

Dự án đường Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội

15:11 29/05/2022

Dự án đường Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh được triển khai sẽ góp phần phát triển kinh tế - xã hội không chỉ các tỉnh có dự án đi qua mà còn cho khu vực Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước.

Dự án đường Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh có tổng chiều dài đầu tư khoảng 76,3 km, đi qua địa bàn các tỉnh, TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Long An. Điểm đầu là nút giao với cao tốc Bến Lức-Long Thành tại Km38+500 (huyện Nhơn Trạch, Đồng Nai) và điểm cuối là nút giao với cao tốc Bến Lức-Long Thành tại Km0+000 (huyện Bến Lức, Long An).

Tổng mức đầu tư sơ bộ giai đoạn 1 khoảng 75.378 tỷ đồng; trong đó, chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư là 41.589 tỷ đồng; chi phí xây lắp và thiết bị là 25.945 tỷ đồng; còn lại là chi phí quản lý dự án, tư vấn, chi phí dự phòng.



Dự án đường Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Ảnh hcm.gov.vn.

Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông TP. Hồ Chí Minh đơn vị được UBND TP. Hồ Chí Minh giao nhiệm vụ tổ chức lập, hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đường Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh vừa có thông tin về một số nội dung về phạm vi đầu tư; bố trí làn dừng xe khẩn cấp; sơ bộ tổng mức đầu tư; phương án huy động nguồn vốn và cân đối vốn; hình thức đầu tư của dự án Vành đai 3.

Theo Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông TP. Hồ Chí Minh, với tính chất vừa là đường cao tốc vành đai liên vùng, vừa là đường cao tốc đô thị, Vành đai 3 có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương tuyến đi qua.

Đồng thời, dự án còn là tiền đề, điều kiện cần để kêu gọi đầu tư, phát triển khu đô thị, công nghiệp, thương mại, dịch vụ của các khu vực có tuyến đi qua; nâng cao khả năng kết nối giữa các đô thị vệ tinh dọc theo hai bên đường; giảm ách tắc giao thông ở TP. Hồ Chí Minh; tạo không gian phát triển mới để khai thác tiềm năng sử dụng quỹ đất; tăng hiệu quả đầu tư đối với các dự án khác đang được triển khai thực hiện.

Về phạm vi đầu tư, theo Quyết định số 1697/QĐ-TTg ngày 28/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường vành đai 3 TP. Hồ Chí

Minh, quy mô của đường Vành đai 3 gồm đường cao tốc vành đai mặt cắt ngang 6 - 8 làn xe cao tốc, vận tốc thiết kế 100 km/giờ và đường song hành hai bên.

Phần tuyến chính cao tốc là đường dành cho xe cơ giới, có dải phân cách chia đường cho xe chạy hai chiều riêng biệt; không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác và chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định.

Do đó, việc đầu tư xây dựng đường song hành là cần thiết để tổ chức giao thông kết nối với khu đô thị, khu dân cư dọc 2 bên tuyến, phục vụ phát triển khu công nghiệp, khai thác quỹ đất hai bên đường, đảm bảo các mục tiêu đầu tư, đồng thời, phù hợp với các quy hoạch đã được duyệt.

Về giá đền bù đất dân cư trong công tác giải phóng mặt bằng là 26 triệu đồng/m², sơ bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được lập trên cơ sở khối lượng giải phóng mặt bằng dự kiến và các đơn giá đất, tài sản trên đất, mức hỗ trợ áp dụng tại thời điểm năm 2022. Kinh phí này đã bao gồm cả kinh phí dự kiến để xây dựng hạ tầng khu tái định cư...

Bước tiếp theo, TP. Hồ Chí Minh sẽ thực hiện công tác đo vẽ, kiểm kê, thẩm định giá, xây dựng và phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư dự án theo đúng quy định; đảm bảo tính đúng, tính đủ và đã tính đến các chính sách về đào tạo nghề, sinh kế cho người dân, đảm bảo người dân tái định cư có nơi ở mới tốt hơn, tạo sự ủng hộ và đồng thuận của người dân trong công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng.

Về nguồn vốn ngân sách địa phương, HĐND các địa phương đã rà soát nguồn vốn trung hạn, tập trung nguồn vốn cho các dự án trọng điểm, cấp bách; trong đó, có đường Vành đai 3. Vốn ngân sách địa phương tham gia dự án trong năm 2023 - 2024 chủ yếu tập trung đối với TP. Hồ Chí Minh (13.326 tỷ đồng) và Bình Dương (5.350 tỷ đồng).

Đối với hình thức đầu tư của dự án Vành đai 3, theo Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông TP. Hồ Chí Minh, quá trình nghiên cứu dự án đã xem xét các phương thức đầu tư PPP (Hợp đồng BOT) với nhiều kịch bản khác nhau; trong đó, kịch bản khả thi nhất là đầu tư PPP phần đường cao tốc thì thời gian hoàn vốn là 29 năm khó hấp dẫn nhà đầu tư.

Việc đầu tư dự án theo hình thức đầu tư công, nhà nước tổ chức thu phí không có tính chất hoàn vốn đầu tư dự án như đầu tư theo hình thức PPP (không tính lợi nhuận cho nhà đầu tư, lãi vay...) do đó, nhà đầu tư sẽ chủ động về thời gian, giá vé phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội và khả năng chi trả của doanh nghiệp, người dân khi tham gia giao thông. Qua đó, sẽ tạo thuận lợi, thu hút các

nhà đầu tư đối với phát triển khu đô thị, khu công nghiệp, trung tâm logistics...

Nguyễn Tùng