

TÓM TẮT

Tờ trình 126/TTr-CP ngày 15 tháng 4 năm 2022

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án Đường Vành đai 4-Vùng Thủ đô Hà Nội

Triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng, Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương¹; Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị²; Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội³; Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội⁴; Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050⁵, Chính phủ đã giao UBND Thành phố Hà Nội lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án quan trọng quốc gia Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội (sau đây gọi tắt là Dự án) theo đúng quy định của pháp luật. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi các Dự án đã được Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định báo cáo Chính phủ tại các Báo cáo: số 1437/BC-HĐTĐNN ngày 09 tháng 3 năm 2022, số 1951/BC- HĐTĐNN ngày 28 tháng 3 năm 2022. Chính phủ đã lấy ý kiến và thống nhất thông qua nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.

Theo Chương trình Kỳ họp thứ 3, Quốc hội khóa XV, Chính phủ đã có Tờ trình: số 126/TTr-CP ngày 15/4/2022 trình Quốc hội xem xét quyết định chủ trương đầu tư Dự án với những nội dung chủ yếu được tóm tắt như sau:

I. CƠ SỞ PHÁP LÝ

Căn cứ các quy định của pháp luật PPP, đầu tư công, xây dựng, các quy định của pháp luật và chiến lược, quy hoạch có liên quan.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

1. Sự cần thiết đầu tư

1.1. Bối cảnh và thực trạng

- Sau hơn 35 năm đổi mới, kinh tế nước ta đã đạt được nhiều thành tựu, đời sống của nhân dân không ngừng được cải thiện, tình hình chính trị và xã hội ổn định. Mặc dù vậy, nền kinh tế vẫn còn một số tồn tại, hạn chế cần tiếp tục giải quyết, trong đó có hạn chế về kết cấu hạ tầng còn yếu và chưa đồng bộ, nhất là mạng lưới đường bộ cao tốc, ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh quốc gia, chi phí logistics còn cao...; bước vào thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10

¹ Kết luận tại Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021- 2025.

² Nghị quyết về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

³ Nghị quyết về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025.

⁴ Nghị quyết về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021- 2025.

⁵ Quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021.

năm 2021-2030 và Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025, bối cảnh tình hình thế giới và trong nước có nhiều diễn biến nhanh, phức tạp, khó lường; thuận lợi và khó khăn, thách thức đan xen, nhất là tác động của căng thẳng địa chính trị ở một số khu vực trên thế giới, dịch Covid-19 tiếp tục ảnh hưởng đến phục hồi kinh tế, giá cả, lạm phát, thương mại toàn cầu biến động bất lợi.

- Giai đoạn 2001-2010, cả nước chỉ đưa vào khai thác được 89 km⁶ đường bộ cao tốc. Sau 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011-2020 và 9 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, nhưng do nhiều nguyên nhân khách quan, chủ quan và thiếu nguồn lực đầu tư nên mới hoàn thành đưa vào khai thác được 1.074 km và đang tiếp tục xây dựng 916 km, dự kiến đến năm 2023 khoảng 2.079 km. Dự án đường vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội 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 cũng đã được dự kiến đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2011-2020. Việc triển khai thực hiện Dự án trong giai đoạn 2021-2025 là phù hợp và cần thiết.

1.2. Các yếu tố xác định sự cần thiết đầu tư

Thực hiện chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 Đại hội XIII của Đảng, việc hoàn thành các tuyến đường kết nối Vùng Thủ đô đáp ứng nhu cầu vận tải, giải quyết ùn tắc giao thông khu vực nội đô và để hoàn thành mục tiêu đề ra, thời gian tới cần tập trung đầu tư xây dựng các công trình trọng điểm, có sức lan tỏa cao, trong đó việc đầu tư hoàn thành dự án quan trọng quốc gia đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội là hết sức cần thiết và cấp bách vì những lý do chủ yếu sau: (1) Góp phần cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế; (2) Tăng khả năng kết nối giao thông giữa các tỉnh trong Vùng, phù hợp với Quy hoạch giao thông quốc gia; (3) Giúp mở rộng không gian phát triển, kéo giãn mật độ dân cư khu vực nội thị; (4) Giảm áp lực cho giao thông nội đô và các tuyến đường hiện hữu.

Ngoài ra, nội dung sự cần thiết đầu tư các Dự án đã được Bộ Chính trị thống nhất tại cuộc họp ngày 13/4/2022 về chủ trương đầu tư Dự án.

2. 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

Tuyến đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 và Phương hướng, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 đã được Đại hội XIII của Đảng thông

⁶ Cụ thể là các tuyến: Đà Lạt - Liên Khương dài 19km, Láng - Hòa Lạc dài 30 km, TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương dài 40 km.

qua; định hướng phát triển về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022; phù hợp với Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 16/2021/QH15; phù hợp với 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; phù hợp với quy hoạch của các ngành, các địa phương có liên quan.

3. Lợi thế của việc đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP)

Dự án đường vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội có các nhà đầu tư tiềm năng quan tâm, tỷ lệ vốn nhà nước bảo đảm theo quy định Luật PPP. Do đó, việc đầu tư theo phương thức PPP phù hợp với định hướng của Đảng tại Nghị quyết số 13-NQ/TW; 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 5 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 ...*” nên có lợi thế của việc đầu tư Dự án này theo phương thức PPP là sẽ huy động được nguồn lực xã hội, giảm áp lực vốn Nhà nước; tận dụng được thế mạnh về công nghệ, kinh nghiệm quản lý từ khối tư nhân...

4. Mục tiêu đầu tư

4.1. Mục tiêu chung

Cụ thể hóa mục tiêu của Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng và Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021.

4.2. Mục tiêu cụ thể

- Xây dựng tuyến đường Vành đai liên vùng khu vực kinh tế trọng điểm Vùng Thủ đô Hà Nội cơ bản hoàn thành trong giai đoạn 2021-2025. Tạo sự đồng bộ, liên tục nhằm nâng cao khả năng kết nối, rút ngắn quãng đường vận chuyển, kết nối thuận lợi giao thông thuận lợi với các tỉnh, thành phố trong Vùng; giảm tải cho hệ thống giao thông hướng tâm của Thủ đô Hà Nội; phát huy hiệu quả đầu tư đối với các Dự án đang triển khai.

- Tạo không gian phát triển mới, khai thác tiềm năng sử dụng đất đai; góp phần điều tiết dân số cho khu vực nội đô và sử dụng đất hiệu quả, tạo nguồn lực để đầu tư phát triển.

5. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư

5.1. Phạm vi đầu tư

Dự án đường vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội có tổng chiều dài khoảng 112,8km (gồm 103,1 km đường Vành đai 4 và 9,7km tuyến nối theo hướng cao tốc Nội Bài - Hạ Long) qua địa phận: Thành phố Hà Nội (dài 58,2km); Hưng Yên (dài 19,3km); Bắc Ninh (dài 25,6km và tuyến nối 9,7km).

5.2. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật

- Giải phóng mặt bằng các tuyến đường theo quy mô quy hoạch (6 làn xe cao tốc)⁷, hệ thống đường đô thị song hành 02 bên và dự trữ cho tuyến đường sắt vành đai.

- Đầu tư phân kỳ với quy mô phân kỳ 04 làn xe cao tốc hạn chế, tốc độ thiết kế 80 km/h có các yếu tố hình học được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc (Tiêu chuẩn TCVN 5729:2012); và các nút giao liên thông hoàn chỉnh giao cắt với đường hiện trạng có nhu cầu vận tải cao, bảo đảm khai thác an toàn, hiệu quả.

- Đầu tư xây dựng phần đường song hành 02 bên.

6. Phương án thiết kế sơ bộ

Căn cứ Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn 2050; Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Bắc Ninh đến năm 2035, tầm nhìn đến 2050⁸ và Quy hoạch chung Thành phố Hà Nội, các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh; các dự án đã và đang triển khai. Trên cơ sở đó, phương án thiết kế sơ bộ được thiết kế bao gồm các yếu tố (hướng tuyến, trắc dọc, trắc ngang, nút giao); các giải pháp thiết kế nền, mặt đường, các công trình cầu và công trình phòng hộ, an toàn giao thông, hệ thống thu phí, trạm dừng nghỉ bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật.

⁷ Theo quy hoạch (Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 và quy hoạch có liên quan) đường Vành đai 4 quy mô 06 làn xe cao tốc, đường Vành đai 3 quy mô 08 làn xe cao tốc và hệ thống đường song hành 02 bên. Riêng đường Vành đai 4 có thêm tuyến đường sắt vành đai chạy bên cạnh (đoạn từ huyện Sóc Sơn, TP. Hà Nội đến huyện Văn Lâm, tỉnh Hưng Yên).

⁸ Các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; số số 768/QĐ-TTg ngày 06 tháng 5 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050; số 519/QĐ-TTg ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn 2050; số 1369/QĐ-TTg ngày 17 tháng 10 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Bắc Ninh đến năm 2035, tầm nhìn đến 2050.

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

Dự án đường vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội có tổng diện tích đất chiếm dụng khoảng 1.341ha⁹, kinh phí giải phóng mặt bằng, tái định cư khoảng 19.590 tỷ đồng¹⁰; thực hiện GPMB một lần theo quy hoạch và GPMB theo quy mô hoàn chỉnh đối với các nút giao liên thông (được đầu tư giai đoạn 1); UBND các tỉnh/thành phố thuộc phạm vi các Dự án đi qua có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và 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.

8. Về hình thức đầu tư và phân chia dự án thành phần

Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội hình thức đầu tư công kết hợp đầu tư phương thức PPP được chia thành 07 dự án thành phần¹¹; tách riêng phần giải phóng mặt bằng và phần xây dựng đường song hành triển khai độc lập theo địa giới hành chính giữa các địa phương, thực hiện theo hình thức đầu tư công; riêng dự án thành phần 3 (đầu tư theo phương thức PPP): hệ thống đường cao tốc toàn tuyến và tuyến nối 9,7 km do UBND Thành phố Hà Nội là cơ quan có thẩm quyền.

9. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn

Sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn phân kỳ đầu tư (giai đoạn 1) khoảng 85.813 tỷ đồng¹², sử dụng nguồn vốn NSNN và vốn BOT của nhà đầu tư để thực hiện đầu tư Dự án. Bao gồm: (1) NSTW: 28.200 tỷ đồng; (2) NSDP: 28.203 tỷ đồng¹³; (3) Vốn BOT: 29.410 tỷ đồng.

(Chi tiết xin xem Biểu số 01)

10. Sơ bộ phương án tài chính, chi phí vận hành, bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa lớn trong giai đoạn khai thác vận hành dự án

Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả tài chính Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội cho thấy dự án thành phần 3 đảm bảo hiệu quả tài chính; thời gian thu phí là 21 năm. Báo cáo NCTKT các Dự án xác định sơ bộ chi phí

⁹ Thành phố Hà Nội 741ha; tỉnh Hưng Yên 274ha; tỉnh Bắc Ninh 326ha. Trong đó: đất trồng lúa khoảng 816ha, đất nông nghiệp khác khoảng 258ha, đất dân cư khoảng 58ha, đất khác khoảng 209ha.

¹⁰ Thành phố Hà Nội khoảng 13.370 tỷ đồng; tỉnh Hưng Yên khoảng 3.740 tỷ đồng; tỉnh Bắc Ninh khoảng 2.480 tỷ đồng

¹¹ Đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội: Dự án thành phần 1.1, 1.2, 1.3: GPMB, bồi thường, hỗ trợ và tái định cư Vành đai 4 đoạn qua Thành phố Hà Nội, các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh; Dự án thành phần 2.1, 2.2, 2.3: Xây dựng đường song hành đoạn qua Thành phố Hà Nội, các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh.

¹² Bao gồm: GPMB+TĐC: 19.590 tỷ đồng; XD+TB: 49.291 tỷ đồng; QLDA, tư vấn + khác: 5.915 tỷ đồng; dự phòng: 8.787 tỷ đồng; lãi vay: 2.230 tỷ đồng.

¹³ Bao gồm: Thành phố Hà Nội: 23.594 tỷ đồng; Hưng Yên: 1.509 tỷ đồng; Bắc Ninh: 3.100 tỷ đồng.

vận hành Dự án, bao gồm: (1) Chi phí vận hành khai thác; (2) Chi phí bảo trì thường xuyên, sửa chữa định kỳ; (3) Chi phí tái đầu tư thiết bị...

11. Dự kiến tiến độ và thời gian thực hiện dự án

Dự kiến thời gian thực hiện Dự án cơ bản hoàn thành năm 2025.

12. Sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án; ảnh hưởng của dự án đối với môi trường, xã hội và quốc phòng, an ninh

- Tăng cường năng lực lưu thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển; giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông; tạo việc làm và tăng thu nhập cho 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 môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn,...

- Nội dung đánh giá sơ bộ tác động môi trường tuân thủ quy định tại Điều 29 Luật Bảo vệ môi trường.

- Dự án với tính chất vành đai liên vùng 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, phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

13. Dự kiến sơ bộ rủi ro trong quá trình thực hiện dự án PPP

Đối với Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, Báo cáo NCTKT Dự án dự kiến sơ bộ rủi ro trong quá trình thực hiện Dự án, bao gồm các rủi ro trong các giai đoạn chuẩn bị, thực hiện, thu phí, vận hành khai thác. Trên cơ sở đó, Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi 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.

14. Cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu dự án PPP

Để tăng tính khả thi Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội 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 PPP và quy định của pháp luật khác có liên quan.

15. Các hình thức ưu đãi, bảo đảm đầu tư dự án PPP: Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, thực hiện theo quy định của Luật PPP và quy định của pháp luật khác có liên quan.

16. Sơ bộ hình thức tổ chức quản lý dự án PPP

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.

17. Tổ chức thực hiện các Dự án: theo cơ chế Dự án được áp dụng và quy định pháp luật có liên quan.

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

Với tính chất là các dự án quan trọng quốc gia, để bảo đảm tiến độ đầu tư, tạo thuận lợi trong quá trình triển khai, UBND Thành phố Hà Nội căn cứ ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và vận dụng một số cơ chế đã được Quốc hội thông qua đề xuất áp dụng các nhóm cơ chế, chính sách triển khai đầu tư Dự án, bao gồm:

1. Về nguồn vốn đầu tư

a) Cho phép điều chỉnh Kế hoạch đầu tư công trung hạn (giai đoạn 2021-2025) đã bố trí cho Bộ Giao thông vận tải về các địa phương để thực hiện theo phương án phân bổ tương ứng Dự án: điều chuyển số vốn 14.250 tỷ đồng về: Hà Nội 8.400 tỷ đồng, Hưng Yên 3.740 tỷ đồng, Bắc Ninh 2.110 tỷ đồng.

b) Cho phép sử dụng linh hoạt vốn Ngân sách Trung ương (NSTW) và vốn Ngân sách địa phương (NSDP) để thực hiện Dự án trong giai đoạn 2021 - 2025 và giai đoạn 2026 - 2030 phù hợp cơ cấu nguồn vốn, tiến độ thực hiện Dự án. Các địa phương cam kết bố trí NSDP cho phần vốn phát sinh tăng thêm trong trường hợp có điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư của dự án thành phần.

c) Cho phép tăng tổng mức vốn trung hạn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 từ các nguồn vốn dự kiến tăng thu của các địa phương.

d) Cho phép Chính phủ phát hành trái phiếu để cho các địa phương vay đáp ứng nhu cầu thực hiện, giải ngân cho các Dự án trong giai đoạn năm 2024-2025. Các địa phương chịu trách nhiệm cân đối nguồn thu của NSDP để hoàn trả NSTW trong giai đoạn 2026-2030, bao gồm cả nguồn thu từ khai thác quỹ đất hai bên đường của các dự án.

2. Về tổ chức thực hiện dự án

a) Quốc hội giao Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết định điều chỉnh Chủ trương đầu tư Dự án trong trường hợp cần điều chỉnh theo quy định.

b) Quốc hội giao Thủ tướng Chính phủ xem xét chấp thuận việc điều chỉnh tổng mức đầu tư của dự án thành phần trong trường hợp điều chỉnh không làm vượt tổng mức đầu tư Dự án đã được Quốc hội thông qua (trước khi người có thẩm quyền phê duyệt điều chỉnh dự án thành phần).

3. Về cơ chế chỉ định thầu

Cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đối với các gói thầu tư vấn, gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, gói thầu thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng và tái định cư, gói thầu xây lắp của các dự án thành phần; các nhà thầu thực hiện các gói thầu quy định tại khoản này đến khi hoàn thành dự án. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

4. Về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường để thực hiện dự án

Cho phép trong giai đoạn triển khai 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 khoản 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. Về tổ chức thực hiện

Phân chia Dự án thành 07 dự án thành phần và do các địa phương quyết định đầu tư, tổ chức thực hiện. Trình tự, thủ tục thực hiện các dự án thành phần tương tự dự án nhóm A theo quy định pháp luật về đầu tư công. Giao UBND Thành phố Hà Nội chịu trách nhiệm là cơ quan đầu mối tổ chức thực hiện Dự án bảo đảm tính tổng thể, đồng bộ toàn Dự án. Riêng dự án thành phần 3: đầu tư hệ thống đường cao tốc toàn tuyến và tuyến nối 9,7km đi trùng đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long, thực hiện theo phương thức PPP (loại hợp đồng BOT) do UBND Thành phố Hà Nội làm cơ quan có thẩm quyền được áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà đầu tư.

IV. KIẾN NGHỊ

Để sớm hoàn thành dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội tạo động lực, sức lan tỏa nhằm khôi phục và phát triển kinh tế - xã hội của khu vực Vùng Thủ đô và đất nước, Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

1. Quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, với nội dung chủ yếu như sau:

a) Phạm vi đầu tư: tổng chiều dài khoảng 112,8km (gồm 103,1km đường Vành đai 4 và 9,7km tuyến nối theo hướng cao tốc Nội Bài - Hạ Long). Trong đó: Thành phố Hà Nội (dài 58,2km); Hưng Yên (dài 19,3km); Bắc Ninh (dài 25,6km và tuyến nối 9,7km).

b) Địa điểm thực hiện dự án: Thành phố Hà Nội, tỉnh Hưng Yên, tỉnh Bắc Ninh.

c) Quy mô đầu tư:

- Giải phóng mặt bằng theo quy mô mặt cắt ngang hoàn chỉnh Bề rộng B= (90-135)m.

- Đầu tư phân kỳ với quy mô phân kỳ 04 làn xe cao tốc hạn chế, tốc độ thiết kế 80km/h với bề rộng mặt cắt ngang là 17m (bề rộng cầu 17,5m); các yếu tố hình học được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc (Tiêu chuẩn TCVN 5729:2012); và 08 nút giao liên thông hoàn chỉnh giao cắt với đường hiện trạng và các lối ra vào đường cao tốc.

- Đầu tư xây dựng phần đường song hành 02 bên qua đô thị, khu dân cư (bố trí không liên tục) quy mô mỗi bên B= 12m.

d) Nhu cầu sử dụng đất: khoảng 1.341 ha.

đ) Hình thức đầu tư: đầu tư công kết hợp đầu tư PPP.

e) Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 85.813 tỷ đồng.

f) Nguồn vốn: Ngân sách Trung ương và Ngân sách địa phương. Bao gồm:

- Nhu cầu vốn ngân sách giai đoạn 2021-2025 là 50.189 tỷ đồng, bao gồm:
(1) Ngân sách Trung ương: 25.450 tỷ đồng; (2) Ngân sách địa phương: 24.739 tỷ đồng (Hà Nội 21.460 tỷ đồng; Hưng Yên 1.279 tỷ đồng; Bắc Ninh 2.000 tỷ đồng).

- Nhu cầu vốn ngân sách giai đoạn 2026-2030 là 6.214 tỷ đồng, bao gồm:
(1) Ngân sách Trung ương: 2.750 tỷ đồng; (2) Ngân sách địa phương: 3.464 tỷ đồng (Hà Nội 2.134 tỷ đồng; Hưng Yên 230 tỷ đồng; Bắc Ninh 1.100 tỷ đồng).

- Vốn Nhà đầu tư: 27.180 tỷ đồng (chiếm 48% TMĐT dự án thành phần PPP).

- Lãi vay: 2.230 tỷ đồng.

g) Tiến độ thực hiện: 2022-2026.

h) Thông qua các cơ chế, chính sách đặc biệt áp dụng cho dự án như đã nêu tại mục III trên đây.

2. Giao Chính phủ tổ chức triển khai thực hiện Dự án bảo đảm tiến độ, chất lượng và hiệu quả đầu tư theo đúng quy định của pháp luật.

Chính phủ kính trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

PHỤ LỤC I

**Danh mục các dự án thành phần thuộc Dự án
đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội**

TT	Tên dự án	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô		Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn			Hình thức đầu tư	Chủ đầu tư, nguồn vốn
			Số làn xe cao tốc/ đường bên	Cấp đường ô tô cao tốc		NSTW	NSDP	BOT		
1	Nhóm dự án thành phần thực hiện công tác GPMB	112,8			19.590	9.860	9.730		Đầu tư công	
1.1	Dự án thành phần 1.1: Công tác giải phóng mặt bằng (theo quy mô quy hoạch bao gồm hệ thống đường cao tốc, đường bên, hạ tầng kỹ thuật và hành lang dự trữ đường sắt quốc gia) thuộc địa phận Thành phố Hà Nội.	58,2	Phạm vi 90-120-135m		13.370	4.010	9.360		Đầu tư công	UBND Thành phố Hà Nội là cơ quan chủ quản. Nguồn vốn ngân sách trung ương và ngân sách địa phương
1.2	Dự án thành phần 1.2: Công tác giải phóng mặt bằng (theo quy mô quy hoạch bao gồm hệ thống đường cao tốc, đường bên, hạ tầng kỹ thuật và hành lang dự trữ đường sắt quốc gia) thuộc địa phận tỉnh Hưng Yên.	19,3	Phạm vi 90-120m		3.740	3.740			Đầu tư công	UBND tỉnh Hưng Yên là cơ quan chủ quản. Nguồn vốn ngân sách trung ương
1.3	Dự án thành phần 1.3: Công tác giải phóng mặt bằng (theo quy mô quy hoạch bao gồm hệ thống đường cao tốc, đường bên, hạ tầng kỹ thuật) thuộc địa phận tỉnh Bắc Ninh	35,3	Phạm vi 90m		2.480	2.110	370		Đầu tư công	UBND tỉnh Bắc Ninh là cơ quan chủ quản. Nguồn vốn ngân sách trung ương và ngân sách địa phương
2	Nhóm dự án thành phần thực hiện đầu tư xây dựng hệ thống đường	112,8		60-80	9.634		9.634		Đầu tư công	

TT	Tên dự án	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô		Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn			Hình thức đầu tư	Chủ đầu tư, nguồn vốn
			Số làn xe cao tốc/ đường bên	Cấp đường ô tô cao tốc		NSTW	NSDP	BOT		
	đô thị, đường song hành									
2.1	Dự án thành phần 2.1: Công tác xây dựng đường bên địa phận Thành phố Hà Nội.	58,2	Hoàn thiện theo quy hoạch/ phân kỳ 2 lần	60-80	5.395		5.395		Đầu tư công	UBND Thành phố Hà Nội là cơ quan chủ quản. Nguồn vốn ngân sách địa phương
2.2	Dự án thành phần 2.2: Công tác xây dựng đường bên địa phận tỉnh Hưng Yên.	19,3	Hoàn thiện theo quy hoạch/ phân kỳ 2 lần	60-80	1.509		1.509		Đầu tư công	UBND tỉnh Hưng Yên là cơ quan chủ quản. Nguồn vốn ngân sách địa phương
2.3	Dự án thành phần 2.3: Công tác xây dựng đường bên địa phận tỉnh Bắc Ninh.	35,3	Hoàn thiện theo quy hoạch/ phân kỳ 2 lần	60-80	2.730		2.730		Đầu tư công	UBND tỉnh Bắc Ninh là cơ quan chủ quản. Nguồn vốn ngân sách địa phương
3	Dự án thành phần 3: Đầu tư xây dựng hệ thống đường cao tốc theo phương thức PPP.	112,8	- Cao tốc: hoàn thiện 6 làn / phân kỳ 4 lần - Đường bên: 2 làn	100-120	56.589	18.340	8.839	27.180 +2.230 (lãi vay)	Đầu tư công theo hình thức đối tác công tư	UBND Thành phố Hà Nội là Cơ quan có thẩm quyền.
Tổng cộng					85.813	28.200	28.203	29.410		

PHỤ LỤC II

Dự kiến tiến độ, kế hoạch triển khai Dự án

TT	Nội dung công việc	Bắt đầu (tháng/năm)	Hoàn thành (tháng/năm)	Thời gian thực hiện
1	Quyết định chủ trương đầu tư		5/2022	
2	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi theo các dự án thành phần	6/2022	1/2023	8 tháng
3	Nhóm dự án thành phần thực hiện công tác GPMB	6/2022	12/2024	30 tháng
4	Nhóm dự án thành phần thực hiện đầu tư xây dựng hệ thống đường đô thị, đường song hành			
4.1	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán	1/2023	6/2023	6 tháng
4.2	Lựa chọn nhà thầu	6/2023	9/2023	3 tháng
4.3	Thi công xây dựng công trình	Bắt đầu từ tháng 9/2023, dự kiến hoàn thành vào năm 2026		
5	Dự án thành phần 3: Đầu tư hệ thống đường cao tốc theo hình thức PPP			
5.1	Lựa chọn Nhà đầu tư	1/2023	4/2023	3 tháng
5.2	Tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán	4/2023	9/2023	6 tháng
5.3	Lựa chọn nhà thầu	9/2023	12/2023	3 tháng
5.4	Thi công xây dựng công trình	Từ năm 2023 đến năm 2025 (cơ bản hoàn thành năm 2025, tiến độ giải ngân kéo dài sau năm 2025)		