

Số: **3825** /BXD-HĐXDHà Nội, ngày **17** tháng 9 năm 2021

V/v góp ý kiến thẩm định Báo cáo
nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư
xây dựng công trình đường bộ cao tốc
Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Xây dựng nhận được văn bản số 5589/BKHĐT-GSTĐĐT ngày 24/8/2021 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng. Sau khi nghiên cứu, Bộ Xây dựng có ý kiến như sau:

1. Về sự phù hợp của dự án với quy hoạch ngành, quy hoạch xây dựng; sự cần thiết đầu tư dự án

Theo 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 01/9/2021, tuyến cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng (CT.34) thuộc hệ thống các tuyến đường bộ cao tốc khu vực phía Nam; chiều dài tuyến Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng khoảng 191km, điểm đầu tại thành phố Châu Đốc, tỉnh An Giang và điểm cuối tại Quốc lộ Nam Sông Hậu, tỉnh Sóc Trăng; quy mô 06 làn xe; tiến trình đầu tư trước năm 2030.

Việc đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng nhằm triển khai thực hiện các chủ trương, chính sách và đáp ứng các yêu cầu sau:

+ Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2030 đã được thông qua tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng;

+ Hoàn thiện tuyến đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng theo quy hoạch, góp phần hoàn thiện mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam;

+ Đáp ứng nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh - quốc phòng, tạo liên kết giữa các trung tâm kinh tế - chính trị khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (gồm 13 tỉnh, thành phố);

+ Giảm tải cho Quốc lộ 1A, Quốc lộ 91 (các tuyến quốc lộ đi qua nhiều đô thị, điểm đông dân cư, tốc độ khai thác thấp, nhiều nút giao cắt cùng mức, phương tiện giao thông hỗn hợp, ùn tắc và tai nạn giao thông, sụt lún, mất an toàn giao thông,...).

+ Góp phần nối thông cảng biển Trần Đề (tỉnh Sóc Trăng) đến cửa khẩu Tịnh Biên (tỉnh An Giang) để phục vụ vận tải hàng hoá, hành khách.

Như vậy, tuyến cao tốc đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng phù hợp với quy hoạch ngành giao thông vận tải và việc đầu tư xây dựng tuyến đường là cần thiết.

2. Về nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, phạm vi đầu tư, quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật của phương án thiết kế sơ bộ

2.1. Về nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng dự kiến thực hiện theo phương thức đối tác công tư (PPP), được chia thành 03 dự án thành phần. Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án cơ bản đủ các nội dung theo quy định tại khoản 3 Điều 14 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư; phương án thiết kế sơ bộ cơ bản đủ các yêu cầu theo quy định tại khoản 2 Điều 9 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ Quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng. Nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cần phân tích, đánh giá chi tiết về lợi thế và tính khả thi của việc áp dụng hình thức đầu tư PPP so với hình thức đầu tư khác đối với từng dự án thành phần.

2.2. Về phạm vi đầu tư của phương án thiết kế sơ bộ

Theo hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi gửi kèm, hướng tuyến của Dự án gồm 04 phương án (phương án 1, 2.1, 2.2 và 2.3) nhưng Bộ Giao thông vận tải chưa đưa ra phương án đề xuất lựa chọn, tuy nhiên phương án theo thuyết minh như sau:

- Phạm vi, quy mô đầu tư: Điểm đầu kết nối Quốc lộ 91 thuộc thành phố Châu Đốc, tỉnh An Giang; điểm cuối là cảng Trần Đề, tỉnh Sóc Trăng. Tổng chiều dài tuyến khoảng 188,2km. Giai đoạn phân kỳ mặt cắt ngang 04 làn xe, bề rộng nền đường $B_{nền} = 17m$. Giai đoạn hoàn thiện, theo quy hoạch mặt cắt ngang 06 làn xe, bề rộng nền đường 32,25m.

- Phương án đầu tư giai đoạn phân kỳ:

+ Đầu tư xây dựng hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng: Tổng chiều dài khoảng 188,2km; tốc độ thiết kế 80km/h; mặt cắt ngang 04 làn xe; bề rộng nền đường $B_{nền} = 17m$, tim đường lệch trái so với quy hoạch; xây dựng các nút giao liên thông, trực thông; đường gom bố trí một bên, hai bên theo nhu cầu của địa phương; khổ cầu theo khổ đường; trạm dừng nghỉ; các công trình đảm bảo an toàn giao thông, trạm thu phí,...

+ Tổng mức đầu tư (theo Kịch bản 4) khoảng 52.363 tỷ đồng, nhu cầu vốn nhà nước khoảng 31.574 tỷ đồng (tương đương 60,30%), vốn nhà đầu tư và huy động 20.789 tỷ đồng (tương đương 39,70%). Thời gian thu phí hoàn vốn khoảng 30 năm.

Như vậy, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án theo Kịch bản 4 chưa phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

2.3. Về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật của phương án thiết kế sơ bộ

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ, giai đoạn hoàn thiện Dự án có quy mô 06 làn xe, tốc độ thiết kế 100km/h, bề rộng nền đường $B_{nền} = 32,25m$ gồm: 06 làn xe cao tốc 6x3,75m, dải phân cách và dải an toàn giữa đường 2,25m, dải dừng xe khẩn cấp hai bên 2x3,0m, lề đất hai bên 2x0,75m.

Theo đề xuất giai đoạn phân kỳ của Bộ Giao thông vận tải, giải pháp tuyến

bố trí tim đường và tim cầu lệch về bên trái so với tim đường hoàn thiện khoảng 7,625m, quy mô 04 làn xe, tốc độ thiết kế 80km/h, bề rộng nền đường $B_{nền} = 17m$ (gồm: 04 làn xe cao tốc 4x3,5m, dải phân cách và dải an toàn giữa đường 1,5m, dải an toàn hai bên 2x0,25m, lề đất hai bên 2x0,5m, dải dừng xe khẩn cấp bố trí không liên tục) và xem xét mở rộng 06 làn xe đối với đoạn tuyến có lưu lượng lớn sau năm 2025. Do đó, đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu và giải trình về sự phù hợp của quy mô đầu tư dự án với quy hoạch mạng lưới đường bộ đã được phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, làm cơ sở để Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

3. Về hiệu quả đầu tư, khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư

Nội dung về hiệu quả đầu tư và khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư được đánh giá thông qua các chỉ số tài chính dự án bao gồm NPV, IRR, WACC, B/C và PB. Tuy nhiên, do việc đầu tư dự án mới chỉ tính cho giai đoạn phân kỳ chưa đảm bảo quy mô theo quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đồng thời tỷ lệ vốn nhà nước đề xuất tham gia vào dự án vượt tỷ lệ theo quy định tại Luật PPP nên việc đánh giá về hiệu quả đầu tư, khả năng thu hồi vốn của nhà đầu tư theo phương án và kịch bản đề xuất của Bộ Giao thông vận tải là chưa đủ cơ sở để xác định.

4. Về sự phù hợp của loại hợp đồng dự án

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đề xuất việc áp dụng hình thức hợp đồng BOT (Xây dựng - Vận hành - Chuyển giao) trên cơ sở khó khăn, hạn chế của ngân sách Nhà nước về đầu tư cơ sở hạ tầng tại thời điểm hiện tại, cũng như nhằm huy động tối đa nguồn lực từ các thành phần kinh tế khác theo định hướng, chỉ đạo của Đảng và Chính phủ. Đây là một hình thức hợp đồng dự án PPP thông dụng, được áp dụng phổ biến tại nhiều dự án đường bộ, tuy nhiên cần lưu ý, nghiên cứu, đánh giá thêm về một số nội dung:

- Tính khả thi, phương án tài chính và cơ chế chia sẻ rủi ro phù hợp để thu hút sự quan tâm và nâng cao khả năng huy động vốn của nhà đầu tư qua đó đảm bảo hiệu quả kinh tế đầu tư của dự án trong khi vẫn đảm bảo tuân thủ theo quy định của pháp luật về PPP. Theo đó, Bộ Giao thông vận tải có thể nghiên cứu, đề xuất với Quốc hội, Chính phủ các chính sách tài khóa cần thiết để hỗ trợ tài chính cho dự án như: Chính sách hỗ trợ về thuế thu nhập, chi phí sản xuất kinh doanh trong thời gian đầu cũng như những công cụ hỗ trợ tài khóa khác...

- Nghiên cứu, xây dựng và đề xuất các phương án, kịch bản triển khai theo phương thức PPP kết hợp với thực hiện đầu tư công để đưa ra được những dự án thành phần có tính khả thi trong việc áp dụng phương thức PPP, có khả năng huy động được vốn của nhà đầu tư cũng như vốn vay tín dụng của ngân hàng, tránh việc phải xử lý chuyển đổi hình thức đầu tư như một số dự án thành phần của đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020. Những câu hỏi không khả thi về hiệu quả đầu tư và phương án tài chính thì có thể nghiên cứu, áp dụng hình thức đầu tư công để đảm bảo an sinh xã hội, tính đồng bộ, liên thông về hạ tầng giao thông theo đúng quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

5. Về sơ bộ Tổng mức đầu tư của Dự án

Trên cơ sở nghiên cứu hồ sơ sơ bộ tổng mức đầu tư đính kèm Tờ trình số 8456/TTr-BGTVT ngày 24/8/2021, Bộ Xây dựng có một số nhận xét sau:

5.1. Góp ý chung

Sơ bộ tổng mức đầu tư được thẩm định là cơ sở xem xét, phê duyệt chủ trương đầu tư và Báo cáo nghiên cứu khả thi đảm bảo công năng sử dụng phù hợp với mục tiêu đầu tư, quy chuẩn, tiêu chuẩn áp dụng, phạm vi, nhu cầu đầu tư và tiến độ của dự án, các quy định của pháp luật về PPP và quản lý chi phí đầu tư xây dựng để đánh giá, tính toán, làm cơ sở quản lý chi phí trong quá trình triển khai, thực hiện hợp đồng PPP. Theo đó, tại giai đoạn này, Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cần bổ sung thuyết minh, làm rõ về suất vốn đầu tư xây dựng, dữ liệu tại các dự án tương tự và phương pháp xác định, công thức nội suy các khoản mục chi phí thuộc sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án.

5.2. Về Sơ bộ tổng mức đầu tư

Tại Tờ trình số 8456/TTr-BGTVT ngày 24/8/2021, Bộ Giao thông vận tải đề xuất áp dụng đầu tư phân kỳ giai đoạn 1 theo 03 dự án thành phần, quy mô 04 làn xe với $B_{nền} = 17m$, do đó Bộ Xây dựng chỉ đưa ra ý kiến thẩm định đối với phương án này.

Theo nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi gửi kèm văn bản số 5589/BKHĐT-GSTĐĐT thì:

a. Căn cứ pháp lý lập sơ bộ tổng mức đầu tư

Sơ bộ tổng mức đầu tư được lập trên cơ sở Luật số 62/2020/QH14, Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng và các Thông tư hướng dẫn.

b. Phương pháp xác định và cơ cấu sơ bộ tổng mức đầu tư

Sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án được xác định trên cơ sở phương pháp kết hợp giữa suất vốn đầu tư do Bộ Xây dựng công bố và dữ liệu về chi phí tại các công trình tương tự, trong đó có phân định sơ bộ tổng mức đầu tư cho từng dự án thành phần. Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác đang được tính gộp; chi phí lãi vay đang được để riêng thành một khoản mục do đó chưa phù hợp với quy định về cơ cấu chi phí tại Nghị định số 10/2021/NĐ-CP và các văn bản pháp luật có liên quan.

c. Về nội dung các khoản mục chi phí trong sơ bộ tổng mức đầu tư

- *Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư*: Theo nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi thì chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được xác định trên cơ sở khảo sát sơ bộ khối lượng chiếm dụng, đơn giá bồi thường của các tỉnh, thành phố và tham khảo một số công trình tương tự trên địa bàn. Phương pháp xác định chi phí này về cơ bản phù hợp với quy định pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng; đơn vị trình thẩm định chịu trách nhiệm về sự chính xác của dữ liệu và công thức sử dụng để xác định chi phí.

- *Về chi phí xây dựng và chi phí thiết bị*: (i) Ngoài khoản mục chi phí xây dựng cầu, Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi không có thuyết minh, dữ liệu cụ thể

về khối lượng, đơn giá tổng hợp tương ứng với từng khoản mục chi phí còn lại như đề cập tại phần Phương pháp lập sơ bộ tổng mức đầu tư do đó không đủ cơ sở để cho ý kiến thẩm định; (ii) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi không có thuyết minh về sử dụng, tính toán, chuyển đổi từ suất vốn đầu tư do Bộ Xây dựng công bố và suất chi phí xây dựng các dự án tương tự như đề cập tại Phần phương pháp lập sơ bộ tổng mức đầu tư (bao gồm dự án Mỹ Thuận - Cần Thơ, dự án đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông, một số dự án đã thực hiện ở khu vực phía Nam,...) do đó không đủ cơ sở để cho ý kiến thẩm định; (iii) Suất chi phí xây dựng và thiết bị tại Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi hiện thấp hơn so với dự án đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông do Bộ Giao thông vận tải phê duyệt; so với suất vốn đầu tư xây dựng đường cao tốc do Bộ Xây dựng ban hành tại Quyết định số 65/QĐ-BXD ngày 20/01/2021 và một số dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc khác. Do đó, đề nghị Bộ Giao thông vận tải cần nghiên cứu, bổ sung và hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi làm cơ sở báo cáo Hội đồng thẩm định nhà nước xem xét, quyết định.

- *Về chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn và chi phí khác:* Hiện đang được tính gộp theo tỷ lệ đề xuất là 12%, tuy nhiên giá trị tỷ lệ này chưa chính xác và do không có thuyết minh, dữ liệu cụ thể về công thức xác định vì vậy không đủ cơ sở để cho ý kiến thẩm định.

- *Về chi phí dự phòng:* Theo quy định của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng thì chi phí dự phòng tại giai đoạn lập sơ bộ tổng mức đầu tư bao gồm dự phòng khối lượng và dự phòng trượt giá theo tiến độ triển khai của dự án. Theo đó, dự phòng cho yếu tố khối lượng phát sinh được xác định bằng 10%, và dự phòng cho yếu tố trượt giá được xác định bằng 8% theo phương pháp chỉ số giá liên hoàn 5 năm tính từ năm gốc 2021 cho toàn bộ thời gian triển khai dự án (2021 - 2025). Chỉ số giá sử dụng để tính dự phòng trượt giá được lấy theo công bố tại các tỉnh, thành phố có liên quan, tuy nhiên tại Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi hiện đang có sự chênh lệch tương đối lớn về giá trị chỉ số giá điều chỉnh giữa các tỉnh, thành phố lân cận, do đó Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm về sự chính xác của dữ liệu và công thức sử dụng.

Ngoài ra, do tình hình đại dịch Covid-19 trong nước vẫn đang diễn biến phức tạp, tiềm ẩn nhiều rủi ro ảnh hưởng đến tiến độ và chi phí thi công xây dựng công trình. Vì vậy, để đảm bảo chi phí thực hiện dự án và nguồn vốn đầu tư, cần xem xét đánh giá và xác định chi phí dự phòng cho phù hợp với quy định của pháp luật, điều kiện đặc thù của Dự án và tình hình thị trường trong nước và thế giới, đảm bảo nguyên tắc tính đúng, tính đủ và hiệu quả, khả thi của Dự án.

6. Một số ý kiến khác

Đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, làm rõ và bổ sung một số nội dung sau:

- Về hướng tuyến của các đoạn tuyến dự án thành phần: Nghiên cứu, rà soát kiểm tra tính toán để xác định giải pháp hướng tuyến hợp lý, giảm thiểu tác động ảnh hưởng đến quy hoạch xây dựng các khu đô thị, quy hoạch khu công nghiệp, cụm công nghiệp, quy hoạch ngành khác có liên quan đã được cấp có

thẩm quyền phê duyệt tại các địa phương mà tuyến đi qua; rà soát ý kiến của các địa phương tại các văn bản: Văn bản số 618/UBND-KTN ngày 28/6/2021, văn bản số 706/UBND-KTN ngày 15/7/2021 của UBND tỉnh An Giang; văn bản số 2780/UBND-KT ngày 20/7/2021 của UBND thành phố Cần Thơ; văn bản số 951/UBND-NCTH ngày 13/7/2021 của UBND tỉnh Hậu Giang; văn bản số 1251/UBND-TH ngày 02/7/2021 của UBND tỉnh Sóc Trăng.

- Nghiên cứu đảm bảo khả năng kết nối thuận lợi với mạng lưới quốc lộ, đường tỉnh và đường nối các khu du lịch, danh lam thắng cảnh; phối hợp với cơ quan quản lý chuyên ngành của địa phương để có giải pháp xử lý vướng mắc với mạng lưới hạ tầng kỹ thuật (đường dân sinh, cấp điện, cấp nước, thông tin liên lạc,...) đảm bảo việc vận hành, khai thác của mạng lưới hạ tầng kỹ thuật khu vực; giảm thiểu các tác động ảnh hưởng của tuyến đường đến hệ thống kênh rạch thủy lợi nội đồng, việc sản xuất nông nghiệp, công nghiệp, nuôi trồng thủy sản,... của các địa phương; giảm thiểu các tác động chia cắt của dự án đến các khu dân cư, điểm dân cư nông thôn,...

- Về trắc dọc tuyến đường: Theo phương án thiết kế sơ bộ, khối lượng cát (hoặc đất) đắp nền tương đối lớn, đồng thời khu vực tuyến đi qua có nền địa chất yếu nên nếu đắp cao sẽ gia tăng tải trọng lên nền đất khu vực. Do đó, cần nghiên cứu tính toán, áp dụng thiết kế với độ dốc dọc tối đa cho phép theo tiêu chuẩn thiết kế để giảm thiểu chiều cao nền đắp, giảm khối lượng vật liệu đắp nền. Ngoài ra theo hồ sơ, dự kiến lấy đất để đắp nền từ các mỏ của tỉnh Đồng Nai, đề nghị cân nhắc vì việc này sẽ làm tăng chi phí do cự ly vận chuyển xa.

- Về các nút giao liên thông kết nối: Theo phương án thiết kế sơ bộ, đa phần các nút giao đều có giải pháp đường cao tốc vượt đường hiện hữu và đường quy hoạch, vì thế đề nghị bổ sung bảng thông tin về quy mô thiết kế, cự ly giữa các nút giao. Việc thiết kế giải pháp đường cao tốc vượt đường hiện hữu sẽ phải xây dựng nút giao có quy mô lớn, đường dẫn vào cầu vượt phải đắp cao, phải xử lý nền đất yếu,... nên sẽ làm tăng chi phí. Ngoài ra đề nghị không bố trí các nút giao quá gần nhau nhằm đảm bảo tốc độ, hiệu quả khai thác và giảm tổng mức đầu tư.

- Về các nút giao trực thông (đường cao tốc vượt đường dân sinh hiện hữu): Đề nghị nghiên cứu thêm phương án xây dựng cầu vượt qua đường cao tốc để so sánh, cân nhắc áp dụng nhằm giảm chiều cao nền đắp cho tuyến đường cao tốc.

- Về bố trí hầm chui dân sinh: Toàn tuyến dự kiến bố trí khoảng 58 hầm chui dân sinh và khoảng 218 cầu (cầu theo hướng đường cao tốc vượt qua đường hiện hữu, sông, kênh thủy lợi), do đó đề nghị nghiên cứu tận dụng điều kiện địa hình, hệ thống đường gom để giảm số lượng hầm chui dân sinh. Việc hạn chế bố trí hầm chui dân sinh góp phần giảm chiều cao nền đắp, giảm khối lượng vật liệu đắp nền hoặc phải xử lý nền đối với khu vực có địa chất yếu, phức tạp.

- Đối với việc bố trí trạm dừng nghỉ: Trạm dừng nghỉ cần được xây dựng theo quy hoạch, đảm bảo cự ly, mô hình và tiêu chuẩn do Bộ Giao thông vận tải quy định, hướng dẫn. Các địa phương triển khai đầu tư xây dựng các trạm dừng nghỉ dọc tuyến bằng nguồn vốn nhà nước hoặc xã hội hoá. Tuy nhiên, đề nghị

Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu bổ sung chức năng là điểm trung chuyển hành khách, hàng hoá đối với một số trạm dừng nghỉ tại vị trí gần nút giao với quốc lộ để tránh tình trạng dừng đỗ đón trả hành khách, hàng hoá trên tuyến cao tốc (ví dụ: hiện tượng xảy ra tại cao tốc Nội Bài - Lào Cai, cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ - Cao Bồ); các trạm dừng nghỉ này được thiết kế kết nối với hệ thống đường gom.

- Đối với việc bố trí đường gom: Bổ sung quy hoạch mạng lưới đường gom đồng bộ cho toàn tuyến, giao các địa phương triển khai đầu tư xây dựng theo phân kỳ đầu tư, nhằm đảm bảo đáp ứng nhu cầu giao thông của người dân dọc hai bên tuyến đường và không làm ảnh hưởng đến việc khai thác đường cao tốc. Nghiên cứu bố trí kết nối đường gom với một số trạm dừng nghỉ có chức năng trung chuyển để phục vụ việc đi lại của hành khách và vận tải hàng hoá. Việc kết nối đường gom với trạm dừng nghỉ cần đảm bảo an toàn giao thông và việc thu phí của tuyến cao tốc.

- Tuyến đường đi qua khu vực nền địa chất yếu, dễ xảy ra lún, vì thế cần hạn chế chiều cao đắp nền, giảm thiểu bố trí hầm chui dân sinh và áp dụng thiết kế độ dốc dọc tối đa cho phép để giảm thiểu việc đắp nền.

- Về giải pháp thiết kế công thoát nước ngang: Giải pháp đề xuất các công thoát nước ngang không cần sử dụng móng cọc bê tông cốt thép mà cho phép công lún theo đường với độ lún nhỏ hơn 10cm trong vòng 15 năm. Đề nghị tính toán giải pháp đảm bảo độ cứng của công để không xảy ra hiện tượng đứt gãy công, ảnh hưởng đến chất lượng công trình đường cao tốc.

- Về thoát nước dọc tuyến: Khu vực xây dựng tuyến đường nằm trong vùng có mùa mưa kéo dài, do đó để đảm bảo tuyến đường không bị úng ngập, ảnh hưởng đến chất lượng nền đường, đề nghị bổ sung thiết kế hệ thống rãnh thoát nước dọc đường tại mép chân ta-luy nền đường để góp phần thoát nhanh nước mưa về các sông, kênh rạch,...

- Do tình hình đại dịch Covid-19 trong nước vẫn đang diễn biến phức tạp, tiềm ẩn nhiều rủi ro ảnh hưởng đến tiến độ và chi phí thi công xây dựng công trình. Vì vậy, để đảm bảo chi phí thực hiện dự án và nguồn vốn đầu tư, cần xem xét đánh giá và xác định chi phí dự phòng cho phù hợp với quy định của pháp luật, điều kiện đặc thù của Dự án và tình hình thị trường trong nước, thị trường thế giới, đảm bảo nguyên tắc tính đúng, tính đủ và hiệu quả, khả thi của Dự án.

- Bộ Giao thông vận tải cần rà soát, xem xét tỷ lệ các nguồn vốn đầu tư, kế hoạch vốn sử dụng cho Dự án (gồm: vốn ngân sách trung ương tham gia dự án PPP, vốn ngân sách địa phương, khả năng huy động vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư, khả năng thu sếp vốn để đảm bảo mức tỷ lệ theo quy định), đảm bảo phù hợp với quy định pháp luật về PPP, đầu tư công và các pháp luật khác có liên quan.

- Việc áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong quá trình đầu tư xây dựng công trình phải tuân thủ quy định tại Điều 6 Luật Xây dựng năm 2014; việc áp dụng tiêu chuẩn nước ngoài phải thực hiện theo quy định tại Điều 8 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ Quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng. Kiểm tra, rà soát cập nhật các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn kỹ thuật mới thay thế các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu

chuẩn kỹ thuật đã hết hiệu lực.

- Ngoài ra, đề nghị các địa phương có tuyến đường cao tốc đi qua cần có phương án đầu tư xây dựng đồng bộ các dự án, công trình dọc theo tuyến đường cao tốc đảm bảo theo đúng quy hoạch của địa phương, phù hợp với quy hoạch sử dụng đất, đồng thời đảm bảo hành lang an toàn đường bộ tuyến đường cao tốc theo tiêu chuẩn kỹ thuật.

Trên đây là ý kiến của Bộ Xây dựng, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, tổng hợp và thực hiện theo thẩm quyền./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ GTVT;
- UBND các tỉnh, thành phố: An Giang, Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng;
- Lưu: VT, KTXD, HỖXD_{ĐTB}.

KT. BỘ TRƯỞNG



THỨ TRƯỞNG

Lê Quang Hùng