm 2024;

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ ngày 27 tháng 6 năm 2024;

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

Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025;

Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 tháng 2021 của Ban Chấp hành

Trung ương Đảng về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025;

Kết luận số 72-KL/TW ngày 23 tháng 02 năm 2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại;

Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2013 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP;

Nghị định số 88/2024/NĐ-CP ngày 15 tháng 7 năm 2024 của Chính phủ quy định về bồi thường, hỗ trợ; tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất;

Nghị định số 102/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 7 năm 2024 của Chính phủ quy định Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai;

Nghị định số 156/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 11 năm 2018 của Chính phủ về quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Lâm nghiệp;

Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06 tháng 04 năm 2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;

Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ 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 tháng 02 năm 2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

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

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

Nghị định số 29/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư;

Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư;

Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

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

Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20 tháng 6 năm 2023 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng có hiệu lực kể từ ngày 20 tháng 6 năm 2023;

Nghị định số 24/2024/NĐ-CP ngày 27 tháng 02 năm 2024 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều và biện pháp thi hành Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu;

Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương liên quan được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt;

Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 02 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1629/QĐ-TTg ngày 16 tháng 12 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 790/QĐ-TTg ngày 03 tháng 8 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bình Dương thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 586/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Đồng Nai thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

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

Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19 tháng 10 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31 tháng 10 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

Quyết định số 2076/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thành phố

Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh;

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

Quyết định số 252/QĐ-TTg ngày 13 tháng 02 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 2055/2015/QĐ-TTg ngày 23 tháng 11 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 1698/QĐ-TTg ngày 28 tháng 8 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh;

Quyết định số 433/QĐ-UBND ngày 27 tháng 02 năm 2019 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đến năm 2020, định hướng năm 2030;

Công văn số 1263/TTg-CN ngày 29 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về giao các địa phương là Cơ quan có thẩm quyền triển khai các dự án của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh;

Công văn số 807/TTg-CN ngày 16 tháng 10 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ giao cơ quan có thẩm quyền tổ chức lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh;

Công văn số 6772/UBND-DA ngày 04 tháng 11 năm 2024 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh gửi Ủy ban nhân dân các tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) đề nghị hoàn thiện hồ sơ Báo cáo NCTKT dự án thành phần đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh;

Công văn số 6406/UBND-KT ngày 11 tháng 11 năm 2024 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương về việc ý kiến về hồ sơ Báo cáo NCTKT dự án tổng thể đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh;

Công văn số 11852/UBND-KTTC ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Ủy ban nhân dân tỉnh Long An về hồ sơ Báo cáo NCTKT dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Long An;

Công văn số 14321/UBND-KTN ngày 18 tháng 11 năm 2024 của Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai về hồ sơ Báo cáo NCTKT dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Đồng Nai;

Công văn số 17123/UBND-VP ngày 20 tháng 11 năm 2024 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu Báo cáo Ban cán sự đảng Ủy ban nhân dân tỉnh về Báo cáo bổ sung phương án đầu tư dự án đường Vành đai 4 Thành phố

Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh (theo nội dung cuộc họp ngày 11 tháng 11 năm 2024 do UBND thành phố Hồ Chí Minh chủ trì).

## II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

**1. Tên dự án:** Dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.

**2. Địa điểm thực hiện dự án:** Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh: Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Long An và Bình Dương.

**3. Nhóm dự án:** Dự án quan trọng quốc gia.

**4. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án:** Quốc hội.

**5. Cấp quyết định đầu tư dự án:** theo cơ chế chính sách được Quốc hội thông qua.

**6. Cơ quan có thẩm quyền (lập Báo cáo NCTKT Dự án):** UBND Thành phố Hồ Chí Minh<sup>13</sup>.

**7. Sự cần thiết đầu tư:**

### 7.1. Bối cảnh và thực trạng:

Ngày 13 tháng 02 năm 2014, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 252/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo đó, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam là vùng đi đầu trong phát triển một số ngành và dịch vụ tiên tiến, nhất là các ngành sản xuất linh kiện điện tử, sản xuất phần mềm, các dịch vụ thương mại, giao nhận, tài chính viễn thông, du lịch...

Định hướng đến năm 2030, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam tiếp tục là vùng kinh tế phát triển năng động với chất lượng tăng trưởng cao và điển hình về phát triển bền vững, đi đầu trong phát triển kinh tế tri thức; là vùng kinh tế động lực đầu tàu của cả nước, trung tâm kinh tế của khu vực và châu Á; trong đó, Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm kinh tế tổng hợp đa chức năng với hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật hiện đại, đồng bộ; có hệ thống các cơ sở văn hóa, giáo dục - đào tạo, khoa học - công nghệ, y tế và thể dục thể thao ở trình độ cao so với khu vực và cả nước.

Bộ Chính trị ban hành Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Quốc hội ban hành tại Nghị quyết số 81-NQ/QH15 ngày 09 tháng 11 năm 2023 về quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04 tháng 5 năm 2024 về phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, theo đó:

<sup>13</sup> Công văn số 807/TTg-CN ngày 16 tháng 10 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ

Xây dựng Đông Nam Bộ trở thành vùng văn minh, hiện đại, phát triển năng động; là trung tâm hàng đầu của cả nước và khu vực Đông Nam Á về kinh tế, tài chính, giáo dục, đào tạo, khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số; giữ vai trò quan trọng trong liên kết và thúc đẩy phát triển các vùng khác. Phát triển vùng Đông Nam Bộ bảo đảm phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội cả nước, chiến lược, quy hoạch cấp quốc gia; đi đầu trong thực hiện các mục tiêu phát triển của đất nước và hội nhập quốc tế.

Tập trung phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, thông minh để mở rộng không gian phát triển; gắn kết giữa khu vực đất liền với không gian biển; phát triển hài hòa khu vực đô thị, nông thôn; khai thác và sử dụng hiệu quả không gian ngầm, không gian trên cao, tài nguyên số, không gian số. Đẩy mạnh xây dựng các hành lang kinh tế, vành đai công nghiệp, đô thị, dịch vụ, logistics gắn với các hành lang giao thông kết nối vùng, liên vùng và quốc tế. Phát triển nhanh, bền vững, hài hoà giữa các tiểu vùng, thu hẹp khoảng cách chênh lệch về trình độ phát triển giữa các địa phương trong vùng.

Tầm nhìn đến năm 2050, Đông Nam Bộ trở thành vùng phát triển, có thu nhập cao; có tiềm lực kinh tế mạnh, cơ cấu kinh tế hiện đại; trung tâm khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo, công nghiệp công nghệ cao, logistics và trung tâm tài chính quốc tế thuộc nhóm hàng đầu của khu vực và thế giới; có kết cấu hạ tầng hiện đại, đồng bộ. Phát triển hài hoà giữa kinh tế với văn hóa, xã hội, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu; có chất lượng cuộc sống cao, có trình độ y tế, giáo dục thuộc nhóm dẫn đầu Đông Nam Á; môi trường sinh thái được bảo vệ, phát triển hiệu quả theo hướng kinh tế xanh, cac-bon thấp; các giá trị, bản sắc văn hóa tốt đẹp của các dân tộc được giữ gìn, phát huy. Quốc phòng, an ninh và trật tự, an toàn xã hội được bảo đảm vững chắc; đối ngoại và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng. Thành phố Hồ Chí Minh là hạt nhân, cực tăng trưởng của vùng; trung tâm kinh tế, tài chính, dịch vụ của châu Á, nơi tập trung các định chế tài chính quốc tế, các tập đoàn kinh tế lớn của thế giới; phát triển ngang tầm các đô thị lớn trên thế giới, là điểm đến hấp dẫn toàn cầu. Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) giai đoạn 2031 - 2050 đạt khoảng 7,5%/năm, GRDP/người đến năm 2050 đạt khoảng 54.000 USD.

Quy hoạch các tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt<sup>14</sup>; Dự thảo quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2040 đã hoàn thiện và trình các cấp thẩm quyền thẩm định trong thời gian tới.

Dự án có vai trò liên kết vùng, thúc đẩy phát triển đô thị hóa, có ý nghĩa rất lớn đối với việc phát triển kinh tế - xã hội; là trục xuyên tâm đi qua địa phận các

---

<sup>14</sup> Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13 tháng 6 năm 2023 phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 1629/QĐ-TTg ngày 16 tháng 12 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 790/QĐ-TTg ngày 03 tháng 8 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bình Dương thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 586/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Đồng Nai thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050



địa phương (Thành phố Hồ Chí Minh, Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) và là tuyến vành đai cao tốc đô thị của Thành phố Hồ Chí Minh. Một số đoạn của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đã được đầu tư<sup>15</sup>, phần lớn chưa được đầu tư theo tiến trình đầu tư đã được xác định trong các quy hoạch ngành, địa phương.

## 7.2. Sự cần thiết đầu tư:

Việc đầu tư khép kín Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là cần thiết vì những lý do chủ yếu sau:

a) Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2030, trong đó xác định một trong ba đột phá chiến lược là “*Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn*”, với mục tiêu “*Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 Km đường bộ cao tốc*” và “*Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển*”<sup>16</sup>

### b) Cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế:

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông luôn đóng vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia, là chỉ số quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia. Đối với hệ thống đường Vành đai các thành phố lớn nếu được quy hoạch đều được đầu tư xây dựng từ sớm để giải tỏa áp lực giao thông cho khu vực nội đô thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực, phát huy hiệu quả cao.

Đường bộ cao tốc là công trình cấp kỹ thuật cao nhất trong hệ thống đường bộ, với quy mô hiện đại, năng lực vận tải lớn, tốc độ cao và an toàn. Hệ thống đường cao tốc đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối, vận tải hàng hóa và hành khách, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh, rút ngắn khoảng cách và thời gian đi lại giữa các vùng, miền, tạo liên kết giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, các địa phương, cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế... Kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới<sup>17</sup> cho thấy, đầu tư phát triển đường bộ cao tốc là tất yếu khách quan, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Thực tế tại Việt Nam, các địa phương có đường bộ cao tốc kết nối đều có mức tăng trưởng kinh tế cao hơn bình quân cả nước, góp phần xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống nhân dân, tạo diện mạo mới cho các địa phương. Đặc biệt đối với hệ thống đường Vành đai các đô thị đặc biệt như Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh được đầu tư xây dựng đều có tác động mạnh mẽ đến kinh tế - xã hội.

<sup>15</sup> Bình Dương khoảng 25km, với quy mô mặt cắt ngang 56-64m; Đồng Nai 6km, với quy mô mặt cắt ngang 12m; Long An khoảng 17.3 km, với quy mô mặt cắt ngang 17m.

<sup>16</sup> Mục V.5, Tập I về phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng.

<sup>17</sup> Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 Km, riêng tỉnh Vân Nam trong 3 năm đã xây dựng được khoảng 2.000 Km. Đức đã xây dựng 12.993 Km. Nhật Bản đã xây dựng được 8.358 Km. Hàn Quốc đã xây dựng được 6.160 Km. Về mật độ đường cao tốc so với dân số: Việt Nam 12,05 Km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 Km/1 triệu dân; Đức 156 Km/ 1 triệu dân.

Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với Thành phố Hồ Chí Minh cùng 7 tỉnh gồm: Đồng Nai, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Long An, Tiền Giang và Bà Rịa - Vũng Tàu là khu vực quan trọng, đóng góp lớn vào sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước. Chính phủ đã xác định vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nắm giữ vai trò “đầu tàu”, dẫn dắt, phát triển bền vững đối với kinh tế đất nước. Tuy diện tích chỉ chiếm 9,2%, nhưng GDP của vùng chiếm hơn 45% cả nước và gần 51% GDP của bốn vùng kinh tế trọng điểm, đóng góp hơn 42% tổng thu Ngân sách; trong đó, có 4 địa phương có tỷ lệ điều tiết Ngân sách về Trung ương thuộc nhóm cao nhất (Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương).

Mặc dù vậy, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam hiện đang có điểm nghẽn do sự phát triển của hệ thống giao thông vận tải chưa đáp ứng được yêu cầu. Chi phí logistic cao, tình trạng ùng tắc giao thông tại các đô thị, đặc biệt là Thành phố Hồ Chí Minh. Những điểm nghẽn về kết nối, cơ sở hạ tầng giao thông của vùng đã được cảnh báo từ nhiều năm qua. Tuy nhiên, đến nay mức độ chuyển biến chưa tương xứng như kỳ vọng.

Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị đặc biệt, trung tâm kinh tế của cả nước, đầu tàu kinh tế trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; mặc dù chỉ chiếm 0,6% diện tích và 8,6% lao động cả nước, nhưng nhờ năng suất lao động cao mà Thành phố đóng góp hơn 22% vào kinh tế cả nước, đóng góp Ngân sách lớn nhất, chiếm 27% tổng thu Ngân sách quốc gia; ngày càng xứng đáng vai trò là trung tâm lớn về kinh tế và giao dịch quốc tế, một động lực phát triển của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước; tuy vậy, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đặc biệt là các tuyến đường Vành đai vẫn chưa được đầu tư theo tiến trình của quy hoạch.

Vì vậy việc tiếp tục và đẩy mạnh đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông đặc biệt là các tuyến đường Vành đai của Thành phố Hồ Chí Minh là rất quan trọng, thúc đẩy tốc độ tăng trưởng kinh tế của Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương, Long An, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói riêng và cả nước nói chung góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

c) Đáp ứng nhu cầu vận tải liên vùng Đông Nam bộ, Nam Trung bộ, Tây Nam bộ, Tây Nguyên và kết nối với Campuchia:

Đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là đường vành đai cao tốc liên vùng, kết nối các tuyến cao tốc: Biên Hòa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương... Việc đầu tư Đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là điều kiện cần để đầu tư các tuyến cao tốc hướng tâm, hình thành hoàn chỉnh hệ thống mạng lưới cao tốc kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh trong vùng Đông Nam bộ, Nam Trung bộ, Tây Nam bộ, Tây Nguyên và kết nối với Campuchia; qua cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương kết nối với các tỉnh Tây Nam bộ; qua cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài kết nối với Campuchia; qua cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây kết nối Nam

Trung bộ; qua cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành kết nối với vùng Tây Nguyên

Với hệ thống kết nối trên sẽ làm nhiệm vụ tiếp nhận và giải tỏa các luồng xe quá cảnh, giảm tải các tuyến đường nội đô và cải thiện tình trạng giao thông nội Thành/nội Tỉnh, kết nối vùng miền, rút thời gian lưu thông từ đó thúc đẩy các hoạt động thương mại, vận tải, thông thương mua bán trong khu vực nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội.

**d) Kết nối các khu công nghiệp, khu đô thị, các cảng biển và cảng hàng không quốc tế:**

Đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh kết nối các đô thị vệ tinh của Thành phố Hồ Chí Minh với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, có vai trò kết nối vùng Đông Nam Bộ với Tây Nam Bộ và hành lang xuyên Á nhằm phát huy tối đa hiệu quả lợi thế các tỉnh, phát triển dịch vụ vận tải liên vùng phục vụ công tác đảm bảo quốc phòng, an ninh; kết nối trực tiếp cảng cạn ICD Long Bình, kết nối với cảng cạn ICD Củ Chi, cảng cạn ICD Khu công nghệ cao, cảng cạn ICD An Sơn (tỉnh Bình Dương) giúp giảm chi phí logistics, giảm chi phí vận tải và thời gian lưu thông của hành khách và hàng hóa trong và xung quanh Thành phố Hồ Chí Minh, góp phần nâng cao năng lực vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu từ các khu chế xuất, khu công nghiệp đến các cảng cạn (ICD), cảng thủy nội địa kết nối với hệ thống cảng biển (cảng Cái Mép - Thị Vải - tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu; cảng trung chuyển Quốc tế Cần Giờ, cảng Hiệp Phước - Thành phố Hồ Chí Minh; cảng Quốc tế - Long An), thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa và thu hút các nhà đầu tư, nâng cao đời sống tinh thần, vật chất cho người dân trong vùng,... Từ đó tạo xung lực rất lớn thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội những khu vực tuyến đường đi qua và cả vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh mở ra hướng mới về phát triển đô thị cho các khu vực Nhơn Trạch (Đồng Nai), đẩy mạnh phát triển thành phố Thủ Đức (Thành phố Hồ Chí Minh), thành phố Thuận An (Bình Dương), tạo điều kiện phát triển các khu vực nông thôn như huyện Củ Chi, Hóc Môn, Bình Chánh (Thành phố Hồ Chí Minh) và Bến Lức (Long An); về phía Đồng Nai, tuyến đường là điều kiện quan trọng để phát triển các khu đô thị, công nghiệp đã quy hoạch từ lâu nhưng chưa có sự phát triển đột phá như Nhơn Trạch, Đại Phước; hình thành các quỹ đất lớn để khai thác phát triển, tạo tiền đề kêu gọi đầu tư, phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại, dịch vụ, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh; phù hợp với chủ trương, nghị quyết của Đảng (Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII), Quốc hội và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

Sau khi hoàn thành, đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh hình thành vành đai công nghiệp, đô thị, dịch vụ, logistics dọc theo Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh; phát triển các khu vực đô thị, công nghiệp, các trung tâm dịch vụ trên cơ sở khai thác không gian phát triển mới từ đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh tạo thành chuỗi liên kết liên ngành, liên địa phương hiệu quả.

**d) Cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế:**

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông luôn đóng vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia, là chỉ số quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia. Đối với hệ thống đường Vành đai các thành phố lớn trên thế giới nếu được quy hoạch đều được đầu tư xây dựng từ sớm để giải tỏa áp lực giao thông cho khu vực nội đô thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực, phát huy hiệu quả cao.

Đường bộ cao tốc là công trình cấp kỹ thuật cao nhất trong hệ thống đường bộ, với quy mô hiện đại, năng lực vận tải lớn, tốc độ cao và an toàn. Hệ thống đường cao tốc đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối, vận tải hàng hóa và hành khách, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh, rút ngắn khoảng cách và thời gian đi lại giữa các vùng, miền, tạo liên kết giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, các địa phương, cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế... Kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới<sup>18</sup> cho thấy, đầu tư phát triển đường bộ cao tốc là tất yếu khách quan, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Thực tế tại Việt Nam, các địa phương có đường bộ cao tốc kết nối đều có mức tăng trưởng kinh tế cao hơn bình quân cả nước, góp phần xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống nhân dân, tạo diện mạo mới cho các địa phương<sup>19</sup>. Đặc biệt đối với hệ thống đường Vành đai các đô thị đặc biệt như Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh được đầu tư xây dựng đều có tác động mạnh mẽ đến kinh tế xã hội khu vực, điển hình như tuyến đường Vành đai 4 Thành phố Hà Nội.

Sau 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020 và 09 năm thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, kết cấu hạ tầng giao thông đã có bước phát triển mạnh, một số công trình trọng điểm đã được đầu tư đưa vào khai thác, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng vẫn chưa đảm bảo tính đồng bộ, hiệu quả, chưa đáp ứng yêu cầu, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, đặc biệt là các công trình trọng điểm, có tác động lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội chưa kịp thời đầu tư, khai thác đồng bộ.

Đối với đường bộ cao tốc, sau 20 năm kể từ thời điểm xây dựng tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên<sup>20</sup>; đến nay, cả nước mới đưa vào khai thác khoảng

<sup>18</sup> Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 km, riêng tỉnh Vân Nam trong 3 năm đã xây dựng được khoảng 2.000 km. Đức đã xây dựng 12.993 km. Nhật Bản đã xây dựng được 8.358 km. Hàn Quốc đã xây dựng được 6.160 km. Về mật độ đường cao tốc so với dân số: Việt Nam 12,05 km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 km/1 triệu dân; Đức 156 km/ 1 triệu dân.

<sup>19</sup> Các địa phương có ĐBCT đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân cao hơn so với cả nước: Giai đoạn 2011-2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố là Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%/năm, Phú Thọ 8,06%/năm, Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%/năm... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6,3%/năm.

<sup>20</sup> Thông báo số 391/TB-VPCP ngày 19/8/2024 về kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính – Trưởng Ban chỉ đạo tại phiên họp lần thứ 13 Ban Chỉ đạo Nhà nước các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành GTVT.

2.021 km<sup>21</sup>. Sự phân bổ đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc chưa được hợp lý, chưa hài hòa giữa các vùng kinh tế trọng điểm, vùng động lực và vùng khó khăn<sup>22</sup>.

Theo báo cáo năng lực cạnh tranh toàn cầu (GCR) của Diễn đàn Kinh tế thế giới năm 2019, năng lực cạnh tranh của Việt Nam tăng 10 bậc so với năm 2018, xếp hạng thứ 67/141 nền kinh tế. Tuy nhiên, so với các nước trong khu vực ASEAN, năng lực cạnh tranh của Việt Nam chỉ đứng thứ 7/12 quốc gia<sup>23</sup>. Đặc biệt, chỉ số về kết cấu hạ tầng đường bộ còn thấp<sup>24</sup>, cho thấy hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là lĩnh vực giao thông đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị lớn nhất cả nước, cũng là địa phương đóng góp GDP nhiều nhất, là trung tâm kinh tế, văn hóa, giáo dục của cả khu vực Nam bộ. Tuy nhiên đến nay thành phố chưa hình thành các đường vành đai cao tốc để thực hiện chức năng tiếp nhận, phân luồng các trục hướng tâm, đặc biệt là các tuyến cao tốc hướng tâm đã đưa vào khai thác hoặc đang đầu tư xây dựng. Do đó, việc xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh hiện nay là hết sức cấp bách nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông không chỉ của riêng thành phố Hồ Chí Minh mà còn của cả vùng kinh tế trọng điểm Đông Nam Bộ.

Đầu tư dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao nhằm tạo động lực, sức lan tỏa để thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói riêng và cả nước nói chung. Với vai trò, ý nghĩa của tuyến đường như đã nêu trên, việc đầu tư Dự án là rất cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay nhằm sớm đưa vào khai thác sử dụng phát huy hiệu quả kinh tế - xã hội, bảo đảm phục vụ an ninh, quốc phòng vùng Đông Nam Bộ và Thành phố Hồ Chí Minh

#### e) Mở rộng và phát triển đô thị:

Đường Vành đai 4 là đường vành đai cao tốc liên vùng, đường Vành đai kết nối với của các tuyến cao tốc hướng tâm: Tp. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, Tp. Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương. Việc đầu tư đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh cũng là một trong những cơ sở để đầu tư các tuyến cao tốc hướng tâm có điểm đầu từ đường vành đai, hình thành hoàn chỉnh hệ thống mạng lưới cao tốc kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, kéo giảm ùn tắc giao thông khu vực.

<sup>21</sup> Đường bộ cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương là tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên, khởi công xây dựng năm 2004.

<sup>22</sup> Vùng Trung du và miền núi phía Bắc: đạt 29,74 km/1 triệu dân và 0,749 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng đồng bằng sông Hồng: đạt 21,07 km/1 triệu dân và 0,272 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung: đạt 9,44 km/1 triệu dân và 0,206 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Tây Nguyên: đạt 3,21 km/1 triệu dân và 0,077 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng Đông Nam Bộ: đạt 2,81 km/1 triệu dân 0,025 km/1 nghìn tỷ GRDP; vùng đồng bằng sông Cửu Long: đạt 2,29 km/1 triệu dân và 0,051 km/1 nghìn tỷ GRDP.

<sup>23</sup> Sau các nước Singapore (1/141), Thái Lan (40/141), Malaysia (27/141), Indonesia (50/141), Brunei (56/141), Philippines (64/141).

<sup>24</sup> Chỉ số về kết nối đường bộ đứng thứ 104/141 quốc gia, chỉ số về chất lượng đường bộ đứng thứ 103/141 quốc gia.

Quy hoạch tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa – Vũng Tàu) thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và dự thảo Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 xác định đường Vành đai 4 mở rộng không gian phát triển cho các địa phương trong vùng Đông Nam bộ.

Mở ra hướng mới về phát triển đô thị cho các đô thị vệ tinh như Nhơn Trạch, Long Thành (*Đồng Nai*), Khu đô thị Tây Bắc Củ Chi (*Thành phố Hồ Chí Minh*), Khu đô thị Đức Hòa, Đức Huệ (*Long An*), thành phố mới và thành phố Thuận An (*Bình Dương*)..., tạo điều kiện phát triển các khu vực nông thôn như huyện Củ Chi, Nhà Bè (*Thành phố Hồ Chí Minh*) và Bến Lức, Cần Giuộc (*Long An*) và các huyện thuộc tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương; tuyến đường là điều kiện quan trọng để phát triển các khu đô thị, công nghiệp đã quy hoạch từ lâu nhưng chưa có sự phát triển đột phá; hình thành các quỹ đất lớn để khai thác phát triển, tạo tiền đề kêu gọi đầu tư, phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại, dịch vụ; góp phần điều tiết phân bố dân cư, giảm áp lực của khu vực nội đô Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai; tác động tích cực đến không gian đô thị và phát triển đô thị bền vững

**g) Lợi thế của tuyến đường so với các tuyến đường hiện hữu:**

Dự án dự kiến sẽ đem lại lợi ích kinh tế to lớn không chỉ cho người tham gia giao thông mà còn đem lại lợi ích cho hàng loạt các hoạt động kinh tế - xã hội ở các khu vực ảnh hưởng trực tiếp và gián tiếp của dự án (Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Long An...).

Khi tuyến đường đưa vào khai thác sử dụng, các phương tiện vận tải liên tỉnh không phải đi qua khu vực tập trung đông dân cư, giảm đáng kể thời gian hành trình, chi phí vận tải hạn chế ách tắc giao thông, giảm ô nhiễm môi trường khu vực đô thị. Cùng với dự án xây dựng tuyến đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh tạo một tuyến vành đai từ xa để giảm tải phân luồng giao thông liên tỉnh khi đi qua Thành phố Hồ Chí Minh, cụ thể:

Các xe hướng Tây Bắc - Đông Nam và ngược lại có thể kết nối thuận lợi hỗ trợ các luồng giao thông bên ngoài phạm vi đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh.

Các xe từ QL13 - QL22 có thể tiếp cận khu vực cảng phía Long An; Hiệp Phước, Thành phố Hồ Chí Minh.

Tạo thêm một hướng kết nối giữa Bình Dương với sân bay Long Thành ngoài hướng Vành đai 3 - cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành.

**h) Giảm thiểu ô nhiễm môi trường:**

Việc đầu tư Dự án sẽ giảm lưu lượng xe lưu thông trong nội thành, đặc biệt là các xe quá cảnh, hạn chế tình trạng ùn tắc giao thông làm giảm đáng kể nguồn phát sinh khí thải gây ô nhiễm môi trường khu vực trung tâm Thành phố.

Đầu tư dự án đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao nhằm tạo động lực, sức lan tỏa để thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, phát triển kinh tế - xã hội Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói riêng và

cả nước nói chung.

Với vai trò, ý nghĩa của tuyến đường như đã nêu trên, việc đầu tư Dự án là rất cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay nhằm sớm đưa vào khai thác sử dụng phát huy hiệu quả kinh tế - xã hội, bảo đảm phục vụ an ninh, quốc phòng vùng Đông Nam Bộ và Thành phố Hồ Chí Minh.

## **8. Sự phù hợp của Dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia và quy hoạch phát triển giao thông vận tải:**

### **8.1. Phù hợp với Chủ trương của Đảng và Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội:**

Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 ÷ 2030, trong đó xác định một trong ba đột phá chiến lược là “*Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại, tập trung vào hệ thống giao thông và hạ tầng đô thị lớn*”, với mục tiêu “*Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000km đường bộ cao tốc*” và “*Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển*”. Như vậy, việc đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia.

Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị: “*Đầu tư khép kín các đường vành đai, đường xuyên tâm, ... hệ thống giao thông công cộng đồng bộ có sức chở lớn, bến, bãi đỗ xe tại các đô thị*”. Tuyến cao tốc Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là một trong hai trục vành đai cao tốc của Thành phố, có nhiệm vụ tiếp nhận và giải tỏa giao thông trên hàng loạt các tuyến cao tốc hướng tâm: cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, Biên Hòa - Vũng Tàu... tạo thành mạng giao thông liên tục hoàn chỉnh.

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị: “*Phần đầu đến năm 2030: Hoàn thành đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh; tập trung nguồn lực để đầu tư xây dựng các công trình giao thông theo quy hoạch đã được duyệt như Biên Hoà - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành, Dầu Giây - Liên Khương, Gò Dầu - Xa Mát, Chơn Thành - Đức Hoà, Chơn Thành - Gia Nghĩa*”; “*Phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế Xuyên Á*”. Việc đầu tư xây dựng tuyến Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh sẽ từng bước cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng Đông Nam Bộ, đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên.

Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 “*Đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các dự án trọng điểm quốc gia, nhất là tuyến Vành đai 3, 4, các đường cao tốc, đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, nâng cấp Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất*”.

Nghị quyết số 81-NQ/QH15 ngày 09 tháng 11 năm 2023 của Quốc hội về

Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050: “*Tạo động lực liên kết, lan toả thúc đẩy hợp tác và phát triển qua hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Tây Nguyên - Đông Nam Bộ. Phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế xuyên Á. Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các địa phương trong và ngoài vùng, đường vành đai 3, vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh. Xây dựng các tuyến đường sắt kết nối trung tâm đô thị đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế cửa ngõ. Xây dựng, đưa vào vận hành, khai thác Cảng hàng không quốc tế Long Thành*”.

## **8.2. Phù hợp với các Quy hoạch quốc gia:**

### **a) Về sự phù hợp với quy hoạch sử dụng đất:**

Việc đầu tư Dự án phù hợp với Quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Kế hoạch sử dụng đất quốc gia 05 năm 2021 - 2025 đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13 tháng 11 năm 2021 xác định: vùng Đông Nam Bộ: nâng cao khả năng kết nối hạ tầng vùng, tạo động lực liên kết, lan toả thúc đẩy hợp tác và phát triển với vùng Đồng bằng sông Cửu Long, Tây Nguyên và Nam Trung Bộ. Thúc đẩy phát triển Thành phố Hồ Chí Minh trở thành trung tâm tài chính quốc tế; phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế xuyên Á; tập trung phát triển cảng biển Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng biển container trung chuyển quốc tế; xây dựng thành phố sân bay cửa ngõ quốc tế Long Thành. Phát triển nông nghiệp hàng hóa, sinh thái đạt hiệu quả cao về xã hội và môi trường; bảo vệ rừng đầu nguồn, rừng phòng hộ ven biển, rừng ngập mặn.

Chính phủ đã ban hành quyết định số 326/QĐ-TTg ngày ngày 09 tháng 3 năm 2022 về phân bổ chỉ tiêu quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, kế hoạch sử dụng đất quốc gia 05 năm 2021 - 2025. Quy hoạch sử dụng đất quốc gia cũng đã xác định “*Thúc đẩy phát triển Thành phố Hồ Chí Minh trở thành trung tâm tài chính; phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế xuyên Á; tập trung phát triển cảng biển Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng biển container trung chuyển quốc tế ...*”.

### **b) Về sự phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường bộ:**

Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021; theo đó, mạng lưới đường cao tốc được quy hoạch gồm 41 tuyến với tổng chiều dài khoảng 9014km, tuyến đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là tuyến cao tốc CT.41 thuộc mạng lưới cao tốc đã được hoạch định, có điểm đầu tại đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và điểm cuối: cảng Hiệp Phước, Thành phố Hồ Chí Minh. Dự án đề xuất xây dựng giai đoạn hoàn thiện đường cao tốc 08 làn xe, đầu tư trước năm 2030 là cơ bản phù hợp với quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ.



Quy hoạch chi tiết đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1698/QĐ-TTg ngày 28 tháng 9 năm 2011; theo đó, điểm đầu tuyến: tại lý trình khoảng Km40 + 000 (lý trình đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu), khu vực Phú Mỹ, huyện Tân Thành, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và điểm cuối nối với trục Bắc - Nam tại khu vực cảng Hiệp Phước, Thành phố Hồ Chí Minh. Trong quá trình nghiên cứu, hướng tuyến có điều chỉnh cục một số khu vực nhằm đảm bảo hiệu quả đầu tư, mở rộng không gian phát triển kinh tế xã hội cho các địa phương vùng Dự án đi qua; các điều chỉnh này đã được điều chỉnh vào các quy hoạch các tỉnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; cũng như cập vào quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 sẽ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong thời gian tới. Dự án đề xuất xây dựng giai đoạn hoàn thiện đường cao tốc 08 làn xe, lộ giới 74,5m là phù hợp với Quyết định số 1698/QĐ-TTg ngày 28 tháng 9 năm 2011.

Như vậy, hướng tuyến và quy mô của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh tuân thủ theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021; cơ bản phù hợp với Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1698/QĐ-TTg ngày 28 tháng 9 năm 2011 và dự thảo Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 đang được Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt.

**c) Phù hợp với các quy hoạch vùng:**

Hướng tuyến và quy mô của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh cơ bản phù hợp với Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04 tháng 5 năm 2024 về phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

**d) Phù hợp với quy hoạch của các địa phương:**

Các quy hoạch của địa phương (Quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch chung xây dựng) đã cập nhật hướng tuyến của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh phù hợp với hướng tuyến theo quy hoạch Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 và Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Theo Quyết định số 252/QĐ-TTg ngày 13 tháng 02 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; theo đó, dự kiến đến năm 2020 hoàn thành khoảng 580km đường cao tốc. Tuy nhiên, hiện nay mới xây dựng và đưa vào sử dụng 02 tuyến khoảng 95km. Vì vậy, xây dựng tuyến đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh phù hợp với Quy hoạch phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam;

Theo Quyết định 2631/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Thành phố

Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025, về giao thông đường bộ sẽ “*Xây dựng và hoàn chỉnh hệ thống đường hướng tâm đối ngoại và hệ thống đường vành đai*”. Vì vậy, việc xây dựng tuyến cao tốc Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là phù hợp quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Thành phố Hồ Chí Minh.

Đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đã phù hợp với các Quy hoạch như:

- Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 1629/QĐ-TTg ngày 16 tháng 12 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 790/QĐ-TTg ngày 03 tháng 8 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bình Dương thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 586/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Đồng Nai thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Dự thảo quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2040.

- Dự án đã được các địa phương cập nhật trong quy hoạch sử dụng đất cấp huyện: thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu được phê duyệt tại Quyết định số 669/QĐ-UBND ngày 04 tháng 3 năm 2022 của UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Hướng tuyến Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh trong hồ sơ Báo cáo NCKT đã phù hợp với các quy hoạch của địa phương và đã được UBND các huyện có tuyến đi qua thống nhất: Văn bản số 6726/UBND-CN ngày 05 tháng 10 năm 2023 của UBND huyện Cẩm Mỹ; Văn bản số 10173/UBND-KT ngày 27 tháng 9 năm 2023 của UBND huyện Long Thành; Văn bản số 7266/UBND-KTHT ngày 26 tháng 9 năm 2023 của UBND huyện Thống Nhất.

- Quyết định số 2645/QĐ-UBND ngày 23 tháng 5 năm 2012 của UBND Thành phố Hồ Chí Minh về việc phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng huyện Củ Chi, Thành phố Hồ Chí Minh.

- Quyết định 1573/QĐ-UBND ngày 01 tháng 7 năm 2022 của UBND tỉnh Bình Dương ban hành phê duyệt Đồ án điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chung thành phố Bến Cát đến năm 2040.

- Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng huyện Nhà Bè đến năm 2020 được UBND Thành phố Hồ Chí Minh phê duyệt tại Quyết định số 6015/QĐ-UBND ngày 26 tháng 11 năm 2012; Quy hoạch chung khu đô thị Hiệp Phước, xã Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, tỷ lệ 1/5000 được UBND Thành phố Hồ Chí Minh phê duyệt tại Quyết định số 5328/QĐ-UBND ngày 26 tháng 9 năm

2013; Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 khu công nghiệp Hiệp Phước (giai đoạn 3) tại xã Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, Thành phố Hồ Chí Minh được UBND Thành phố Hồ Chí Minh phê duyệt tại Quyết định số 3909/QĐ-UBND ngày 12 tháng 8 năm 2014.

### **9. Lợi thế của việc đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP):**

Trong quá trình nghiên cứu Báo cáo NCTKT các dự án thành phần, các địa phương đã nghiên cứu các phương án đầu tư khác nhau (đầu tư công, đầu tư theo phương thức đối tác công tư (BT, BOT)); trên cơ sở nguồn lực, khả năng cân đối vốn của các địa phương, tính khả thi, hiệu quả khi triển khai dự án; phân tích, đánh giá ưu nhược điểm từng phương án, từ đó các địa phương thống nhất lựa chọn loại Hợp đồng BOT (hình thức xây dựng - kinh doanh - chuyển giao) để triển khai dự án trình các cấp thẩm quyền xem xét.

Việc đầu tư theo phương thức đối tác công tư phù hợp với định hướng của Đảng và Nhà nước đã được Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII thông qua tại Nghị quyết số 13-NQ/TW về thu hút tối đa nguồn lực xã hội tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông là một trong những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu giai đoạn 2021 - 2025: *“huy động mạnh mẽ mọi nguồn lực của xã hội, bảo đảm lợi ích hợp lý để thu hút các nhà đầu tư...”* và *“thu hút tối đa nguồn lực đầu tư, đa dạng hóa các hình thức huy động và sử dụng nguồn lực, nhất là các nguồn lực đầu tư ngoài nhà nước; khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông”*; là giải pháp nhằm tăng cường huy động, phân bổ và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực đã được Quốc hội thông qua trong Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 05 năm 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021, trong đó xác định: *“đẩy mạnh triển khai các dự án theo phương thức đối tác công tư, trước hết là các dự án theo hình thức xây dựng - kinh doanh - chuyển giao BOT để phát triển hạ tầng chiến lược trên nguyên tắc hài hòa lợi ích, chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân”* và *“Lấy đầu tư công dẫn dắt, kích hoạt các nguồn lực ngoài nhà nước, nhất là đối với đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng theo phương thức đối tác công tư...”*. Việc đầu tư theo hình thức PPP có các lợi thế như sau:

#### **a) Huy động được nguồn lực xã hội, giảm áp lực vốn Nhà nước:**

Trong điều kiện nguồn ngân sách Nhà nước còn khó khăn, thực hiện đúng chủ trương của Đảng về thu hút nguồn lực đầu tư từ xã hội, Chính phủ đã có chỉ đạo cần huy động tối đa các nguồn lực xã hội để giảm áp lực về ngân sách, chỉ đầu tư công đối với dự án có tính chất an sinh, xã hội hoặc các dự án không thể triển khai theo phương thức PPP.

Trường hợp triển khai theo hình thức đầu tư công, chỉ tính riêng dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh qua địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Long An và Thành phố Hồ Chí Minh với quy mô phân kỳ cần bố trí khoảng **116,649.14** tỷ đồng vốn ngân sách Nhà nước. Trong khi ngân sách Trung ương chưa thể cân đối đủ nguồn lực để đầu tư các dự án đường bộ cao tốc quan trọng quốc gia có nhu cầu bách khác đang được đầu tư trong giai

đoạn 2021 - 2025 (cao tốc Bắc Nam phía Đông, Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành, Vân Phong - Buôn Ma Thuột), các dự án đường bộ cao tốc nhóm A dự kiến triển khai trong giai đoạn 2026 - 2030 và các dự án đầu tư thuộc lĩnh vực khác của ngành giao thông vận tải (hàng không, hàng hải, đường thủy, đường sắt). Theo báo cáo của các tỉnh, Thành phố của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đi qua, nguồn ngân sách một số địa phương còn khó khăn chưa thể cân đối để đầu tư Dự án theo hình thức đầu tư công.

Bên cạnh lợi thế về huy động được nguồn vốn xã hội tham gia giai đoạn đầu tư xây dựng, đầu tư theo phương thức PPP sẽ giảm đáng kể nguồn ngân sách Nhà nước cần bố trí để phục vụ quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình.

Chính vì vậy, việc triển khai đầu tư Dự án trong bối cảnh hiện nay, cần huy động các nguồn lực xã hội tham gia đầu tư theo phương thức đầu tư PPP (thu hút được **46.983,92** tỷ đồng từ nguồn vốn của Nhà đầu tư, giảm kinh phí bảo trì, vận hành, khai thác) là cần thiết để giảm áp lực cho nguồn vốn đầu tư công đặc biệt trong bối cảnh nền kinh tế ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch Covid 19.

**b)** Tận dụng được thế mạnh về công nghệ, kinh nghiệm quản lý từ khối tư nhân: việc triển khai Dự án theo phương thức PPP sẽ có cơ hội để lựa chọn các Nhà đầu tư tiềm năng, có năng lực tài chính, kinh nghiệm về quản trị, quản lý đầu tư, kinh nghiệm tổ chức triển khai các dự án lớn đặc biệt là các dự án giao thông. Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp xây dựng phát huy tinh thần tự lực, tự cường, năng động, đổi mới sáng tạo, đi lên từ sức mạnh nội sinh, tích lũy đủ năng lực về quy mô vốn, trình độ công nghệ và quản trị doanh nghiệp, để vươn mình, cống hiến xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại góp phần phát triển kinh tế xã hội của đất nước.

**c)** Phân chia rủi ro hợp lý giữa Nhà nước và Nhà đầu tư trong quá trình đầu tư, quản lý vận hành và khai thác công trình dự án: tiếp tục phát huy tinh thần chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ<sup>25</sup> “*lợi ích hài hòa, rủi ro chia sẻ*”, “*đặt lợi ích của Nhà nước, người dân, doanh nghiệp lên trên hết, trước hết*”;”. Trong quá trình đầu tư, quản lý vận hành và khai thác công trình dự án đã được đề cập khá cụ thể trong luật PPP và các hướng dẫn thực hiện. Đây là điều kiện thuận lợi để thực hiện các dự án theo phương thức PPP.

**d)** Dự án đầu tư tuyến mới, áp dụng công nghệ giao thông thông minh, thu phí tự động không dừng đảm bảo công bằng, thuận lợi cho người sử dụng dịch vụ:

Dự án được xác định là tuyến Vành đai liên vùng kết nối các trục hướng tâm tạo hướng kết nối thuận lợi cho các xe quá cảnh không đi qua khu vực nội đô; kết nối các khu đô thị, công nghiệp, dân cư hai bên tuyến; mặt khác, với lưu lượng dự báo nhu cầu vận tải đến năm 2040 lưu lượng xe trên tuyến cao tốc vào khoảng 45.000 - 66.000 PCU/ngày đêm. Do đó, việc đầu tư Dự án theo phương thức PPP với các điều kiện thuận lợi về giao thông, kết nối, mức độ phục vụ, các chi phí tiết

<sup>25</sup> Thông báo số 485/TB-VPCP ngày 23 tháng 10 năm 2024 của Văn phòng Chính phủ

kiệm về nhiên liệu, thời gian... sẽ là sự lựa chọn tốt và công bằng đối với người sử dụng dịch vụ.

Dự án đi qua khu vực nhiều tiềm năng phát triển đô thị, công nghiệp... với quỹ đất rộng lớn cũng là cơ hội để tạo không gian phát triển mới sẽ thu hút được các phương tiện tham gia lưu thông và sử dụng dịch vụ của Dự án.

Báo cáo NCTKT các dự án thành phần, các địa phương (Long An, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) đã phân tích, đánh giá ưu nhược điểm các phương án đầu tư (đầu tư công, BOT, BT...) trên cơ sở đó đã thống nhất lựa chọn loại Hợp đồng BOT (hình thức xây dựng - kinh doanh - chuyển giao) là phương án khả thi nhất để trình cấp có thẩm quyền xem xét.

Dự án sẽ áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại, bảo đảm yêu cầu an toàn, đồng bộ, chất lượng và hiệu quả; áp dụng công nghệ giao thông thông minh, thu phí tự động không dừng trong quá trình khai thác, vận hành; đảm bảo công bằng, thuận lợi cho người sử dụng dịch vụ.

## **10. Mục tiêu đầu tư:**

### **10.1. Mục tiêu tổng quát:**

Cụ thể hóa mục tiêu của Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng.

Triển khai thực hiện Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị; Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị; Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ chính trị; Nghị quyết số 81-NQ/QH15 ngày 09 tháng 11 năm 2023 của Quốc hội.

Thực hiện Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch các tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; dự thảo quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Minh.

Góp phần hiện đại hóa hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, tạo tiền đề để bước vào kỷ nguyên mới, kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

### **10.2. Mục tiêu cụ thể:**

Xây dựng hoàn thành, đưa vào khai thác đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Minh trước năm 2030.

Kết nối các trung tâm kinh tế, khu kinh tế, khu công nghiệp trọng yếu, các đô thị vệ tinh của Thành phố Hồ Chí Minh với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nhằm phát huy tối đa hiệu quả lợi thế các tỉnh, liên kết và nâng cao hiệu quả khai thác các tuyến đường bộ cao tốc, các quốc lộ hướng tâm đã và đang triển khai để phát huy hiệu quả các tuyến đường này; phát huy được vai trò, tiềm năng, thế mạnh và chia sẻ chức năng, hỗ trợ phát triển lẫn nhau giữa Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh lân cận với vai trò là đô thị trung tâm lớn về kinh tế, văn hóa...

Tạo trục giao thông chiến lược kết nối vùng Đông Nam Bộ với Tây Nam Bộ và Tây Nguyên, từ đó thúc đẩy lưu thông hàng hóa từ các khu công nghiệp, khu đô thị đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế Long Thành và ngược lại; kết

nối các đô thị trong vùng, khu công nghiệp trong vùng, tạo liên kết vùng, phát triển kinh tế xã hội vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Giảm áp lực giao thông khu vực cho khu vực trung tâm đô thị. Góp phần hình thành vành đai công nghiệp, đô thị, dịch vụ, logistics dọc theo Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh phát triển các khu vực đô thị, công nghiệp, các trung tâm dịch vụ trên cơ sở khai thác không gian phát triển mới từ đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh tạo thành chuỗi liên kết liên ngành, liên địa phương hiệu quả.

Tạo không gian phát triển mới để khai thác tiềm năng nguồn lực đất đai và tận dụng các khu vực thuận lợi cho phát triển đô thị cần bổ sung thêm dân số để góp phần điều tiết dân số cho khu vực nội đô và sử dụng đất hiệu quả, tạo nguồn vốn để đầu tư phát triển hạ tầng, kinh tế.

## **11. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư, tiêu chuẩn kỹ thuật:**

### **11.1. Phạm vi đầu tư:**

- Điểm đầu tuyến: tại lý trình khoảng Km40+00 (lý trình đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu), xã Phú Mỹ, huyện Tân Thành, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu;

- Điểm cuối tuyến: nối với đường trục Bắc - Nam tại khu vực cảng Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, Thành phố Hồ Chí Minh;

- Tổng chiều dài: khoảng 159,31km, đi qua địa phận: Bà Rịa - Vũng Tàu (dài khoảng 18,23km); Đồng Nai (dài khoảng 46,08km); Thành phố Hồ Chí Minh (dài khoảng 16,7km); Long An ( dài khoảng 78,3km) (trong đó đoạn trên địa phận tỉnh Long An dài khoảng 74,5km, đoạn trên địa phận Thành phố Hồ Chí Minh dài khoảng 3,8km).

- Đoạn đi qua địa phận tỉnh Bình Dương dài khoảng 47,95km triển khai đầu tư độc lập theo chủ trương đầu tư dự án đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương thông qua<sup>26</sup>; do vậy, phạm vi và tổng mức đầu tư không có trong báo cáo đề xuất này.

### **11.2. Quy mô, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật:**

#### **a) Quy mô:**

- Theo Quyết định số 1698/QĐ-TTg ngày 28 tháng 9 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh: tuyến có chiều dài 197,6 km (đi qua địa giới hành chính của 05 tỉnh, thành phố: Bà Rịa - Vũng Tàu; Đồng Nai; Bình Dương; Thành phố Hồ Chí Minh và Long An); quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật: đường cao tốc loại A, vận tốc thiết kế 100 km/h; mặt cắt ngang 06-08 làn xe cao tốc có đường song hành 02 bên và các hành lang để bố trí cây xanh, các công trình hạ tầng kỹ thuật, dự trữ mở rộng.

- Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là

<sup>26</sup> Nghị quyết số 09/NQ-HĐND ngày 19/5/2023, Nghị quyết số 11/NQ-HĐND ngày 07/7/2023; Nghị quyết số 01/NQ-HĐND ngày 31/01/2024; Nghị quyết số 26/NQ-HĐND ngày 23/08/2024 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương

tuyến vành đai cao tốc thuộc quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia, quy mô 08 làn xe, đầu tư trước năm 2030.

- Quy hoạch các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Long An...) thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; dự thảo quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; dự thảo Đề án điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060; dự thảo Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050 đang được Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt.

Trên cơ sở các quy hoạch, quy chuẩn QCVN 115:2024/BGTVT, khả năng cân đối nguồn vốn, bảo đảm hiệu quả đầu tư, UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh (Long An, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) thống nhất kiến nghị đầu tư phân kỳ, như sau:

- Giải phóng mặt bằng theo quy mô mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh.

- Quy mô giai đoạn phân kỳ đầu tư:

+ Đầu tư phân kỳ phần đường bộ cao tốc có tim tuyến đi trùng tim quy hoạch, với quy mô 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh theo QCVN 115:2024/BGTVT.

+ Đối với đường song hành, đường gom: đầu tư đường song hành, đường gom hai bên tuyến đường bộ cao tốc qua khu dân cư, khu đô thị (bố trí không liên tục) với quy mô tối thiểu 02 làn xe (đối với đường song hành) và đường giao thông nông thôn loại A hoặc loại B (đối với đường gom).

- Đoạn đi qua địa phận tỉnh Bình Dương dài khoảng 47,95km (không thuộc dự án): trong đó, đã đầu tư 8,12km (qua KCN VSIP.2A dài khoảng 1,36km và đoạn qua KCN Mỹ Phước 3 dài khoảng 6,76km) và đoạn xây dựng mới: 39,33km. Đoạn này, UBND tỉnh Bình Dương đang triển khai đầu tư theo chủ trương đầu tư dự án đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương thông qua (trước khi ban hành QCVN 115:2024/BGTVT); Đối với đoạn 12,0km đường đô thị trên Vành đai 4, UBND tỉnh Bình Dương<sup>29</sup> đang triển khai điều chỉnh để đảm bảo tiêu chuẩn đường cao tốc theo QCVN 115:2024/BGTVT có hiệu lực ngày 01 tháng 10 năm 2024 theo ý kiến chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải<sup>30</sup>.

**b) Quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật:**

- Đường bộ cao tốc: đảm bảo yêu cầu kỹ thuật theo QCVN 115:2024/BGTVT, tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc TCVN 5729:2012, các quy chuẩn, tiêu chuẩn có liên quan.

- Đường song hành, đường gom: theo tiêu chuẩn TCVN 4054-05, TCVN 13592:2022, TCVN 10380:2014 và các quy chuẩn, tiêu chuẩn có liên quan.

## **12. Phương án thiết kế sơ bộ:**

### **12.1. Hướng tuyến:**

Trong quá trình lập Báo cáo NCTKT, UBND Thành phố Hồ Chí Minh,

<sup>29</sup> Văn bản số 6406/UBND-KT ngày 11 tháng 11 năm 2024

<sup>30</sup> tại Văn bản số 10528/BGTVT-KHĐT ngày 30 tháng 9 năm 2024

UBND các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai và Long An) nghiên cứu kỹ các phương án hướng tuyến, so sánh để lựa chọn phương án phù hợp, bảo đảm tính pháp lý, khả thi và hiệu quả dự án. Hướng tuyến phù hợp với hướng tuyến Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; quy hoạch các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Long An...) thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; dự thảo quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; dự thảo Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060; dự thảo Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 đang được Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt<sup>31</sup>, các dự án đang đã và đang triển khai.

Thực hiện theo nội dung chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 180/TB-VPCP ngày 09 tháng 7 năm 2021: “*Bộ Giao thông vận tải và các địa phương liên quan lưu ý rà soát điều chỉnh quy hoạch, tích hợp quy hoạch, hướng tuyến cho phù hợp, tránh đi qua các khu rừng phòng hộ, rừng đặc dụng, khu di tích lịch sử, đường hiện hữu đi qua khu đô thị để giảm chi phí giải phóng mặt bằng...*”. UBND Thành phố Hồ Chí Minh đã rà soát, điều chỉnh cục bộ hướng tuyến đường Vành đai 4 đoạn qua Thành phố Hồ Chí Minh và đã cập nhật trong Đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040 và tầm nhìn đến năm 2060 trình Bộ Xây dựng thẩm định.

## 12.2. Trắc dọc:

Để đảm bảo phát triển đồng bộ và lâu dài giữa hạ tầng giao thông và hạ tầng đô thị, trên cơ sở kinh nghiệm đầu tư phát triển đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, đường Vành đai 4 - Vùng thủ đô Hà Nội, để giải quyết các giao cắt hai bên tuyến, tạo không gian phát triển mới, kết hợp với phát triển đô thị, khu công nghiệp, thương mại dịch vụ, dân cư phù hợp với định hướng phát triển không gian đô thị các địa phương, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực. Trong quá trình nghiên cứu Báo cáo NCKT đã xem xét, đánh giá các phương án trắc dọc đi thấp toàn bộ, trắc dọc phối hợp đi cao và đi thấp, trắc dọc đi cao toàn bộ. Sau khi so sánh ưu điểm, nhược điểm các phương án, để phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn, bảo đảm hiệu quả đầu tư, UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai và Long An) thống nhất lựa chọn phương án cơ bản đi thấp; một số đoạn tuyến có mật độ dân cư cao hoặc các khu vực được quy hoạch khu đô thị, khu công nghiệp, tuyến đi trên cao.

<sup>31</sup> Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 1629/QĐ-TTg ngày 16 tháng 12 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 586/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Đồng Nai thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 790/QĐ-TTg ngày 03 tháng 8 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bình Dương thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.



### 12.3. Trắc ngang:

a) Mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh: mặt cắt ngang rộng 74,5m; 08 làn cao tốc và hệ thống đường song hành 02 bên tuyến.

b) Mặt cắt giai đoạn phân kỳ:

- Tuyến chính cao tốc 25,5m.

- Đường gom, đường song hành: đoạn ít dân cư bố trí theo quy mô đường giao thông nông thôn loại A hoặc đường giao thông nông thôn loại B. Đối với đoạn đông dân cư đầu tư với quy mô tối thiểu 02 làn xe theo tiêu chuẩn TCVN 4054-05, tiêu chuẩn đường đô thị TCVN 13592:2022 và các tiêu chuẩn hiện hành có liên quan.

### 12.4. Nền, mặt đường:

- Nền đường đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của dự án; xử lý nền đất yếu; bố trí các công trình phòng hộ (tường chắn, gia cố mái ta luy...) để đảm bảo an toàn khai thác, hạn chế chiếm dụng với các đoạn nền đường đắp cao, đảm bảo ổn định nền đường.

- Mặt đường cấp cao A1, đáp ứng yêu cầu theo quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế đường bộ cao tốc và đường song hành.

### 12.5. Nút giao liên thông:

- Giai đoạn hoàn chỉnh xây dựng 23 nút giao liên thông, giai đoạn 1 xây dựng 19 nút giao liên thông và một số chỗ ra, vào đường bộ cao tốc đảm bảo kết nối thuận lợi, khai thác an toàn, phát huy hiệu quả dự án. Quy mô đầu tư nút giao phù hợp với phân kỳ đầu tư tuyến chính.

*(chi tiết tại Phụ lục I kèm theo).*

- Đối với các tuyến đường ngang: sẽ tổ chức giao thông khác mức bằng giải pháp xây dựng hầm chui hoặc cầu vượt trực thông.

- Trong giai đoạn hoàn chỉnh và trong quá trình đầu tư, trên cơ sở các quy hoạch được phê duyệt, nhu cầu giao thông, phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại dịch vụ, sẽ nghiên cứu bố trí các nút giao liên thông, chỗ ra, vào đường cao bộ tốc cho phù hợp để phát huy hiệu quả đầu tư.

### 12.6. Đường song hành, đường gom:

Đường song hành được đầu tư các đoạn có mật độ dân cư đông đúc, được quy hoạch đô thị trong tương lai với quy mô tối thiểu 02 làn xe. Đường gom được xây dựng hai bên tuyến tại các phạm vi có dân cư sinh sống, đảm bảo kết nối dân sinh khi đường cao tốc được xây dựng; quy mô của đường gom theo quy mô đường giao thông nông thôn loại B ( $B_n/B_m=5,0/3,5m$ ), loại A ( $B_n/B_m=6,5/5,5m$ ).

### 12.7. Công trình cầu (cầu vượt sông, cầu cạn):

- Cầu trên tuyến chính cao tốc:

+ Giai đoạn 1: (1) Đối với các cầu vượt qua sông lớn (kết cấu nhịp lớn, nhịp liên tục đúc hẫng cân bằng) và các vị trí cầu lớn (nhịp giản đơn) có nhu cầu

kết nối dân sinh 02 bên: xây dựng cầu gồm 02 đơn nguyên, bề rộng  $B=2 \times 19,75\text{m}$  để tổ chức giao thông với mỗi bên gồm 02 làn cao tốc và 02 làn cho giao thông đô thị; (2) Đối với các cầu vượt qua kênh, muông, sông nhỏ và cầu cạn (cầu có kết cấu giản đơn): xây dựng cầu có kết cấu giản đơn gồm 02 đơn nguyên, bề rộng  $B=2 \times 12,25\text{m}$ ; (3) Cầu Thủ Biên: đầu tư 01 cầu với quy mô  $B=24,25\text{m}$  (đảm bảo 04 làn xe cao tốc), sử dụng cầu hiện hữu để tổ chức giao thông đô thị (đường song hành).

+ Giai đoạn hoàn chỉnh: (1) Các cầu lớn đã đầu tư trong giai đoạn 1 tổ chức giao thông cho đường cao tốc, xây dựng thêm phần cầu phục vụ giao thông địa phương trên đường song hành đảm bảo quy mô phù hợp với quy mô đường song hành; (2) Đối với các cầu có kết cấu giản đơn, mở rộng thêm mỗi bên rộng  $B=7,50\text{m}$  đảm bảo quy mô 08 làn xe cao tốc theo quy hoạch; (3) Cầu Thủ Biên xây dựng thêm 01 cầu rộng  $B=19,25\text{m}$  sử dụng cho 04 làn xe cao tốc, cầu đã đầu tư trong giai đoạn 1 tổ chức giao thông 04 làn cao tốc và 02 làn cho giao thông đô thị.

- Cầu trên đường ngang vượt qua đường cao tốc: giai đoạn 1 đầu tư với quy mô phù hợp với hiện trạng; giai đoạn 2 đầu tư với quy mô phù hợp quy hoạch.

- Cầu trên đường song hành, đường gom có quy mô nhỏ: đầu tư với quy mô mặt cắt ngang phù hợp với mặt cắt ngang đường song hành, đường gom.

*(Chi tiết xem Phụ lục II kèm theo)*

**12.8. Công trình phòng hộ và an toàn giao thông:** Xây dựng theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2019/BGTVT và các quy định hiện hành.

### **12.9. Hệ thống thu phí, giao thông thông minh và trạm dừng nghỉ:**

- Hệ thống thu phí: áp dụng công nghệ thu phí tự động không dừng, có hệ thống giám sát trực tuyến; áp dụng công nghệ hiện đại, tổ chức quản lý, vận hành khai thác đồng bộ, hiệu quả và tiết kiệm chi phí đầu tư.

- Hệ thống giao thông thông minh: đầu tư hệ thống giao thông thông minh hiện đại, hỗ trợ việc kiểm soát và điều khiển giao thông toàn tuyến.

- Trạm kiểm soát tải trọng xe tự động: bố trí một số vị trí tại khu vực nút giao; chỗ ra, vào cao tốc.

- Trạm dừng nghỉ: xây dựng trạm dừng nghỉ trên tuyến theo đúng tiêu chuẩn, quy định pháp luật để phục vụ khai thác đường bộ cao tốc; phương án đầu tư, vận hành, kinh doanh trạm dừng nghỉ thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về đầu tư và pháp luật quản lý, sử dụng tài sản công. Dự kiến xây dựng 04 trạm dừng nghỉ (địa bàn tỉnh Đồng Nai, địa bàn tỉnh Long An). Đoạn trên địa bàn tỉnh Bình Dương bố trí 02 trạm dừng nghỉ hai bên đường cao tốc bằng dự án đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương thông qua.

## **13. Về hình thức đầu tư và phân chia dự án thành phần:**

### **13.1. Hình thức đầu tư:**

Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh được đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP), loại Hợp đồng xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT), có sự tham gia của nguồn vốn Nhà nước (ngân sách Trung ương, ngân

sách địa phương), phần còn lại là nguồn vốn của Nhà đầu tư.

### **13.2. Phương án phân chia dự án thành phần:**

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 1263/TTg-CN ngày 29 tháng 9 năm 2021 về giao các địa phương làm cơ quan có thẩm quyền triển khai các dự án của đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh, các địa phương đã lập Báo cáo NCKT các dự án thành phần, trong đó cầu Thủ Biên (giáp ranh giữa tỉnh Bình Dương và tỉnh Đồng Nai) thuộc dự án thành phần trên địa phận tỉnh Bình Dương. Ngày 11 tháng 11 năm 2024, UBND tỉnh Bình Dương có Văn bản số 6406/UBND-KT đề xuất cầu Thủ Biên thực hiện trong dự án thành phần trên địa phận tỉnh Đồng Nai và UBND tỉnh Đồng Nai đã có Văn bản số 14321/UBND-KTN ngày 18 tháng 11 năm 2024; theo đó, đã tạm cập nhật cầu Thủ Biên vào dự án thành phần trên địa phận tỉnh Đồng Nai. Đồng thời, UBND tỉnh Đồng Nai kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét nội dung này.

Căn cứ kết quả nghiên cứu các dự án thành phần, kết hợp xem xét các yếu tố đảm bảo tính đồng bộ, kết nối giao thông trên toàn tuyến, đảm bảo tính hiệu quả, khả thi, đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, thuận lợi trong quá trình triển khai và tổ chức thu phí, cùng với các cơ chế chính sách dự kiến đề xuất trong dự án, ý kiến của UBND tỉnh Bình Dương, UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai và Long An), kiến nghị phân chia các dự án thành phần như sau:

a) Nhóm dự án thành phần: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành (DATP1):

- DATP1-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là cơ quan chủ quản, thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách địa phương.

- DATP1-2: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận tỉnh Đồng Nai. UBND tỉnh Đồng Nai là cơ quan chủ quản, thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách địa phương.

- DATP1-3: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận huyện Củ Chi, Thành phố Hồ Chí Minh, UBND Thành phố Hồ Chí Minh là cơ quan chủ quản, thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách địa phương.

- DATP1-4: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận tỉnh Long An (không bao gồm đoạn 3,8km qua huyện Nhà Bè, Thành phố Hồ Chí Minh). UBND tỉnh Long An là cơ quan chủ quản, thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách địa phương và nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ.

- DATP1-5: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận huyện Nhà Bè, Thành phố Hồ Chí Minh. UBND thành phố Hồ Chí Minh là cơ quan chủ quản, thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách địa phương.

**b) Nhóm dự án thành phần thực hiện đầu tư xây dựng tuyến chính cao tốc (DATP2):**

- DATP2-1: Xây dựng tuyến chính cao tốc trên địa phận tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (bao gồm cầu Châu Đức ranh giới với tỉnh Đồng Nai) theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là cơ quan có thẩm quyền.

- DATP2-2: Xây dựng tuyến chính cao tốc trên địa phận tỉnh Đồng Nai (bao gồm cầu Thủ Biên) theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT, UBND tỉnh Đồng Nai là cơ quan có thẩm quyền.

- DATP2-3: Xây dựng tuyến chính cao tốc trên địa phận Thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm cầu Phú Thuận qua sông Sài Gòn và cầu Thầy Cai qua kênh Thầy Cai) theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT, UBND Thành phố Hồ Chí Minh là cơ quan có thẩm quyền.

- DATP2-4: Xây dựng tuyến chính cao tốc trên địa phận tỉnh Long An đoạn từ cầu Thầy Cai đến cao tốc Hồ Chí Minh - Trung Lương theo hình thức đối tác công tư loại hợp đồng BOT. UBND tỉnh Long An là cơ quan có thẩm quyền .

- DATP2-5: Xây dựng tuyến chính cao tốc trên địa phận tỉnh Long An và Thành phố Hồ Chí Minh (khoảng 3.8km), đoạn từ cao tốc Hồ Chí Minh - Trung Lương đến Hiệp Phước theo hình thức đối tác công tư loại hợp đồng BOT. UBND tỉnh Long An là cơ quan có thẩm quyền.

*(Chi tiết xem Phụ lục III kèm theo)*

## **14. Sơ bộ về phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư:**

### **14.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng (GPMB):**

Từ kinh nghiệm triển khai đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng giao thông cho thấy, công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư rất quan trọng, ảnh hưởng rất lớn đến tiến độ triển khai các dự án. Đặc biệt, đối với các dự án đầu tư ở các đô thị đặc biệt như Thành phố Hồ Chí Minh và khu vực có biến động giá cả lớn cần cân nhắc, tính toán kỹ lưỡng về phương án GPMB để đảm bảo hiệu quả về kinh tế, thuận lợi trong giai đoạn đầu tư mở rộng giai đoạn hoàn chỉnh theo quy hoạch.

Căn cứ Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; quy hoạch các tỉnh/Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và các quy hoạch có liên quan, để đảm bảo hiệu quả đầu tư, đề xuất thực hiện GPMB dự án như sau:

- Thực hiện GPMB theo quy mô đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn hoàn chỉnh, cụ thể:

+ Phần tuyến: GPMB một lần theo quy mô mặt cắt ngang hoàn chỉnh.

+ Phần nút giao: các nút giao liên thông và các chỗ ra, vào đường bộ cao tốc thuộc dự án được GPMB với quy mô giai đoạn hoàn chỉnh.

### **14.2. Sơ bộ diện tích đất chiếm dụng:**

Tổng diện tích đất chiếm dụng khoảng 1.415,49 ha (*Thành phố Hồ Chí Minh*)

*Minh (huyện Củ Chi) khoảng 173,64 ha; tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu khoảng 146,8 ha; tỉnh Đồng Nai khoảng 482,68 ha; tỉnh Long An khoảng 579,51 ha, Thành phố Hồ Chí Minh (huyện Nhà Bè) khoảng 32,86 ha), trong đó đất trồng lúa khoảng 455,71 ha, đất nông nghiệp khác khoảng 245,16 ha, đất ở khoảng 152,21 ha, đất trồng cây lâu năm khoảng 511,33 ha, đất sản xuất kinh doanh phi nông nghiệp khoảng 5,90 ha; đất khác khoảng 45,18 ha; số hộ bị ảnh hưởng khoảng 5,862 hộ (Thành phố Hồ Chí Minh (huyện Củ Chi) 1.253 hộ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu 595 hộ; tỉnh Đồng Nai 1.697 hộ; tỉnh Long An 2.290 hộ, Thành phố Hồ Chí Minh (huyện Nhà Bè) 27 hộ).*

### **14.3. Sơ bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư:**

*Khoảng 40.994,42 tỷ đồng (Thành phố Hồ Chí Minh (đoạn qua huyện Củ Chi) khoảng 6.691,36 tỷ đồng; tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu khoảng 3.924,03 tỷ đồng; tỉnh Đồng Nai khoảng 9.321,45 tỷ đồng, tỉnh Long An khoảng 19.529,61 tỷ đồng, Thành phố Hồ Chí Minh (đoạn qua huyện Nhà Bè) khoảng 1.527,97 tỷ đồng). (Chi tiết xem Phụ lục V kèm theo)*

### **14.4. Tổ chức thực hiện:**

Dự án sẽ do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, sau khi phê duyệt chủ trương đầu tư. Các địa phương được giao thực hiện Dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm công khai, minh bạch và ổn định cuộc sống cho người dân bị thu hồi đất; tạo sinh kế, đào tạo nghề, phương án bồi thường đảm bảo thỏa đáng, tính đúng, tính đủ cho người dân bị ảnh hưởng nhằm tạo được sự đồng thuận cao của người dân. Trong đó, tập trung ưu tiên giải phóng mặt bằng trước một số hạng mục khó khăn, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện dự án (các khu vực phải xử lý nền đất yếu, khu vực đông dân cư, xây dựng khu tái định cư, khu vực đồ vật liệu thừa, mỏ vật liệu...).

### **15. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn:**

#### **15.1. Nguyên tắc xác định:**

Theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng, việc xác định sơ bộ tổng mức đầu tư theo thiết kế sơ bộ là cơ sở để ước tính chi phí đầu tư xây dựng<sup>33</sup>; sơ bộ tổng mức đầu tư xây dựng được ước tính trên cơ sở quy mô, công suất hoặc năng lực phục vụ theo phương án thiết kế sơ bộ của Dự án và suất vốn đầu tư xây dựng hoặc dữ liệu chi phí của các dự án tương tự về loại, cấp công trình, quy mô, công suất hoặc năng lực phục vụ, tính chất dự án đã thực hiện, có sự phân tích, đánh giá để điều chỉnh quy đổi về mặt bằng giá thị trường phù hợp với địa điểm xây dựng, bổ sung những chi phí cần thiết khác của Dự án<sup>34</sup>.

Căn cứ quy mô, công suất theo phương án thiết kế sơ bộ của Dự án và suất

<sup>33</sup> Khoản 1 Điều 134 Luật Xây dựng năm 2014.

<sup>34</sup> Khoản 2 Điều 4 Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

vốn đầu tư xây dựng<sup>35</sup> 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, đặc biệt là các dự án đã và đang triển khai trong khu vực, phân tích, đánh giá để điều chỉnh quy đổi về mặt bằng giá thị trường phù hợp với địa điểm xây dựng, bổ sung những chi phí cần thiết khác của dự án, đặc biệt là thực tiễn biến động giá của một số vật liệu chủ yếu như vật liệu đắp, thép xây dựng, xăng dầu... trong thời gian vừa qua để xây dựng sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án.

Kết quả tính toán sơ bộ tổng mức đầu tư các dự án thành phần được so sánh với chi phí đầu tư một số dự án đường bộ cao tốc có quy mô, tính chất tương đồng đang triển khai đầu tư trong cùng khu vực cho thấy cơ bản bảo đảm độ tin cậy.

### **15.2. Sơ bộ tổng mức đầu tư:**

Sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn phân kỳ đầu tư (giai đoạn 1) của Dự án khoảng **122.774,28** tỷ đồng.

Trong đó:

- Chi phí Xây lắp và thiết bị:	56.742,46 tỷ đồng;
- Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác:	6.809,06 tỷ đồng;
- Chi phí dự phòng:	12.103,12 tỷ đồng;
- Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư:	40.994,42 tỷ đồng.
Tổng mức đầu tư (chưa bao gồm lãi vay)	116.649,14 tỷ đồng.
- Lãi vay	6.125,14 tỷ đồng.
Tổng mức đầu tư (bao gồm lãi vay)	122.774,28 tỷ đồng.

(Tổng mức đầu tư nêu trên không bao gồm đoạn đi qua địa phận tỉnh Bình Dương như tại mục 11.1 nêu trên)

Sơ bộ Tổng mức đầu tư các dự án thành phần như sau:

- DATP1-1: 4.288,53 tỷ đồng; DATP 1-2: 10.033,56 tỷ đồng; DATP 1-3: 7.558,38 tỷ đồng; DATP 1-4: 25.097,02 tỷ đồng; DATP 1-5: 1.767,88 tỷ đồng;
- DATP 2-1: 4702.56 tỷ đồng; DATP 2-2: 15.966,60 tỷ đồng; DATP 2-3: 7.550,02 tỷ đồng; DATP 2-4: 21.643,73 tỷ đồng; DATP 2-5: 24.166,01 tỷ đồng.

(Chi tiết xem Phụ lục III kèm theo)

### **15.3. Nguồn vốn:**

Để đảm bảo tính khả thi của dự án và phù hợp với cân đối nguồn vốn, tiến độ thực hiện đề xuất nguồn vốn triển khai Dự án, như sau:

- DATP1-Nhóm dự án Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành: sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước với tổng mức đầu tư khoảng 48.745,37 tỷ đồng (ngân sách Trung ương khoảng 18.842,76 tỷ đồng, ngân sách địa phương khoảng 29.902,62 tỷ đồng). Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai) sử dụng 100% nguồn vốn ngân sách địa phương. Riêng dự án trên địa bàn tỉnh Long An (ngân sách Trung ương

<sup>35</sup> Quyết định số 816/QĐ-BXD ngày 22 tháng 8 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc công bố suất đầu tư xây dựng và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2023.

hỗ trợ 75%; ngân sách địa phương 25%).

- DATP2-Nhóm dự án thành phần thực hiện đầu tư xây dựng tuyến chính cao tốc (đầu tư theo hình thức PPP): sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước và vốn nhà đầu tư BOT: sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 74.028,90 tỷ đồng (ngân sách Trung ương khoảng 12.190,48 tỷ đồng, ngân sách địa phương khoảng 8.729,36 tỷ đồng, vốn nhà đầu tư huy động khoảng 53.109,07 tỷ đồng (trong đó vốn BOT khoảng 46.983,92 tỷ đồng, lãi vay khoảng 6.125,14 tỷ đồng).

#### **15.4. Phương án huy động nguồn vốn và cân đối vốn:**

a) Nguồn vốn ngân sách Trung ương:

Nhu cầu vốn từ ngân sách Trung ương bao gồm:

- Giai đoạn 2021-2025: 20 tỷ đồng.
- Giai đoạn 2026-2030: khoảng 31.013,24 tỷ đồng.

Vốn ngân sách Trung ương giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 20 tỷ đồng đã được bố trí cho tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu để chuẩn bị dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh. Vốn ngân sách Trung ương giai đoạn 2026 - 2030 sẽ cân đối khi lập kế hoạch đầu tư công trung hạn tiếp theo.

b) Nguồn vốn ngân sách địa phương:

Nhu cầu vốn từ ngân sách địa phương bao gồm:

- Giai đoạn 2021-2025: khoảng 2.131,04 tỷ đồng (Bà Rịa - Vũng Tàu: 0 tỷ đồng, Đồng Nai: 55,40 tỷ đồng, Thành phố Hồ Chí Minh: 2.054,83 tỷ đồng, Long An: 20,81 tỷ đồng).
- Giai đoạn 2026-2030: khoảng 36.500,94 tỷ đồng (Bà Rịa - Vũng Tàu: 4.268,53 tỷ đồng, Đồng Nai: 12.324,16 tỷ đồng, Thành phố Hồ Chí Minh: 9.929,05 tỷ đồng, Long An: 9.979,20 tỷ đồng).

Phương án bố trí vốn giai đoạn 2021 - 2025 dự kiến sẽ được HĐND các tỉnh, Thành phố thông qua trong thời gian tới. Đối với nguồn vốn giai đoạn 2026 -2030, các tỉnh, Thành phố cam kết sẽ cân đối khi lập kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030.

Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh là dự án liên vùng có quy mô đầu tư và tổng mức đầu tư lớn, cần có sự hỗ trợ của nguồn vốn trung ương để triển khai thực hiện dự án. Tuy nhiên hiện nay, nguồn vốn Trung ương còn khó khăn và chưa có ý kiến của Thủ tướng Chính phủ và Bộ Kế hoạch và Đầu tư về nguồn vốn Trung ương bố trí vốn cho Dự án. Các địa phương chủ động, tạm thời đề xuất bố trí nguồn vốn ngân sách địa phương tham gia Dự án như trên. Việc cân đối nguồn vốn ngân sách nhà nước sẽ được các Bộ ngành và địa phương tiếp tục rà soát, cân đối trong quá trình thẩm định Hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án. **Trường hợp, Trung ương có khả năng cân đối được nguồn vốn hỗ trợ Dự án, kiến nghị ngân sách Trung ương hỗ trợ các tỉnh (Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) 50% tổng mức vốn Ngân sách Nhà nước tham gia dự án đoạn trên địa bàn các tỉnh.**

c) Nguồn vốn BOT: khoảng 53.109,07 tỷ đồng, huy động từ vốn Nhà đầu

tư và vốn vay.

### 16. Sơ bộ phương án tài chính:

Tổng hợp các chỉ tiêu của các dự án thành phần như sau:

Chỉ tiêu tài chính	DATP 2-1	DATP 2-2	DATP 2-3	DATP 2-4	DATP 2-5
	Bà Rịa – Vũng Tàu	Đồng Nai	Tp. Hồ Chí Minh	Long An	Long An
NPV	4,74	25,40	224,7	778,8	501,1
IRR	9,97%	9,87%	10,3%	10,2%	10,2%
Tỷ số B/C	1,01	1,0	1,18	1,04	1,03
Thời gian hoàn vốn	19 năm 1 tháng	25 năm 1 tháng	21 năm 1 tháng	20 năm	20 năm

Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả tài chính cho thấy các dự án thành phần 2 đều đảm bảo hiệu quả tài chính.

### 17. Dự kiến tiến độ và thời gian thực hiện dự án:

- Chuẩn bị dự án: năm 2024 - 2025;
- Lựa chọn nhà đầu tư: năm 2025;
- Công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: từ năm 2025, hoàn thành năm 2026.
- Thi công xây dựng: khởi công Quý I, II năm 2026, hoàn thành năm 2028.

### 18. Sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội, tác động môi trường, quốc phòng, an ninh:

#### 18.1. Hiệu quả kinh tế - xã hội:

- Tăng cường năng lực thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển. Mở rộng thị trường, kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị với các khu vực khác; rút ngắn khoảng cách và khắc phục sự chênh lệch trong phát triển giữa các địa phương có tuyến đi qua.

- Giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông, tạo việc làm và tăng thu nhập cho người dân. Việc kết nối giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, giữa các vùng địa phương và các đô thị vệ tinh của Thành phố Hồ Chí Minh sẽ góp phần nâng cao đời sống văn hóa, tinh thần của người dân.

- Giảm lưu lượng các phương tiện qua khu vực đông dân cư, đặc biệt là khu vực nội đô giảm thiểu tác động của môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn,....

Ngoài ra, Báo cáo NCKT các dự án thành phần đã xác định một số chỉ tiêu về giá trị hiện tại ròng (E-NPV), tỷ suất nội hoàn (E-IRR), tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) cho thấy Dự án đạt hiệu quả về kinh tế - xã hội.

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

Việc đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội của dự án được thực hiện theo đúng quy định của Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 và các quy định của pháp luật có liên quan.



Báo cáo đánh giá sơ bộ tác động môi trường bao gồm những nội dung chính như xác định các đặc điểm cơ bản về hiện trạng môi trường tự nhiên, tài nguyên sinh vật, các hệ sinh thái, kinh tế - xã hội... của vùng dự án đi qua; đánh giá tác động về môi trường, xã hội trong giai đoạn chuẩn bị dự án, thực hiện dự án và quá trình vận hành khai thác; đề xuất các biện pháp phòng ngừa, bảo vệ. Nội dung đánh giá sơ bộ tác động môi trường tuân thủ theo quy định tại Điều 29 Luật Bảo vệ môi trường.

### **18.3. Tác động đến quốc phòng, an ninh:**

Với tính chất là tuyến đường cao tốc đô thị, đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh góp phần củng cố quốc phòng - an ninh, phục vụ tốt cho chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ quốc; nâng cao tính cơ động khi cần huy động nguồn lực, phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

### **19. Dự kiến sơ bộ rủi ro trong quá trình thực hiện Dự án:**

**19.1. Giai đoạn chuẩn bị:** bao gồm các rủi ro trong công tác khảo sát lập thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công, dự toán dự toán xây dựng công trình...; chi phí tổ chức thực hiện hoặc dự toán xây dựng công trình có thể tăng cao hơn so với dự kiến trong tổng mức đầu tư.

**19.2. Giai đoạn thực hiện:** bao gồm các rủi ro về huy động vốn triển khai dự án; các rủi ro do tình trạng khan hiếm vật liệu, tăng giá vật liệu, chi phí nhân công, thiết bị xây dựng tăng cao; rủi ro về các điều kiện địa hình, địa chất khác so với thiết kế; tác động thiên tai và các điều kiện tự nhiên khác ảnh hưởng đến quá trình thi công xây dựng; do vướng mắc trong công tác giải phóng mặt bằng; biện pháp thi công ảnh hưởng đến tài sản của người dân sinh sống khu vực lân cận; các vấn đề bảo đảm an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình; thời gian xây dựng công trình kéo dài hơn so với dự kiến...; rủi ro trong công tác nghiệm thu, đưa công trình vào khai thác sử dụng.

### **19.3. Giai đoạn thu phí, vận hành khai thác và bảo trì công trình:**

Bao gồm các rủi ro về doanh thu do quy hoạch, chính sách, pháp luật có liên quan hoặc do điều kiện phát triển kinh tế - xã hội chưa đạt như dự báo (mục tiêu, định hướng phát triển kinh tế - xã hội); tác động từ các điều kiện tự nhiên ảnh hưởng đến quá trình vận hành, khai thác công trình dự án (thiên tai, lũ lụt,...); rủi ro do chất lượng công trình dự án trong quá trình vận hành khai thác khiến chi phí sửa chữa, bảo trì và khắc phục tăng cao...; các rủi ro trong giai đoạn chuẩn bị chuyển giao công trình dự án cho cơ quan có thẩm quyền.

Trên cơ sở phân tích các rủi ro, Báo cáo NCTKT đã phân tích cơ chế phân bổ, quản lý rủi ro giữa nhà nước, nhà đầu tư và các bên có liên quan; đồng thời phân tích trách nhiệm của các bên trong việc quản lý rủi ro, đề xuất một số biện pháp nhằm giảm thiểu các rủi ro.

### **20. Cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu:**

#### **20.1. Sự cần thiết áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu:**

Từ thực tiễn cho thấy, các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông có đặc thù là tổng mức đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn kéo dài nên tiềm ẩn nhiều rủi ro khi triển khai theo phương thức PPP. Quá trình triển khai các dự án đầu tư

theo phương thức PPP trong thời gian vừa qua, đặc biệt quá trình kêu gọi đầu tư các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 cho thấy việc thu hút nguồn lực xã hội đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông rất khó khăn, trong đó nguyên nhân chủ yếu là chưa có các cơ chế phù hợp nhằm giảm thiểu rủi ro.

Để tăng tính khả thi triển khai theo phương thức PPP, tăng tính hấp dẫn để thu hút nhà đầu tư và huy động vốn, kiến nghị Dự án được áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu theo quy định tại Điều 82 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật PPP).

**20.2. Sơ bộ phương án áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu:** tuân thủ theo quy định tại Điều 82 Luật PPP và quy định pháp luật khác có liên quan.

**21. Các hình thức ưu đãi, bảo đảm đầu tư:** theo quy định của Luật PPP và quy định của pháp luật khác có liên quan.

**22. Sơ bộ hình thức tổ chức quản lý dự án:** hình thức, cơ cấu tổ chức quản lý thực hiện dự án của cơ quan có thẩm quyền, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án trong từng giai đoạn (giải phóng mặt bằng; xây dựng công trình; kinh doanh, vận hành khai thác và bảo trì công trình dự án; bàn giao công trình dự án...) thực hiện tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư theo phương thức PPP, pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đất đai và các quy định của pháp luật khác có liên quan.

### **23. Tổ chức thực hiện:**

**23.1. Về triển khai thực hiện các dự án thành phần:** trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần thực hiện theo các cơ chế đề xuất của Dự án được Quốc hội thông qua và quy định của pháp luật.

**23.2. Về số bước thiết kế dự án:** thiết kế từ 02 bước ÷ 03 bước theo từng dự án thành phần (theo quyết định phê duyệt dự án của cơ quan có thẩm quyền).

### **23.3. Phối hợp triển khai thực hiện:**

#### **a) Chính phủ, các Bộ ngành:**

Ban hành Nghị quyết của Chính phủ về triển khai thực hiện các cơ chế đặc thù được Quốc hội thông qua gắn với trách nhiệm cụ thể, bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí.

Lãnh đạo, chỉ đạo việc triển khai Chủ trương đầu tư Dự án, bảo đảm đúng mục tiêu, công khai, minh bạch và hiệu quả, không để trục lợi chính sách, thất thoát, lãng phí; hàng năm báo cáo Quốc hội tại kỳ họp cuối năm về tình hình thực hiện Dự án; thông tin đầy đủ để người dân hiểu, đồng thuận về chủ trương đầu tư và hỗ trợ triển khai Dự án.

Trong điều hành, chỉ đạo huy động, phân bổ, quản lý và sử dụng nguồn lực phải tiết kiệm, hiệu quả, phù hợp với tiến độ thực hiện, giải ngân của Dự án; theo dõi chặt chẽ các chỉ số vĩ mô để có các giải pháp kịp thời bảo đảm bảo ổn định kinh tế vĩ mô, các cân đối lớn, trong đó đặc biệt chú trọng đến chỉ tiêu về lạm phát, nợ xấu; phấn đấu tăng thu, tiết kiệm chi; giảm bội chi để đạt được các

chỉ tiêu trong Kế hoạch tài chính quốc gia và vay, trả nợ công 05 năm giai đoạn 2021 - 2025; trong trường hợp có biến động, rủi ro lớn, Chính phủ kịp thời báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định.

Chỉ đạo tổ chức thực hiện, quản lý và khai thác, vận hành Dự án theo đúng quy định của pháp luật, bảo đảm tiến độ, chất lượng công trình. Quản lý, sử dụng vốn và các nguồn lực tiết kiệm, hiệu quả, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực.

Các Bộ ngành thực hiện chức năng quản lý ngành theo quy định đối với Dự án.

Tiếp tục duy trì Tổ công tác bao gồm lãnh đạo các tỉnh, Thành phố và Bộ ngành Trung ương để kịp thời giải quyết các khó khăn, vướng mắc cho toàn Dự án, chỉ đạo các đơn vị liên quan thực hiện dự án đảm bảo đồng bộ, hiệu quả.

**b) UBND Thành phố Hồ Chí Minh và UBND các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Long An):**

Thực hiện các quyền và nghĩa vụ trong quá trình triển khai Dự án theo quy định hiện hành và cơ chế đặc thù được Quốc hội thông qua.

Xây dựng tiến độ tổng thể và kế hoạch thực hiện chi tiết, cơ chế phối hợp giữa các bộ ngành, địa phương, các dự án thành phần để triển khai chi tiết.

Chỉ đạo UBND các cấp thuộc địa phương Dự án đi qua có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ giải phóng mặt bằng, tái định cư đảm bảo tuân thủ quy định của pháp luật, đảm bảo công khai, minh bạch và ổn định cuộc sống cho người dân bị thu hồi đất. Tập trung, ưu tiên triển khai trước công tác giải phóng mặt bằng đối với một số hạng mục khó khăn, ảnh hưởng đến tiến độ của dự án như: khu vực phải xử lý đất yêu, khu vực đông dân cư, các khu tái định cư, khu vực đồ vật liệu thừa, mỏ vật liệu, di dời các hạ tầng kỹ thuật...

### **III. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ TRIỂN KHAI ĐẦU TƯ DỰ ÁN**

Trên cơ sở thực tiễn triển khai đầu tư các dự án đường bộ cao tốc trong thời gian vừa qua, căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Luật PPP, Luật Đầu tư công, Luật Đấu thầu và pháp luật khác có liên quan, kiến nghị một số cơ chế chính sách đẩy nhanh tiến độ triển khai đầu tư Dự án, phạm vi áp dụng các cơ chế đặc thù cho toàn bộ tuyến đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh bao gồm cả đoạn qua tỉnh Bình Dương; nội dung cụ thể như sau:

**1. Chính sách 1: Tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án trong tổng mức đầu tư của Dự án tổng thể và trên tổng mức đầu tư của các dự án thành phần trên địa phận của từng địa phương không vượt quá 70%.**

#### **1.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo quy định tại Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP cho các công việc: (i) Hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP và (ii) Chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư, hỗ trợ xây dựng công trình tạm không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án (khoản 2 Điều 69). Về bản chất, nguồn vốn tham gia của Nhà nước trong dự án PPP chỉ mang tính hỗ trợ dự án, là "vốn

môi" nhằm gia tăng tính hiệu quả về tài chính cho dự án.

Tuy nhiên, đối với một số dự án thành phần có tổng mức đầu tư rất lớn do khối lượng GPMB lớn và xây dựng nhiều công trình cầu, xử lý đất yếu... trong khi lưu lượng giao thông giai đoạn đầu chưa cao. Nếu tỷ lệ vốn nhà nước tối đa 50% sẽ khó bảo đảm hiệu quả tài chính và không thể hấp dẫn các nhà đầu tư, các tổ chức tín dụng để triển khai thực hiện dự án theo phương thức PPP, kể cả việc nhà nước sẵn sàng chia sẻ phần giảm doanh thu.

### **1.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Để tăng tính hấp dẫn các nhà đầu tư, các tổ chức tín dụng tham gia thực hiện dự án, tham khảo cơ chế đã được áp dụng và thực hiện có hiệu quả tại các dự án quan trọng quốc gia.

Hiện nay, theo Tờ trình số 675/TTr-CP ngày 18 tháng 10 năm 2024 của Chính phủ trình Quốc hội về dự án Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đấu thầu; theo đó, Chính phủ đã kiến nghị Quốc hội thống nhất với đề xuất của Chính phủ về việc cho phép áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước hơn 50%, nhưng không quá 70% tổng mức đầu tư dự án để đảm bảo tính khả thi khi thu hút đầu tư theo phương thức PPP nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** *Tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án trong tổng mức đầu tư của dự án tổng thể và trên tổng mức đầu tư của các dự án thành phần trên địa phận của từng địa phương không vượt quá 70%*

**2. Chính sách 2: Giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan có thẩm quyền, được sử dụng Ngân sách địa phương và nguồn vốn hợp pháp khác để đầu tư các dự án thành phần đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.**

#### **2.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo quy định tại Điều 8 và 28 Luật Đường bộ "*Quốc lộ là đường nối liền Thủ đô Hà Nội với trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường nối liền các trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh của vùng, khu vực; Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm quản lý quốc lộ; và đầu tư tuyến, đoạn tuyến quốc lộ và các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ thuộc phạm vi quản lý theo quy định của Luật Đầu tư công, Luật PPP và quy định khác của pháp luật có liên quan*".

*"Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm "Quản lý đường tỉnh, quốc lộ đi qua đô thị loại đặc biệt; quốc lộ khi được phân cấp; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ đã hoàn thành việc đầu tư xây dựng tuyến tránh thay thế phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường bộ; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ không còn trong quy hoạch mạng lưới đường bộ..."; đầu tư các loại đường bộ và các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường bộ thuộc phạm vi quản lý theo quy định của Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và quy định khác của pháp luật có liên quan*".

Luật Ngân sách Nhà nước khoản 4 Điều 9 quy định: "*Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó bảo đảm... việc quyết định đầu tư các chương trình, dự án sử dụng vốn ngân sách phải bảo đảm trong phạm vi ngân*

*sách theo phân cấp*"; khoản 9 Điều 9 quy định: "*Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác*". Như vậy, Luật Ngân sách Nhà nước quy định không cho phép sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các dự án thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách Trung ương, cụ thể đối với các dự án quốc lộ thuộc thẩm quyền quản lý đầu tư của Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Nghị định nêu trên.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy, việc giao một số địa phương có khả năng cân đối nguồn lực, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý thực hiện nhiệm vụ của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cùng với Bộ Giao thông vận tải sẽ tạo đột phá trong đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ, qua đó phát huy được tối đa các tiềm năng, lợi thế của địa phương có tuyến đi qua, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn ngân sách nhà nước của trung ương và địa phương. Tại Nghị quyết số 43/2022/QH15, Quốc hội đã cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc phân cấp cho UBND cấp tỉnh có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan Nhà nước có thẩm quyền thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội. Đến nay, các dự án này đang được UBND các tỉnh triển khai thực hiện theo thẩm quyền được giao.

## **2.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Do đó, để tiếp tục phát huy hiệu quả sử dụng vốn ngân sách Nhà nước, khơi thông nguồn lực từ các trung ương đến địa phương, việc quy định thí điểm chính sách khác so với Luật Ngân sách nhà nước thông qua việc cho phép Thủ tướng Chính phủ giao cho địa phương đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc thuộc nhiệm vụ thẩm quyền đầu tư của Bộ Giao thông vận tải là cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** *Giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan có thẩm quyền, được sử dụng Ngân sách địa phương và nguồn vốn hợp pháp khác để đầu tư các dự án thành phần đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.*

**3. Chính sách 3: giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan có thẩm quyền đầu tư công trình nằm trên địa giới hành chính của địa phương giáp ranh, được sử dụng Ngân sách địa phương hỗ trợ địa phương khác thực hiện hoạt động đầu tư công của dự án qua hai địa phương:**

### **3.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Thời gian gần đây, một số địa phương đề xuất dự án đầu tư liên kết vùng (phạm vi đầu tư trên địa bàn địa phương này lớn hơn nhiều lần địa phương kia) hoặc các công trình đi qua ranh giới địa bàn 02 địa phương<sup>36</sup>. Trường hợp nếu để mỗi địa phương đầu tư một phần công trình sẽ gây khó khăn trong quá trình đầu tư, nhằm thuận lợi trong công tác quản lý dự án, tránh lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...

Luật Đầu tư công và các Nghị định hướng dẫn không quy định về việc giao

<sup>36</sup> Cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối 2 tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương, cầu Hải Hưng kết nối tỉnh Hưng Yên và Hải Dương, đường nối thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể, tỉnh Bắc Kạn kết nối với Na Hang (tỉnh Tuyên Quang); dự án hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối quốc lộ 4D từ thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai sang huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu, cầu Gành Hào và đường dẫn kết nối tỉnh Bạc Liêu và Cà Mau; dự án đầu tư các cầu trên đường ven biển tỉnh Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh...

một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án đầu tư công thực hiện trên địa bàn hai địa phương.

Điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương quy định: "*những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên thì thuộc thẩm quyền giải quyết của cơ quan nhà nước ở trung ương, trừ trường hợp luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, nghị định của Chính phủ có quy định khác*".

Thời gian qua, đối với các phương thức đầu tư PPP, đầu tư vốn của doanh nghiệp nhà nước<sup>37</sup>, đầu tư theo Luật Đầu tư, thẩm quyền quyết định dự án trên địa bàn 02 địa phương giao cho Thủ tướng Chính phủ. Do đó, để thống nhất, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, tháo gỡ kịp thời vướng mắc thực tế xảy ra tại các dự án đầu tư công, Quốc hội giao Thủ tướng Chính phủ quyết định vấn đề nêu trên là cần thiết.

### **3.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Nhằm tiết kiệm thời gian trong tổ chức thực hiện đầu tư dự án, nâng cao hiệu quả đầu tư dự án đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** *giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan có thẩm quyền đầu tư công trình nằm trên địa giới hành chính của địa phương giáp ranh, được sử dụng Ngân sách địa phương hỗ trợ địa phương khác thực hiện hoạt động đầu tư công của dự án qua hai địa phương.*

**4. Chính sách 4: Cho phép chỉ định thầu đối với các gói thầu tư vấn, phi tư vấn, tư vấn lập điều chỉnh quy hoạch phục vụ dự án (bao gồm khu tái định cư), các gói thầu thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ tái định cư, thi công xây dựng hạ tầng khu tái định cư để phục vụ giải phóng mặt bằng. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu:**

#### **4.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo Điều 23 Luật Đấu thầu năm 2023 quy định, chỉ được chỉ định thầu đối với các gói thầu cấp bách cần triển khai nhằm mục tiêu bảo vệ chủ quyền, an ninh quốc gia; gói thầu cần thực hiện để khắc phục ngay hoặc để xử lý kịp thời hậu quả gây ra do thiên tai, hỏa hoạn, tai nạn bất ngờ, sự cố, thảm họa hoặc sự kiện bất khả kháng; gói thầu tư vấn, thi công di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật để phục vụ công tác giải phóng mặt bằng; gói thầu tư vấn, rà phá bom, mìn, vật nổ để chuẩn bị mặt bằng thi công; gói thầu cung cấp dịch vụ tư vấn có giá gói thầu trong hạn mức không quá 500 triệu đồng, gói thầu phi tư vấn, hàng hóa, xây lắp, hỗn hợp có giá gói thầu trong hạn mức không quá 01 tỷ đồng.

Khoản 1 Điều 23 của Luật Đấu thầu năm 2023 quy định "*gói thầu thuộc dự*

<sup>37</sup> Tại Nghị quyết số 75/NQ-CP ngày 21 tháng 5 năm 2020 về việc xử lý vướng mắc đối với một số dự án đầu tư của doanh nghiệp do Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp làm đại diện chủ sở hữu, Chính phủ quyết nghị: "Đối với các dự án thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thực hiện trên địa bàn từ hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên, Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương đầu tư theo quy định tại khoản 4 Điều 31 Luật Đầu tư và nguyên tắc giải quyết những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương".

*án quan trọng quốc gia được áp dụng hình thức chỉ định thầu theo Nghị quyết của Quốc hội khi quyết định chủ trương đầu tư dự án”.*

Như vậy, căn cứ theo quy định tại Luật Đấu thầu 2023, việc áp dụng hình thức chỉ định thầu các gói thầu thuộc dự án quan trọng quốc gia được thực hiện theo Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư của Quốc hội (không phụ thuộc vào hạn mức chỉ định thầu).

Quá trình triển khai các dự án thời gian qua cho thấy chậm công tác GPMB, di dời hạ tầng kỹ thuật là một trong các nguyên nhân ảnh hưởng đến tiến độ triển khai, hoàn thành đưa công trình vào sử dụng, tăng tổng mức đầu tư. Vì vậy, việc đẩy nhanh tiến độ thực hiện GPMB, di dời công trình hạ tầng kỹ thuật sẽ giảm được thời gian chuẩn bị, sớm đưa dự án vào khai thác, phát huy hiệu quả đầu tư.

Trong thời gian qua, Quốc hội đã ban hành một số Nghị quyết cho phép áp dụng chính sách về chỉ định thầu để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, như: Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội; Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022 của Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội và Nghị quyết số 57/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022 của Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư xây dựng đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh. Trong năm 2022 và 2023, khoảng 26 gói thầu thực hiện chỉ định thầu theo cơ chế được Quốc hội thông qua, trong đó chủ yếu áp dụng đối với các gói thầu tư vấn trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư, góp phần đẩy nhanh công tác chuẩn bị đầu tư khoảng 04 tháng, đẩy nhanh tiến độ, đảm bảo khởi công các dự án nêu trên vào tháng 6 năm 2023.

#### **4.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Để đẩy nhanh tiến độ triển khai, tham khảo cơ chế đã được áp dụng và thực hiện có hiệu quả tại các dự án quan trọng quốc gia.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** *Chỉ định thầu đối với các gói thầu tư vấn, phi tư vấn, tư vấn lập điều chỉnh quy hoạch phục vụ dự án (bao gồm khu tái định cư), các gói thầu thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ tái định cư, thi công xây dựng hạ tầng khu tái định cư để phục vụ giải phóng mặt bằng. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.*

**5. Chính sách 5: Trong thời gian thực hiện dự án Nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án; việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại điểm này được thực hiện đến khi hoàn thành Dự án Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật:**

##### **5.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo Điều 4 Luật Khoáng sản năm 2010, hoạt động thăm dò và khai thác

khoáng sản chỉ được tiến hành sau khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép. Luật Khoáng sản không quy định riêng về trình tự, thủ tục cấp giấy phép thăm dò, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, chỉ quy định về trình tự thủ tục áp dụng chung, không phân biệt nhóm, loại khoáng sản, quy mô dự án.

Khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản quy định: *trường hợp khai thác khoáng sản làm vật liệu thông thường trong phạm vi đất của dự án, nhà thầu không phải thực hiện thủ tục cấp phép<sup>38</sup>. Trường hợp khai thác khoáng sản ngoài phạm vi đất của dự án, nhà đầu tư phải thực hiện toàn bộ trình tự, thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo quy định.*

Trình tự thực hiện thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản thông qua 7 bước, tổng thời gian khoảng 357 ngày, gồm: (i) lập hồ sơ đề nghị cấp phép thăm dò; thăm dò theo Giấy phép thăm dò; (ii) lập báo cáo thăm dò và trình phê duyệt trữ lượng khoáng sản; (iii) lập dự án đầu tư khai thác, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt; (iv) lập Báo cáo đánh giá tác động môi trường, trình phê duyệt; (v) lập Hồ sơ xin cấp phép khai thác; (vi) lập Hồ sơ trình cấp thẩm quyền phê duyệt thiết kế mỏ; (vii) lập Hồ sơ đất đai theo quy định pháp luật về đất đai.

Thực tiễn hiện nay việc triển khai đồng loạt tất cả các dự án giao thông trọng điểm quốc gia, nhu cầu và nguồn cung cấp vật liệu rất lớn dẫn đến khan hiếm nguồn cung vật liệu cho dự án, việc khai thác vật liệu thông thường ở ngoài phạm vi dự án là điều không thể tránh khỏi.

Nhằm tháo gỡ nút thắt về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc và các dự án quan trọng quốc gia, tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, Quốc hội đã cho phép áp dụng chính sách không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án (bao gồm cả phạm vi đất trong và ngoài Dự án) giúp rút ngắn thời gian và đảm bảo nguồn cung vật liệu đối với các dự án thuộc Chương trình phục hồi. Thực tiễn triển khai đã cho thấy hiệu quả của chính sách, các dự án thuộc Chương trình phục hồi mặc dù có nhu cầu sử dụng vật liệu rất lớn, thực hiện cùng một thời điểm nhưng cơ bản đến thời điểm hiện nay nguồn cung và giá vật liệu cơ bản ổn định, đáp ứng được tiến độ yêu cầu.

Ngoài ra, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết tháo gỡ về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam và các dự án đường bộ cao tốc khác liên vùng<sup>39</sup>. Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam

<sup>38</sup> Chính phủ đã ban hành Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29 tháng 11 năm 2016 hướng dẫn chi tiết trình tự, thủ tục đăng ký khai thác, tổng thời gian tối đa là 52 ngày

<sup>39</sup> Trên cơ sở đề nghị của Bộ Tài nguyên và Môi trường, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết: (1) số 60/NQ-CP ngày 16 tháng 6 năm 2021 về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho dự án đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025; (2) số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 về sửa đổi bổ sung nghị quyết số 60/NQ-CP nêu trên, (3) số 18/NQ-CP ngày 11 tháng 02 năm 2022 về triển khai Nghị quyết số 44/2022/QH15 về chủ trương đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025; (4) số 119/NQ-CP ngày 08 tháng 9 năm 2022 sửa đổi Nghị quyết số 18/NQ-CP nêu trên; (5) số 89/NQ-CP ngày 25 tháng 7 năm 2022 về triển khai Nghị quyết số 58/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Khánh Hòa -



phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đã được Quốc hội, Chính phủ cho phép trong 2 năm 2022 và 2023 được áp dụng các cơ chế đặc thù trong khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường và đã được Bộ Tài nguyên và Môi trường hướng dẫn các địa phương tổ chức triển khai thực hiện.

Mặt khác, đối với 21 dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ khác, tại Nghị quyết số 106/2023/QH15 ngày 28 tháng 11 năm 2023 về thí điểm một số chính sách đặc thù về đầu tư xây dựng công trình đường bộ cũng được Quốc hội cho phép áp dụng chính sách đặc thù về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường tương tự chính sách tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 nêu trên và được hướng dẫn cụ thể hơn để các chủ thể triển khai thực hiện được thuận lợi, thống nhất.

## **5.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Việc chuẩn bị tốt, sẵn sàng các điều kiện về vật tư, vật liệu thi công sẽ góp phần đảm bảo tiến độ thi công xây dựng, thúc đẩy giải ngân, sớm đưa công trình vào khai thác sử dụng. Do đó, để tiếp tục tháo gỡ toàn diện hơn trong đầu tư xây dựng công trình giao thông, cần có cơ chế đặc thù trong khai thác vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công công trình, nhất là đối với dự án đường Vành đai 4 Tp. Hồ Chí Minh cần được tiếp tục áp dụng.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** *Trong thời gian thực hiện dự án nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án; việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại điểm này được thực hiện đến khi hoàn thành Dự án Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật.*

**6. Chính sách 6: Về trình tự, thủ tục lập, tổ chức thẩm định và thẩm quyền điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án khi các dự án thành phần cần phải điều chỉnh:**

### **6.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo quy định tại khoản 1 Điều 34 Luật Đầu tư công 2019 “*Cấp quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án thì có thẩm quyền quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư chương trình, dự án đó và chịu trách nhiệm về quyết định của mình*” và Khoản 2 điều 18 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư “*Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư dự án PPP là cấp quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án và chịu trách nhiệm về quyết định của mình*”.

Hiện nay, Thủ tướng Chính phủ đã giao UBND Thành phố Hồ Chí Minh làm cơ quan có thẩm quyền tổ chức hoàn thiện Báo cáo NCTKT Dự án trên cơ

---

Buôn Mê Thuột; (6) số 90/NQ-CP ngày 25 tháng 7 năm 2022 về việc triển khai Nghị quyết số 59/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; (7) số 91/NQ-CP ngày 25 tháng 7 năm 2022 về triển khai Nghị quyết 60/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; (8) số 31/NQ-CP ngày 07 tháng 3 năm 2023 về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 02 năm 2023; (9) số 47/NQ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2023 về tháo gỡ khó khăn cấp phép khai thác các mỏ đất đắp phục vụ dự án cao tốc Bắc - Nam đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết.

sở tổng hợp từ Báo cáo NCTKT các dự án thành phần đã được các địa phương tổ chức lập đề trình cấp thẩm quyền thẩm định, phê duyệt theo quy định tại Công văn số 807/TTg-CN ngày 16 tháng 10 năm 2024. Như vậy, trong trường hợp dự án phải thực hiện điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án, UBND Thành phố Hồ Chí Minh là cơ quan lập, trình Quốc hội Quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án theo quy định.

## **6.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Để đảm bảo thuận lợi trong quá trình triển khai thực hiện dự án, đẩy nhanh tiến độ thực hiện; đồng thời nhằm đẩy mạnh sự phân cấp, ủy quyền và tăng cường tính chủ động, trách nhiệm của các địa phương trong việc tổ chức thực hiện các dự án thành phần phù hợp với chủ trương của Đảng, Nhà nước và Chính phủ (Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ).

### **Kiến nghị Quốc hội cho phép:**

+ Đối với dự án thành phần không sử dụng vốn Trung ương tham gia dự án do UBND Thành phố Hồ Chí Minh, UBND các tỉnh (Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu) làm cơ quan có thẩm quyền, khi dự án thành phần có điều chỉnh quy mô, TMĐT tăng từ 10% trở lên hoặc tăng giá trị vốn nhà nước trong dự án PPP (trong các trường hợp Dự án bị ảnh hưởng bởi sự kiện bất khả kháng; Quy hoạch, chính sách, pháp luật có liên quan thay đổi; Khi điều chỉnh báo cáo nghiên cứu khả thi) so với chủ trương đầu tư được Quốc Hội phê duyệt, giao UBND các tỉnh được quyền thực hiện các trình tự, thủ tục lập, tổ chức thẩm định, trình Hội đồng nhân dân tỉnh phê duyệt điều chỉnh theo quy định.

+ Đối với dự án thành phần sử dụng vốn Trung ương tham gia dự án do UBND tỉnh Long An làm cơ quan có thẩm quyền, khi dự án thành phần có điều chỉnh quy mô, TMĐT vượt 10% trở lên hoặc tăng giá trị vốn nhà nước trong dự án PPP (trong các trường hợp Dự án bị ảnh hưởng bởi sự kiện bất khả kháng; Quy hoạch, chính sách, pháp luật có liên quan thay đổi; Khi điều chỉnh báo cáo nghiên cứu khả thi) so với chủ trương đầu tư được Quốc Hội phê duyệt, giao UBND tỉnh Long An thực hiện các trình tự, thủ tục lập và trình cấp thẩm quyền tổ chức thẩm định, trình Quốc hội hoặc UBTW Quốc hội (trong trường hợp giữa hai kỳ họp Quốc hội) quyết định chủ trương đầu tư theo quy định.

## **7. Chính sách 7: Giao Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh thẩm quyền quyết định đầu tư các dự án thành phần:**

### **7.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh có quy mô rất lớn, quá trình phê duyệt Báo cáo NCTKT dự kiến tách thành các dự án thành phần để triển khai theo quy định tại Điều 70 Luật PPP, cụ thể: Nhóm dự án DATP1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành thực hiện theo hình thức đầu tư công và Nhóm dự án DATP2: Xây dựng tuyến chính cao tốc thực hiện đầu tư theo hình thức PPP trong đó có hỗ trợ ngân sách Nhà nước. Trong đó các dự án thành phần đoạn qua tỉnh Đồng Nai, tỉnh Long An và Thành phố Hồ Chí Minh sử dụng vốn đầu tư công (phần vốn hỗ trợ của Nhà nước) trên

10.000 tỷ đồng; nhóm dự án thành phần 1-2 và dự án thành phần 1-4 có tổng mức đầu tư trên 10.000 tỷ đồng thuộc tiêu chí dự án quan trọng quốc gia.

Theo quy định tại khoản 1 Điều 12 Luật PPP, khoản 1 Điều 17 Luật Đầu tư công, các dự án thành phần nêu trên thuộc thẩm quyền của Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư và khoản 1 Điều 21 Luật PPP, khoản 1 Điều 35 Luật Đầu tư công, Dự án thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư dự án.

Để Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư, theo Điều 22 Luật PPP và khoản 1 Điều 40 Luật Đầu tư công quy định cần thực hiện qua **6 bước** như sau: (1) căn cứ chủ trương đầu tư được Quốc hội quyết định, chủ đầu tư lập BCNCKT trình cơ quan có thẩm quyền; (2) Cơ quan có thẩm quyền xem xét trình Thủ tướng Chính phủ; (3) Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước (HĐTĐNN) để thẩm định dự án; (4) HĐTĐNN thẩm định một số nội dung của dự án<sup>40</sup>; (5) Căn cứ ý kiến thẩm định, chủ đầu tư hoàn chỉnh BCNCKT báo cáo cơ quan có thẩm quyền thông qua, gửi HĐTĐNN; (6) HĐTĐNN trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định đầu tư dự án. Để thực hiện qua 6 bước nêu trên, ước tính tối thiểu khoảng 03 năm<sup>41</sup>.

Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh dự kiến hoàn thành đưa vào khai thác năm 2028. Như vậy thời gian từ khi phê duyệt chủ trương đầu tư đến khi khởi công, đưa vào khai thác khoảng 4 năm, trong đó phải thực hiện phê duyệt đầu tư dự án, thực hiện GPMB, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư nên nếu thực hiện như quy trình 6 bước nêu trên sẽ không bảo đảm được tiến độ yêu cầu. Đồng thời, trường hợp triển khai theo quy định thông thường, phải chờ các kỳ họp Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư dự án. Trong khi đó, các dự án thành phần khác không thuộc loại dự án này nên trình tự, thủ tục chấp thuận chủ trương đầu tư sớm hơn. Như vậy việc không đưa vào khai thác các dự án thành phần cùng thời điểm sẽ khó phát huy hết hiệu quả đầu tư của dự án.

Trường hợp các dự án thành phần không thuộc thẩm quyền phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ (dự án nhóm A), theo khoản 2 Điều 40 Luật Đầu tư công quy định chỉ thực hiện qua **3 bước** sau: (1) căn cứ chủ trương đầu tư được Quốc hội quyết định, chủ đầu tư lập BCNCKT trình cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư (UBND các tỉnh); (2) UBND các tỉnh giao cơ quan chuyên môn thực hiện thẩm định dự án; (3) căn cứ ý kiến thẩm định, chủ đầu tư hoàn chỉnh BCNCKT trình UBND các tỉnh xem xét, quyết định đầu tư dự án thành phần. Như vậy, trình tự thủ tục trong trường hợp phân cấp này giảm đi 3 bước; các địa phương chủ động triển khai công tác lập, thẩm định, phê duyệt và phê duyệt điều chỉnh BCNCKT.

Trong thời gian qua, để đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án trọng điểm ngành giao thông, Quốc hội cho phép áp dụng chính sách phân cấp về trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án quan trọng quốc

<sup>40</sup> HĐTĐNN thẩm định các nội dung quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 44, khoản 2 Điều 45 của Luật Đầu tư công;

<sup>41</sup> Cảng hàng không Long Thành từ khi phê duyệt chủ trương đầu tư (năm 2015) đến khi phê duyệt dự án đầu tư cần khoảng 5 năm (năm 2020).

gia được thực hiện tương tự như các dự án nhóm A (dự án đường bộ cao tốc Bắc Nam<sup>42</sup>, đường Vành đai 4 Thành phố Hà Nội<sup>43</sup>, Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh<sup>44</sup>, Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột giai đoạn 1<sup>45</sup>, các tuyến cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1<sup>46</sup>, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng<sup>47</sup>).

Thực tế trong thời gian gần đây, khi triển khai các dự án thành phần thuộc một số dự án quan trọng quốc gia được Quốc hội thông qua cho phép thực hiện tương tự như các dự án nhóm A đã cho thấy hiệu quả của chính sách này. Thời gian chuẩn bị các thủ tục để phê duyệt dự án đầu tư đã được rút ngắn xuống còn khoảng 01 năm, góp phần thúc đẩy tiến độ triển khai dự án.

Với chính sách này, sau khi Dự án được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư toàn tuyến, UBND các tỉnh, Thành phố: Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Long An, Thành phố Hồ Chí Minh là cơ quan có thẩm quyền tổ chức triển khai lập, thẩm định, quyết định đầu tư các dự án thành phần nhằm đẩy mạnh phân cấp, ủy quyền góp đẩy nhanh tiến độ thực hiện, hoàn thành dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.

## **7.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Để bảo đảm tiến độ thực hiện dự án, tăng cường phân cấp, phân quyền giảm trình tự, thủ tục đầu tư và tương tự các dự án đã được triển khai thời gian qua.

### **Kiến nghị Quốc hội cho phép:**

*- Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần thuộc Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công và pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.*

*- Chủ tịch UBND Thành phố Hồ Chí Minh và Chủ tịch UBND các tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa Vũng Tàu) được thành lập Hội đồng thẩm định cơ sở tổ chức thẩm định Báo cáo NCKT dự án và quyết định đầu tư các dự án thành phần.*

**8. Chính sách 8: Cho phép giá trị tổng mức đầu tư các dự án Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh của từng địa phương được chuyển tiếp Kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn 2026 - 2030 không tính cộng vào tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án phải thực hiện trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau của từng địa phương:**

### **8.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo quy định tại Điều 89 Luật Đầu tư công: *người quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án có thời gian thực hiện trong 02 kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn liên tiếp phải bảo đảm tổng số giá trị tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án phải thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai*

<sup>42</sup> Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022.

<sup>43</sup> Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022.

<sup>44</sup> Nghị quyết số 57/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022.

<sup>45</sup> Nghị quyết số 58/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022.

<sup>46</sup> Nghị quyết số 59/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022.

<sup>47</sup> Nghị quyết số 60/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022.

*đoạn sau không vượt quá 20% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước của Bộ, cơ quan trung ương, địa phương đó.*

Như vậy, Luật Đầu tư công quy định tổng số vốn đầu tư trung hạn chuyển tiếp sang giai đoạn kỳ trung hạn tiếp theo không được vượt quá 20% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước.

Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh có quy mô và tổng mức đầu tư lớn, theo dự kiến kế hoạch triển khai thực hiện đầu tư và bố trí vốn trong khoảng thời gian 03 năm, thuộc 02 kỳ trung hạn.

## **8.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Để giảm thiểu các tác động của Dự án tới kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau của các địa phương cũng như đáp ứng tiêu chí không vượt quá 20% tổng số vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn sau như Điều 89 Luật Đầu tư công quy định.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** *giá trị tổng mức đầu tư các dự án Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh của từng địa phương được chuyển tiếp Kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn 2026 - 2030 không tính cộng vào tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án phải thực hiện trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau của từng địa phương.*

**9. Chính sách 9: Cho phép UBND các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Long An) thực hiện phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung xây dựng khu chức năng, điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung đô thị, điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật các Đồ án quy hoạch xây dựng khu chức năng, Quy hoạch đô thị đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt:**

### **9.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo quy định tại Điều 46 Luật Quy hoạch đô thị, Điều 15 Luật Xây dựng (đã được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 35/2018/QH14) thì thời hạn rà soát định kỳ quy hoạch đô thị, quy hoạch xây dựng là 05 năm kể từ ngày quy hoạch được phê duyệt; kết quả rà soát phải được báo cáo bằng văn bản với cơ quan có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch đô thị, quy hoạch xây dựng để quyết định việc điều chỉnh quy hoạch.

Theo quy định tại Điều 51 Luật Quy hoạch đô thị, Điều 39 Luật Xây dựng (đã được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 35/2018/QH14) thì cơ quan có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị xem xét, quyết định việc điều chỉnh cục bộ quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị trên cơ sở ý kiến của cơ quan thẩm định quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị. Theo đó, đối với quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị thuộc thẩm quyền phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ thì trên cơ sở thẩm định của Bộ Xây dựng, Thủ tướng Chính phủ quyết định việc điều chỉnh cục bộ quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị. Đồng thời, việc điều chỉnh cục bộ quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị phải đáp ứng điều kiện quy định tại Điều 49 Luật Quy hoạch đô thị, Điều 37 Luật Xây dựng (đã được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 35/2018/QH14).

Bên cạnh đó, về nguyên tắc chung, khoản 2 Điều 51 Luật Quy hoạch quy

định việc điều chỉnh quy hoạch không làm thay đổi mục tiêu của quy hoạch đó, trừ trường hợp quy định tại các khoản 1, 3 và 4 Điều 53 của Luật này và phải đáp ứng được một trong các căn cứ quy định tại Điều 53 Luật Quy hoạch. Trong trường hợp đó, phải thực hiện đầy đủ trình tự, thủ tục việc điều chỉnh quy hoạch như đối với lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch lập mới.

Hiện nay, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24 tháng 6 năm 2023 về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh. Trên cơ sở đó, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 20/2023/QĐ-TTg ngày 10 tháng 8 năm 2023 quy định về thí điểm phân cấp và trình tự, thủ tục phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung xây dựng khu chức năng, điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, điều chỉnh cục bộ quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh. Đối với 04 tỉnh còn lại bao gồm: Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Long An chưa có cơ chế để thực hiện công tác này nên sẽ ảnh hưởng tới tiến độ chung của Dự án trong trường hợp cần phải điều chỉnh các đồ án quy hoạch có liên quan.

## **9.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Với chính sách này, Ủy ban nhân dân 04 tỉnh nêu trên thực hiện phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung xây dựng khu chức năng, điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung đô thị, điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật các Đồ án quy hoạch xây dựng khu chức năng, Quy hoạch đô thị trong phạm vi địa giới hành chính của tỉnh đối với các đồ án quy hoạch xây dựng khu chức năng, quy hoạch đô thị đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Quy hoạch được duyệt theo cơ chế này là cơ sở để chấp thuận chủ trương đầu tư, triển khai quy hoạch cấp dưới và đầu tư xây dựng liên quan; đồng thời là căn cứ để đề xuất điều chỉnh các quy hoạch cấp trên trong hệ thống quy hoạch quốc gia.

Để bảo đảm tiến độ thực hiện dự án, tăng cường phân cấp, giảm trình tự, thủ tục đầu tư và tương tự khoản 2 Điều 6 Nghị quyết số 98/2023/QH15 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh và Điều 1 Quyết định số 20/2023/QĐ-TTg ngày 10 tháng 8 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ quy định về thí điểm phân cấp và trình tự, thủ tục phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung xây dựng khu chức năng, điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, điều chỉnh cục bộ quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** *UBND các tỉnh (Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Long An) phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung xây dựng khu chức năng, điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung đô thị, điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật các Đồ án quy hoạch xây dựng khu chức năng, Quy hoạch đô thị đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.*

**10. Cơ chế chính sách 10: các cầu trong đô thị thuộc dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh từ cấp II trở lên, nút giao thông không thuộc đối tượng phải thi tuyển phương án kiến trúc:**

### **10.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Khoản 2 Điều 17 Luật Kiến trúc<sup>48</sup>, cầu trong đô thị từ cấp II trở lên thuộc đối tượng phải thi tuyển kiến trúc. Trình tự thi tuyển phương án kiến trúc thực hiện theo 6 bước theo quy định tại khoản 4 Điều 17 Nghị định số 85/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 7 năm 2020 của Chính phủ. Trường hợp thi tuyển rộng rãi sẽ dẫn đến thời gian chuẩn bị, thực hiện lập phương án kiến trúc và đánh giá kéo dài; nếu thi tuyển mà không có phương án đáp ứng được yêu cầu theo Quy chế thì phải thực hiện quy trình tổ chức thi tuyển lại dẫn đến mất rất nhiều thời gian. Việc tổ chức thi tuyển kiến trúc theo quy định của luật hiện hành mất tương đối nhiều thời gian (tối thiểu khoảng 6-12 tháng). Trong khi đó, theo quy định của pháp luật phương án trúng tuyển sẽ được bảo hộ quyền tác giả, vì vậy, việc điều chỉnh phương án kiến trúc theo yêu cầu thực tiễn là rất phức tạp và có thể mất thêm thời gian. Để đảm bảo phù hợp với tính chất các yếu tố về công năng cũng như thẩm mỹ phải được tính toán trên cơ sở đảm bảo hiệu quả kinh tế, xã hội cũng như tiến độ của Dự án.

## **10.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Để đảm bảo phù hợp với tính chất các yếu tố về công năng cũng như thẩm mỹ phải được tính toán trên cơ sở đảm bảo hiệu quả kinh tế, xã hội cũng như tiến độ của Dự án.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** các cầu trong đô thị thuộc dự án đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh từ cấp II trở lên, nút giao thông không thuộc đối tượng phải thi tuyển phương án kiến trúc.

## **11. Chính sách 11: Về định mức, khoản mục chi phí:**

### **11.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo quy định của Luật Xây dựng<sup>49</sup>, đối với các hạng mục công việc xây dựng, mua sắm khi xây dựng dự toán, tổng mức đầu tư phải dựa trên cơ sở định mức, đơn giá được ban hành. Trong khi đó, Dự án sử dụng nhiều công nghệ mới, vật liệu mới nên hệ thống định mức, đơn giá hiện hành sẽ không đáp ứng hoặc chưa phù hợp với yêu cầu thiết kế, yêu cầu kỹ thuật, điều kiện thi công, biện pháp thi công. Vì vậy, tư vấn không đủ cơ sở dữ liệu và căn cứ để xây dựng và điều chỉnh dự toán công trình.

Trường hợp xây dựng định mức, đơn giá mới như quy định của pháp luật hiện hành sẽ phải trải qua nhiều bước: từ tổng kết thực tiễn đến xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn, khảo sát, lựa chọn tư vấn lập định mức... nên không đáp ứng được yêu cầu về tiến độ của Dự án và cũng khó khả thi vì trong nước chưa đủ máy móc thiết bị kỹ thuật cần thiết để thi công thử nghiệm. Vì vậy, cần thiết phải cho phép áp dụng định mức, suất đầu tư của các dự án tương tự (bao gồm cả các định mức, suất đầu tư của các dự án nước ngoài) để xây dựng và quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

<sup>48</sup> Công trình phải thi tuyển phương án kiến trúc bao gồm: Nhà ga đường sắt trung tâm cấp tỉnh, nhà ga hàng không dân dụng; cầu trong đô thị từ cấp II trở lên, ga đường sắt nội đô từ cấp II trở lên; công trình tượng đài, công trình là biểu tượng về truyền thống, văn hóa và lịch sử của địa phương; công trình quan trọng, điểm nhấn trong đô thị và trên các tuyến đường chính được xác định trong đồ án quy hoạch, thiết kế đô thị, quy chế quản lý kiến trúc được cấp có thẩm quyền phê duyệt. 79 Khoản 3 Điều 20 Nghị định số 85/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 7 năm 2020 của Chính phủ.

<sup>49</sup> Điều 136 Luật Xây dựng

## **11.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Để giải quyết những khó khăn vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện dự án như nêu trên và đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.

### **Kiến nghị Quốc hội cho phép:**

a) *Đối với các hạng mục công việc chưa có định mức, đơn giá được cấp có thẩm quyền ban hành, Chủ đầu tư được áp dụng định mức, đơn giá hoặc xác định chi phí theo suất đầu tư của các dự án, công trình tương tự, bao gồm cả các định mức, đơn giá, suất đầu tư của các dự án, công trình nước ngoài có quy đổi về thời điểm tính toán;*

b) *Đối với các khoản mục chi phí chưa được quy định trong pháp luật Việt Nam, Chủ đầu tư được xác định các khoản mục chi phí theo các dự án, công trình tương tự bao gồm cả dự án, công trình trong nước và nước ngoài hoặc theo thông lệ quốc tế.*

**12. Chính sách 12: cho phép Chủ đầu tư được thực hiện trước các hoạt động lựa chọn nhà thầu, bao gồm cả việc phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu trước khi dự án đầu tư được phê duyệt đối với các gói thầu: cung cấp dịch vụ tư vấn; phi tư vấn; hàng hóa; xây lắp phục vụ công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; di dời công trình hạ tầng kỹ thuật; rà phá bom mìn, vật nổ; điều chỉnh quy hoạch; tư vấn lập hồ sơ thiết kế kỹ thuật, lập hồ sơ thiết kế BVTC, giám sát thi công xây dựng công trình:**

### **12.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ:**

Theo quy định của Luật Đấu thầu và pháp luật đầu tư khác có liên quan, các dự án đầu tư phải thực hiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu tư vấn thực hiện dự án tuân tự theo các bước từ lập chủ trương đầu tư đến bước lập hồ sơ thiết kế kỹ thuật và lập hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công, do vậy làm kéo dài thời gian thực hiện, phát sinh chi phí quản lý dự án và chi phí trong hoạt động đấu thầu làm giảm hiệu quả đầu tư dự án.

### **12.2. Sự cần thiết và nội dung kiến nghị:**

Để tháo gỡ những khó khăn vướng mắc trong công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu, hiện nay Thủ tướng Chính phủ đã hoàn thiện dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đấu thầu, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư trình Quốc hội xem xét thông qua, trong nội dung dự thảo Luật đã đề xuất những nội dung cơ chế nêu trên.

Với mục tiêu tháo gỡ khó khăn, vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh; đơn giản hóa hơn nữa quy trình, thủ tục thực hiện hoạt động lựa chọn nhà thầu, cắt giảm thời gian, chi phí trong hoạt động đấu thầu; tăng cường phân cấp quyết định các nội dung trong quy trình, thủ tục đấu thầu nhằm đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh sớm hoàn thành đưa vào khai thác phục vụ phát triển kinh tế xã hội khu vực.

**Kiến nghị Quốc hội cho phép:** *Chủ đầu tư được thực hiện trước các hoạt động lựa chọn nhà thầu, bao gồm cả việc phê duyệt kết quả lựa chọn nhà thầu*



*trước khi dự án đầu tư được phê duyệt đối với các gói thầu: Cung cấp dịch vụ tư vấn; phi tư vấn; hàng hóa; xây lắp phục vụ công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; di dời công trình hạ tầng kỹ thuật; rà phá bom mìn, vật nổ; điều chỉnh quy hoạch; tư vấn lập hồ sơ thiết kế kỹ thuật, lập hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công, giám sát thi công xây dựng công trình..*

#### **IV. KIẾN NGHỊ**

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 807/TTg-CN ngày 16 tháng 10 năm 2024 về giao UBND Thành phố Hồ Chí Minh làm cơ quan có thẩm quyền tổ chức lập Báo cáo NCKT dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh, UBND Thành phố Hồ Chí Minh đã phối hợp với UBND các tỉnh (Long An, Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu) tổ chức lập Báo cáo NCKT dự án tổng thể đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh (trên cơ sở các dự án thành phần do các địa phương lập).

Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh kính trình Thủ tướng Chính phủ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư Hồ sơ Báo cáo NCKT dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh để xem xét thẩm định, trình Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư Dự án theo quy định./.

#### **Nơi nhận:**

- Như trên: (kèm hồ sơ);
- Các Phó Thủ tướng (đề báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: Giao thông vận tải, Tài chính, Xây dựng, Quốc phòng, Công an, Tư pháp, Tài nguyên và Môi trường, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn; Khoa học và Công nghệ, Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Thông tin và truyền thông;
- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam;
- Thường trực Thành ủy Thành phố Hồ Chí Minh;
- Thường trực HĐND Thành phố Hồ Chí Minh;
- Thường trực Tỉnh ủy, HĐND, UBND các tỉnh: Bình Dương, Long An, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu;
- TTUB: CT, PCT Bùi Xuân Cường;
- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường, Tài chính Thành phố và các tỉnh: Đồng Nai, Bình Dương, Long An, Bà Rịa - Vũng Tàu;
- UBND các huyện: Củ Chi, Nhà Bè;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT;
- VPUB: CVP, các PCVP;
- Phòng: ĐT, DA;
- Lưu: VT, (DA-QT+HSXL).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN  
CHỦ TỊCH**

**Phan Văn Mãi**

**Phụ lục I**  
**BẢNG TỔNG HỢP SỐ LƯỢNG CÁC NÚT GIAO THÔNG VÀ CÁC VỊ**  
**TRÍ RA, VÀO ĐƯỜNG CAO TỐC THUỘC DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY**  
**DỰNG ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 4 THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**  
*(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày tháng năm 2024*  
*của UBND Thành phố Hồ Chí Minh)*

TT	Vị trí giao cắt	Loại hình nút giao	Địa phận tỉnh	Lý trình	Khoảng cách (km)	Ghi chú
1	Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu và ĐT992	Trumpet	Bà Rịa - Vũng Tàu	Km0+230		Đầu tư GD 1
2	Đường Võ Văn Kiệt	Kim cương		Km8+150	7,9	Đầu tư GD 1
3	ĐT.770B	Trumpet kép	Đồng Nai	Km22+000	13,85	Đầu tư GD 1
4	ĐT.769E	Trumpet kép		Km28+229	6,2	Đầu tư GD 1
5	Cao tốc TP. HCM - Long Thành - Dầu Giây	Trumpet kép		Km31+230	3,0	Đầu tư GD 1
6	QL.1A	Trumpet		Km45+400	14,2	Đầu tư GD 1
7	ĐT.767	Bán hoa thị		Km55+435	10,0	Đầu tư GD 1
8	ĐT.768	Bán hoa thị		Km64+140	8,7	Đầu tư GD 1
9	Tỉnh lộ 15	Bán hoa thị	TP. Hồ Chí Minh	Km0+780	4,1	Đầu tư GD 1
10	Cao tốc TP.HCM-Mộc Bài	Trumpet kép		Km7+380	6,6	Đầu tư GD 1
11	Quốc lộ 22	Kim cương		Km12+090	4,71	Đầu tư GD 1
12	Đường Tam Tân	Bán hoa thị		Km16+100	4,01	Đầu tư GD 1
13	QL.N2-ĐT.825-Đường HCM Chơn Thành - Đức Hòa	Kim cương	Long An	Km9+374	9,53	Đầu tư GD 1
14	Quốc lộ N2	Trumpet kép		Km25+197	15,82	Đầu tư GD 1
15	Đường cao tốc	Trumpet kép		Km42+540	17,35	Đầu tư

TT	Vị trí giao cắt	Loại hình nút giao	Địa phận tỉnh	Lý trình	Khoảng cách (km)	Ghi chú
	TPHCM – Trung Lương					GĐ 1
16	Quốc lộ 1	Kim cương		Km47+200	5,15	Đầu tư GĐ 1
17	Đường động lực (ĐT.827E)	Trumpet kép		Km62+894	15,69	Đầu tư GĐ 1
18	Đường Tân Tập – Long Hậu (ĐT.826D)	Trumpet kép		Km71+647	8.75	Đầu tư GĐ 1
19	Nút giao cuối tuyến	Kim cương		Km78+155	6,51	Đầu tư GĐ 1

**Phụ lục II**  
**BẢNG TỔNG HỢP DANH SÁCH CẦU THUỘC DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY**  
**DỰNG ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 4 THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**  
*(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày tháng năm 2024*  
*của UBND Thành phố Hồ Chí Minh)*

**1. Cầu trên đường Vành đai 4**

STT	Tên Cầu	Lý Trình	Sơ đồ nhịp	Chiều dài	Loại dầm
Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu					
1	Cầu chính tuyến vượt ĐT995	Km0+230.00	10x40	400	Super T
2	Cầu Châu Đức	KM18+300	3x33	99	I33
Tỉnh Đồng Nai					
1	ĐT.770B	Km21+960	6x40	250.2	Super T
2	ĐT.773	Km25+225	40+42.5+45+42.5+3x40	300.2	Super T
3	ĐT.769E, DS , DS TDC	Km28+229	2x40+75+120+75+5x40	560.2	Super T+Đúc hẫng+Super T
4	Cao tốc TPHCM - Long Thành - Dầu Giây	Km31+230	7x40+42+63+42+3x40	557.2	Super T+Đúc hẫng+Super T
5	ĐT.769	Km34+640	3x40+42.5+45+42.5+40x 3	380.2	Super T
6	ĐS	Km43+822	13x40	530.2	Super T
7	QL 1A	Km45+359	10x40+30+2x40	520.2	Super T
8	Cầu sông Thao 1	Km47+505	24	34.1	Bản
9	Trảng Bom - Cây Giáo	Km50+155	18	28.1	Bản
10	ĐT.767, sông mây 1	Km55+435	13x40	530.2	Super T
11	Cầu sông Thao 2	Km56+938	24	34.1	Bản
12	Cầu sông Mây 2	Km58+167	24	34.1	Bản
13	Cầu sông Mây 3	Km60+260	24	34.1	Bản
14	Cầu Thủ Biên	Km63+740	39.1x2+3x40*2+75x2+12 0	598.40	Super T+Đúc hẫng+Super T
Thành Phố Hồ Chí Minh					
1	Cầu Phú Thuận	Km0+510	39.1x+2x40+2x47+60+90 +60+2x47+46+52+46+39. 1	705.4	Đúc hẫng + Super T
2	Cầu vượt đường sắt TP.HCM-MB	Km7+380	39.1+10x40+37+42+54+4 7+19x40+30+29.1	1449.4	Super T
3	Cầu vượt kênh N31A	Km9+240	3x18.6	65.8	I18.6
4	Cầu vượt Quốc Lộ 22	Km12+990	39.1+14x40+39.1	643.6	Super T
5	Cầu vượt kênh Thầy Cai	Km16+680	39.1+12x40+39.1	591.4	Super T
Tỉnh Long An					
1	Cầu vượt nút giao	Km3+848	39.15+8x40+39.15	398,3	Super T

STT	Tên Cầu	Lý Trình	Sơ đồ nhịp	Chiều dài	Loại dầm
	Trục động lực Đức Hòa				
2	Cầu vượt nút giao đường Tân hội và ĐT.823 hiện hữu	Km5+718	31x40	1240,0	Super T
3	Cầu Kênh N3	Km8+228	8x33	254,63	I33
4	Cầu vượt (QL.N2-ĐT.825-Đường HCM Chơn Thành – Đức Hòa)	Km9+374	39.15+8x40+39.15	398,3	Super T
5	Cầu Vàm Cỏ Đông 1	Km16+715	$((2x40+39.15+(50+90+120+90+50)+39.15+40))+(6+4x9+6)$	646,3	Đúc hẫng + Super T
6	Cầu Mương Thủy Lợi 1	Km19+061	6x33	198.5	I33
7	Cầu Mương Thủy Lợi 2	Km25+300	2x24,54	49,08	I24,54
8	Cầu Bà Vòn Lớn	Km32+521	9x40	360	Super T
9	Cầu Kênh Sáng	Km34+953	3x18,6	55,8	I18,6
10	Cầu Rạch Cá Ngựa	Km35+608	3x18,6	55,8	I18,6
11	Cầu Kênh Xã	Km36+517	3x18,6	55,8	I18,6
12	Cầu Vàm Cỏ Đông 2	Km39+250	$2x40+39.15+(50+90+120+90+50)+39.15$	558,3	Super T + Đúc hẫng
13	Cầu cạn	Km39+827 – Km42+067	56x40	2240	Super T
14	Cầu vượt nút giao 830 hiện hữu	Km43+011 – Km42+450	4x30+8x40	440	Super T
15	Cầu An Thạnh	Km43+587	1x30+10x40	430	Super T
16	Cầu vượt QL1	Km47+200	13x40	520	Super T
17	Cầu Ông Tổng	Km49+019	3x18,6	55,8	I18,6
18	Cầu vượt nút giao KCN Phúc Long	Km49+700	13x40	520	Super T
19	Cầu Tổng Trảng 1	Km57+465	3x18,6	55,8	I18,6
20	Cầu Tổng Trảng 2	Km59+362	3x18,6	55,8	I18,6
21	Cầu Rạch Đào	Km60+514	3x18,6	55,8	I18,6
22	Cầu Cản Giuộc	Km68+264	$2x40+39,15+(90+120+90)+39,15+2x30$	517,7	Super T + Đúc hẫng
23	Cầu cạn	Km68+507 – Km71+427	73x40	2920	Super T
24	Cầu vượt và cầu Rạch Vông	Km71+863	2x30+11x40	500	Super T
25	Cầu cạn	Km71+927 – Km72+830	23x40	920	Super T
26	Cầu Rạch Bà Đăng	Km73+082	$3x40+29,15+(42+63+42)+39,15+3x40$	454,6	Super T + Đúc hẫng
27	Cầu Kênh Lộ	Km76+675	$3x40+45+39,15+(42+63+42)+39,15+45+3x40$	555,30	Super T + Đúc hẫng

## 2. Cầu vượt ngang

STT	Tên Cầu	Lý Trình	Sơ đồ nhịp	Chiều dài	Loại dầm
<b>Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu</b>					
1	Cầu vượt ngang trên đường Châu Pha – Sông Xoài	Km2+425,00	7x40	280	Super T
<b>Tỉnh Đồng Nai</b>					
1	Cầu nút giao ĐT.770B	Km21+960	5x40	210.2	Super T
2	Cầu nút giao ĐT.770B	Km22+455	5x40	210.2	Super T
3	Cầu nút giao ĐT.769E	Km28+299	5x40	210.2	Super T
4	Cầu nút giao ĐT.769E	Km28+550	2x40+75+120+75+2x40	440.2	Super T+Đúc hẫng+Super T
5	Cầu nút giao CT. TP. Hồ Chí Minh – Long Thành	Km32+055	5x40	210.2	Super T
6	Cầu nút giao CT. TP. Hồ Chí Minh – Long Thành	Km31+230	2x40+42+63+42+2*40	317,2	Super T+Đúc hẫng+Super T
7	Cầu nút giao QL.1A	Km45+865	5x40	210.2	Super T
8	Cầu Sông Trầu (vượt đường Trảng Bom – Thanh Bình)	Km51+780	5x40	210.2	Super T
<b>Thành Phố Hồ Chí Minh</b>					
1	Cầu vượt ngang Phan Văn Cột	Km2+800	39.1+5x40+39.1	288.4	Super T
2	Cầu vượt ngang Bùi Thị Diệt	Km6+460	39.1+41.25+32.5x4+41.25+39.1	296.5	Super T
3	Cầu vượt Hương lộ 2	Km9+150	39.1+40.00+40.7+43.0+40.7+40.0++39.1	288.4	Super T
4	Cầu vượt Nguyễn Thị Rành	Km10+730	39.1+40.35+27.0x4+40.35+39.1	272,69	Super T
5	Cầu vượt nút giao CT HCM – Mộc Bài		39.1+40.75+41.5+40.75+39.1	211.4	Super T
<b>Tỉnh Long An</b>					
1	ĐT.830	Km13+630	8x40	320	Super T
2	ĐT.816	Km17+316	8x40	320	Super T
3	ĐT.816	Km36+497	8x40	320	Super T
4	Đường Nguyễn Văn Tiếp nối dài	Km44+757	8x40	320	Super T
5	ĐT.830C	Km45+446	8x40	320	Super T
6	Đường số 2	Km48+127	8x40	320	Super T

STT	Tên Cầu	Lý Trình	Sơ đồ nhịp	Chiều dài	Loại dầm
7	Nút giao điểm cuối ĐT830E	Km49+560	8x40	320	Super T
8	ĐT.833B	Km50+657	8x40	320	Super T
9	ĐT.835C	Km52+700	8x40	320	Super T
10	ĐT.835D	Km54+600	8x40	320	Super T
11	ĐT.826	Km59+674	8x40	320	Super T
12	Quốc lộ 50	Km64+844	8x40	320	Super T
13	ĐT.826C	Km69+600	8x40	320	Super T

**Phụ lục III**

**PHÂN CHIA DỰ ÁN THÀNH PHẦN DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 4 THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày tháng năm 2024  
của UBND Thành phố Hồ Chí Minh)

Đơn vị: Tỷ đồng

TT	Dự án thành phần	GPMB	Xây lắp, thiết bị	QLDA, TV, khác	Dự phòng	TMDT (chưa bao gồm lãi vay)	Lãi vay	TMDT bao gồm lãi vay	
<b>I</b>	<b>Nhóm dự án thành phần: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành (DATP1)</b>								
1	DATP 1-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.	3.924,028	275,138	33,017	56,346	<b>4.288,530</b>	-	<b>4.288,53</b>	
2	DATP 1-2: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận tỉnh Đồng Nai.	9.321,453	540,433	64,852	106,827	<b>10.033,564</b>	-	<b>10.033,56</b>	
3	DATP 1-3: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận huyện Củ Chi, thành phố Hồ Chí Minh.	6.691,359	647,045	77,645	142,329	<b>7.558,378</b>	-	<b>7.558,38</b>	
4	DATP 1-4: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận tỉnh Long An (không bao gồm đoạn 3,8 km qua huyện Nhà Bè, Thành phố Hồ Chí Minh).	19.529,607	4.160,447	499,254	907,710	<b>25.097,016</b>	-	<b>25.097,02</b>	
5	DATP1-5: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xây dựng đường gom, đường song hành trên địa phận tỉnh huyện Nhà Bè, Thành	1.527,971	179,278	21,513	39,114	<b>1.767,877</b>	-	<b>1.767,88</b>	



TT	Dự án thành phần	GPMB	Xây lắp, thiết bị	QLDA, TV, khác	Dự phòng	TMĐT (chưa bao gồm lãi vay)	Lãi vay	TMĐT bao gồm lãi vay
	phố Hồ Chí Minh.							
<b>II</b>	<b>Nhóm dự án thành phần thực hiện đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc (DATP2):</b>							
1	DATP 2-1: Xây dựng đường Vành đai 4 (đường cao tốc) trên địa phận tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (bao gồm phạm vi cầu vượt sông tại ranh giới với tỉnh Đồng Nai)		3.238,929	388,672	663,307	4.290,908	411,65	4702,56
2	DATP 2-2: Xây dựng đường Vành đai 4 trên địa phận tỉnh Đồng Nai (bao gồm cầu Thủ Biên)		11.176,033	1.341,124	2.209,153	14.726,309	1.240,29	15.966,60
3	DATP 2-3: Xây dựng Vành đai 4 (đường cao tốc) trên địa phận thành phố Hồ Chí Minh (bao gồm cầu Phú Thuận qua sông Sài Gòn và cầu Thầy Cai qua kênh Thầy Cai)		5.250,812	630,097	1.155,011	7.035,920	514,10	7.550,02
4	DATP 2-4: Xây dựng Vành đai 4 (đường cao tốc) trên địa phận tỉnh Long An đoạn từ đầu tuyến đến cao tốc Hồ Chí Minh – Trung Lương theo hình thức đối tác công tư loại hợp đồng BOT.		14.597,848	1.751,742	3.184,900	19.534,489	2.109,24	21.643,73
5	DATP 2-5: Xây dựng Vành đai 4 (đường cao tốc) trên địa phận tỉnh Long An và huyện Nhà Bè thành phố Hồ Chí Minh đoạn từ cao tốc Hồ Chí Minh – Trung Lương đến Hiệp Phước theo hình thức đối tác công tư loại hợp đồng BOT.		16.676,541	2.001,185	3.638,421	22.316,147	1.849,86	24.166,01
	<b>Tổng cộng</b>	<b>40.994,42</b>	<b>56.742,50</b>	<b>6.809,10</b>	<b>12.103,12</b>	<b>116.649,14</b>	<b>6.125,14</b>	<b>122.774,28</b>

**Phụ lục IV**  
**BẢNG TỔNG HỢP NGUỒN VỐN CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG**  
**ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 4 THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày tháng năm 2024  
của UBND Thành phố Hồ Chí Minh)

**I. Nhóm dự án thành phần 1:**

TT	Hạng mục	DATP 1-1	DATP 1-2	DATP 1-3	DATP 1-4	DATP 1-5	Tổng cộng (nghìn tỷ)
		Bà Rịa – Vũng Tàu (GPMB-xd đường gom)	Đồng Nai (GPMB-xd đường gom)	Tp. Hồ Chí Minh (GPMB-xd đường gom)	Long An (GPMB - xd đường gom)	Tp. HCM (GPMB - xd đường gom huyện Nhà Bè)	
1	Ngân sách trung ương	20,00	-		18.822,76		<b>18.842,76</b>
	Tỷ lệ (%)	0%	0%	0%	75%		
	- Giai đoạn 2021-2025	20,00	-	-	-		<b>20,00</b>
	- Giai đoạn 2026-2030	-	-	-	18.822,8		<b>18.822,8</b>
2	Ngân sách địa phương	4.268,53	10.033,56	7.558,32	6.274,25	1.767,88	<b>29.902,62</b>
	Tỷ lệ (%)	100%	100%	100%	25%	100%	
	- Giai đoạn 2021-2025	-	55,40	1.672,84	20,81	381,99	<b>2.131,04</b>
	- Giai đoạn 2026-2030	4.268,53	9.978,16	5.885,55	6.253,45	1.385,88	<b>27.771,58</b>
<b>3</b>	<b>Tổng cộng (tỷ đồng)</b>	<b>4.288,53</b>	<b>10.033,56</b>	<b>7.558,32</b>	<b>25.097,02</b>	<b>1.767,88</b>	<b>48.745,38</b>

## II. Nhóm dự án thành phần 2:

TT	Hạng mục	DATP 2-1	DATP 2-2	DATP 2-3	DATP 2-4	DATP 2-5	Tổng cộng (nghìn tỷ)
		Bà Rịa – Vũng Tàu: XD Đường cao tốc	Đồng Nai: XD Đường cao tốc	Tp. Hồ Chí Minh: XD Đường cao tốc	Long An/ Xây dựng cao tốc đoạn đầu tuyến- CT HCM-Trung Lương	Long An/ Xây dựng cao tốc từ HCM- Trung Lương- Hiệp Phước	
1	Ngân sách nhà nước	-	2.346,00	2.657,62	5.717,75	10.198,48	<b>20.919,84</b>
	Tỷ lệ (%)	0%	15%	35%	26%	42%	
	- Ngân sách trung ương		-	-	3.978,7	8.211,8	<b>12.190,5</b>
	+ Giai đoạn 2021-2025	-	-	-	-	-	-
	+ Giai đoạn 2026-2030	-	-	-	3.978,7	8.211,8	<b>12.190,5</b>
	- Ngân sách địa phương		2.346,0	2.657,6	1.739,1	1.986,7	<b>8.729,4</b>
	+ Giai đoạn 2021-2025	-	-	-	-	-	-
	+ Giai đoạn 2026-2030	-	2.346,0	2.657,6	1.739,1	1.986,7	<b>8.729,4</b>
2	Vốn Nhà đầu tư (bao gồm lãi vay)	4.702,56	13.620,60	4.892,39	15.925,98	13.967,53	<b>53.109,07</b>
	Tỷ lệ (%)	100%	85%	65%	74%	58%	
3	<b>Tổng cộng (bao gồm lãi vay) (tỷ đồng)</b>	<b>4.702,56</b>	<b>15.966,60</b>	<b>7.550,01</b>	<b>21.643,73</b>	<b>24.166,01</b>	<b>74.028,90</b>

**III. Tổng cộng nguồn vốn theo các phân đoạn:**

TT	Hạng mục	Đoạn qua tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu	Đoạn qua tỉnh Đồng Nai	Đoạn qua huyện Củ Chi Tp. Hồ Chí Minh	Đoạn cầu Thầy Cai - Hiệp Phước (qua tỉnh Long An và huyện Hiệp Phước, TP. HCM)	Tổng cộng (nghìn tỷ)
1	Ngân sách nhà nước	4.288,53	12.379,56	10.216,01	42.781,12	69.665,22
	Tỷ lệ (%)	48%	48%	68%	59%	57%
	- Ngân sách trung ương	20,00	-	-	31.013,2	31.033,24
	+ <i>Giai đoạn 2021-2025</i>	20,00	-	-	-	20,00
	+ <i>Giai đoạn 2026-2030</i>	-	-	-	31.013,2	31.013,24
	- Ngân sách địa phương	4.268,53	12.379,56	10.216,01	11.767,88	38.631,97
	+ <i>Giai đoạn 2021-2025</i>	-	55,40	1.672,84	402,80	2.131,04
	+ <i>Giai đoạn 2026-2030</i>	4.268,53	12.324,16	8.543,17	11.365,08	36.500,94
2	Vốn Nhà đầu tư (bao gồm lãi vay)	4.702,56	13.620,60	4.892,39	29.893,51	53.109,07
	Tỷ lệ (%)	52%	52%	32%	41%	43%
<b>3</b>	<b>Tổng cộng (tỷ đồng)</b>	<b>8.991,09</b>	<b>26.000,16</b>	<b>15.108,40</b>	<b>72.674,63</b>	<b>122.774,28</b>

**Phụ lục V**  
**BẢNG TỔNG HỢP DIỆN TÍCH GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG**  
**DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 4 THÀNH PHỐ HỒ**  
**CHÍ MINH**

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày tháng năm 2024  
của UBND Thành phố Hồ Chí Minh)

STT	Hạng mục giải phóng mặt bằng	Diện tích (ha)					
		TP. Hồ Chí Minh (Củ Chi)	Bà Rịa – Vũng Tàu	Đồng Nai	Long An	TP. Hồ Chí Minh (Nhà Bè)	Tổng cộng
<b>I.</b>	<b>Đất chiếm dụng</b>	<b>173,64</b>	<b>146,8</b>	<b>482,6</b>	<b>579,51</b>	<b>32,86</b>	<b>1.415,49</b>
1	Đất trồng lúa	41,51	2,84	25,6	383,19	2,56	455,71
2	Đất nông nghiệp khác	10,59	21,72	78,61	104,42	0,48	245,16
3	Đất ở	16,96	10,61	45,1	79,05		152,21
4	Đất rừng sản xuất	-	-	-	-	-	-
5	Đất trồng cây lâu năm	101,81	94,42	315,1	-		511,34
6	Đất SXKD phi nông nghiệp	-	4,23	1,67	-	-	5,90
7	Đất khác	2,78	12,98	16,57	12,85	-	45,18

**Phụ lục VI**

**BẢNG TỔNG HỢP KẾT QUẢ PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ TÀI CHÍNH  
DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG VÀNH ĐAI 4 TP. HỒ CHÍ MINH**

*(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày tháng năm 2024  
của UBND Thành phố Hồ Chí Minh)*

TT	Hạng mục	Đơn vị	DATP	DATP	DATP	DATP	DATP
			2-1	2-2	2-3	2-4	2-5
			Bà Rịa – Vũng Tàu	Đồng Nai	Tp. Hồ Chí Minh	Long An (đầu tuyên - HCM- Trung Luong)	Long An (HCM L-CT)
1	<b>TMDT bao gồm lãi vay trong thời gian thi công</b>	tỷ đồng	<b>4.702,6</b>	<b>15.966,6</b>	<b>7.550,0</b>	<b>21.643,7</b>	<b>24.166,0</b>
	Lãi vay trong thời gian thi công	tỷ đồng	411,7	1.240,3	514,1	2.109,2	1.849,9
2	<b>TMDT chưa bao gồm lãi vay</b>	tỷ đồng	<b>4.290,9</b>	<b>14.726,3</b>	<b>7.035,9</b>	<b>19.534,5</b>	<b>22.316,1</b>
	- Nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách	tỷ đồng	0,0	2.346,0	2.657,6	5.717,7	10.198,5
	<i>Tỷ lệ</i>	%	<i>0</i>	<i>14,7%</i>	<i>35%</i>	<i>26%</i>	<i>42%</i>
	- Nguồn vốn đầu tư BOT	tỷ đồng	4.290,9	12.380,3	4.378,3	13.816,7	12.117,7
	<i>Tỷ lệ</i>	%	<i>100%</i>	<i>85,3%</i>	<i>65%</i>	<i>74%</i>	<i>58%</i>
3	<b>Nguồn vốn đầu tư BOT bao gồm lãi vay</b>	tỷ đồng	<b>4.702,6</b>	<b>13.620,6</b>	<b>4.892,4</b>	<b>15.926,0</b>	<b>13.967,5</b>
	- Vốn chủ sở hữu	tỷ đồng	705,4	2.043,1	656,7	2.388,9	2.095,1
	- Vốn vay	tỷ đồng	3.997,2	11.577,5	3.721,5	13.537,1	11.872,4
4	<b>Chi phí sử dụng vốn</b>						
	- Lãi suất vốn vay trong thời gian xây dựng	%	9,50%	9,5%	9,5%	9,5%	9,5%
	- Lãi suất vốn vay trong thời gian khai thác	%	9,50%	9,5%	9,5%	10%	10%
	- Lợi nhuận kỳ vọng vốn chủ sở hữu	%	11,77%	11,77%	11,77%	11,8%	11,8%
5	<b>Kết quả tính toán các chỉ tiêu tài chính</b>						
	- NPV	tỷ đồng	4,74	25,40	224,7	778,8	501,1
	- IRR	%	9,97%	9,87%	10,3%	10,2%	10,2%
	- Tỷ số B/C		1,01	1,00	1,18	1,04	1,03
	- Thời gian hoàn vốn	<b>năm</b>	<b>19 năm 1 tháng</b>	<b>25 năm 1 tháng</b>	<b>21 năm 1 tháng</b>	<b>20 năm</b>	<b>20 năm</b>

