

Số: 3088 /UBND-ĐT

Hà Nội, ngày 22 tháng 9 năm 2023

V/v Báo cáo bổ sung về việc ý
kiến tác động của việc thực hiện
Dự án thành phần 3 (PPP) thuộc
Dự án đầu tư xây dựng đường
Vành đai 4 - Vùng Thủ đô

Kính gửi: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội

Căn cứ ý kiến thẩm tra về việc về việc ý kiến tác động của việc thực hiện Dự án thành phần 3 (PPP) Đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô tại Phụ lục số 26 kèm theo Báo cáo thẩm tra số 150/BC-BĐT ngày 19/9/2023 của Ban Đô thị - Hội đồng nhân dân Thành phố.

Sau khi rà soát, UBND Thành phố báo cáo bổ sung một số nội dung sau:

1. Đánh giá về lợi thế của việc thực hiện đầu tư theo phương thức PPP (lợi thế vượt bậc, dung hòa và khắc phục được hạn chế của các hình thức đầu tư khác).

Sau khi Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định đánh giá tính khả thi khi triển khai theo hình thức PPP, Dự án thành phần 3 (PPP) được phê duyệt, việc lựa chọn được Nhà đầu tư thực hiện dự án thành phần 3 còn phụ thuộc rất lớn vào tình hình kinh tế trong nước và thế giới. Tuy nhiên trong trường hợp lựa chọn được nhà đầu tư thực hiện dự án theo hình thức PPP thì việc triển khai theo hình thức PPP sẽ có một số lợi thế vượt bậc so với hình thức đầu tư khác, cụ thể như sau:

- Huy động được nguồn lực lớn từ xã hội, giảm áp lực vốn ngân sách Nhà nước đối với công trình có quy mô lớn như Dự án thành phần 3. Bên cạnh đó còn 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 (tính toán sơ bộ, chi phí quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ cao tốc hiện nay ước khoảng trung bình 3 tỷ đồng/km/năm; chỉ tính riêng 112,8 km trên tuyến đường Vành đai 4, bình quân mỗi năm sẽ giảm chi ngân sách nhà nước khoảng hơn 300 tỷ đồng, chưa bao gồm các chi phí để thành lập, duy trì hoạt động của bộ máy quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình)

- Tận dụng được thế mạnh về công nghệ, kinh nghiệm quản lý của 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.

- 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. Nội dung này đã được đề cập khá cụ thể trong Luật đầu tư theo hình thức đối tác công tư và các hướng dẫn thực hiện, đây là điều kiện thuận lợi để thực hiện các dự án theo hình thức đối tác công tư.

- Dự án đầu tư tuyến mới nên có sự lựa chọn cho người sử dụng dịch vụ; thu phí theo chiều dài sử dụng nên đảm bảo tính công bằng cho người sử dụng.

2. Về phương án tính phí hài hoà lợi ích giữa nhà đầu tư và người dân, đảm bảo dự án khi hoàn thành phục vụ tốt nhất lợi ích của người dân, nhà nước và mục tiêu của nhà đầu tư.

Trong hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án, đơn vị tư vấn đề xuất giá và lộ trình tăng giá dịch vụ áp dụng, tính toán theo phương án tài chính được xác định theo Chủ trương đầu tư được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 và Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 3 đã được Hội đồng thẩm định Nhà nước tổ chức họp thẩm định ngày 25/8/2023, trong đó:

Khung phí sử dụng dịch vụ đường bộ của Dự án tham chiếu áp dụng theo khung giá vé của các dự án thành phần cao tốc Bắc Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020 theo hình thức hợp đồng BOT đã được Bộ GTVT phê duyệt¹ (là các dự án có quy mô đầu tư tương tự với Dự án), với thời gian dự kiến đưa vào khai thác tuyến cao tốc Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội là năm 2027 thì mức thu phí cơ sở là **1.900 VNĐ/xe tiêu chuẩn.km** và giá dịch vụ sử dụng đường bộ cao tốc được điều chỉnh tăng **03 năm/1 lần** với mức giá vé tính cho xe tiêu chuẩn, phù hợp theo khung giá được quy định tại Thông tư số 35/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 của Bộ GTVT về quy định mức giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ Giao thông vận tải quản lý.

Theo kết quả tính toán hiệu quả tài chính dự án, với mức thu phí cơ sở là 1.900 VNĐ/xe tiêu chuẩn.km và lộ trình tăng giá vé theo khung mức phí sử dụng dịch vụ đường bộ áp dụng tại các dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 1 (2017-2020) cho đến thời điểm hoàn vốn sẽ đảm bảo khả năng thu hồi vốn và có lợi nhuận của Nhà đầu tư/doanh nghiệp dự án PPP khi tham gia thực hiện dự án và cũng tạo thuận lợi cho Nhà đầu tư khi đàm phán, ký kết hợp đồng với các tổ chức tín dụng trong quá trình huy động vốn thực hiện dự án cũng như là mức thu phí hợp lý, phù hợp với sức chi trả của người sử dụng phương tiện.

3. Về giải pháp thiết kế phù hợp, thuận tiện thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của khu vực các nút giao liên thông.

Do tính chất đặc thù Đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội theo quy hoạch là đường vành đai đô thị, để tạo điều kiện phát triển về kinh tế - xã hội, tạo không gian phát triển mới, khai thác tiềm năng sử dụng đất hai bên tuyến, trong hồ sơ Báo cáo NCKT trình Hội đồng thẩm định nhà nước, Bộ Kế hoạch và Đầu tư thẩm định đã nghiên cứu trắc dọc tuyến một số đoạn đi cao (sử dụng cầu cạn) và một số đoạn đi thấp (áp dụng đối với các đoạn ngoài khu đô thị, công nghiệp hai bên tuyến). Trắc dọc cao tốc cơ bản đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật đường cao tốc, phù hợp với địa hình, tần suất thủy văn thiết kế, các điểm khống chế; tuân thủ quy trình hiện hành, đảm bảo hạn chế đắp cao, đáp ứng yêu cầu kỹ thuật của đường cao tốc giai đoạn hoàn chỉnh.

Về vị trí thiết kế các nút giao: Trên địa bàn thành phố Hà Nội thiết kế 05 nút giao liên thông hoàn chỉnh với các tuyến cao tốc xuyên tâm (Nội Bài - Lào Cai, trục

¹ Dự án thành phần đầu tư xây dựng đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt được Bộ GTVT phê duyệt tại các Quyết định: số 2319/QĐ-BGTVT ngày 30/10/2018; số 1337/QĐ-BGTVT ngày 08/7/2020; số 1794/QĐ-BGTVT ngày 16/9/2020; Dự án thành phần đầu tư xây dựng đoạn Nha Trang - Cam Lâm được Bộ GTVT phê duyệt tại các Quyết định: số/QĐ-BGTVT ngày 06/7/2020; số 2531/QĐ-BGTVT ngày 31/10/2018; số 1807/QĐ-BGTVT ngày 18/9/2020; Dự án thành phần đầu tư xây dựng đoạn Cam Lâm - Vĩnh Hảo được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1314/QĐ-BGTVT ngày 07/7/2020.

Mê Linh, Đại lộ Thăng Long, QL.6, Pháp Vân - Cầu Giẽ) và 03 nút giao quy hoạch (Quốc lộ 32; Hồ Tây – Ba Vì; Ngọc Hồi – Phú Xuyên) đồng thời có giải pháp thiết kế bố trí các làn tách, nhập (nhánh lên xuống) vào đường cao tốc cho phù hợp nhằm đảm bảo an toàn, thuận tiện cho các phương tiện lưu thông trên đường cao tốc.

Về quy mô các cầu lớn qua sông (cầu Hồng Hà, cầu Mễ Sở, cầu Hoài Thượng): Hồ sơ thiết kế bước Báo cáo nghiên cứu khả thi đã điều chỉnh quy mô mặt cắt ngang các cầu lớn qua sông (cầu Hồng Hà, cầu Mễ Sở, cầu Hoài Thượng) từ 17,5m lên 24,5m để bố trí đủ cho 04 làn xe cơ giới và mỗi bên 01 làn cho xe máy, xe thô sơ lưu thông, đảm bảo phục vụ nhu cầu giao thông, phù hợp tổng thể dự án trong giai đoạn trước mắt và tương lai là phù hợp. Sau khi thi công giai đoạn 2 với cầu có mặt cắt ngang tương tự thì mỗi bên sẽ bố trí được 02 làn xe cơ giới riêng biệt cho kết nối đường đô thị (không phải đầu tư thêm 02 cầu vượt sông cho đường đô thị, giúp tiết kiệm chi phí và không ảnh hưởng tới phương án tài chính của dự án PPP đã duyệt).

Giải pháp thiết kế như đã nêu trên đã xem xét đến tính kiến trúc, mỹ quan công trình và đủ điều kiện để có thể khai thác sử dụng gầm cầu phục vụ giao thông đô thị, tạo điều kiện thuận tiện thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của khu vực các nút giao liên thông. Giải pháp thiết kế còn được Hội đồng thẩm định nhà nước (*Bộ GTVT là cơ quan chuyên môn về công trình giao thông, Bộ Xây dựng cơ quan chuyên môn về quy hoạch đô thị*) tiếp tục xem xét xác định phương án thiết kế đảm bảo phù hợp quy hoạch, đúng tiêu chuẩn kỹ thuật và các quy định hiện hành của pháp luật, cũng như tạo điều kiện phát triển ở hiện tại và trong tương lai cho Vùng Thủ đô nói chung và Thủ đô Hà Nội nói riêng.

4. Về việc tuân thủ đúng và đầy đủ các biện pháp bảo vệ môi trường.

Báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án thành phần 3 đã được Bộ Tài nguyên và Môi trường phê duyệt tại Quyết định số 701/QĐ-BTNMT ngày 24/3/2023, trong đó đã đánh giá tác động của các yếu tố của dự án đến môi trường (ô nhiễm không khí, khói bụi, nguồn nước, chia cắt khu dân cư hiện hữu...), đề xuất giải pháp bảo vệ. Theo đó trong quá trình triển khai thực hiện Dự án, UBND Thành phố sẽ chỉ đạo các Sở ngành (TNMT, GTVT,...) giám sát chặt chẽ Chủ đầu tư trong quá trình triển khai các giải pháp bảo vệ môi trường theo đúng nội dung báo cáo đánh giá tác động môi trường đã được Bộ Tài nguyên và Môi trường phê duyệt.

5. Về khả năng cung ứng mỏ vật liệu.

Nhu cầu vật liệu phục vụ Dự án trên địa bàn thành phố là rất lớn (*Đất đắp K98, đắp bao: 1,872 triệu m³; cát đắp nền K95, cát xử lý đất yếu: 5,532 triệu m³*). Theo đó trong quá trình lập dự án, UBND Thành phố đã chỉ đạo Ban QLDA chuyên ngành khảo sát các mỏ vật liệu trên địa bàn 03 tỉnh, thành phố: Hà Nội, Hưng Yên, Bắc Ninh và các tỉnh lân cận. Trong đó, trên địa bàn Thành phố và các tỉnh lân cận Thành phố gồm: 17 mỏ đất với tổng trữ lượng khoảng 57,24 triệu m³, 32 mỏ cát với tổng trữ lượng ước khoảng 75,55 triệu m³, bao gồm cả các mỏ ở các địa phương lân cận (*Hòa Bình, Vĩnh Phúc, Thái Nguyên, Hà Nam, Phú Thọ...*). Qua đánh giá, trữ lượng của các mỏ vật liệu đã khảo sát hoàn toàn có thể đáp ứng nhu cầu theo tiến độ thực hiện Dự án.

Hiện nay, hồ sơ khảo sát vật liệu phục vụ Dự án thành phần 2.1 đã được phê duyệt và các Nhà thầu thi công của Dự án thành phần 2.1 đã thực hiện đăng ký khai

thác theo cơ chế đặc thù tại các Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ và hướng dẫn của Bộ Tài nguyên và Môi trường đối với một số mỏ cát, mỏ đất (Tổng công ty cổ phần Xuất nhập khẩu Việt Nam (Vinaconex) (Gói thầu số 09/TP2-XL) đề nghị đăng ký khai thác mỏ đất đồi Gò Đỉnh, mỏ cát Chu Phan; Tổng công ty Xây dựng Trường Sơn (Trường Sơn) (Gói thầu số 08/TP2-XL) đề nghị đăng ký khai thác mỏ cát Thạch Đà 1, mỏ cát Chu Phan 1). Sở Tài nguyên và Môi trường hiện đang thẩm định hồ sơ đăng ký khai thác của Tổng công ty cổ phần Xuất nhập khẩu Vinaconex đối với mỏ cát Chu Phan (trữ lượng dự kiến 4,77 triệu m³).

Đối với Dự án thành phần 3, Ban QLDA chuyên ngành đã hoàn thành hồ sơ khảo sát vật liệu và là một bộ phận của hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đang trình Hội đồng thẩm định nhà nước thực hiện thẩm định. Khi hoàn thành công tác lựa chọn nhà thầu, Nhà thầu thi công của Dự án nếu có nhu cầu sẽ rà soát và đăng ký khai thác đối với mỏ vật liệu nằm trong hồ sơ khảo sát phục vụ Dự án theo cơ chế đặc thù tại các Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ và hướng dẫn của Bộ Tài nguyên và Môi trường.

Mặt khác, UBND Thành phố đã giao Viện Nghiên cứu phát triển Kinh tế - Xã hội rà soát, cập nhật các mỏ vật liệu (trong đó có 03 mỏ đất: **mỏ đất đồi Gò Đỉnh, mỏ đất Khánh Chúc Bãi, mỏ đất Quy Mông** trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án) vào quy hoạch thăm dò, khai thác, sử dụng khoáng sản trên địa bàn thành phố Hà Nội, đồng thời cập nhật, bổ sung vào Quy hoạch chung của Thủ đô đến năm 2045, tầm nhìn 2065.

Ủy ban nhân dân Thành phố kính báo cáo Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch UBND Thành phố;
- PCT UBNDTP Dương Đức Tuấn; (để b/c)
- VPUBTP: CVP; PCVP V.T. Anh;
- Các phòng: TH, TNMT, ĐT;
- Lưu VT, ĐT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH



Dương Đức Tuấn