

Số: 126 /TTr-CP

Hà Nội, ngày 15 tháng 4 năm 2022

TỜ TRÌNH

**Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng
đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội (PPP)**

Kính gửi: Quốc hội.

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 đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội (gọi tắt là Dự án) theo đúng quy định của pháp luật. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi 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 được thống nhất thông qua nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án⁶.

Theo Chương trình Kỳ họp thứ 3, Quốc hội khóa XV, Chính phủ trình Quốc hội xem xét quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội với những nội dung chủ yếu như sau:

I. CƠ SỞ PHÁP LÝ

Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

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.

⁶ Các văn bản: số 1703/VPCP-CN ngày 18/3/2022, số 2198/VPCP-CN ngày 08/4/2022 của Văn phòng Chính phủ.

Luật Giá ngày 20 tháng 6 năm 2012;

Luật Thủ đô ngày 21 tháng 11 năm 2012;

Luật Đấu thầu ngày 26 tháng 11 năm 2013;

Luật Đất đai ngày 29 tháng 11 năm 2013;

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

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 Doanh nghiệp ngày 17 tháng 6 năm 2020;

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;

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

Kết luận số 11-KL-TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII tại Hội nghị lần thứ ba về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021-2025;

Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025;

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 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Ban Chấp hành Trung ương về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

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

Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26 tháng 7 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1287/QĐ-TTg ngày 29 tháng 7 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, đoạn phía Nam quốc lộ 18;

Quyết định số 198/QĐ-TTg ngày 25 tháng 01 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 1560/QĐ-TTg ngày 10 tháng 09 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chung đô thị Bắc Ninh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 2053/QĐ-TTg ngày 23 tháng 11 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định 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;

Quyết định 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;

Quyết định số 3353/QĐ-UBND ngày 29 tháng 12 năm 2017 của UBND tỉnh Hưng Yên về việc phê duyệt điều chỉnh tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Hưng Yên giai đoạn 2011-2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 1369/QĐ-TTg ngày 17 tháng 10 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đồ án điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Bắc Ninh đến năm 2035, tầm nhìn đến 2050;

Nghị quyết số 25/NQ-CP ngày 07 tháng 3 năm 2022 về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 02 năm 2022;

Thông báo số 677-TB/BCSĐCP ngày 17 tháng 3 năm 2022 của Ban cán sự đảng Chính phủ về chủ trương đầu tư Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội và Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh;

Các văn bản pháp lý khác có liên quan.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

- 1. Tên dự án:** dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội.
- 2. Dự án nhóm:** dự án quan trọng quốc gia.
- 3. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án:** Quốc hội.
- 4. Cấp quyết định đầu tư dự án:** theo cơ chế chính sách được Quốc hội thông qua.

5. Cơ quan chuẩn bị dự án (lập Báo cáo NCKT dự án): Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội.

6. Sự cần thiết đầu tư

6.1. Bối cảnh và thực trạng

Bước vào thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 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. Kinh tế đất nước sau hơn 35 năm đổi mới 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, quan hệ đối ngoại được mở rộng và vị thế của Việt Nam ngày càng được nâng cao trên trường quốc tế. 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...

Đánh giá chung về 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2011-2020, Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII đã chỉ rõ: *"Việc thực hiện ba đột phá chiến lược có bước chuyển biến tích cực, đạt một số kết quả đáng khích lệ. Tuy nhiên, kinh tế - xã hội phát triển vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của đất nước, một số chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong chiến lược 2011 - 2020 chưa đạt được mục tiêu đề ra; hệ thống kết cấu hạ tầng chưa đảm bảo tính đồng bộ, hiệu quả"*.

Cụ thể, giai đoạn 2001-2010, cả nước chỉ đưa vào khai thác được 89 km⁷ 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, một số công trình trọng điểm đã được đầu tư đưa vào khai thác, đáp ứng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế, 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, nâng tổng số đường bộ cao tốc đưa vào khai thác lên khoảng 1.163 km và đến năm 2023 lên khoảng 2.079 km. Dự án đường

⁷ 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.

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.

6.2. Sự cần thiết đầu tư

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 được Đại hội XIII của Đảng thông qua đã 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*”. Do đó, cùng với 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:

a) Góp phần 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 sự 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. Đường bộ cao tốc là công trình cấp kỹ thuật cao nhất trong hệ thống đường bộ, là phương thức vận tải năng động, hiện đại, năng lực lớn, tốc độ cao và an toàn, đóng vai trò kết nối linh hoạt với các phương thức vận tải khác... Kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới⁸ 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. Sau hơn 16 năm kể từ thời điểm xây dựng tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên (năm 2004) đến nay, cả nước mới có khoảng 1.163 km đưa vào khai thác, chưa hoàn thành mục tiêu “*đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường cao tốc*” theo Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, trong đó, tuyến Vành đai Vùng Thủ đô Hà Nội chưa được đầu tư.

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,

⁸ Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 km, riêng tỉnh Vân Nam trong vòng 03 năm đã xây dựng được 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. Việt Nam 12,05 km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 km/1 triệu dân; Đức 156 km/ 1 triệu dân.

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 gia⁹, đặc biệt là các chỉ số về kết cấu hạ tầng đường bộ còn thấp¹⁰. Do vậy, việc đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội sẽ góp phần cải thiện năng lực cạnh tranh không chỉ của Thành phố Hà Nội mà còn của các tỉnh, thành liên quan trong vùng Thủ đô Hà Nội và của cả nước nói chung.

b) Tăng khả năng kết nối giao thông giữa các tỉnh trong Vùng, phù hợp với Quy hoạch giao thông quốc gia:

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, vai trò là đường Vành đai liên vùng, việc đầu tư, 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 của cả nước nói chung.

c) Giúp mở rộng không gian phát triển, kéo giãn mật độ dân cư khu vực nội thị:

Trong những năm qua, việc phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông của Thành phố Hà Nội nói riêng và cả nước nói chung còn chậm, chưa tương xứng với yêu cầu phát triển dẫn tới quá tải giao thông và gây ra tình trạng ùn tắc, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường ở nhiều khu vực, đặc biệt là các cửa ngõ khu vực nội đô. Do đó, 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.

Với ý nghĩa của 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

⁹ Sau các nước Singapore (1/141), Thái Lan (40/141), Malaysia (27/141), Indonesia (50/141), Brunei (56/141), Philippines (64/141).

¹⁰ 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.

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....

d) Giảm áp lực cho giao thông nội đô và các tuyến đường hiện hữu:

Hiện nay tuyến đường Vành đai 3 đã cơ bản hoàn thành nhưng 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 Pháp Vân - Cầu Giẽ - Vành đai 3; Đại lộ Thăng Long - Khuất Duy Tiến, Nguyễn Trãi - Nguyễn Xiển... 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 nội vùng 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. Do đó, 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, giảm khí thải gây ô nhiễm môi trường Thành phố và khu vực.

Ngoài ra, việc xây dựng tuyến đường Vành đai 4 sẽ tạo một trục giao thông hữu hiệu để phân luồng giao thông liên tỉnh khi đi qua Thành phố Hà Nội.

7. 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

Việc đầu tư hoàn thành tuyến đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội là 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 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.

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

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 XII 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 thông¹¹”*; 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 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...”*.

8.1. Lợi thế của việc đầu tư theo hình thức PPP

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 Dự án theo hình thức đầu tư công, dự án Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội với quy mô phân kỳ cần bố trí khoảng 83.582 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 cấp bách khác đang chuẩn bị đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2025 (Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Biên Hòa - Vũng Tàu, Vân Phong - Buôn Ma Thuột), các dự án đường bộ cao tốc nhóm A dự kiến

¹¹ Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII (Tập II Phần thứ II Mục IV khoản 5).

triển khai trong giai đoạn 2021 - 2025 và các dự án đầu tư thuộc lĩnh vực khác của ngành giao thông vận tải (hàng không, hàng hải, đường thủy, đường sắt). Ngoài ra, việc 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. Như vậy, việc triển khai đầu tư Dự án theo hình thức đầu tư công kết hợp đầu tư PPP (thu hút được 29.410 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 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.

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 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 nên có sự lựa chọn cho người sử dụng dịch vụ; thu phí theo phạm vi sử dụng dịch vụ nên đảm bảo sự lựa chọn dịch vụ cho người sử dụng:

Dự án được xác định là tuyến vành đai liên vùng kết nối các trục hướng tâm tạo các 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 2045 lưu lượng xe trên tuyến cao tốc vào khoảng 43.000-66.000 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 kiệm về nhiên liệu, thời gian... sẽ là sự lựa chọn tốt và công bằng đối với người sử dụng dịch vụ.

Ngoài ra 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.

8.2. Tác động của việc thực hiện dự án theo phương thức PPP với cộng đồng, dân cư trong phạm vi dự án

Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương đã khẳng định vai trò quan trọng của phát triển kết cấu hạ tầng trong

công cuộc sớm đưa nước ta trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại hóa. Ngoài ra theo Nghị quyết số 06-NQ/TW của Bộ Chính trị ngày 24 tháng 01 năm 2022 về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 xác định xây dựng Thủ đô Hà Nội là một trong các cực tăng trưởng của cả nước, phát triển Thủ đô Hà Nội trở thành đô thị hiện đại, thông minh, dẫn dắt và tạo hiệu ứng lan tỏa, liên kết vùng đô thị.

Liên hệ với dự án xây dựng đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận (tổng mức đầu tư 12,6 nghìn tỷ đồng) đã tạo ra việc làm trực tiếp cho trung bình khoảng 1.200 lao động/năm. Bên cạnh đó còn có hàng nghìn cơ hội làm việc khác chưa thể thống kê hết từ các đơn vị cung cấp nguyên vật liệu, từ cộng đồng dân cư cung cấp dịch vụ thiết yếu cho sinh hoạt của người lao động tại dự án. 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. Do đó, quá trình triển khai Dự án sẽ tạo nhiều cơ hội việc làm cho người dân địa phương, 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, khi đưa Dự án 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, cùng với việc kết nối thuận lợi và nhanh chóng với hệ thống đô thị, công nghiệp, sân bay Nội Bài... sẽ tạo ra động lực cho sự phát triển về kinh tế.

Ngoài ra, việc đầu tư Dự án theo hướng tuyến mới, song hành với các tuyến đường hiện hữu, đồng thời xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đường song hành hai bên đường cao tốc, kết hợp với bố trí hệ thống cầu vượt ngang, hầm chui dân sinh các đoạn đi thấp sẽ giảm thiểu tối đa tác động đến cộng đồng, dân cư trong phạm vi Dự án tạo ra một không gian phát triển mới, rộng lớn để kéo dẫn mật độ dân cư đặc biệt là khu vực nội đô để nâng cao chất lượng cuộc sống.

9. Mục tiêu đầu tư

9.1. 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.

9.2. 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 giữa các trung tâm kinh tế, chính trị, khu công nghiệp trọng yếu, đặc biệt là khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc, Vùng Thủ đô Hà Nội và các địa phương trong Vùng, giải quyết nhu cầu giao thông trực tiếp cho khu vực đô thị trung tâm, đô thị vệ tinh của thành phố Hà Nội, kết nối thuận lợi giao thông giữa Cảng hàng không quốc tế Nội Bài với các tỉnh, thành phố trong Vùng Thủ đô. Giảm tải cho hệ thống giao thông hướng tâm của Thủ đô Hà Nội, đường Vành đai 3 và giao thông nội đô, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. Phát huy hiệu quả đầu tư đối với các Dự án đang được triển khai thực hiện.

- Tạo không gian phát triển mới, khai thác tiềm năng sử dụng đất đai nhằm xây dựng hệ thống đô thị bền vững, hiện đại. 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.

10. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư

10.1. Phạm vi đầu tư

- Điểm đầu: khoảng Km3+695 trên đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai (địa phận xã Thanh Xuân, huyện Sóc Sơn, Thành phố Hà Nội); điểm cuối: khoảng Km40+500 trên đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long (địa phận huyện Quế Võ, tỉnh Bắc Ninh). Để phát huy hiệu quả của dự án đầu tư đồng bộ tuyến nối từ cuối đường Vành đai 4 theo hướng quy hoạch đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long đến cao tốc Hà Nội - Bắc Giang nhằm khép kín Dự án, chiều dài khoảng 9,7km. Hệ thống đường song hành không liên tục chạy dọc 02 bên đường cao tốc, giai đoạn đầu chưa đầu tư các cầu vượt sông Hồng và sông Đuống.

- 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). Dự án 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).

10.2. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật

- 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 cùng với các lối ra vào đường cao tốc bảo đảm khai thác an toàn, hiệu quả.

- Đầu tư xây dựng phần đường song hành 02 bên qua đô thị, khu dân cư (bỏ

trí không liên tục) quy mô mỗi bên $B=12\text{m}$.

11. Phương án thiết kế sơ bộ

11.1. Hướng tuyến

Phù hợp với 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 2050¹² và Quy hoạch chung Thành phố Hà Nội, các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh; các dự án đã và đang triển khai.

11.2. 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 các tuyến đường vành đai đặc biệt là tuyến đường Vành đai 3 Thành phố Hà Nội, để giải quyết các giao cắt hai bên tuyến, tạo không gian phát triển mới, phù hợp với định hướng phát triển không gian đô thị các địa phương, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực, lựa chọn phương án trắc dọc đi cao khoảng 65% chiều dài Dự án. Một số đoạn tuyến (khoảng 39,13km, trong đó: Hà Nội 10,53km; Hưng Yên 8,4km; Bắc Ninh 20,2km) có nhu cầu liên kết ngang thấp, không quy hoạch tập trung đô thị, công nghiệp trắc dọc thiết kế đi thấp để phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn, bảo đảm hiệu quả đầu tư.

11.3. Trắc ngang

a) Mặt cắt ngang giai đoạn hoàn thiện: $B=90-135\text{m}$, gồm: (1) Đoạn không có đường sắt song hành (đoạn từ đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đến đường sắt Hà Nội - Lào Cai và đoạn từ đường sắt Hà Nội - Hải Phòng đến cuối Dự án) $B=90\text{m}$; (2) Đoạn thông thường (từ đường sắt Hà Nội - Lào Cai đến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng không gồm đoạn đi ngoài đê sông Đáy $B=120\text{m}$; (3) Đoạn đi ngoài đê sông Đáy hiện hữu $B=135\text{m}$.

b) Mặt cắt ngang giai đoạn 1: Giai đoạn 1 tuyến chính cao tốc $B=17\text{m}$ (bề rộng cầu 17,5 m); đường song hành $B=12\text{m}$.

¹² 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 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 đồ án điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Bắc Ninh đến năm 2035, tầm nhìn đến 2050.

11.4. Nền đường, 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, đảm bảo ổn định nền đường. Mặt đường cấp cao A1, đáp ứng yêu cầu theo tiêu chuẩn thiết kế đường bộ cao tốc và đường song hành.

11.5. Nút giao, đường ngang

Bố trí 08 nút giao liên thông hoàn chỉnh, gồm các vị trí giao: cao tốc Hà Nội - Lào Cai; trục Mê Linh; Đại lộ Thăng Long; quốc lộ 6; cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ; cao tốc Hà Nội - Hải Phòng; quốc lộ 38; cao tốc Nội Bài - Hạ Long; hoàn thiện nút giao với đường cao tốc Hà Nội - Bắc Giang; bố trí các điểm bố trí lên, xuống cao tốc; cầu vượt ngang đảm bảo yêu cầu kết nối và phát huy hiệu quả của Dự án.

11.6. Đường song hành

Đầu tư đường song hành với quy mô $B = 12m$, đảm bảo lưu thông thuận lợi, giảm thiểu chia cắt cộng đồng dân cư hai bên tuyến, kết nối mạng lưới giao thông hiện hữu hai bên tuyến, đảm bảo hiệu quả khai thác tuyến cao tốc.

11.7. Công trình cầu

- Cầu trên tuyến chính cao tốc: giai đoạn 1 xây dựng 01 đơn nguyên bên trái tuyến với quy mô 04 làn xe, bề rộng 17,5m; giai đoạn hoàn chỉnh đầu tư quy mô 06 làn xe cao tốc phù hợp quy hoạch.

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

11.8. Công trình phòng hộ và an toàn giao thông

Xây dựng hoàn chỉnh theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2019/BGTVT và các quy định hiện hành.

11.9. 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; tổ chức quản lý, vận hành khai thác phù hợp, đảm bảo thống nhất, đồng bộ và tiết kiệm chi phí đầu tư.

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

- 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.

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

12.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng

- Phần tuyến: thực hiện GPMB một lần theo quy hoạch để thuận lợi khi đầu tư giai đoạn hoàn thiện.

- Phần nút giao: GPMB theo quy mô hoàn chỉnh đối với các nút giao liên thông (được đầu tư giai đoạn 1).

12.2. Diện tích đất chiếm dụng

Tổng diện tích đất chiếm dụng khoảng 1.341ha (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.

12.3. Kinh phí giải phóng mặt bằng, tái định cư

Khoảng 19.590 tỷ đồng (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).

12.4. Tổ chức thực hiện

UBND các tỉnh/ thành phố thuộc phạm vi 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.

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 - Vùng Thủ đô Hà Nội hình thức đầu tư công kết hợp đầu tư theo phương thức PPP (do: dự án do nhà đầu tư đề xuất, có các nhà đầu tư tiềm năng quan tâm, gồm nhiều hạng mục công trình độc lập, đi qua địa các tỉnh/thành phố: Hà Nội, Hưng Yên, Bắc Ninh, sử dụng nhiều nguồn vốn khác nhau).

13.2. Phân chia dự án thành phần

Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội được chia thành 07 dự án thành phần¹³; 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

¹³ 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.

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.

14. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn

14.1. Sơ bộ tổng mức đầu tư

Sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn phân kỳ đầu tư (giai đoạn 1) khoảng 85.813 tỷ đồng. Bao gồm:

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư : 19.590 tỷ đồng;
- Chi phí xây dựng và thiết bị : 49.291 tỷ đồng;
- Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác : 5.915 tỷ đồng;
- Chi phí dự phòng : 8.787 tỷ đồng.
- Lãi vay : 2.230 tỷ đồng.

14.2. Nguồn vốn

Sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước và vốn BOT của nhà đầu tư để thực hiện đầu tư Dự án. Bao gồm:

- Ngân sách Trung ương: 28.200 tỷ đồng.
- Ngân sách địa phương: 28.203 tỷ đồng (Thành phố Hà Nội: 23.594 tỷ đồng; Hưng Yên: 1.509 tỷ đồng; Bắc Ninh: 3.100 tỷ đồng).
- Vốn BOT: 29.410 tỷ đồng.

14.3. Phương án huy động nguồn vốn và cân đối vốn

a) Nguồn vốn NSTW: 28.200 tỷ đồng (33% tổng mức đầu tư Dự án).

(i) Giai đoạn 2021-2025: 25.450 tỷ đồng

- Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025: 14.250 tỷ đồng đã được Bộ Giao thông vận tải dự kiến bố trí tại văn bản số 6361/BGTVT-KHĐT ngày 02/7/2021 và Quốc hội quyết nghị tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021.

- Bổ sung 11.200 tỷ đồng từ nguồn ngân sách trung ương chưa phân bổ, chưa báo cáo cấp có thẩm quyền về danh mục dự án cụ thể được xác định tại Kế hoạch Đầu tư công theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội.

(ii) Giai đoạn 2026-2030: 2.750 tỷ đồng.

Dự án cơ bản hoàn thành năm 2025 và hoàn thành toàn bộ vào năm 2026, còn một số chi phí thực hiện các hạng mục phụ trợ, bảo hành... chưa hoàn thành các thủ tục nghiệm thu thanh toán liên quan do vậy giá trị giải ngân của dự án sẽ kéo dài giai đoạn sau 2025 với nguồn vốn dự kiến bố trí là 2.750 tỷ đồng.

b) Nguồn vốn NSDP: 28.203 tỷ đồng (33% tổng mức đầu tư Dự án).

(i) Giai đoạn 2021-2025: 24.739 tỷ đồng.

- Thành phố Hà Nội: 21.460 tỷ đồng (DATP 1.1 là 9.360 tỷ đồng; DATP 2.1 là 4.585 tỷ đồng; DATP 3 là 7.515 tỷ đồng) được Ban chấp hành Đảng bộ thành phố và Hội đồng nhân dân thành phố thông qua tại Nghị quyết số 07-NQ/TU ngày 20/9/2021 và Nghị quyết số 23/NQ-HĐND ngày 23/09/2021.

- Tỉnh Hưng Yên: 1.279 tỷ đồng (thực hiện DATP 2.2) được Hội đồng nhân dân tỉnh Hưng Yên thông qua tại Nghị quyết số 186/NQ-HĐND ngày 13/03/2022.

- Tỉnh Bắc Ninh: 2.000 tỷ đồng (DATP 1.3 là 370 tỷ đồng; DATP 2.3 là 1.630 tỷ đồng) được Hội đồng nhân dân tỉnh Bắc Ninh thông qua tại Nghị quyết số 116/NQ-HĐND ngày 30/03/2022.

(ii) Giai đoạn 2026-2030: 3.464 tỷ đồng.

- Thành phố Hà Nội: 2.134 tỷ đồng (DATP 2.1 là 810 tỷ đồng; DATP 3 là 1.324 tỷ đồng).

- Tỉnh Hưng Yên: 230 tỷ đồng (DATP 2.2).

- Tỉnh Bắc Ninh: 1.100 tỷ đồng (DATP 2.3).

UBND Thành phố Hà Nội và UBND các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh thực hiện tuân thủ đúng quy định tại khoản 2 Điều 89 Luật Đầu tư công năm 2019.

c) Nguồn vốn BOT: 29.410 tỷ đồng (vốn vay 27.180 tỷ đồng; lãi vay: 2.230 tỷ đồng) (34% TMĐT dự án tổng thể).

UBND Thành phố Hà Nội và nhà đầu tư cam kết thực hiện theo yêu cầu của Hợp đồng BOT và bảo đảm đúng tiến độ yêu cầu của Dự án.

15. Sơ bộ phương án tài chính

Kết quả tính toán hiệu quả tài chính đối dự án thành phần 3 (PPP) như sau:

- Giá trị hiện tại ròng (NPV) của dự án là 463 tỷ đồng (>0).

- Tỷ suất nội hoàn (IRR) của dự án là 10,67%.

- Tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) của dự án là 1,015 (>1).
- Tỷ suất chiết khấu của dự án: 10,45%.
- Thời gian thu phí là 21 năm.

Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả tài chính cho thấy dự án thành phần 3 đảm bảo hiệu quả tài chính.

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

- Chuẩn bị dự án: năm 2021 - 2023.
- Công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: triển khai từ năm 2022, cơ bản hoàn thành năm 2024.
- Thi công xây dựng công trình:
 - + Đầu tư xây dựng hệ thống đường đô thị, đường song hành: 2022-2026.
 - + Dự án thành phần 3: 2022-2025 (tiến độ giải ngân kéo dài sang giai đoạn sau 2025).

17. 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

17.1 Hiệu quả kinh tế - xã hội

- Tăng cường năng lực lưu 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, khu vực Vùng Thủ đô.
- 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 Hà Nội sẽ góp phần nâng cao đời sống văn hóa tinh thần 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,...

Ngoài ra, Báo cáo NCKT Dự án đã xác định sơ bộ một số chỉ tiêu: giá trị hiện tại ròng (E-NPV) khoảng 8.717 tỷ đồng; tỷ suất nội hoàn (E-IRR) khoảng 14 %; tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C) khoảng 1,17. Tuy nhiên, kết quả tính toán các chỉ tiêu này mới ở mức sơ bộ và sẽ được tiếp tục tính toán cụ thể ở bước lập Báo cáo NCKT Dự án.

17.2. 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, xã hội bao gồm các 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 các 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 quy định tại Điều 29 Luật Bảo vệ môi trường.

17.3. Tác động đến quốc phòng, an ninh

Đường bộ cao tốc, đặc biệt là 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 khi cần huy động nguồn lực, phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

18. Dự kiến sơ bộ rủi ro trong quá trình thực hiện Dự án

18.1. Giai đoạn chuẩn bị dự án

Bao gồm các rủi ro trong công tác khảo sát lập thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công, 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.

18.2. Giai đoạn thực hiện dự án

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.

18.3. 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 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.

19. Cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu

19.1. 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 PPP.

19.2. Sơ bộ phương án áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu

Thực hiện tuân thủ theo quy định tại Điều 82 Luật PPP và quy định của pháp luật khác có liên quan.

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

21. 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.

22. Tổ chức thực hiện: 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

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

- 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.

- 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.

- 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 dự án.

2. Về tổ chức thực hiện dự án

- 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.

- 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.

- 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.

IV. KIẾN NGHỊ

Để sớm hoàn thành 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.

g) 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% TMDT dự án thành phần PPP).

- Lãi vay: 2.230 tỷ đồng.

h) Tiến độ thực hiện: 2022-2026.

i) 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./

Nơi nhận:

- Như trên (kèm tài liệu theo danh mục);
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);
- Thường trực Ban Bí thư (để báo cáo);
- Văn phòng Trung ương Đảng;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Kinh tế Quốc hội (kèm tài liệu theo danh mục);
- Kiểm toán Nhà nước (kèm tài liệu theo danh mục);
- Thành viên Hội đồng thẩm định nhà nước;
- Các Bộ: KH&ĐT, TC, XD, GTVT, QP, CA, TP, NNPTNT, TNMT, KHCN, TTTT, VHTTDL, NHNNVN;
- UBND thành phố Hà Nội;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QHĐP;
- Lưu: VT, CN (70).

**TM. CHÍNH PHỦ
TU. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG
BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ**



Nguyễn Chí Dũng

DANH MỤC TÀI LIỆU

(Kèm theo Tờ trình số 126/TTr-CP ngày 15 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)

- (1) Tờ trình Chính phủ của UBND Thành phố Hà Nội;
- (2) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án;
- (3) Báo cáo thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước số 1437/BC-HĐTDNN ngày 09/3/2022 và số 1951/BC-HĐTDNN ngày 28/3/2022;
- (4) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án được UBND Thành phố Hà Nội hoàn thiện;
- (5) Các tài liệu khác có liên quan;
- (6) Các Phụ lục kèm theo:
 - **Phụ lục I:** Danh mục các dự án thành phần thuộc Dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội;
 - **Phụ lục II:** Dự kiến tiến độ, kế hoạch triển khai Dự án.
 - **Phụ lục III:** Phương án tài chính dự án thành phần 3: Đầu tư xây dựng hệ thống đường cao tốc theo phương thức PPP.

PHỤ LỤC I

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

(Kèm theo Tờ trình số 126/TTr-CP ngày 15 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)

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

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	NSĐP	BOT		
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 đô thị, đường song hành	112,8		60-80	9.634		9.634		Đầu tư công	
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

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		
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 làn	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 làn - 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

(Kèm theo Tờ trình số 126/TTr-CP ngày 15 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)

1. Dự kiến tiến độ triển khai

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)		

2. Nhu cầu bố trí vốn và kế hoạch giải ngân

2.1. Nhu cầu vốn đầu tư:

Trên cơ sở ý kiến cân đối nguồn vốn ngân sách trung ương và địa phương¹⁴, đẩy nhanh tiến độ dự án UBND Thành phố Hà Nội dự kiến nhu cầu và khả năng giải ngân nguồn vốn đầu tư với các cơ chế, chính sách đặc thù như đề xuất để đảm

¹⁴ Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được thông qua tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội; khả năng cân đối vốn của thành phố Hà Nội tại Nghị quyết số 23/NQ-HĐND ngày 23/9/2021 của Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội; tỉnh Hưng Yên tại Nghị quyết số 67/HĐND-KTNS ngày 17/02/2022 của Hội đồng nhân dân tỉnh Hưng Yên; tỉnh Bắc Ninh tại Nghị quyết số 116/NQ-HĐND ngày 30/03/2022 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bắc Ninh.

bảo cơ bản hoàn thành dự án trong giai đoạn 2021-2025. Kiến nghị mức vốn ngân sách cần bố trí, giải ngân trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 50.189 tỷ đồng (khoảng 89%), giai đoạn sau năm 2025 khoảng 6.214 tỷ đồng (khoảng 11%). Cụ thể như sau:

Bảng phân bổ nguồn vốn đầu tư dự án

Đơn vị: tỷ đồng

TT	Tỉnh/Thành phố	Ngân sách			Vốn BOT	Tổng cộng
		Địa phương	Trung ương	Tổng		
1	Hà Nội	23.594	22.350	45.944	29.410	85.813
2	Hưng Yên	1.509	3.740	5.249		
3	Bắc Ninh	3.100	2.110	5.210		
Tổng cộng		28.203	28.200	56.403	29.410	

2.2. Dự kiến bố trí vốn theo các năm

Đơn vị: tỷ đồng

TT	DATP thuộc các tỉnh/ thành phố	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Tổng cộng
1	Hà Nội	1.575	17.117	11.290	11.078	4.884	45.944
2	Hưng Yên	389	2.956	1.014	660	230	5.249
3	Bắc Ninh	275	2.133	1.191	511	1.100	5.210
4	BOT	-	4.411	9.640	10.949	4.410	29.410
Tổng cộng		2.240	26.617	23.135	23.198	10.624	85.813
Tỷ lệ %		2,6%	31,0%	27,0%	27,0%	12,4%	100%

- Ngân sách trung ương:

Đơn vị: tỷ đồng

TT	DATP thuộc các tỉnh/ thành phố	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Tổng cộng
1	Hà Nội	584	6.639	6.058	6.318	2.750	22.350
2	Hưng Yên	374	2.805	561	-	-	3.740
3	Bắc Ninh	211	1.583	317	-	-	2.111
Tổng cộng		1.169	11.027	6.936	6.318	2.750	28.200
Tỷ lệ %		4,1%	39,1%	24,6%	22,4%	9,8%	100%

- Ngân sách địa phương:

Đơn vị: tỷ đồng

TT	DATP thuộc các tỉnh/ thành phố	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Tổng cộng
1	Hà Nội	991	10.477	5.232	4.760	2.134	23.594
2	Hưng Yên	15	151	453	660	230	1.509
3	Bắc Ninh	64	550	875	511	1.100	3.100
Tổng cộng		1.070	11.178	6.560	5.931	3.464	28.203
Tỷ lệ %		3,8%	39,6%	23,3%	21,0%	12,3%	100%

- Vốn Nhà đầu tư:

TT	Nguồn vốn	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Năm 2026	Tổng cộng
1	Vốn BOT	-	4.411	9.640	10.949	4.410	29.410
Tỷ lệ %		-	15,0%	32,8%	37,2%	15,0%	100%

PHỤ LỤC III

PHƯƠNG ÁN TÀI CHÍNH DỰ ÁN THÀNH PHẦN 3: ĐẦU TƯ XÂY DỰNG HỆ THỐNG ĐƯỜNG CAO TỐC THEO PHƯƠNG THỨC PPP

(Kèm theo Tờ trình số 126/TTr-CP ngày 15 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ)

TT	Nội dung	Đơn vị	Giá trị	Tỷ lệ
I	TMĐT bao gồm lãi vay trong thời gian thi công	tỷ đồng	56.589	
	Lãi vay trong thời gian thi công	tỷ đồng	2.230	
II	TMĐT chưa bao gồm lãi vay	tỷ đồng	54.359	
1	Nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách	tỷ đồng	27.179	48,0%
2	Nguồn vốn đầu tư BOT	tỷ đồng	27.180	
III	Nguồn vốn đầu tư BOT bao gồm lãi vay	tỷ đồng	29.410	
1	Vốn chủ sở hữu	tỷ đồng	4.411	15,0%
2	Vốn vay thương mại	tỷ đồng	24.999	85,0%
IV	Chi phí sử dụng vốn			
1	Lãi suất vốn vay trong thời gian xây dựng	%	10,17%	
2	Lãi suất vốn vay trong thời gian khai thác	%	10,17%	
3	Lợi nhuận kỳ vọng vốn chủ sở hữu	%	11,77%	
V	Thu phí hoàn vốn dự án			
1	Hình thức thu phí		Thu phí kín	
2	Mức phí		Theo khung giá (thời điểm năm 2026 thu mức phí 1.900 đồng/pcu/ngày đêm)	
VI	Kết quả tính toán các chỉ tiêu tài chính			
1	NPV dự án	tỷ đồng	463	
2	IRR dự án	%	10,67%	
3	Tỷ số B/C		1,015	
4	Thời gian hoàn vốn	năm	21 năm	

Nghị quyết số: /2022/QH15

DỰ THẢO

NGHỊ QUYẾT

**Về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng
đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội (PPP)**

QUỐC HỘI

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 64/2020/QH14 và Luật số 72/2020/QH14;

Căn cứ 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;

Căn cứ Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 02 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;

Sau khi xem xét Tờ trình số /TTr-CP ngày tháng năm 2022 của Chính phủ, Báo cáo thẩm tra số /BC-UBKT15 ngày tháng năm 2022 của Ủy ban Kinh tế của Quốc hội, Báo cáo số /BC-UBTVQH15 ngày tháng năm 2022 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Nghị quyết về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, các tài liệu liên quan và ý kiến của đại biểu Quốc hội,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1

Quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội (sau đây gọi là Dự án).

Điều 2

1. Mục tiêu:

Tạo sự đồng bộ, liên tục nhằm nâng cao khả năng kết nối, rút ngắn quãng đường vận chuyển giữa các trung tâm kinh tế, chính trị, khu công nghiệp trọng yếu, đặc biệt là khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc, Vùng Thủ đô Hà Nội và các địa phương trong Vùng, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. Phát huy hiệu quả đầu tư đối với các Dự án đang

được triển khai thực hiện. Tạo không gian phát triển mới, khai thác tiềm năng sử dụng đất đai nhằm xây dựng hệ thống đô thị bền vững, hiện đại.

2. Phạm vi, quy mô, hình thức đầu tư:

Đầu tư khoảng 112,8 km, quy mô phân kỳ 04 làn xe cao tốc hạn chế, tốc độ thiết kế 80km/h với bề rộng mặt cắt ngang là 17 m (bề rộng cầu là 17,5 m); giải phóng mặt bằng theo quy mô mặt cắt ngang hoàn chỉnh bề rộng B= (90-135)m. Phân chia Dự án thành 07 dự án thành phần, quy mô đầu tư của từng dự án thành phần chi tiết tại Phụ lục kèm theo Nghị quyết này. Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần và cơ chế chính sách được Quốc hội thông qua tại Nghị Quyết này.

3. Công nghệ:

Dự án áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại, bảo đảm yêu cầu an toàn, đồng bộ, chất lượng và hiệu quả. Khuyến khích ứng dụng công nghệ cao trong tổ chức thi công, thích ứng với biến đổi khí hậu. Thực hiện hình thức thu phí tự động không dừng trong khai thác, vận hành.

4. Nhu cầu sử dụng đất và phương án giải phóng mặt bằng:

Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất của Dự án khoảng 1.341 ha. Giải phóng mặt bằng phần tuyến một lần theo quy mô quy hoạch; phần nút giao giải phóng mặt bằng theo quy mô hoàn chỉnh đối với các nút giao liên thông (được đầu tư giai đoạn 1).

5. Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn:

Sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án là 85.813 tỷ đồng (*tám mươi lăm nghìn, tám trăm mười ba tỷ đồng*). Trong đó:

- Giai đoạn 2021 - 2025 (49.189 tỷ đồng): bố trí 25.450 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách trung ương trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 và ngân sách trung ương (chưa phân bổ), chưa báo cáo cấp có thẩm quyền về danh mục dự án cụ thể được xác định tại Kế hoạch Đầu tư công được theo Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội. UBND Thành phố Hà Nội và UBND các tỉnh: Hưng Yên, Bắc Ninh bố trí nguồn vốn 24.739 tỷ đồng từ kết quả rà soát kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025; huy động nguồn tăng thu (đấu giá quỹ đất dọc tuyến và các nguồn hợp pháp khác) và vay lại Chính phủ từ nguồn phát hành trái phiếu Chính phủ (không tính vào tổng vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 đã được Quốc hội thông qua).

- Giai đoạn 2026-2030 (6.214 tỷ đồng): ngân sách trung ương bố trí 2.750

tỷ đồng, ngân sách địa phương (Thành phố Hà Nội, Hưng Yên, Bắc Ninh) bố trí 3.464 tỷ đồng.

- Nhà đầu tư huy động nguồn vốn 29.410 tỷ đồng (vốn vay 27.180 tỷ đồng; lãi vay: 2.230 tỷ đồng).

6. Tiến độ thực hiện (2022-2026):

Chuẩn bị Dự án năm 2021-2022, giải phóng mặt bằng năm 2022 - 2024, khởi công xây dựng năm 2023 và cơ bản hoàn thành năm 2025, hoàn thành toàn bộ dự án năm 2026.

Điều 3

Giao Chính phủ tổ chức thực hiện các nội dung sau đây:

1. Triển khai 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.

2. Việc triển khai, thực hiện Dự án được áp dụng cơ chế đặc biệt:

a) Nguồn vốn đầu tư:

- Cho phép sử dụng linh hoạt vốn ngân sách Trung ương và vốn ngân sách địa phương 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 ngân sách địa phương cho phần vốn phát sinh tăng thêm trong trường hợp có điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư của dự án thành phần.

- 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.

- 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 dự án.

b) Tổ chức thực hiện dự án:

- 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 9,7 km 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.

- 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.

- 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).

c) 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.

d) 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.

3. Lãnh đạo, chỉ đạo việc triển khai thực hiện Nghị quyết này, bảo đảm đúng mục tiêu, công khai, minh bạch và hiệu quả, không để trục lợi chính sách; hằng 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.

Điều 4

1. Kiểm toán nhà nước, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, kiểm

toán việc thực hiện Nghị quyết này.

2. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Ủy ban Kinh tế, Hội đồng Dân tộc, các Ủy ban khác của Quốc hội, Đoàn đại biểu Quốc hội, đại biểu Quốc hội, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên của Mặt trận, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Nghị quyết này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, kỳ họp bất thường lần thứ nhất thông qua ngày tháng năm 2022.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Vương Đình Huệ

Phụ lục
DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN
(kèm theo Nghị quyết số /2022/QH15 ngày tháng năm 2022 của Quốc hội)

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	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

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		
	và hành lang dự trữ đường sắt quốc gia) thuộc địa phận tỉnh Hưng Yên.									
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 đô thị, đường song hành	112,8		60-80	9.634		9.634		Đầu tư công	
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

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		
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 làn	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 làn	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, BOT.	112,8	- Cao tốc: hoàn thiện 6 làn / phân kỳ 4 làn - 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		