

TỜ TRÌNH

**Về việc lấy ý kiến tác động của việc thực hiện Dự án thành phần 3 (Dự án PPP)
thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội**

Kính gửi: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội.

Căn cứ Luật Tổ chức Chính quyền địa phương ngày 19/6/2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức Chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13/6/2019; Căn cứ Luật Ngân sách Nhà nước ngày 25/6/2015;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18/6/2014 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17/6/2020; Căn cứ Luật Đấu thầu ngày 26/11/2013;

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18/6/2020; Căn cứ Luật Bảo vệ môi trường ngày 17/11/2020; Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13/11/2008; Căn cứ Luật Đất đai ngày 29/11/2013;

Căn cứ Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về việc quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội;

Căn cứ Nghị quyết số 106/NQ-CP ngày 18/8/2022 của Chính phủ về triển khai Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội;

Căn cứ các Nghị định của Chính phủ: số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 về hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư công; số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/6/2014 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu; số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 về quản lý dự án đầu tư xây dựng; số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 về quản lý chất lượng thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng; số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 về quản lý chi phí đầu tư xây dựng; số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư; số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 quy định cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư; số 99/2021/NĐ-CP ngày 11/11/2021 quy định về quản lý, thanh toán, quyết toán dự án sử dụng vốn đầu tư công; số 29/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư;

Căn cứ các văn bản pháp lý khác có liên quan.

Sau khi xem xét, UBND Thành phố trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, thống nhất các tác động của việc thực hiện Dự án thành phần 3: 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 Hà Nội với các nội dung chính như sau:

I. THÔNG TIN VỀ DỰ ÁN:

1. Tên dự án: Dự án thành phần 3: Đầu tư xây dựng đường cao tốc theo phương thức đối tác công tư.

2. Nhóm dự án: Dự án quan trọng quốc gia, trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

3. Loại, cấp và nhóm công trình: Công trình đường ô tô cao tốc, cấp I.

4. Cơ quan có thẩm quyền: Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội.

5. Đơn vị được giao nhiệm vụ tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 3: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông thành phố Hà Nội.

6. Địa điểm, quy mô, công suất dự án, diện tích sử dụng đất:

6.1. Địa điểm xây dựng: thành phố Hà Nội, tỉnh Hưng Yên, tỉnh Bắc Ninh.

6.2. Mục tiêu đầu tư: Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, vành đai liên vùng kinh tế trọng điểm Vùng Thủ đô Hà Nội, kết nối Thủ đô với tỉnh Hưng Yên, tỉnh Bắc Ninh và các địa phương khác trong vùng, phát huy hiệu quả đầu tư đối với các dự án đã và đang đầu tư, tạo không gian phát triển mới và giải quyết các vấn đề còn tồn tại của Thủ đô Hà Nội, khai thác tiềm năng sử dụng đất, xây dựng hệ thống đô thị bền vững, hiện đại, góp phần thực hiện thắng lợi mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng.

6.3. Nội dung và quy mô đầu tư dự án:

- Đầu tư xây dựng đường cao tốc với tổng chiều dài 113,52km, trong đó thành phố Hà Nội khoảng 57,95km; tỉnh Hưng Yên khoảng 19,31km; tỉnh Bắc Ninh khoảng 26,56km và tuyến nối theo hướng cao tốc Nội Bài - Hạ Long khoảng 9,7km. Mặt cắt ngang trên tuyến cao tốc đảm bảo 04 làn xe (mặt cắt ngang có bề rộng 17,0m, bề rộng cầu 17,5m; các cầu vượt sông Hồng, sông Đuống bề rộng cầu 24,5m để bố trí bổ sung làn xe máy và xe thô sơ qua cầu kết nối giữa hai bên bờ sông tạo điều kiện đi lại thuận lợi cho người dân).

- Đầu tư xây dựng 08 nút giao liên thông: cao tốc Nội Bài - Lào Cai, trục Mê Linh, Đại lộ Thăng Long, QL.6, cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ, cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, QL.38, cao tốc Nội Bài - Hạ Long và hoàn thiện nút giao Tây Nam, cùng với các lối ra vào đường cao tốc bảo đảm khai thác an toàn, hiệu quả. Xây dựng hệ thống giao thông thông minh (ITS), thu phí tự động không dừng.

7. Tổng mức đầu tư Dự án thành phần 3: Tổng mức đầu tư Dự án là **55.052 tỷ đồng** (Bằng chữ: Năm mươi lăm nghìn, không trăm năm mươi hai tỷ đồng).

(Chi tiết theo tờ trình số 263/TTr-UBND ngày 20/6/2023 gửi kèm theo)

II. ĐÁNH GIÁ VỀ TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC THỰC HIỆN DỰ ÁN PPP:

Theo khoản 2 Điều 19 Luật PPP, một trong những nội dung của Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án PPP là kết quả tiếp thu ý kiến về tác động của việc thực hiện dự án theo phương thức PPP khi có ý kiến của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam cấp tỉnh nơi thực hiện dự án, hiệp hội nghề nghiệp liên quan đến lĩnh vực đầu tư. Hiện nay trong Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 3 đã được UBND Thành phố trình Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Hội

đồng thẩm định nhà nước thẩm định đã có nội dung đánh giá tác động của việc thực hiện Dự án PPP, cụ thể như sau:

1. Tác động của Dự án về mặt xã hội, an ninh - quốc phòng:

Thủ đô Hà Nội là cơ quan đầu não chính trị - hành chính quốc gia, trung tâm lớn về văn hóa, khoa học, giáo dục, kinh tế và giao dịch quốc tế, nơi diễn ra nhiều sự kiện chính trị quan trọng của đất nước và quốc tế nên việc quy hoạch và thực hiện quy hoạch, trong đó có quy hoạch GTVT là cần thiết. Mặt khác, Hà Nội mở rộng có sự chênh lệch về kinh tế, trình độ dân trí giữa khu vực nội thành với một số khu vực khác. Trong khi đó, quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa, đô thị hóa tiếp tục được đẩy mạnh; nền kinh tế thị trường, những vấn đề về thu hồi đất đai, giải phóng mặt bằng... cũng là những yếu tố dễ phát sinh phức tạp về an ninh, trật tự, an toàn xã hội... Những vấn đề đó đặt ra yêu cầu mới đối với việc đảm bảo an ninh, quốc phòng của khu vực. Việc đầu tư hoàn thiện hệ thống hạ tầng theo quy hoạch là cần thiết để đáp ứng các nhiệm vụ quốc phòng, an ninh khu vực.

Trong bước Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Bộ Quốc phòng cũng đã thống nhất với Chủ trương đầu tư tại văn bản số 3705/BQP-TM ngày 22/9/2021. Đồng thời Chủ đầu tư cũng đã xin ý kiến Bộ Tư lệnh Thủ đô Hà Nội, Quân khu 1, Quân khu 3 và các đơn vị đóng quân trên địa bàn về việc tham gia ý kiến về hướng tuyến cũng như các công trình trên tuyến thuộc dự án Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội liên quan đến quốc phòng trong bước lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án.

Các đơn vị liên quan đều đã có ý kiến khẳng định mặt bằng hướng tuyến của dự án không có công trình quốc phòng, đất quốc phòng, không làm ảnh hưởng đến nhiệm vụ, hoạt động quốc phòng trong khu vực¹. Thượng tướng Huỳnh Chiến Thắng Phó Tổng tham mưu trưởng quân đội nhân dân Việt Nam, thành viên Hội đồng thẩm định Nhà nước đã có ý kiến thống nhất với nội dung Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 3 tại văn bản ý kiến thẩm định ngày 07/7/2023. Mặt khác, UBND thành phố Hà Nội, UBND các tỉnh Hưng Yên, Bắc Ninh đều đã phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đường song hành (đường đô thị) trong đó có xem xét tổng thể các nội dung liên quan đến dự án tổng thể và dự án thành phần 3, do vậy khẳng định Dự án hoàn toàn phù hợp với các nội dung liên quan đến an ninh, quốc phòng khu vực.

Việc hình thành tuyến Vành đai 4 sẽ tạo ra tuyến đường bộ có tốc độ cao và an toàn, tránh tình trạng ùn tắc giao thông khu vực Thủ đô Hà Nội tạo điều kiện quan trọng đối với việc cơ động, huy động nguồn lực đối với các phương án tác chiến giữ vững quốc phòng - an ninh quốc gia.

2. Tác động về việc liên kết hạ tầng giao thông đô thị, liên kết vùng thủ đô Hà Nội:

2.1. Tăng khả năng kết nối giao thông giữa các tỉnh trong Vùng Thủ đô, phù hợp với Quy hoạch giao thông quốc gia, quy hoạch Vùng Thủ đô:

Theo các báo cáo đánh giá, dự báo nhu cầu vận tải các tuyến kết nối trong khu vực sẽ vượt tổng năng lực của hệ thống hạ tầng giao thông hiện tại. Với tính chất,

¹ Quân khu 3 có văn bản số 1609/TM-TaC ngày 18/5/2023; Quân khu 1 có văn bản số 1985/QK-TM ngày 26/6/2023; Cục tác chiến có văn bản số 183/TC-QC ngày 08/6/2023; Bộ Tư lệnh Thủ đô có văn bản số 1096/BTL-TM ngày 08/6/2023; Bộ chỉ huy quân sự tỉnh Hưng Yên có văn bản số 1647/BCH-TM ngày 08/5/2023; Bộ chỉ huy quân sự tỉnh Bắc Ninh có văn bản số 1064/BCH-TM ngày 27/4/2023.

vai trò là đường Vành đai liên vùng, việc đầu tư và đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội góp phần tăng khả năng kết nối giao thông với các tuyến đường bộ hướng tâm, giữa các địa phương của Vùng Thủ đô Hà Nội, góp phần mở rộng không gian phát triển mới theo định hướng quy hoạch, tạo động lực, sức lan tỏa, thúc đẩy, phát triển kinh tế-xã hội các địa phương nói riêng và cả nước nói chung.

2.2. Mở rộng không gian phát triển, kéo giãn mật độ dân cư khu vực nội đô:

Việc đầu tư hoàn thành tuyến đường vành đai này với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn sẽ góp phần làm giảm áp lực đối với khu vực nội đô, hạn chế tình trạng ách tắc giao thông Thành phố và khu vực.

Tuyến đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội có vai trò liên kết vùng và kết nối giao thông đô thị nên việc đầu tư tuyến đường này góp phần thúc đẩy phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại, dịch vụ khu vực làm phát triển kinh tế - xã hội, kinh tế đô thị, tạo nguồn lực đầu tư phát triển cho tương lai. Ngoài ra, khi tuyến đường được đưa vào sử dụng sẽ bảo đảm kết nối thể trận khu vực phòng thủ của các địa phương lân cận và thành phố Hà Nội, bao gồm: phát triển mới khai thác hiệu quả khoảng 6.500ha quỹ đất phía Tây đường Vành đai 4 địa phận Thành phố Hà Nội đang được nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch; phát triển đô thị trung tâm, các khu đô thị Mê Linh, Đan Phượng, Hoài Đức Thành phố Hà Nội đã được quy hoạch; các khu đô thị, công nghiệp 02 bên tuyến trên địa phận tỉnh Hưng Yên, Bắc Ninh,...

2.4. Giảm áp lực cho giao thông nội đô và các tuyến đường hiện hữu, đặc biệt là đường Vành đai 3:

Hiện nay tuyến đường Vành đai 3 đã cơ bản hoàn thành theo quy hoạch, tuy nhiên đã quá tải. Mật độ lưu lượng giao thông trên Vành đai 3 rất lớn, gấp khoảng 2,5 lần so với lưu lượng tiêu chuẩn; vào các khung giờ cao điểm tại các lối lên, xuống tại các nút giao...thường xảy ra tình trạng ùn tắc kéo dài; tình trạng ùn tắc giao thông thường xảy ra khi có sự cố hoặc khi lưu lượng giao thông gia tăng đột biến vào các ngày nghỉ và dịp Lễ, Tết. Ngoài ra lưu lượng giao thông lên tuyến Vành đai 3 cũng tăng do tốc độ đô thị hóa, nhà chung cư cao tầng mọc dày đặc hai bên; trong khi đó bên xe Mỹ Đình nằm sát đường trên cao nên lượng lớn xe khách từ các tỉnh đi vào trung tâm đã chọn tuyến đường này. Kết hợp với việc gia tăng dân số cơ học của thành phố Hà Nội và các tỉnh Vùng Thủ đô Hà Nội sẽ tiếp tục gây khó khăn cho hệ thống hạ tầng giao thông đang quá tải, nguy cơ cao về ùn tắc giao thông.

Mặc dù, UBND thành phố Hà Nội đã tập trung và phân bổ nguồn lực đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng trọng yếu, đặc biệt là hoàn thành cơ bản các tuyến đường Vành đai đô thị (Vành đai 1; 2; 2,5; 3; 3,5) trong giai đoạn 2021-2025 và hoàn thiện hệ thống giao thông công cộng. Tuy nhiên, theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải hệ thống hạ tầng nội đô cũng chưa đáp ứng được yêu cầu vận tải, đến năm 2027 cần thiết phải đưa Dự án đường Vành đai 4 vào vận hành khai thác với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn sẽ góp phần làm giảm áp lực đối với khu vực nội đô, hạn chế tình trạng ách tắc giao thông thành phố và khu vực, hình thành một trục giao thông hữu hiệu để phân luồng giao thông liên tỉnh khi đi qua thành phố Hà Nội.

2.5. Tạo động lực để phát triển đô thị trung tâm, các đô thị vệ tinh của Thủ đô Hà Nội và các khu công nghiệp, đô thị của các tỉnh trong khu vực.

Tuyến đường Vành đai 4 không chỉ góp phần giảm ùn tắc giao thông, mở

rộng không gian phát triển cho thành phố Hà Nội và các tỉnh Hưng Yên, Bắc Ninh, kéo giãn mật độ dân cư tại khu vực nội đô, mà còn tăng khả năng kết nối, tạo động lực, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội các tỉnh, thành phố trong Vùng Thủ đô, Vùng Đồng bằng sông Hồng và Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ. Ngoài ra, đường Vành đai 4-Vùng Thủ đô Hà Nội còn có mục tiêu tạo điều kiện, tiền đề để các thành phố và các tỉnh phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại, dịch vụ góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội, kinh tế đô thị và nông thôn khu vực hai bên tuyến đường nói riêng và Vùng Thủ đô, tạo không gian phát triển quỹ đất, tạo nguồn lực đầu tư.

Trong tổng thể dự án để thúc đẩy phát triển đô thị, công nghiệp, dân cư xây dựng hệ thống đường song hành đồng bộ với tuyến cao tốc Vành đai 4 nhằm: (1) Bảo đảm giao thông khu vực đô thị; (2) Thúc đẩy tốc độ đô thị hóa, các khu công nghiệp phù hợp với định hướng điều chỉnh quy hoạch thành phố Hà Nội và dọc hai bên tuyến của các tỉnh Hưng Yên, Bắc Ninh; (3) Phù hợp với các đồ án quy hoạch các tỉnh Hưng Yên, Bắc Ninh đang được triển khai; (4) Tạo không gian phát triển mới khai thác hiệu quả khoảng 6.500 ha quỹ đất phía Tây đường Vành đai 4 địa phận thành phố Hà Nội đang được điều chỉnh quy hoạch. Việc đầu tư xây dựng tuyến đường song hành có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển khu vực theo quy hoạch và định hướng phát triển, tạo không gian phát triển mới, thu hút các Nhà đầu tư và tạo nguồn lực tái đầu tư.

Mặt khác, dự án cũng tiến hành giải phóng mặt bằng cho tuyến đường sắt vành đai đã được quy hoạch và hiện đang được nghiên cứu đầu tư xây dựng nhằm tạo tiền đề xây dựng và hoàn thiện hệ thống giao thông đường sắt quốc gia, cải thiện giao thông khu vực nội đô, phát triển cân bằng các phương thức vận tải theo định hướng phát triển và các quy hoạch ngành giao thông vận tải đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Do vậy, việc sớm đầu tư hoàn thành tuyến đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội theo quy hoạch nhằm thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội của khu vực và đất nước là rất cần thiết.

3. Tác động về mặt kinh tế - xã hội:

Báo cáo NCKT Dự án đã tính toán các chỉ số: giá trị hiện tại thuần (E-NPV): 10.325 tỷ đồng; tỷ suất nội hoàn kinh tế (E-IRR): 14,9%; tỷ số lợi ích/chi phí (B/C): 1,29 để đánh giá hiệu quả kinh tế của Dự án. Như vậy, các chỉ số kinh tế - xã hội cho thấy rằng dự án có hiệu quả về mặt kinh tế-xã hội.

Ngoài ra, còn có các lợi ích khác mang lại cho cả xã hội bao gồm: lợi ích do giảm giá thành vận tải, do mở rộng vùng hấp dẫn của tuyến đường, giảm thời gian chờ đợi của người và phương tiện, giảm số lượng và mức độ tai nạn giao thông, giảm sự mệt mỏi của hành khách, thúc đẩy việc phát triển, khai thác tiềm năng của địa phương đẩy mạnh thị trường kinh tế, nhịp độ tăng trưởng kinh tế, giảm mức độ ô nhiễm môi trường (do chất lượng khai thác của đường được nâng cao), phát triển văn hoá, giáo dục, y tế,....

- Xét nhóm lợi ích mang tính xã hội: Thúc đẩy công việc phát triển, khai thác các tiềm năng trong khu vực, địa phương, đẩy mạnh kinh tế thị trường, nhịp độ tăng trưởng kinh tế. Hiệu quả kinh tế cho các ngành, các xí nghiệp ngoài ngành giao thông vận tải do giảm lượng dự trữ trong các kho, tránh những tổn thất gây do chậm trễ cung cấp nguyên vật liệu, máy móc thiết bị. Hiệu quả mang lại cho các ngành không trực tiếp sản xuất như thương nghiệp, dịch vụ văn hoá, đời sống.

- Về ảnh hưởng đối với cộng đồng: Việc thực hiện dự án không chỉ liên quan

đến những người trực tiếp sử dụng đường mà cũng liên quan đến các nhà sản xuất, các đơn vị kinh doanh, dịch vụ, những người tiêu thụ, những người sống trong vùng hấp dẫn của đường (như các nhà nông, người chăn nuôi, người làm nghề khai thác, buôn bán, chế biến vv...). Kết quả là góp phần làm tăng thu nhập quốc dân.

Mặt khác, lợi ích kinh tế từ việc đầu tư dự án được lượng hóa từ việc tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện (VOC) và tiết kiệm thời gian vận chuyển (VOT) ở các thời điểm có sự khác nhau. Cụ thể, giá trị tiết kiệm chi phí vận hành VOC của dự án tại thời điểm năm 2040 là 5.635,50 tỷ đồng, năm 2050 là 7.509,16 tỷ đồng; trong khi đó giá trị tiết kiệm VOT tại các thời điểm năm 2040 và 2050 lần lượt là 4.703,78 tỷ đồng và 6.223,94 tỷ đồng đây là các chi phí tiết kiệm mang lại lợi ích lớn cho xã hội và người dân.

4. Tác động liên quan đến chính sách đầu tư:

Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đã nêu việc đầu tư theo hình thức PPP có các lợi thế: (1) Huy động được nguồn lực xã hội, giảm áp lực vốn Nhà nước; (2) Tập trung được thế mạnh về công nghệ, kinh nghiệm quản lý từ khối tư nhân; (3) 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; (4) Dự án đầu tư tuyến mới nên có sự lựa chọn cho người sử dụng dịch vụ; thu phí theo chiều dài sử dụng dịch vụ nên đảm bảo tính công bằng cho người sử dụng. Nghị quyết 56/2022/QH15 của Quốc hội đã cho phép việc triển khai, thực hiện Dự án được áp dụng các cơ chế, chính sách đặc biệt sau đây:

a) Nguồn vốn đầu tư:

- Điều chỉnh Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 là 14.250 tỷ đồng (mười bốn nghìn, hai trăm năm mươi tỷ đồng) đã bố trí cho Bộ Giao thông vận tải giao về các địa phương để thực hiện Dự án, trong đó: thành phố Hà Nội là 8.400 tỷ đồng (tám nghìn, bốn trăm tỷ đồng); tỉnh Hưng Yên là 3.740 tỷ đồng (ba nghìn, bảy trăm bốn mươi tỷ đồng) và tỉnh Bắc Ninh là 2.110 tỷ đồng (hai nghìn, một trăm mười tỷ đồng);

- Cho phép sử dụng phần vốn nhà nước tham gia tối đa là 66% sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án;

b) Tổ chức thực hiện:

- Giao Ủy ban nhân dân 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;

- Dự án thành phần 3 được áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn nhà đầu tư;

- Trường hợp điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án trong thời gian Quốc hội không họp, Quốc hội ủy quyền Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định;

- Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công; giao Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội phê duyệt dự án thành phần 3;

c) Trong 02 năm kể từ khi Nghị quyết này được Quốc hội thông qua, cho phép người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định việc chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện Dự án đối với các gói thầu tư vấn, các gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, các gói thầu thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu;

d) Trong 02 năm kể từ khi Nghị quyết này được Quốc hội thông qua, 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 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.

Mặt khác, tại Nghị quyết 106/NQ-CP của Chính phủ về triển khai Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đã làm rõ và cụ thể hóa các cơ chế đặc biệt để làm cơ sở triển khai dự án. Đây là các cơ chế, chính sách cần thiết để đẩy nhanh tiến độ thực hiện, sớm hoàn thành Dự án, đưa vào khai thác, phát huy hiệu quả đầu tư. Tuy nhiên, việc áp dụng một số cơ chế, chính sách chỉ được thực hiện trong 2 năm kể từ khi Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư Dự án. Dự án thực hiện theo phương thức đối tác công tư, phải thực hiện công tác đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư trước khi triển khai công tác xây dựng, do vậy cần thiết rà soát, đẩy nhanh tiến độ dự án thành phần đảm bảo phù hợp tiến độ tổng thể chung của dự án, nguồn vốn bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025, đáp ứng yêu cầu tại Nghị quyết của Quốc hội và Chính phủ.

5. Tác động của việc thu phí, các vấn đề về ảnh hưởng tới giao thông đi lại của cộng đồng dân cư trong phạm vi Dự án:

Báo cáo NCKT đã đánh giá các tác động của Dự án đối với cộng đồng dân cư, như: (1) trong giai đoạn thi công sẽ tạo ra rất nhiều cơ hội việc làm cho người dân địa phương; (2) nhu cầu tiêu thụ sản phẩm và dịch vụ tăng lên làm tăng trưởng kinh tế địa phương, góp phần nâng cao đời sống và an sinh xã hội của cộng đồng; (3) khi đưa vào khai thác, các cụm công nghiệp sẽ thu hút được nhiều nhà đầu tư, các vùng sản xuất nông nghiệp sẽ thuận lợi trong việc tiêu thụ sản phẩm, chất lượng cuộc sống của cộng đồng dân cư; (4) việc di dời, tái định cư của các hộ dân sẽ tạo ra khó khăn trong việc tạo ra nơi ở mới, chuyển đổi nghề nghiệp, việc tiếp cận các dịch vụ y tế, giáo dục; (5) gây ra chia cắt cộng đồng, gia tăng nguy cơ các bệnh truyền nhiễm,...

Tuy nhiên, theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều 19 Luật PPP, kết quả tiếp thu ý kiến về tác động của việc thực hiện dự án theo phương thức PPP khi có ý kiến của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam cấp tỉnh nơi thực hiện dự án, Hiệp hội nghề nghiệp liên quan đến lĩnh vực đầu tư là một trong những nội dung của Báo cáo NCKT Dự án. Do vậy, việc lấy ý kiến của Hội đồng nhân dân là cần thiết làm cơ sở trình cấp có thẩm quyền xem xét, thông qua để hoàn chỉnh hồ sơ Dự án.

6. Tác động ảnh hưởng môi trường đến cộng đồng dân cư trong phạm vi Dự án:

Theo Điều 22 Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định về phân vùng môi trường, phạm vi Dự án không chiếm dụng đất rừng đặc dụng, rừng phòng hộ, rừng tự nhiên theo quy định của pháp luật về lâm nghiệp; khu vực Dự án không gần khu bảo tồn biển, khu bảo vệ nguồn lợi thủy sản; vùng đất ngập nước quan trọng và di sản thiên nhiên khác; Dự án không sử dụng đất, đất có mặt nước của di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh đã được xếp hạng theo pháp luật về di sản văn hóa;

- Các khu dân cư xung quanh bán kính 25-50m có khả năng bị ảnh hưởng bởi

các hoạt động thi công Dự án:

Thành phố Hà Nội: Khu dân cư thôn chợ Nga, xã Tân Dân (lý trình Km0+700-Km1+000); Khu dân cư thôn Kim Tiến, thôn Ngọc Trí, xã Kim Hoa (lý trình Km2+300-Km2+500); Khu dân cư thôn Nội Đồng, xã Đại Thịnh (Km7+250-Km7+700); Khu dân cư thôn Tân Châu, xã Đại Thịnh (Km7+900-Km8+200); Khu dân cư xóm Trại A, xã Văn Khê (Km10+800-Km11+600); Khu dân cư xóm Nam, xã Hồng Hà (Km14+700-Km15+100); Khu dân cư xóm Lê, xã Hạ Mỗ (Km17+000-Km17+100); Khu dân cư thôn Thượng Thụy, xã Đức Thượng (Km20+200-Km20+500); Khu dân cư tổ 13, xã Đông La (Km35+200-Km35+700); Khu dân cư thôn Thanh Lâm, xã Yên Nghĩa (Km37+100-Km38+200); Khu dân cư thôn Thượng, xã Bích Hòa, Hà Đông, giao QL21B (Km40+300-Km40+400); Khu dân cư thôn Liễu Nội, xã Khánh Hà, Thường Tín (Km48+300-Km49+300); Khu dân cư thôn Văn Giáp, xã Văn Bình, giao QL1 (Km56+100-Km56+400); Khu dân cư thôn Xâm Động, Vân Tảo (Km56+100-Km56+400); Khu dân cư xóm Giáo, xã Vân Tảo (Km57+400-Km57+600).

Tỉnh Hưng Yên và Bắc Ninh: Khu dân cư thôn Nhạn Tháp, xã Mỹ Sở, Văn Giang (Km60+00-Km60+100; Km60+600-Km61+100); Khu dân cư thôn đội 4, xã Vĩnh Khúc (Km69+700-Km70+500); Khu dân cư thôn Minh Hải, xã Lạc Hồng, Văn Lâm (Km71+900-Km72+800); Khu dân cư thôn Hành Lạc, xã Đình Dù, Văn Lâm (Km74+00-Km74+200); Khu dân cư thôn Minh Hải, xã Lạc Hồng, Văn Lâm (Km69+700-Km70+500); Khu dân cư thôn Hành Lạc, xã Đình Dù, Văn Lâm (Km74+00-Km74+200); Khu dân cư Đội 14, xã Hành Lạc, Văn Lâm (Km74+900-Km75+300); Khu dân cư thôn Lê Xá, xã Nguyệt Đức, Thuận Thành, Bắc Ninh (Km83+600-Km83+900); KDC xóm Hậu, xã Mão Điền, Thuận Thành (Km94+500-Km95+600); Khu dân cư Đội 3, xóm Mão, xã Chi Lăng, Quế Võ (Km96+900-Km97+000); Khu dân cư xóm Chùa, xã Yên Giả (Km102+200-Km102+800); Khu dân cư thôn Thượng, phường Khắc Niệm, thành phố Bắc Ninh (Km2+500, tuyến nối); Khu dân cư Sơn Nam, phường Nam Sơn, thành phố Bắc Ninh (Km7+00-Km7+300, tuyến nối).

Trường THCS và tiểu học Kim Hoa A (Km2+900, trái tuyến, cách 60-70m).

Các khu dân cư gần vị trí thi công các hạng mục của Dự án đều có nguy cơ bị ảnh hưởng bởi các hoạt động xây dựng. Theo Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 4 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1287/QĐ-TTg ngày 29/7/2011, quy mô mặt cắt ngang lần lượt là $B_{nền} = 120m$ (với đoạn thông thường), $B_{nền} = 135m$ (với đoạn qua đường đê sông Đáy) và $B_{nền} = 70m$ (đối với các đoạn qua khu vực đông dân cư và đô thị, khu công nghiệp, khó khăn trong GPMB). Dự án TP3 nằm giữa hệ thống đường song hành 2 bên nên thực tế vị trí thi công tuyến đều cách các đối tượng nhạy cảm bán kính $>25m$.

Ngoài ra, các hạng mục công trình và hoạt động của dự án có khả năng tác động xấu đến môi trường cũng được Dự báo các tác động môi trường chính, chất thải phát sinh theo các giai đoạn của dự án như giai đoạn thi công, giai đoạn vận hành về nước thải sinh hoạt, nước thải trong quá trình thi công xây dựng, bụi, khí thải, chất thải sinh hoạt và chất thải rắn thông thường, chất thải nguy hại, gia tăng mức ồn, rung, các tác động môi trường khác đều được hoạch định các công trình và biện pháp bảo vệ môi trường đảm bảo theo quy định.

Các tác động ứng với từng hoạt động trong các giai đoạn hoạt động của Dự án đã được nhận dạng đầy đủ. Việc đánh giá các tác động tới từng đối tượng theo các tác nhân gây tác động phát sinh từ các hoạt động đã được định lượng tối đa. Mức

độ quy mô của các tác động chính gây ra bởi các hoạt động của Dự án đến môi trường theo thứ tự giảm dần như sau:

Tác động tới dân cư do tình trạng ô nhiễm không khí, ồn và do tràn đổ vật liệu khi thi công đào đắp làm ảnh hưởng đến sức khỏe và các sinh hoạt của cộng đồng dân cư trong khu vực;

Tác động tới giao thông đường bộ do (i) lấn chiếm bởi các phương tiện tham gia thi công (ii) bồi lắng sản phẩm xói trong thi công đào đắp và vật liệu rơi vãi trong quá trình vận chuyển gây lầy lội làm cản trở và mất an toàn giao thông;

Tác động tới giao thông thủy do hoạt động thi công phân cầu chính cầu Hồng Hà + cầu Mễ Sở vượt sông Hồng, cầu Hoài Thượng vượt sông Đuống và vận chuyển vật liệu bằng đường thủy.

Tác động tới môi trường nước do hoạt động thi công cầu Hồng Hà + cầu Mễ Sở vượt sông Hồng, cầu Hoài Thượng vượt sông Đuống và phần đường dẫn hai đầu cầu và hoạt động của công trường thi công là những đối tượng chính tác động đến môi trường nước, trầm tích, bao gồm chất lượng nước, trầm tích; năng lực tưới tiêu của các nguồn nước là sông Hồng, các mương tưới tiêu trong khu vực Dự án;

Đây là những tác động có mức độ từ trung bình đến lớn đã được phân tích chi tiết để có biện pháp giảm thiểu thích hợp. Tuy nhiên, vẫn còn những tác động chưa thể xác định chính xác về mức độ cũng như quy mô không gian và thời gian do các thông tin chưa được rõ ràng, trong phân đánh giá chỉ giới hạn phân tích theo các khung chung, như: vị trí các bãi chứa tạm vật liệu và đất đá loại và thời gian lưu giữ chúng...

Các biện pháp giảm thiểu đề xuất với các tác động chính (tác động do chiếm dụng đất, tác động tới môi trường nước; tác động tới dân cư; tác động đến giao thông) và các tác động khác có tính khả thi và hiệu quả thực hiện cao. Tuy nhiên, nhằm đảm bảo tác động tàn dư có thể chấp nhận được, sẽ thực hiện các giám sát môi trường tại nguồn thải hoặc/ và các đối tượng bị tác động để có những biện pháp điều chỉnh thích hợp, kịp thời. Quản lý môi trường và giám sát môi trường sẽ được tiến hành trong cả ba giai đoạn: chuẩn bị xây dựng, xây dựng và vận hành. Chủ đầu tư chịu trách nhiệm về công tác quản lý môi trường và giám sát môi trường, cung cấp đầy đủ, kịp thời kinh phí cho hoạt động này. Kinh phí cho công tác bảo vệ môi trường đã được tính vào tổng mức đầu tư của Dự án.

Công tác tham vấn cộng đồng đã được thực hiện theo đúng yêu cầu của Luật bảo vệ môi trường. Đối tượng tham vấn bao gồm: UBND các phường phạm vi Dự án.

Sau khi báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án được Bộ Tài nguyên và Môi trường phê duyệt, Chủ đầu tư xây dựng các Kế hoạch quản lý môi trường, chỉ dẫn kỹ thuật môi trường ràng buộc trong bước thiết kế chi tiết làm cơ sở cho việc triển khai Kế hoạch quản lý môi trường của các đơn vị thi công

Dự án rất cần sự phối hợp và hỗ trợ của Bộ Tài nguyên và Môi trường cũng như thành phố Hà Nội và UBND các quận, phường trong khu vực Dự án cùng với các nhà chức trách địa phương để thực hiện kế hoạch bảo vệ môi trường trong suốt quá trình thực thi Dự án

Thực hiện chương trình quản lý, giám sát môi trường đã được đề xuất tại Chương V, bao gồm những biện pháp giảm thiểu tác động xấu, phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường, xây dựng các công trình xử lý môi trường và thực hiện công tác giám sát môi trường sau khi báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án

được Bộ Tài nguyên và Môi trường phê duyệt.

Trong quá trình thi công xây dựng đảm bảo tuân thủ các tiêu chuẩn và quy chuẩn Việt Nam và quốc tế về môi trường, bảo đảm chất lượng không khí, nước mặt, nước dưới đất và trầm tích đạt các tiêu chuẩn Việt Nam và quốc tế về môi trường.

Ngoài ra, để đảm bảo chặt chẽ trong quá trình quản lý đã xây dựng chương trình quản lý và giám sát môi trường của Chủ dự án trong các giai đoạn thi công, vận hành.

Báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án cũng đã được Bộ Tài nguyên và môi trường phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường tại Quyết định số 701/QĐ-BTNMT ngày 24/3/2023.

III. DANH MỤC HỒ SƠ GỬI KÈM GỒM:

1. Văn bản pháp lý:

- Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội;
- Nghị quyết số 106/NQ-CP ngày 18/8/2022 của Chính phủ về triển khai Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội;
- Kế hoạch số 244/KH-UBND ngày 14/9/2022 của UBND thành phố Hà Nội về tổ chức triển khai thực hiện Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội;
- Kế hoạch số 252/KH-UBNDTPHN-UBNDHY-UBNDDBN ngày 27/9/2022 của UBND thành phố Hà Nội, UBND tỉnh Hưng Yên, UBND tỉnh Bắc Ninh về phối hợp triển khai thực hiện Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội;

- Các văn bản khác có liên quan.

2. Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng của Dự án thành phần 3:

- Tổng mức đầu tư xây dựng công trình; Các chỉ tiêu chính thuộc phương án tài chính; Ưu đãi và bảo đảm đầu tư;
- Thuyết minh và bản vẽ thiết kế, các bảng tính.

IV. ĐỀ XUẤT VÀ KIẾN NGHỊ:

Để có cơ sở hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 3, UBND Thành phố đề nghị Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, thống nhất các tác động của việc thực hiện Dự án thành phần 3: 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 Hà Nội với các nội dung nêu trên để làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

Xin trân trọng cảm ơn. /.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch UBND Thành phố; (Để b/c)
- PCT UBND Thành phố Dương Đức Tuấn;
- Các Sở: KHĐT; TC; QHKT; XD; GTVT; TNMT, NNPTNT;
- Ban QLDA ĐTXD CTr giao thông Thành phố;
- VPUBTP: CVP; PCVP V.T.Anh;
- Lưu: VT, ĐT_{p.h.}

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Dương Đức Tuấn