

Số: 400/TTr-CP

Hà Nội, ngày 13 tháng 7 năm 2026

TỜ TRÌNH

**Quyết định chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng
đường Vành đai 5 - Vùng Thủ đô Hà Nội**

Kính gửi: Quốc hội

Căn cứ Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, lần thứ XIV của Đảng, Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương Đảng¹, các Nghị quyết của Bộ Chính trị², Nghị quyết của Quốc hội³, Chính phủ đã chỉ đạo lập, thẩm định, hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (NCKT) Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 5 - Vùng Thủ đô Hà Nội (Dự án).

Dự án có tiêu chí dự án quan trọng quốc gia theo quy định tại Điều 8 Luật Đầu tư công, thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Quốc hội. Thực hiện chương trình kỳ họp không thường lệ thứ nhất, Quốc hội khóa XVI, Chính phủ trình Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư Dự án với những nội dung chủ yếu như sau:

I. CƠ SỞ CHÍNH TRỊ, PHÁP LÝ

1. Cơ sở chính trị

- Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV và Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương Đảng thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng.

- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/04/2026 của Hội nghị lần thứ 2 Ban Chấp hành Trung ương Đảng về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia và vay, trả nợ công, đầu tư công trung hạn 5 năm 2026 - 2030 gắn với thực hiện mục tiêu phấn đấu tăng trưởng “2 con số”.

- Nghị quyết số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Hồng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng trung du và miền núi phía Bắc đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

¹ Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương Đảng thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng

² Nghị quyết số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022, số 11-NQ/TW ngày 10/2/2022, số 02-NQ/TW ngày 17/3/2026

³ Nghị quyết số 252/2025/QH15 ngày 10/12/2025, số 25/2026/QH16 ngày 14/4/2026

- Kết luận số 72-KL/TW ngày 23/2/2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại.

- Nghị quyết số 02-NQ/TW ngày 17/3/2026 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển Thủ đô Hà Nội trong kỷ nguyên mới.

2. Cơ sở pháp lý

- Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

- Luật Tổ chức Quốc hội ngày 20/11/2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Quốc hội ngày 17/02/2025.

- Luật Tổ chức Chính phủ ngày 18/02/2025.

- Luật Xây dựng ngày 10/12/2025.

- Luật Bảo vệ môi trường ngày 17/11/2020 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Bảo vệ môi trường ngày 14/11/2022, ngày 19/6/2023, ngày 20/6/2023, ngày 26/11/2024, ngày 29/11/2024, ngày 11/12/2025

- Các Luật: Đầu tư công ngày 29/11/2024; Ngân sách nhà nước ngày 25/6/2025; Đường bộ ngày 27/6/2024; Thủ đô ngày 23/4/2026; Đấu thầu ngày 23/06/2023; Địa chất và Khoáng sản ngày 29/11/2024; Quy hoạch ngày 10/12/2025; Quy hoạch đô thị và nông thôn ngày 26/11/2024.

- Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18/6/2020 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 29/11/2024, ngày 25/6/2025.

- Luật Đất đai ngày 18/01/2024 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đất đai ngày 29/6/2024, ngày 26/11/2024 và ngày 29/11/2024.

- Các Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023, Nghị quyết số 252/2025/QH15 ngày 10/12/2025 của Quốc hội về phê duyệt quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Nghị quyết số 27/2026/QH16 ngày 24/4/2026 của Quốc hội về kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030.

- Các Nghị định của Chính phủ hướng dẫn Luật Xây dựng số 206/2026/NĐ-CP ngày 15/6/2026, số 207/2026/NĐ-CP ngày 15/6/2026 và số 217/2026/NĐ-CP ngày 19/6/2026; hướng dẫn Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 243/2025/NĐ-CP ngày 11/9/2025; hướng dẫn Luật Đầu tư công số 85/2025/NĐ-CP ngày 08/04/2025, số 19/2026/NĐ-CP ngày 14/01/2026; hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024; hướng dẫn Luật Bảo vệ môi trường số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022, số 05/2025/NĐ-CP ngày 06/01/2025.

- Nghị quyết số 184/NQ-CP ngày 09/7/2026 của Chính phủ tại phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7/2026.

- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ, Quyết định số 1088/QĐ-BXD ngày 30/6/2026 của Bộ Xây dựng về phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 2470/QĐ-BXD ngày 30/12/2025 của Bộ Xây dựng phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Quyết định số 1082/QĐ-TTg ngày 16/6/2026 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước thẩm định Báo cáo NCTKT Dự án.

- Báo cáo số 273/BC-HĐTĐNN ngày 06/7/2026 của Hội đồng thẩm định nhà nước, Báo cáo số 537/BC-BTC ngày 13/7/2026 của Bộ Tài chính về kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, thẩm định, đánh giá nguồn vốn, khả năng cân đối vốn Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 5 - Vùng Thủ đô Hà Nội.

- Các văn bản khác có liên quan.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

1. Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 5 - Vùng Thủ đô Hà Nội.

2. Nhóm dự án: 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: Bộ Xây dựng/UBND các tỉnh, thành phố.

5. Tên chủ đầu tư bước lập Báo cáo NCTKT: Ban QLDA Thăng Long.

6. Sự cần thiết đầu tư dự án

6.1. Bối cảnh

Thế giới đang bước vào giai đoạn chuyển động mang tính bước ngoặt với sự biến đổi sâu sắc của trật tự kinh tế - chính trị quốc tế, đan xen cả cơ hội lớn và rủi ro cao; môi trường quốc tế ngày càng phức tạp, khó đoán định; cạnh tranh chiến lược diễn ra ở mức độ cao, trong đó có cạnh tranh thu hút đầu tư trong môi trường quốc tế đang trở nên phổ biến hơn. Xu hướng này được phản ánh rõ qua việc các nước tăng tốc đầu tư cho khoa học - công nghệ và đổi mới sáng tạo, đầu tư hạ tầng chiến lược nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển bền vững, xanh và nâng cao sức cạnh tranh thông qua đẩy mạnh đầu tư các phương thức giao thông hiện đại, thuận lợi, nhanh như đường sắt tốc độ cao, đường bộ cao tốc.

Bối cảnh quốc tế đang đặt Việt Nam trước một bước ngoặt phát triển mang tính chiến lược, yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại tiếp tục được xác định là một trong những đột phá chiến lược, có vai trò trực tiếp trong việc mở rộng không gian phát triển, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, giảm chi phí logistics. Thời gian qua, kết cấu hạ tầng giao thông đã đạt được nhiều kết quả quan trọng (đưa vào khai thác khoảng 3.345 km đường bộ cao tốc, đang triển khai các dự án lớn như đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Cảng hàng không quốc tế Long Thành, ...). Tuy nhiên, so với yêu

cầu phát triển mới của đất nước, kết cấu hạ tầng giao thông vẫn cần tiếp tục được đầu tư hoàn thiện, nhất là mạng lưới đường bộ cao tốc tại các vùng động lực, cực tăng trưởng, khu vực đô thị lớn và các hành lang kinh tế quan trọng.

Thủ đô Hà Nội là trung tâm chính trị - hành chính quốc gia, có vai trò lan tỏa đối với vùng đồng bằng sông Hồng, vùng trung du và miền núi phía Bắc và các địa phương lân cận. Vành đai 5 - Vùng Thủ đô Hà Nội là tuyến giao thông có ý nghĩa chiến lược trong mạng lưới đường bộ cao tốc, giữ vai trò kết nối các địa phương trong Vùng Thủ đô; kết nối các tuyến cao tốc, quốc lộ, trực hướng tâm quan trọng để phân luồng giao thông từ xa, giảm áp lực cho khu vực trung tâm Thủ đô Hà Nội và các tuyến đường cửa ngõ, đồng thời tạo thêm không gian phát triển mới cho đô thị, công nghiệp, dịch vụ, logistics và các khu chức năng dọc tuyến.

6.2. Tổng quan về quy hoạch mạng lưới đường bộ, hiện trạng đường Vành đai 5

Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ⁴, hệ thống đường bộ cao tốc gồm 46 tuyến với tổng chiều dài khoảng 10.106 km, gồm: (i) trục dọc Bắc - Nam; (ii) cao tốc khu vực phía Bắc, khu vực miền Trung và Tây Nguyên, khu vực phía Nam; (iii) đường vành đai thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Đường Vành đai thành phố Hà Nội gồm 3 tuyến (Vành đai 3, Vành đai 4, Vành đai 5), trong đó đường Vành đai 5 thuộc danh mục các dự án quan trọng quốc gia, ưu tiên đầu tư trước năm 2030.

Trước đây, Vành đai 5 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết, trên cơ sở đó các địa phương đã triển khai đầu tư các đoạn trên địa bàn, cụ thể: (i) đã đưa vào khai thác đoạn qua tỉnh Thái Nguyên chiều dài khoảng 25km; đoạn qua tỉnh Hưng Yên chiều dài khoảng 15km, quy mô 4 làn xe, tiêu chuẩn đường cấp II; (ii) đang thi công đoạn qua tỉnh Phú Thọ chiều dài khoảng 9km, quy mô 6 làn xe, tiêu chuẩn đường cấp II; đã quyết định chủ trương đầu tư đoạn qua tỉnh Phú Thọ chiều dài khoảng 3km, quy mô 6 làn xe, tiêu chuẩn đường cấp II; (iii) đã GPMB tuyến chính cao tốc và đang xây dựng đường song hành đoạn qua tỉnh Ninh Bình, chiều dài khoảng 29km. Như vậy, Vành đai 5 đã được đầu tư cục bộ một số ít đoạn tuyến, chưa bảo đảm tính kết nối; chưa thống nhất về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật.

6.3. Sự cần thiết đầu tư

Việc sớm đầu tư hoàn thành Dự án là cấp thiết vì những lý do chủ yếu sau:

(1) Hiện thực hóa chủ trương, định hướng của Đảng, Nghị quyết, Kết luận của Bộ Chính trị và triển khai các quy hoạch.

Kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại là nền tảng của một nước công nghiệp hiện đại, thu nhập cao; đồng thời phát triển cực tăng trưởng Thủ đô Hà Nội, vùng động lực phía Bắc để hình thành các đầu tàu dẫn dắt sự phát triển của đất nước⁵ đã được quy hoạch tổng thể quốc gia đặt ra, trong đó phát triển các đường vành đai vùng như Vành đai 5 để tổ chức hiệu quả không gian vùng là rất quan trọng.

⁴ Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025, số 1088/QĐ-BXD ngày 30/6/2026

⁵ Điểm c mục 4 Điều 2 Nghị quyết số 252/2025/QH15 ngày 10/12/2025 của Quốc hội

Do đó, trong nhiều văn kiện, Đảng và Nhà nước đã xác định mục tiêu đầu tư xây dựng đường Vành đai 5 nhằm tạo tiền đề quan trọng để phát triển vùng, cực tăng trưởng Thủ đô Hà Nội, cụ thể:

- Kết luận số 18/KL-TW ngày 02/4/2026 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng xác định *“Tập trung đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc theo quy hoạch,... đến năm 2030 đưa vào sử dụng trên 5.000km đường bộ cao tốc. Xây dựng các tuyến giao thông trọng yếu kết nối liên vùng”*.

- Chương trình hành động thực hiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng xác định: *Vành đai 5 thực hiện đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030⁶*.

- Nghị quyết số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 của Bộ Chính trị xác định *“Đến năm 2030, hoàn chỉnh các tuyến đường bộ cao tốc hướng tâm và các tuyến vành đai vùng Thủ đô (ưu tiên Vành đai 4, Vành đai 5)”*.

- Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị xác định *“Đến năm 2030, hoàn thành các tuyến đường bộ cao tốc, tiền cao tốc:.. đường vành đai 5”*.

- Nghị quyết số 02-NQ/TW ngày 17/3/2026 của Bộ Chính trị xác định *“ưu tiên đầu tư phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông, nhất là hạ tầng giao thông kết nối các vùng động lực, các hành lang phát triển của Thủ đô, kết nối nội vùng và liên vùng”*. Đường Vành đai 5 là cao tốc kết nối Thủ đô Hà Nội với 06 đô thị đối trọng trong Vùng Thủ đô, là hành lang kinh tế khu vực Vùng Thủ đô.

(2) Hành lang kinh tế gắn với Vành đai 5 có vai trò quan trọng đối với Vùng Thủ đô nói chung và Thủ đô Hà Nội nói riêng⁷, kết nối các hành lang Đông - Tây, các trục hướng tâm thủ đô Hà Nội để tạo động lực lan tỏa phát triển kinh tế - xã hội. Với ưu thế vận tải khối lượng lớn, nhanh, thuận tiện, đường Vành đai 5 sẽ *“rút ngắn”* khoảng cách giữa các địa phương, vùng miền, góp phần giảm áp lực tập trung dân số, quá tải hạ tầng tại Thủ đô Hà Nội; tái cấu trúc, phân bố lại đô thị, dân cư, mở ra không gian phát triển kinh tế, khai thác có hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất; thúc đẩy phát triển kinh tế, dịch vụ, du lịch; tăng năng lực cạnh tranh của vùng.

(3) *Đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng, giảm ùn tắc giao thông trong khu vực phát triển năng động nhất của nước ta.*

Vùng Thủ đô Hà Nội và các địa phương có đường Vành đai 5 đi qua là khu vực có tốc độ đô thị hóa, công nghiệp hóa và phát triển dịch vụ, logistics nhanh, giữ vai trò quan trọng trong tăng trưởng kinh tế của cả nước (tổng dân số khoảng 31 triệu người, chiếm khoảng 27% dân số cả nước; chiếm khoảng 32% GDP cả nước).

Vành đai 5 kết nối 6 tuyến cao tốc hướng tâm: Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lạng Sơn, Pháp Vân - Cầu Giẽ - Ninh Bình, Hà Nội - Hòa Bình; nhiều quốc lộ (QL.1, QL.2, QL.3, QL.5, QL.6, QL.32) để hình thành vành đai liên vùng; kết nối các tỉnh trung du và miền núi

⁶ Mục 33.1.9 Phụ lục của Chương trình hành động

⁷ Kết nối 06 đô thị quanh Hà Nội, kết nối 01 đô thị đặc biệt, 01 đô thị loại I và 05 đô thị loại II, chiếm 32% GDP cả nước, quy mô dân số 31 triệu dân (~27% dân số cả nước).

phía Bắc với vùng đồng bằng sông Hồng, vùng Thủ đô Hà Nội, các cửa ngõ cảng biển, cảng hàng không, trung tâm logistics. Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải đến năm 2050, lưu lượng trên Vành đai 5 đạt khoảng 35.000 - 50.000 xe con quy đổi/ngày đêm, với nhu cầu vận tải này cần thiết phải đầu tư quy mô đường cao tốc, hạn chế lưu lượng tập trung vào khu vực trung tâm Thủ đô Hà Nội để quá cảnh đi các khu vực khác; góp phần giảm ùn tắc giao thông, giảm áp lực lên hạ tầng đô thị hiện hữu, nâng cao hiệu quả khai thác các tuyến cao tốc, quốc lộ và trục hướng tâm kết nối Thủ đô; nâng cao kết nối liên vùng, thúc đẩy phát triển đô thị, công nghiệp, dịch vụ và tăng cường sức lan tỏa của Vùng Thủ đô Hà Nội đối với khu vực phía Bắc.

(4) Hoàn thành đường Vành đai 5 theo quy hoạch với tầm nhìn dài hạn, ổn định

Theo các quy hoạch trước đây, Vành đai 5 có tiến trình đầu tư hoàn thành trước năm 2020⁸. Đến nay, đường Vành đai 5 là đường vành đai duy nhất, còn lại chưa được đầu tư của 02 đô thị đặc biệt (Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh). Do Vành đai 5 có vai trò quan trọng nên thời gian qua các địa phương (Ninh Bình, Hưng Yên, Phú Thọ, Thái Nguyên) đã huy động nguồn vốn ngân sách trung ương, ngân sách địa phương để từng bước thực hiện đầu tư cục bộ các đoạn tuyến, tuy nhiên chưa đồng bộ về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật⁹.

Việc nghiên cứu đầu tư hoàn chỉnh toàn tuyến Vành đai 5 trong giai đoạn 2026 - 2030 là cần thiết nhằm khép kín tuyến đường, thống nhất quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật, đầu tư đồng bộ từ đường song hành, tuyến chính, nút giao để bảo đảm khả năng khai thác liên tục, an toàn, hiệu quả; nâng cao năng lực kết nối liên vùng và phát huy hiệu quả các đoạn tuyến đã được đầu tư trong thời gian qua.

(5) Mở rộng không gian phát triển đô thị, công nghiệp của các địa phương, góp phần thực hiện mục tiêu tăng trưởng “2 con số”

Xác định Vành đai 5 giữ vai trò dẫn dắt tổ chức không gian, phân bổ các hoạt động kinh tế như phát triển đô thị, công nghiệp, dịch vụ của các địa phương trong khu vực, trong đó: (i) Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Phòng là các trung tâm công nghiệp, sản xuất, xuất nhập khẩu quan trọng của vùng đồng bằng sông Hồng; (ii) Thái Nguyên, Phú Thọ là các địa phương có vai trò kết nối vùng trung du và miền núi phía Bắc với Vùng Thủ đô Hà Nội; (iii) Ninh Bình là cửa ngõ phía Nam của vùng, kết nối với trục Bắc - Nam và các hành lang kinh tế ven biển.

Vành đai 5 được triển khai đầu tư xây dựng sẽ tạo thị trường xây dựng với giá trị khoảng 170.000 tỷ đồng, đồng thời tạo thêm nhiều cơ hội việc làm, thúc đẩy hoạt động sản xuất, kinh doanh, dịch vụ và các ngành kinh tế liên quan. Qua đó, Dự án sẽ góp phần tạo động lực quan trọng, hỗ trợ các địa phương trong vùng thực hiện mục tiêu tăng trưởng kinh tế “2 con số”.

Do đó, Vành đai 5 khi được đầu tư hoàn chỉnh sẽ tạo thành vành đai phát triển mới, tăng khả năng liên kết giữa các cực tăng trưởng, hỗ trợ phân bổ lại các

⁸ Quyết định số 561/QĐ-TTg ngày 18/4/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết đường Vành đai 5

⁹ Đoạn qua Phú Thọ có quy mô 6 làn xe, đoạn qua Thái Nguyên có quy mô 4 làn xe; tốc độ thiết kế, quy mô đường gom chưa thống nhất (đoạn qua Phú Thọ khoảng 7,5 m, đoạn qua Ninh Bình với bề rộng khoảng 20,5 m)

hoạt động công nghiệp, dịch vụ và logistics theo hướng hợp lý, hiệu quả hơn; tạo điều kiện mở rộng không gian phát triển ra bên ngoài khu vực trung tâm, giảm áp lực tập trung quá mức vào nội đô Hà Nội và các đô thị hiện hữu, hỗ trợ thực hiện mục tiêu tăng trưởng kinh tế “2 con số” cho các địa phương trong vùng.

7. Sự phù hợp của dự án với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và các quy hoạch có liên quan

Việc đầu tư dự án phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và các quy hoạch có liên quan cụ thể như sau:

- Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 xác định “*tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông... Tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc...*”.

- Quy hoạch tổng thể quốc gia¹⁰ xác định “*Phát triển vùng động lực phía Bắc bao gồm thành phố Hà Nội và các địa bàn gần với các tuyến đường Vành đai 4, Vành đai 5*”, “*tập trung phát triển kết cấu hạ tầng đô thị và hạ tầng kết nối đồng bộ, hiện đại, bao gồm các trục từ Hà Nội kết nối với các đô thị lớn của vùng, các đường vành đai 4, Vành đai 5 vùng Thủ đô Hà Nội*”.

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ¹¹ xác định Vành đai 5 và các đoạn đi trùng với Vành đai 5 (cao tốc Bắc - Nam phía Tây, Nội Bài - Hạ Long) được đầu tư quy mô 6 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030.

- Quy hoạch tổng thể Thủ đô Hà Nội tầm nhìn 100 năm¹² xác định Vành đai 5 thuộc nhóm dự án ưu tiên 1 giai đoạn 2026 - 2030 và yêu cầu đầu tư khép kín các tuyến đường vành đai liên vùng (Vành đai 4, Vành đai 4,5, Vành đai 5).

- Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2026 - 2030¹³ xác định “*Tập trung đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc theo quy hoạch...; đến năm 2030 đưa vào sử dụng trên 5.000 km đường bộ cao tốc. Xây dựng các tuyến giao thông trọng yếu kết nối liên vùng...*”.

- Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2026¹⁴ xác định “*Tập trung đầu tư xây dựng, bảo đảm tiến độ các công trình hạ tầng chiến lược đồng bộ, hiện đại, thông minh, kết nối quốc gia, quốc tế, nhất là các công trình giao thông trọng điểm...; thúc đẩy phát triển các dự án có tính liên vùng và hạ tầng đô thị lớn...*”.

8. Mục tiêu đầu tư dự án

Hình thành tuyến đường bộ cao tốc kết nối Thủ đô Hà Nội với các địa phương trong Vùng nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải bền vững; góp phần tạo động

¹⁰ Nghị quyết số 252/2025/QH15 của Quốc hội

¹¹ Quyết định số 1454/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, Quyết định số 1088/QĐ-BXD ngày 30/6/2026 của Bộ Xây dựng

¹² Quyết định số 2512/QĐ-UBND ngày 13/5/2026 của UBND thành phố Hà Nội

¹³ Nghị quyết số 25/2026/QH16 ngày 24/4/2026 của Quốc hội

¹⁴ Nghị quyết số 244/2025/QH15 ngày 13/11/2025 của Quốc hội

lực lan tỏa, mở ra không gian phát triển mới; tạo tiền đề phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, góp phần giảm ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường; góp phần hoàn thiện, đồng bộ hệ thống đường vành đai Thủ đô Hà Nội và thực hiện thắng lợi các mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh theo Nghị quyết của Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV và các Nghị quyết của Đảng.

9. Sơ bộ về phạm vi, địa điểm, quy mô

9.1. Phạm vi, địa điểm nghiên cứu

- Điểm đầu trùng điểm cuối tại Km0 (*tương ứng Km367+100 đường Hồ Chí Minh*), thuộc địa phận xã Yên Bài, thành phố Hà Nội.

- Chiều dài đầu tư khoảng 349km¹⁵, bao gồm cả 57km đi trùng với đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây, 11km đi trùng đường cao tốc Nội Bài - Hạ Long.

- Dự án đi qua địa bàn 07 địa phương: TP. Hà Nội, Ninh Bình, Hưng Yên, TP. Hải Phòng, Bắc Ninh, Thái Nguyên và Phú Thọ.

9.2. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật

Theo quy hoạch, mặt cắt đường Vành đai 5 có 02 thành phần chính gồm tuyến chính cao tốc và đường song hành. Căn cứ quy hoạch, vai trò tuyến đường, nhu cầu vận tải, định hướng và điều kiện phát triển khu vực, đề xuất lựa chọn quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật đường Vành đai 5 như sau:

a) Quy mô đầu tư

- Tuyến chính cao tốc: quy mô 6 làn xe theo quy hoạch.

- Đường song hành (đường bên): quy mô tối thiểu đường cấp III, đường đô thị, 2 làn xe; riêng một số đoạn qua địa bàn tỉnh Phú Thọ, Thái Nguyên có địa hình đồi núi nên xem xét đầu tư đường song hành đối với các đoạn kết nối với đô thị, công nghiệp, dịch vụ, các đoạn còn lại xây dựng đường gom để kết nối giao thông địa phương. Một số đoạn đường song hành có thể xem xét phân kỳ đầu tư để bảo đảm hiệu quả đầu tư, phù hợp với định hướng phát triển của khu vực.

b) Tiêu chuẩn kỹ thuật

- Tuyến chính cao tốc theo QCVN 117:2024/BGTVT và TCVN 5729:2012, tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h¹⁶.

- Đường song hành theo TCVN 4054:2005, tốc độ thiết kế 60 - 80km/h; các đoạn qua đô thị thiết kế theo tiêu chuẩn TCVN 13592:2022.

- Đường gom theo TCVN 10380:2014, tốc độ thiết kế tối thiểu 20km/h.

¹⁵ Không bao gồm 14km đi trùng cao tốc Hà Nội - Lào Cai; (2) phạm vi nút giao với đường Hồ Tây - Ba Vì, Hòa Lạc - Hòa Bình theo đề xuất của UBND thành phố Hà Nội

¹⁶ Tốc độ thiết kế 100 km/h áp dụng đối với một số đoạn nâng cấp, mở rộng; tốc độ thiết kế 120 km/h áp dụng đối với các đoạn tuyến làm mới

c) Sơ bộ công nghệ: áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại, bảo đảm yêu cầu an toàn, đồng bộ, chất lượng và hiệu quả. Trường hợp thu phí, áp dụng hình thức thu phí tự động không dừng trong khai thác, vận hành.

10. Phương án thiết kế sơ bộ

10.1. Hướng tuyến

Hướng tuyến Vành đai 5 được nghiên cứu, lựa chọn bảo đảm: (i) phù hợp với quy hoạch ngành quốc gia, các quy hoạch của địa phương; (ii) đáp ứng các yêu cầu về điểm khống chế; chiều dài ngắn nhất có thể; đáp ứng yêu cầu kỹ thuật; (iii) phù hợp với điều kiện địa hình khu vực tuyến đi qua; (iv) hạn chế đi qua các khu vực nhạy cảm về môi trường tự nhiên, môi trường xã hội, các khu di tích, danh lam thắng cảnh, đất quốc phòng; hạn chế khối lượng giải phóng mặt bằng, tránh các khu vực tập trung đông dân cư, giảm thiểu ảnh hưởng đến các công trình hiện hữu. Phương án tuyến lựa chọn đã được 7/7 địa phương đi qua có ý kiến thống nhất bằng văn bản; đã được cập nhật vào quy hoạch của các địa phương.

Riêng đoạn tuyến trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên (từ ranh giới tỉnh Bắc Ninh đến nút giao đường cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên), theo đề xuất của UBND tỉnh Thái Nguyên¹⁷, Hội đồng thẩm định nhà nước, Báo cáo NCTKT đã nghiên cứu theo hướng tuyến mới để tạo điều kiện mở rộng không gian phát triển tỉnh Thái Nguyên, rút ngắn hành trình trên Vành đai 5 (không phải đi trùng với đường cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên). Trong bước nghiên cứu tiếp theo, sẽ tiếp tục nghiên cứu, khảo sát, thiết kế chi tiết để chuẩn xác hướng tuyến, xác định quy mô, tiến trình đầu tư bảo đảm hiệu quả kinh tế - xã hội theo yêu cầu tại Kết luận số 18-KL/TW và tùy thuộc khả năng cân đối vốn để xem xét, quyết định.

10.2. Trắc dọc

Trắc dọc tuyến được thiết kế theo nguyên tắc: (i) bảo đảm yêu cầu của tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc với tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h; (ii) không giao cắt đồng mức để bảo đảm tốc độ thiết kế, an toàn vận hành khai thác; (iii) hạn chế tác động đến môi trường khu vực tuyến đi qua.

Trên cơ sở đó, Dự án đề xuất sử dụng 2 loại kết cấu chính trên tuyến, gồm: (i) trắc dọc đi thấp (áp dụng cho các đoạn thông thường trên tuyến); (ii) cầu cạn trên cao (áp dụng cho một số đoạn qua địa bàn tỉnh Ninh Bình, Phú Thọ).

Theo quy hoạch trước đây¹⁸, đoạn qua địa bàn tỉnh Ninh Bình từ nút giao QL.1 đến nút giao đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình được hoạch định đi trên cao. Quá trình nghiên cứu, UBND tỉnh Ninh Bình đề xuất tiếp tục đầu tư một số đoạn cầu cạn đi trên cao. Kết quả thiết kế sơ bộ cho thấy, phương án cầu cạn có ưu điểm là: (i) kết nối thuận lợi khu vực đô thị hai bên; (ii) các đoạn đất yếu thuận lợi cho quá trình thi công, rút ngắn thời gian thi công so với giải pháp đắp thông thường; (iii) hạn chế chia cắt cộng đồng, không gian khu vực nên thuận lợi cho việc phát

¹⁷ Văn bản số 2988/UBND-TH ngày 26/3/2026, số 5302/UBND-TH ngày 15/5/2026, số 7785/UBND-TH ngày 26/6/2026

¹⁸ Quyết định số 561/QĐ-TTg ngày 18/4/2014 của Thủ tướng Chính phủ

triển đô thị, công nghiệp hai bên. Nhược điểm của giải pháp là: (i) chi phí xây dựng ban đầu cao; (ii) mức độ gây ô nhiễm môi trường (khói, bụi, tiếng ồn) cao. Theo báo cáo của tỉnh Ninh Bình, tại khu vực này, Vành đai 5 đi qua khu vực khu đô thị, công nghiệp, dịch vụ dọc tuyến nên việc đầu tư cầu cạn trên cao sẽ kết nối thuận lợi hai bên Vành đai 5; theo đề xuất của tỉnh Ninh Bình, Hội đồng thẩm định nhà nước, đơn vị tư vấn đã cập nhật, điều chỉnh phương án trắc dọc của đoạn tuyến này.

Để có đầy đủ số liệu chi tiết, trong bước nghiên cứu tiếp theo, sẽ tiếp tục nghiên cứu, khảo sát, thiết kế chi tiết các phương án thiết kế trắc dọc (cầu cạn đi trên cao hoặc nền đường đắp thấp) để so sánh, đánh giá, lựa chọn phương án đầu tư bảo đảm hiệu quả kinh tế - xã hội theo Kết luận số 18-KL/TW để xem xét, quyết định.

10.3. Mặt cắt ngang

Căn cứ quy hoạch, tiêu chuẩn kỹ thuật, hiện trạng khu vực tuyến đi qua, nhu cầu vận tải, thiết kế các thành phần cơ bản trên mặt cắt ngang với bề rộng 120m, bao gồm đường cao tốc 6 làn xe ở giữa, đường song hành, hành lang an toàn và dải cây xanh hai bên. Cấu tạo chi tiết các thành phần trên mặt cắt ngang như sau:

a) Tuyến chính cao tốc: quy mô 6 làn xe, bề rộng tối thiểu 32,25m bao gồm: phần mặt đường 6 làn xe 22,5m, dải phân cách giữa 0,75m; dải an toàn giữa 2 bên 1,5m; dải dừng xe khẩn cấp 2 bên 6m; lề đất 2 bên 1,5m.

b) Đường song hành: quy mô tối thiểu đường cấp III, đường đô thị bề rộng 12m, bao gồm: phần mặt đường 2 làn xe 7,0m, lề đường 2 bên 4,0m, lề đất 2 bên 1,0m. Quá trình đầu tư, các đoạn qua khu đô thị, công nghiệp có thể xem xét đầu tư với quy mô lớn hơn theo quy hoạch của địa phương. Do điều kiện hiện trạng, một số đoạn có quy mô mặt cắt ngang khác bề rộng 120m¹⁹ sẽ được thiết kế điều chỉnh bề rộng của các thành phần mặt cắt ngang như thay đổi bề rộng dải cây xanh, vỉa hè, đường song hành (tối thiểu 12m).

c) Đường gom (đối với đoạn qua Thái Nguyên, Phú Thọ): bề rộng tối thiểu 5m theo quy mô đường giao thông nông thôn loại B.

10.4. Công trình cầu: được thiết kế vĩnh cửu bằng bê tông cốt thép và bê tông cốt thép dự ứng lực bảo đảm tiêu chuẩn thiết kế TCVN 11823:2017. Dự án dự kiến xây dựng khoảng 100 công trình cầu trên tuyến chính cao tốc.

10.5. Nền đường, mặt đường

Nền đường được thiết kế bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật của dự án; các đoạn qua khu vực đất yếu được xử lý bảo đảm ổn định nền đường.

Mặt đường cấp cao A1, đáp ứng yêu cầu khai thác theo tiêu chuẩn thiết kế TCCS 38:2022/TCĐBVN.

10.6. Nút giao khác mức liên thông

Để bảo đảm điều kiện khai thác, tốc độ thiết kế, yêu cầu an toàn, thiết kế

¹⁹ Đoạn qua tỉnh Phú Thọ (bề rộng từ 57-60,5m), Ninh Bình (bề rộng từ 84,5-131m), Hải Phòng (bề rộng 95m)

giao cắt khác mức trên nguyên tắc: (i) tuân thủ khoảng cách yêu cầu giữa các nút giao quy định tại quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc; (ii) phù hợp quy hoạch kết cấu hạ tầng, quy hoạch địa phương; (iii) bảo đảm tính kinh tế - kỹ thuật; (iv) phù hợp với điều kiện địa hình khu vực tuyến đi qua, hạn chế khối lượng giải phóng mặt bằng.

Dự án đề xuất sử dụng 2 loại giao cắt chính, gồm: (i) nút giao liên thông được bố trí khi Vành đai 5 giao cắt với các tuyến cao tốc, quốc lộ, các tuyến trục chính có vai trò quan trọng; (ii) nút giao trục thông được bố trí khi các đường ngang giao cắt với Vành đai 5 là các đường địa phương, đường chuyên dùng. Dự án dự kiến khoảng 46 vị trí nút giao liên thông, khoảng cách trung bình 7,6km.

10.7. Công trình phòng hộ và an toàn giao thông: theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41: 2024/BGTVT và các quy định hiện hành.

10.8. Hàm chui dân sinh, cầu vượt: xây dựng hệ thống hàm chui dân sinh, cầu vượt dân sinh bảo đảm kết nối, lưu thông thuận lợi cho người dân hai bên đường cao tốc, giảm thiểu chia cắt cộng đồng.

10.9. Công trình phục vụ khai thác: hệ thống giao thông thông minh; trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến đường cao tốc; hệ thống thu phí điện tử không dừng; công trình kiểm soát tải trọng xe; trạm dừng nghỉ được đầu tư đồng bộ theo quy định tại khoản 2 Điều 47 Luật Đường bộ.

11. Sơ bộ về phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

11.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng

Thực hiện giải phóng mặt bằng trên toàn bộ phạm vi bề rộng mặt cắt ngang Vành đai 5 như đã nêu tại mục 10.3. Riêng đoạn qua địa bàn tỉnh Ninh Bình, phạm vi cơ bản đã được UBND tỉnh Ninh Bình giải phóng mặt bằng theo dự án đang được triển khai đầu tư.

11.2. Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất

Tổng diện tích đất chiếm dụng sơ bộ khoảng 4.010,6 ha, trong đó: đất dân cư (đất ở) 464,5 ha; đất trồng lúa 1.776,4 ha; đất rừng 209,9ha; đất quốc phòng 9,5 ha; đất khác 1.550,3 ha.

Sơ bộ số hộ tái định cư dự kiến khoảng 6.977 hộ.

11.3. Sơ bộ chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: khoảng 78.143 tỷ đồng, trong đó phần tuyến chính cao tốc khoảng 49.851 tỷ đồng.

11.4. Tổ chức thực hiện: công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách dự án thành phần độc lập và do các địa phương tổ chức thực hiện theo quy định.

12. Hình thức đầu tư

Dự án có nhu cầu vốn đầu tư lớn nên Chính phủ đã nghiên cứu, phân tích lựa chọn hình thức đầu tư phù hợp bảo đảm tính khả thi, khả năng huy động nguồn lực, cụ thể:

12.1. Phần đường song hành, dải cây xanh, vỉa hè (bao gồm GPMB các hạng mục này): đầu tư theo hình thức đầu tư công do không thu hút nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước tương tự như dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội; Vành đai 3, Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đã được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư²⁰.

12.2. Phần tuyến chính cao tốc

Kết quả tính toán theo các hình thức đầu tư như sau:

a) Trường hợp đầu tư PPP, hợp đồng BOT²¹, lưu lượng giao thông trên tuyến chính cao tốc thấp hơn so với phương án đầu tư công, nguyên nhân chính là các phương tiện có xu hướng chuyển sang lưu thông trên đường song hành nhiều hơn để tiết kiệm chi phí²², kết quả cho thấy:

- Với mức vốn NSNN hỗ trợ tối đa 50% sơ bộ TMĐT theo quy định tại Điều 69 Luật PPP, phương án tài chính PPP là không khả thi đối với trường hợp: (i) tính toán đầu tư toàn bộ Dự án; (ii) tính toán đầu tư theo các dự án thành phần trên địa bàn từng địa phương.

- Với mức vốn NSNN hỗ trợ khoảng 83% sơ bộ TMĐT, phương án tài chính được đánh giá là khả thi với thời gian thu hồi vốn khoảng 25 năm.

b) Trường hợp đầu tư công, triển khai thu phí sau khi hoàn thành (tương tự các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông, Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, Biên Hòa - Vũng Tàu; kết quả thu phí 05 đoạn trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, mức thu phí trung bình khoảng 1 tỷ đồng/km/tháng²³), lưu lượng giao thông cao hơn so với phương án đầu tư PPP. Theo kết quả tính toán sơ bộ, trong vòng 20 năm dự kiến thu được 105.697 tỷ đồng.

c) Đánh giá

- Phương án đầu tư PPP có ưu điểm là: (i) giảm áp lực lên ngân sách nhà nước (bố trí đầu tư, bảo trì); (ii) khuyến khích khu vực kinh tế tư nhân tham gia phát triển kết cấu hạ tầng; tận dụng được kinh nghiệm quản trị, thi công, vận hành và bảo trì của các nhà đầu tư. Nhược điểm là: (i) một số đoạn có lưu lượng lớn mới thu hút được nhà đầu tư (đoạn qua Hà Nội, Ninh Bình,...), các đoạn có lưu lượng thấp, suất đầu tư lớn sẽ khó thu hút nhà đầu tư nên có thể ảnh hưởng đến mục tiêu đầu tư đồng bộ, khép kín toàn tuyến; (ii) Vành đai 5 có vai trò kết nối liên vùng, mức phí cao²⁴ có thể làm giảm sức hấp dẫn của tuyến, ảnh hưởng đến

²⁰ Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022, Nghị quyết số 57/2022/QH15 ngày 16/6/2022, Nghị quyết số 220/2025/QH15 ngày 27/6/2025

²¹ Hình thức hợp đồng BT về cơ bản tương tự như đầu tư công và được xem xét khi không thể thực hiện đầu tư bằng các hình thức khác theo Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 03/04/2026 của Thủ tướng Chính phủ

²² Do đường song hành không thu phí; tuyến chính cao tốc thu phí 2100 đồng/km/xe con

²³ Từ 02/3/2026 thu phí trên 05 đoạn dài 356km (Mai Sơn - QL.45, QL.45 - Nghi Sơn, Nghi Sơn - Diễn Châu, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây), đến ngày 31/5/2026, hệ thống đã ghi nhận hơn 9,7 triệu lượt phương tiện lưu thông, thu được trên 944 tỷ đồng phí sử dụng đường bộ cao tốc nộp ngân sách nhà nước, trung bình gần 1 tỷ đồng/km/tháng

²⁴ Phương án BOT dự kiến thu khoảng 2.100 đồng/xe con/km cao hơn phương án nhà nước thu phí khoảng 1.300 đồng/xe con/km

khả năng phân luồng giao thông và hiệu quả khai thác tổng thể (tăng chi phí vận tải, logistics), gia tăng áp lực giao thông lên mạng lưới đường hiện hữu; (iii) có thể ảnh hưởng đến môi trường đầu tư của các địa phương dọc tuyến, nhất là đối với khu công nghiệp, trung tâm dịch vụ; (iv) việc huy động nguồn vốn tín dụng dài hạn cho các dự án BOT gặp nhiều khó khăn do cả nước đang triển khai đồng thời nhiều dự án hạ tầng quy mô lớn.

Đặc biệt nhiều dự án PPP hiện nay triển khai còn có vướng mắc, tiến độ triển khai chậm như: đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội triển khai chậm hơn so với dự kiến 1 - 1,5 năm; cao tốc Gia Nghĩa - Chơn Thành đang điều chỉnh tăng TMĐT, tăng vốn NSNN hỗ trợ đến 68% TMĐT, Quốc hội thông qua chủ trương từ tháng 6/2024 nhưng hiện vẫn chưa thi công²⁵; cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài được Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương từ tháng 8/2024, hiện chưa triển khai thi công; cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình được Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương từ tháng 3/2025, hiện chưa triển khai thi công.

- Phương án đầu tư công ưu điểm: (i) có thể triển khai đầu tư đồng bộ toàn tuyến; (ii) có khả năng thu hút lưu lượng giao thông cao hơn, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác, giảm áp lực giao thông cho các khu vực nội đô, đường địa phương; (iii) hạn chế ảnh hưởng đến thu hút đầu tư, phát triển khu công nghiệp, đô thị, dịch vụ của các địa phương dọc tuyến; (iv) hỗ trợ chi phí quản lý, vận hành, bảo trì và có thể hoàn trả ngân sách nhà nước để tái đầu tư các công trình hạ tầng khác. Nhược điểm của phương án là: (i) làm tăng áp lực huy động vốn ngân sách nhà nước cho công tác đầu tư trong ngắn hạn, công tác bảo trì; (ii) chưa huy động được khu vực kinh tế tư nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng.

Trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm các hình thức đầu tư đối với Dự án như trên, để góp phần thắng lợi các mục tiêu phát triển giai đoạn 2026 - 2030 và trong dài hạn theo Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIV, giảm chi phí logistics nhằm thu hút đầu tư, thúc đẩy tăng trưởng GDP giai đoạn 2026 - 2030 với mục tiêu tăng trưởng “2 con số”, *đề xuất đầu tư Dự án theo hình thức đầu tư công*, triển khai thu phí sau khi hoàn thành để hoàn trả phần vốn ngân sách nhà nước. Trong bước Báo cáo nghiên cứu khả thi, cơ quan chủ quản các dự án thành phần tiếp tục khảo sát, thiết kế chi tiết; tính toán cập nhật dự báo nhu cầu vận tải, chuẩn xác tổng mức đầu tư... để nghiên cứu, ưu tiên huy động nguồn lực đầu tư PPP, trường hợp phương án tài chính không khả thi hoặc mức vốn NSNN hỗ trợ cao như kết quả sơ bộ tại Báo cáo NCTKT sẽ thực hiện hình thức đầu tư công.

13. Sơ bộ tổng mức đầu tư toàn tuyến Vành đai 5

13.1. Căn cứ xác định

Căn cứ quy định tại khoản 2 Điều 4 Nghị định 206/2026/NĐ-CP ngày 15/6/2026 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng và Thông tư số 36/2026/TT-BXD ngày 26/6/2026 của Bộ Xây dựng hướng dẫn một số nội dung, phương pháp xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng, sơ bộ tổng mức đầu tư

²⁵ Tờ trình số 36/TTr-UBND ngày 11/6/2026 của UBND thành phố Đồng Nai

được tính toán như sau:

- Chi phí GPMB: được lập theo khối lượng giải phóng mặt bằng trên cơ sở bản đồ giải thửa quy hoạch sử dụng đất, đơn giá bồi thường đất, tài sản trên đất, hệ số giá đất, mức hỗ trợ do UBND các tỉnh áp dụng tại thời điểm chuẩn bị đầu tư (năm 2026).

- Chi phí xây dựng: đối với các hạng mục đã có công bố, căn cứ suất vốn đầu tư tại Quyết định số 425/QĐ-BXD ngày 30/3/2026 của Bộ Xây dựng; đối với các hạng mục chưa có công bố suất vốn sẽ tham khảo các Dự án có tính chất tương tự hoặc xây dựng đơn giá tổng hợp.

- Chi phí quản lý dự án, tư vấn, chi phí khác: được ước tính theo tỷ lệ % của chi phí xây dựng. Do dự án có quy mô lớn, đề xuất áp dụng tỷ lệ 7%, nhỏ hơn 15% theo quy định tại Mục I.2.4 của Phụ lục I Thông tư số 36/2026/TT-BXD.

- Chi phí dự phòng: bao gồm dự phòng khối lượng công việc phát sinh 10% và dự phòng cho yếu tố trượt giá được xác định trên cơ sở thời gian thực hiện dự án, kế hoạch bố trí vốn và chỉ số giá xây dựng hàng năm theo quy định tại Thông tư số 36/2026/TT-BXD.

13.2. Sơ bộ tổng mức đầu tư

Sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng **288.268 tỷ đồng**, bao gồm:

Hạng mục chi phí	Tuyến chính cao tốc	Đường song hành	Tổng cộng
Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư	49.851	28.292	78.143
Chi phí xây dựng	133.208	36.082	169.290
Chi phí QLDA, TVĐT và chi phí khác	9.326	2.525	11.851
Chi phí dự phòng	22.807	6.177	28.984
Sơ bộ tổng mức đầu tư	215.192	73.076	288.268

13.3. Sơ bộ đánh giá về suất đầu tư

Suất đầu tư tổng thể Vành đai 5 cho mặt cắt thông thường 120m là 825 tỷ/km, bao gồm 03 thành phần chính:

(1) Suất đầu tư cho phần GPMB là 224 tỷ đồng/km, trong đó đã so sánh, áp dụng chi phí GPMB của các dự án đang triển khai trên địa bàn²⁶.

(2) Suất đầu tư phần đường song hành là 128 tỷ đồng/2 bên tương đương

²⁶ Tỉnh Bắc Ninh khoảng 18,4 tỷ đồng/ha tương đương tuyến kết nối sân bay Gia Bình (16,6 tỷ đồng/ha); tỉnh Thái Nguyên khoảng 16,8 tỷ đồng/ha tương đương tuyến kết nối phía Tây Nam Khu công nghiệp Yên Bình (18,13 tỷ đồng/ha); tỉnh Hưng Yên khoảng 14,8 tỷ đồng/ha tương đương dự án Vành đai 4 (13,3 tỷ đồng/ha)...

64 tỷ đồng/km, quy mô 12m, là phù hợp với khu vực (có xử lý nền đất yếu, nhiều công trình cầu vượt sông).

(3) Suất đầu tư phần tuyến chính cao tốc 6 làn xe là 473 tỷ đồng/km được tính toán trên cơ sở suất đầu tư của Bộ Xây dựng công bố tại Quyết định số 425/QĐ-BXD ngày 30/3/2026²⁷ (được quy đổi từ 4 làn xe lên 6 làn xe). So sánh với các dự án tương tự cho thấy: suất đầu tư tuyến chính cao tốc thấp hơn so với dự án Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội (khoảng 496 tỷ đồng/km, đường cao tốc 4 làn xe) dù quy mô đầu tư Dự án lớn hơn; thấp hơn so với dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh²⁸ và tương đồng với dự án đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng²⁹.

Như vậy, sơ bộ tổng mức đầu tư Dự án được tính toán bảo đảm phù hợp với quy định hiện hành, suất đầu tư Dự án cơ bản tương đồng với các dự án đang triển khai trong khu vực nghiên cứu. Thực tế, suất đầu tư các đoạn tuyến phụ thuộc vào chi phí GPMB theo chính sách của các địa phương; thời gian thực hiện, tỷ lệ công trình cầu, hầm; tỷ lệ xử lý nền đất yếu... nên việc so sánh chỉ mang tính chất tham khảo. Trong bước nghiên cứu tiếp theo sẽ tiếp tục khảo sát, thiết kế chi tiết để tính toán, chuẩn xác tổng mức đầu tư theo quy định.

14. Phương án đầu tư

Đường Vành đai 5 có vai trò quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội, tạo không gian phát triển mới đối với Thủ đô Hà Nội và vùng Thủ đô nên cần nghiên cứu đầu tư đồng bộ, khép kín toàn tuyến để phát huy hiệu quả tổng thể tuyến đường. Tuy nhiên, trước nhu cầu vốn đầu tư cho Dự án rất lớn, Chính phủ dự kiến phương án đầu tư theo các nguyên tắc sau:

- Báo cáo Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư toàn tuyến, quy mô 6 làn xe, đầu tư công; trong điều kiện nguồn vốn khó khăn sẽ xem xét giãn tiến độ hoàn thành dự kiến sang giai đoạn 2031 - 2035;

- Đối với tuyến chính cao tốc, trong giai đoạn 2026 - 2030 thực hiện: (i) tổ chức lập dự án đầu tư tất cả các dự án thành phần để chuẩn xác số liệu, huy động vốn đầu tư trong các giai đoạn 2026 - 2030 và dự kiến giai đoạn 2031 - 2035; (ii) đầu tư xây dựng đoạn tuyến có nhu cầu vận tải cao, có tiềm năng phát triển công nghiệp, dịch vụ, có thể khai thác độc lập để ưu tiên đầu tư trước.

- Đối với đường song hành sẽ thực hiện cấm mốc GPMB, trường hợp các địa phương huy động được nguồn vốn sẽ thực hiện GPMB, đầu tư xây dựng đường song hành.

Trên cơ sở Báo cáo đánh giá nguồn vốn, khả năng cân đối vốn của Bộ Tài

²⁷ Chi phí xây dựng 1km phần đường được quy đổi ra 6 làn xe, chưa có đất yếu, của Vành đai 5 vào khoảng 185 tỷ đồng/km; suất đầu tư xây dựng 1m² công trình cầu khoảng 34 triệu đồng/m²

²⁸ Suất đầu tư khoảng 454 tỷ đồng/km (72.313 tỷ đồng/159,31km) với quy mô 4 làn xe, bề rộng 25,5m, nếu quy đổi về 6 làn xe khoảng 574 tỷ đồng/km

²⁹ Suất đầu tư 4 làn xe khoảng 263 tỷ đồng (16.012 tỷ đồng/60,9km), quy đổi về 6 làn xe khoảng 342 tỷ đồng/km. Tuy nhiên, do Vành đai 5 có 66km cầu trên tuyến chính (19% chiều dài tuyến), trong khi cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng chỉ có 7,3km (12%) với phần chênh chi phí cầu khoảng 56.000 tỷ đồng (tương đương 160 tỷ đồng/km). Nếu không tính chi phí phần cầu thì suất đầu tư của 2 dự án là tương đồng.

chính³⁰, với nguồn vốn *ngân sách trung ương* dự kiến bố trí trong giai đoạn 2026-2030 khoảng 59.700 tỷ đồng, dự kiến các phương án đầu tư như sau:

a) Phương án 1 (phân kỳ đầu tư theo đoạn tuyến): thực hiện đầu tư hoàn chỉnh một số đoạn tuyến; phần GPMB và đầu tư đường song hành tùy thuộc điều kiện của các địa phương để triển khai; các đoạn còn lại thực hiện chuẩn bị đầu tư để huy động nguồn lực.

Trường hợp đầu tư công, đầu tư hoàn thiện quy mô 6 làn xe tuyến chính cao tốc đoạn từ cầu Thái Hà đến tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, chiều dài 116km, sơ bộ TMĐT khoảng 77.000 tỷ đồng, nhu cầu vốn trong giai đoạn 2026 - 2030 khoảng 77% sơ bộ TMĐT, tương đương 59.700 tỷ đồng.

Ưu điểm của phương án là phù hợp với khả năng cân đối vốn bố trí cho dự án³¹; đầu tư ngay quy mô 6 làn xe cao tốc, tránh mở rộng nhiều lần (rút kinh nghiệm từ việc triển khai 3.000km đường bộ cao tốc thời gian qua³²); ưu tiên khu vực phía Đông có nhu cầu vận tải cao, có nhiều dự địa phát triển không gian (khu công nghiệp, đô thị...); có thể khai thác ngay để phát huy hiệu quả nguồn vốn đã bố trí, kết nối đồng bộ với giao thông khu vực; giảm áp lực ngân sách nhà nước, nhu cầu vật liệu trong giai đoạn 2026 - 2030. Nhược điểm của phương án là chưa thể đầu tư đồng bộ toàn tuyến Vành đai 5 nên chưa phát huy hiệu quả tổng thể của tuyến đường; mới chỉ cắm mốc để quản lý quỹ đất theo quy hoạch, chưa thực hiện GPMB các đoạn còn lại.

Trường hợp đầu tư theo phương thức PPP, đoạn cầu Thái Hà đến tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn là đoạn tuyến có lưu lượng xe cao, nhưng khu vực tuyến đi qua có nhiều đất yếu, nhiều sông nên đầu tư nhiều công trình, xử lý đất yếu nên tổng mức đầu tư cao. Kết quả cho thấy, nếu NSTW hỗ trợ 50% sơ bộ TMĐT thì đầu tư đoạn tuyến theo phương thức PPP không khả thi. Để khả thi, vốn NSNN hỗ trợ lớn hơn 80% TMĐT. Với mức hỗ trợ lớn như trên, việc sử dụng vốn NSNN là vốn miễn không đạt hiệu quả.

b) Phương án 2 (phân kỳ đầu tư theo hạng mục): thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư và GPMB toàn bộ phần tuyến chính cao tốc; phần đường song hành thực hiện cắm mốc GPMB, trường hợp các địa phương bố trí được kinh phí sẽ thực hiện GPMB, đầu tư đường song hành.

Phương án này sẽ thực hiện: (i) GPMB toàn tuyến phần tuyến chính cao tốc, kinh phí dự kiến khoảng 49.851 tỷ đồng; (ii) phần kinh phí còn lại khoảng 9.849 tỷ đồng dự kiến đầu tư 15 km đoạn tuyến kết nối tỉnh Hưng Yên với TP. Hải Phòng bảo đảm giai đoạn này có thể kết nối từ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng.

Ưu điểm của phương án là phù hợp với khả năng cân đối vốn bố trí cho dự

³⁰ Báo cáo số 537/BC-BTC ngày 13/7/2026 của Bộ Tài chính

³¹ Báo cáo số 537/BC-BTC ngày 13/7/2026 của Bộ Tài chính

³² Trước đây phân kỳ theo mặt cắt ngang, khó đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao và mất thời gian, chi phí cho việc nâng cấp, mở rộng thời gian tiếp theo. Thủ tướng Chính phủ đã có nhiều chỉ đạo liên quan đến việc mở rộng các tuyến cao tốc phân kỳ trong thời gian qua

án³³; thuận lợi để kêu gọi đầu tư tuyến cao tốc chính tuyến Vành đai 5 theo hình thức PPP, tránh tình trạng lấn chiếm, xây dựng trái phép trong phạm vi GPMB. Nhược điểm của phương án là cơ bản chưa thực hiện đầu tư xây dựng tuyến đường; rủi ro thành công khi huy động đầu tư PPP trong điều kiện hiện nay (lãi vay, nhu cầu vận tải, năng lực tài chính của nhà đầu tư...); tiềm ẩn nguy cơ lãng phí do có thể phải GPMB 2 lần khi địa phương chưa bố trí được ngân sách địa phương để GPMB đường song hành, chưa chắc chắn khả năng huy động được nhà đầu tư nên chưa phát huy được nguồn vốn đã bố trí để GPMB tuyến chính (khoảng 49.851 tỷ đồng); diện tích đất thu hồi nhưng chưa sử dụng ngay, ảnh hưởng đến đời sống người dân.

c) Kiến nghị

Trên cơ sở ưu, nhược điểm các phương án đầu tư nêu trên, trước mắt Chính phủ đề xuất thực hiện đầu tư công, thu phí hoàn trả ngân sách nhà nước; đầu tư hoàn thành dứt điểm từng đoạn tuyến có nhu cầu vận tải cao theo khả năng cân đối vốn bảo đảm sớm đưa vào khai thác, phát huy hiệu quả nguồn vốn đã dự kiến bố trí trong kế hoạch trung hạn 2026-2030. Trong bước tiếp theo, trên cơ sở số liệu khảo sát, thiết kế chi tiết, điều kiện thực tế, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Xây dựng, các địa phương tiếp tục nghiên cứu, đánh giá lựa chọn phương án đầu tư phù hợp. Phương án đầu tư như sau:

- Giai đoạn 2026 - 2030, theo nguyên tắc nêu trên dự kiến: (i) tổ chức lập dự án toàn tuyến làm cơ sở kêu gọi đầu tư; (ii) thực hiện đầu tư xây dựng hoàn chỉnh đoạn tuyến phía Đông (khoảng 116km) có nhu cầu vận tải cao, có tiềm năng mở rộng không gian phát triển của khu vực; (iii) trường hợp cân đối, bố trí được nguồn lực, Chính phủ sẽ tiếp tục đầu tư bổ sung một số đoạn tuyến trên Vành đai 5.

- Giai đoạn 2031 - 2035: dự kiến đầu tư các đoạn còn lại để khép kín đường Vành đai 5 theo quy hoạch.

15. Sơ bộ cơ cấu nguồn vốn, khả năng cân đối vốn

15.1. Sơ bộ cơ cấu nguồn vốn đầu tư

Căn cứ pháp luật về đường bộ³⁴, ngân sách nhà nước, dự kiến cơ cấu nguồn vốn của dự án như sau:

- Ngân sách trung ương khoảng 215.192 tỷ đồng thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và đầu tư xây dựng phần tuyến chính cao tốc.

- Ngân sách địa phương khoảng 73.076 tỷ đồng thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và đầu tư xây dựng đường song hành và các hạng mục theo quy hoạch của địa phương, trong giai đoạn 2026 - 2030, các địa phương sẽ xác định phạm vi, quy mô đầu tư đường song hành trên cơ sở khả năng cân đối vốn ngân sách địa phương.

³³ Báo cáo số 537/BC-BTC ngày 13/7/2026 của Bộ Tài chính

³⁴ Khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ quy định địa phương quản lý đường bên và như vậy sẽ có trách nhiệm đầu tư đường bên (đường song hành).

15.2. Phương án huy động vốn và khả năng cân đối nguồn vốn

a) Về nguồn vốn ngân sách trung ương

Quốc hội đã thông qua Nghị quyết số 27/2026/QH16 ngày 24/4/2026 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030, trong đó tổng vốn NSTW trong giai đoạn 2026-2030 là 3.800.000 tỷ đồng; đã phân bổ chi tiết cho các bộ, cơ quan trung ương và địa phương là 717 nghìn tỷ đồng. Đối với số vốn NSTW còn lại chưa phân bổ 2.703 nghìn tỷ đồng, Quốc hội giao Chính phủ khẩn trương phân bổ cho các bộ, cơ quan trung ương và địa phương trên cơ sở đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội theo Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026, trong đó ưu tiên bố trí cho các dự án quan trọng quốc gia, các dự án trọng điểm, các nhiệm vụ, dự án thuộc Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIV, các dự án để thực hiện các Nghị quyết mang tính chiến lược của Đảng đã ban hành trong thời gian qua.

Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 5 là dự án quan trọng quốc gia, khi hoàn thành kết nối các hành lang Đông - Tây, các trục hướng tâm Thủ đô Hà Nội để tạo động lực lan tỏa phát triển kinh tế - xã hội; rút ngắn khoảng cách giữa các địa phương, vùng miền, góp phần giảm áp lực tập trung dân số, quá tải hạ tầng tại Thủ đô Hà Nội; tái cấu trúc, phân bổ lại đô thị, dân cư, mở ra không gian phát triển kinh tế, khai thác có hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất; thúc đẩy phát triển kinh tế, dịch vụ, du lịch; tăng năng lực cạnh tranh của vùng Thủ đô. Đồng thời là dự án thuộc Chương trình hành động thực hiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng. Do đó cần thiết ưu tiên vốn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn để đầu tư.

Hiện nay, do nhu cầu vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2026 - 2030 của các ngành, lĩnh vực, địa phương rất lớn, vượt quá khả năng cân đối theo Nghị quyết số 27/2026/QH16. Trên cơ sở báo cáo của Bộ Tài chính, Chính phủ dự kiến bố trí vốn ngân sách trung ương cho Dự án khoảng 59.700 tỷ đồng trong giai đoạn 2026 - 2030 để đầu tư Dự án theo phương án nêu trên.

Nhu cầu vốn giai đoạn sau năm 2030 khoảng 158.037 tỷ đồng, trên cơ sở kết quả nghiên cứu bước Báo cáo nghiên cứu khả thi sẽ tiếp tục rà soát, lựa chọn đầu tư các đoạn tuyến còn lại bảo đảm khả năng cân đối vốn trong giai đoạn này.

b) Nguồn vốn ngân sách địa phương

Do đường song hành phục vụ nhu cầu kết nối, phát triển kinh tế - xã hội của khu vực, mở rộng không gian phát triển, khai thác hiệu quả tiềm năng, nguồn lực từ quỹ đất dọc tuyến đường Vành đai 5 cho địa phương nên các địa phương có trách nhiệm bố trí vốn để đầu tư đường song hành.

Theo quy định của Luật Đầu tư công³⁵, thẩm quyền quyết định kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030 của các địa phương thuộc thẩm quyền Hội đồng nhân dân tỉnh/thành phố. Hiện nay, Chính phủ đã chỉ đạo³⁶ UBND các tỉnh/thành phố nghiên cứu, trình Hội đồng nhân dân tỉnh/thành phố ưu tiên bố trí

³⁵ Điểm a khoản 9 Điều 59 Luật Đầu tư công

³⁶ Thông báo số 350/TB-VPCP ngày 04/7/2026 của Văn phòng Chính phủ

các nguồn vốn thuộc kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030 cho các dự án thành phần GPMB, xây dựng của phần đường song hành, dải xây xanh, vỉa hè theo quy hoạch của địa phương.

Các địa phương sẽ xác định phạm vi, quy mô đầu tư đường song hành trên cơ sở khả năng cân đối vốn ngân sách địa phương của mình.

16. Xác định sơ bộ chi phí vận hành, bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa lớn trong giai đoạn khai thác vận hành dự án

16.1. Chi phí quản lý, vận hành khai thác

Các chi phí được tính toán theo hướng dẫn tại Thông tư số 40/2026/TT-BXD ngày 26/6/2026 của Bộ Xây dựng hướng dẫn xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng. Chi phí này được bố trí từ các nguồn vốn hợp pháp trong quá trình khai thác, không tính vào tổng mức đầu tư dự án.

16.2. Chi phí bảo trì thường xuyên, sửa chữa định kỳ

Đối với hạng mục đường: chi phí sửa chữa định kỳ được xác định theo tỷ lệ % chi phí xây dựng kết cấu mặt đường tương ứng với định kỳ cần bảo trì.

Đối với công trình cầu: chi phí bảo trì để sửa chữa một phần hoặc phần lớn kết cấu mặt đường trong phạm vi công trình cầu với định kỳ cần bảo trì.

Chi phí các khoản mục nêu trên được tính toán theo hướng dẫn tại Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 và Phụ lục I Thông tư số 40/2026/TT-BXD. Chi phí này được bố trí từ các nguồn vốn hợp pháp trong quá trình khai thác, không tính vào tổng mức đầu tư dự án.

17. Tiến độ dự kiến thực hiện và phân chia các dự án thành phần

17.1. Sơ bộ tiến độ và nhu cầu giải ngân vốn thực hiện dự án

a) Sơ bộ tiến độ thực hiện dự án

Thực tiễn triển khai cho thấy, các dự án đường bộ cao tốc có quy mô, yêu cầu kỹ thuật phức tạp, tổng mức đầu tư lớn, thời gian chuẩn bị và hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo quy định của pháp luật để khởi công dự án thường cần khoảng 3 năm³⁷, thời gian thi công hoàn thành công trình tối thiểu từ 2 - 3 năm. Nếu được áp dụng một số cơ chế, chính sách đặc biệt với tiến độ thực hiện dự kiến như sau:

- Quốc hội phê duyệt tổng thể chủ trương đầu tư: năm 2026;
- Phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi: năm 2026 - 2027;
- Các đoạn đã được cân đối, bố trí vốn (59.700 tỷ đồng), tiến độ như sau:
 - + Thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: năm 2026 - 2027;
 - + Khởi công cuối năm 2027;
 - + Cơ bản hoàn thành năm 2030 và đưa vào vận hành khai thác năm 2031.

³⁷ Phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư, phê duyệt thiết kế kỹ thuật, dự toán, đấu thầu lựa chọn nhà thầu, đền bù GPMB,...

- Các đoạn còn lại tiếp tục huy động nguồn lực, trường hợp được cân đối, bố trí được nguồn vốn hoặc lựa chọn được nhà đầu tư, phần đầu hoàn thành toàn tuyến trước năm 2035.

b) Sơ bộ nhu cầu giải ngân vốn

- Nhu cầu vốn đầu tư tổng thể Dự án theo từng năm trong trường hợp ngân sách trung ương, ngân sách địa phương có thể cân đối theo nhu cầu của sơ bộ tổng mức đầu tư, cụ thể như sau:

Nguồn vốn	Giai đoạn 2026 - 2030						Sau năm 2030
	2026	2027	2028	2029	2030	Tổng cộng	
NSTW	151	30.127	34.646	40.671	45.040	150.634	64.558
NSDP	51	10.231	11.765	13.811	15.295	51.153	21.923

- Nhu cầu bố trí vốn theo từng năm trong trường hợp ngân sách trung ương bố trí khoảng 59.700 tỷ đồng để đầu tư phần tuyến chính cao tốc, cụ thể như sau:

Nguồn vốn	Giai đoạn 2026 - 2030						Sau năm 2030
	2026	2027	2028	2029	2030	Tổng cộng	
NSTW	151	5.970	14.925	17.910	20.744	59.700	155.492
NSDP	Tùy thuộc khả năng cân đối của địa phương để xác định phạm vi, quy mô, thời điểm đầu tư các đoạn tuyến song hành cho phù hợp						

17.2. Phương án phân chia dự án thành phần

a) Phương án phân chia tổng thể

Đường Vành đai 5 có quy mô lớn, đi qua nhiều địa phương nên việc phân chia dự án thành các dự án thành phần là cần thiết, đẩy nhanh tiến độ thực hiện. Dự kiến phân chia Dự án thành các nhóm dự án thành phần như sau:

- Thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: 07 dự án thành phần qua 7 địa phương.
- Thực hiện đầu tư xây dựng đường song hành: 07 dự án thành phần qua 7 địa phương.
- Thực hiện đầu tư xây dựng tuyến chính cao tốc: 08 dự án dự án thành phần bao gồm: 07 dự án thành phần qua 7 địa phương và 01 dự án thành phần gồm các công trình cầu lớn qua 2 địa phương.

b) Phương án phân chia giai đoạn 2026 - 2030: các đoạn tuyến đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2026 - 2030 được xác định, phân chia trên cơ sở các dự án thành phần tổng thể nêu trên.

(Chi tiết dự kiến phân chia dự án thành phần tại Phụ lục gửi kèm).

18. Sơ bộ hiệu quả đầu tư và đánh giá tác động của dự án

18.1. Sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội

a) Hiệu quả đầu tư tổng thể toàn tuyến

Sơ bộ tư vấn tính toán, kết quả cho thấy Dự án mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội với các chỉ tiêu tính toán định lượng như sau: giá trị hiện tại ròng (NPV) > 0, tỷ suất nội hoàn (IRR) > 10%, tỷ số chi phí - lợi ích (B/C) > 1 (chi tiết kết quả tính toán hiệu quả kinh tế - xã hội trong Hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án). Ngoài ra, việc đầu tư Dự án sẽ mang lại những hiệu quả nhưng không thể định lượng như:

- Về kinh tế: tăng cường năng lực lưu thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển trong khu vực; thúc đẩy thu hút nhà đầu tư phát triển đô thị, công nghiệp, dịch vụ dọc tuyến.

- Về du lịch: thúc đẩy phát triển du lịch, khơi dậy các tiềm năng sẵn có của các địa phương cho hoạt động du lịch đặc biệt du lịch.

- Về xã hội: giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông trên các tuyến QL.1, QL.37, QL.21...; tạo việc làm và tăng thu nhập cho người dân, góp phần nâng cao đời sống văn hóa tinh thần cho người dân.

- Về môi trường: giảm lưu lượng, giảm thiểu tác động môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn... qua khu vực đông dân cư.

- Về quốc phòng, an ninh: tạo nên một trục cơ động, phục vụ quốc phòng, an ninh trong tình huống khẩn nguy.

b) Hiệu quả đầu tư giai đoạn 2026 - 2030

Kết quả tính toán đối với các đoạn tuyến được đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2026 - 2030 cho thấy Dự án mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội với các chỉ tiêu tính toán định lượng như sau: giá trị hiện tại ròng (NPV) > 0, tỷ suất nội hoàn (IRR) > 10%, tỷ số chi phí - lợi ích (B/C) > 1 (chi tiết kết quả tính toán hiệu quả kinh tế - xã hội trong Hồ sơ Báo cáo NCTKT Dự án).

Từ những kết quả tính toán, phân tích nêu trên cho thấy, việc đầu tư Dự án có hiệu quả về kinh tế - xã hội.

18.2. Sơ bộ về phương án thu hồi vốn nhà nước

Sau khi Dự án hoàn thành sẽ tổ chức thu phí để thu hồi vốn nhà nước tương tự các dự án đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư như Dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, 2021 - 2025; vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh; Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột; Biên Hòa - Vũng Tàu; Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng.

18.3. Đánh giá tác động dự án BOT liên quan

Vành đai 5 chủ yếu giao cắt với tuyến cao tốc hướng tâm đang khai thác theo hình thức BOT bao gồm: cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình; cao tốc Hà Nội - Hải Phòng; cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn; cao tốc Hà Nội - Lào Cai; cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình. Theo các quy hoạch được phê duyệt trước đây, đường Vành đai 5 có

lộ trình đầu tư trước năm 2020 nên việc đưa tuyến vào khai thác năm 2030 sẽ cơ bản không ảnh hưởng tiêu cực đến các dự án này do việc đầu tư phù hợp với định hướng quy hoạch mạng lưới giao thông khu vực.

Riêng đối với dự án BOT cầu Thái Hà, theo kết quả nghiên cứu sơ bộ, dự kiến cầu Thái Hà hiện hữu chuyển thành đường song hành của đường Vành đai 5. Chính phủ đã ban hành Nghị định số 122/2026/NĐ-CP ngày 03/4/2026 quy định chi tiết về việc xử lý vướng mắc của dự án BOT giao thông. Đây là một trong những dự án BOT giao thông cần xử lý vướng mắc nên trường hợp xử lý theo Nghị định số 122/2026/NĐ-CP sẽ mất nhiều thời gian, không đáp ứng tiến độ triển khai tổng thể của đường Vành đai 5. Để giải quyết vấn đề nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách đặc biệt để xử lý vướng mắc dự án BOT xây dựng công trình cầu Thái Hà.

19. Đánh giá sơ bộ tác động môi trường

Việc đánh giá sơ bộ tác động môi trường, xã hội của Dự án được thực hiện theo 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. Việc đánh giá sơ bộ về môi trường, xã hội tập trung nghiên cứu các nội dung theo giai đoạn bao gồm:

- Giai đoạn chuẩn bị xây dựng: xác định diện tích chiếm dụng, tác động đến các đối tượng bị ảnh hưởng do bị chiếm dụng đất, tác động đa dạng sinh học do thu hồi đất lâm nghiệp, đất rừng hoặc các yếu tố gây ô nhiễm do phá dỡ nhà cửa, rác thải từ chặt cây, phát quang, từ công tác chuẩn bị mặt bằng công trường...

- Giai đoạn xây dựng: xác định các ảnh hưởng đến môi trường và các tác động khác do chất thải phát sinh trong quá trình thi công như bụi, khí thải, chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thi công, nước thải sinh hoạt, nước thải thi công, chất thải nguy hại (dầu thải từ việc thay dầu máy định kỳ, nước bảo dưỡng xe, máy thi công...). Ngoài ra, giai đoạn xây dựng còn tác động đến cộng đồng dân cư như tiếng ồn, rung động, tập trung công nhân...; tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ; tác động đến giao thông và tiện ích cộng đồng và các hiện tượng xói lở, sụt trượt...

- Giai đoạn vận hành, khai thác: các yếu tố ảnh hưởng đến môi trường, xã hội như phát sinh bụi, khí thải và khí nhà kính; bụi và khí thải của các dòng xe; nước thải, chất thải rắn sinh hoạt; ảnh hưởng bởi tiếng ồn, rung động của các phương tiện lưu thông, ảnh hưởng do chia cắt giữa các khu dân cư hai bên tuyến, ảnh hưởng đến việc đi lại, sản xuất và sinh hoạt của người dân...

Sơ bộ các giải pháp phòng ngừa, bảo vệ:

- Giai đoạn chuẩn bị: thực hiện tốt phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư để giảm thiểu tác động tới chất lượng sống của các hộ mất đất thổ cư; triển

khai giải pháp đền bù, hỗ trợ sản xuất... để giảm thiểu tác động do chiếm dụng vĩnh viễn đất nông, lâm nghiệp.

- Giai đoạn xây dựng: thực hiện giải pháp phun nước tạo ẩm, che chắn khi tập kết và vận chuyển... để ngăn ngừa bụi phát tán từ hoạt động thi công; xây dựng và thực hiện kế hoạch quản lý chất thải trong thi công; kiểm soát các nguy cơ bồi lắng; thanh thải, phục hồi lòng, bờ kênh sau khi thi công; đổ vật liệu thừa đúng nơi quy định; quản lý, xử lý nước thải, quản lý chất thải nguy hại, kiểm soát mức ồn, mức rung từ hoạt động thi công; các biện pháp giảm thiểu tác động tới dòng chảy, nguồn nước tưới tiêu và vấn đề ngập úng cục bộ...

- Giai đoạn vận hành, khai thác: bước khảo sát cần nghiên cứu để lựa chọn hướng tuyến phù hợp, hạn chế đi qua các khu đông dân cư. Các giải pháp thiết kế được tính toán kỹ, bố trí đầy đủ hệ thống thoát nước, bố trí tường chống ồn hoặc trồng cây xanh...

20. Tổ chức thực hiện

20.1. Dự kiến cơ quan chủ quản thực hiện

Đối với các dự án thành phần bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; đầu tư xây dựng đường song hành; đầu tư xây dựng tuyến chính cao tốc giao UBND các tỉnh, thành phố làm cơ quan chủ quản tổ chức thực hiện để bảo đảm tận dụng tối đa năng lực, kinh nghiệm tại địa bàn.

Đối với các dự án đầu tư xây dựng công trình cầu lớn phức tạp đi qua hai địa phương, giao Bộ Xây dựng làm cơ quan chủ quản để bảo đảm tận dụng tối đa năng lực, kinh nghiệm Ban QLDA của Bộ Xây dựng. Căn cứ tính hình thực hiện nhiệm vụ của Bộ Xây dựng, các địa phương và điều kiện cụ thể, giao Chính phủ chỉ đạo, quyết định cụ thể cơ quan chủ quản.

(Chi tiết dự kiến cơ quan chủ quản các dự án thành phần tại Phụ lục gửi kèm)

20.2. Bước thiết kế: thiết kế 03 bước (thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công) đối với dự án thành phần tuyến chính cao tốc; thiết kế 02 bước (thiết kế cơ sở, thiết kế bản vẽ thi công) đối với dự án thành phần khác.

20.3. Phối hợp trong quá trình triển khai tiếp theo

Để bảo đảm hoàn thành Dự án, phát huy hiệu quả đầu tư, trong quá trình triển khai các bước tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo các cơ quan liên quan thực hiện các nhiệm vụ:

1. Bộ Xây dựng, các địa phương được giao là cơ quan chủ quản khẩn trương tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án, lựa chọn nhà thầu, triển khai thi công bảo đảm chất lượng, tiến độ, giá thành; tiếp tục rà soát các chính sách đặc thù (nếu có) để báo cáo cấp có thẩm quyền ban hành nhằm đẩy nhanh tiến độ, huy động nguồn lực, phân cấp phân quyền; kiện toàn bộ máy của các chủ thể để bảo đảm đủ năng lực tham gia quản lý, đầu tư các dự án thành phần.

2. Bộ Tài chính xây dựng kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn và hằng năm đầy đủ, kịp thời cho Dự án.

3. Các địa phương liên quan

- UBND các tỉnh/thành phố báo cáo Hội đồng nhân dân bố trí vốn ngân sách địa phương để triển khai đầu tư xây dựng đường song hành (bao gồm công tác GPMB đường song hành); tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; khẩn trương rà soát quy hoạch có liên quan, đặc biệt liên quan đến quy hoạch đường song hành, dải cây xanh, vỉa hè; bố trí nguồn lực xây dựng các tuyến giao thông kết nối với Vành đai 5 theo quy định đáp ứng nhu cầu phát triển của khu vực; quản lý quỹ đất hai bên tuyến để phát triển đô thị, công nghiệp, dịch vụ; xác định các mỏ vật liệu, khu vực đổ thải để phục vụ Dự án.

- UBND thành phố Hà Nội chủ trì, phối hợp với cơ quan thực hiện dự án thành phần có liên quan để triển khai đầu tư nút giao giữa đường Vành đai 5 với trục Hồ Tây - Ba Vì, cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình bảo đảm đầu tư đồng bộ, thống nhất, hiệu quả.

- UBND tỉnh Ninh Bình đẩy nhanh tiến độ triển khai đầu tư dự án liên quan đến đường song hành, đường gom của đường Vành đai 5 bảo đảm khớp nối, đồng bộ, khai thác hiệu quả với đoạn tuyến đường Vành đai 5 triển khai trong giai đoạn 2026 - 2030.

- UBND tỉnh Phú Thọ đẩy nhanh tiến độ triển khai đầu tư các dự án³⁸ có hướng tuyến đi trùng với đường Vành đai 5, kịp thời rà soát, điều chỉnh (nếu có) bảo đảm khai thác đồng bộ, hiệu quả với đường Vành đai 5.

III. ĐỀ XUẤT CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC BIỆT

Dự án đường Vành đai 5 có quy mô lớn, trải dài qua nhiều địa phương. Trên cơ sở thực tiễn triển khai đầu tư các dự án đường bộ cao tốc trong thời gian qua, căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Luật Đầu tư công và các pháp luật khác có liên quan, Dự án đề xuất các nhóm cơ chế, chính sách đặc biệt để bảo đảm tính khả thi, đẩy nhanh tiến độ triển khai, huy động nguồn lực đầu tư bao gồm 10 nhóm cơ chế, chính sách: (i) 08 nhóm cơ chế, chính sách đã được Quốc hội cho phép áp dụng tại các dự án quan trọng quốc gia khác; (ii) 02 nhóm cơ chế, chính sách đề xuất áp dụng riêng cho Dự án, cụ thể như sau:

1. Nhóm chính sách đã được Quốc hội cho phép áp dụng tại các dự án quan trọng quốc gia khác (08 chính sách)

(1) *Chính sách 1*: về thẩm quyền quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư

Khoản 1 Điều 37 Luật Đầu tư công quy định “*Cấp quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án thì có thẩm quyền quyết định điều chỉnh, dừng chủ trương đầu tư chương trình, dự án đó*” nên khi điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án phải trình Quốc hội để quyết định.

Dự án có quy mô lớn, trải dài qua nhiều địa phương nên chưa thể lường hết được các khó khăn, vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện như công tác

³⁸ (1) Dự án hạ tầng giao thông kết nối vùng Thủ đô trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc (tuyến đường Vành đai 5 - Thủ đô và đoạn tuyến đường ven chân núi Tam Đảo, kết nối giữa đường Vành đai 5 với QL.2B đến Tây Thiên, đi QL.2C và Tuyên Quang; (2) Dự án đầu tư xây dựng công trình từ ĐT.310B kết nối đường DD3 khu vực thôn Thanh Lanh xã Trung Mỹ, huyện Bình Xuyên (nay là xã Bình Xuyên, tỉnh Phú Thọ)

GPMB, các thay đổi về chỉ số giá, biến động tỷ giá và các yếu tố khách quan khác (thiên tai, dịch bệnh...) làm thay đổi một số nội dung đã được phê duyệt trong quyết định chủ trương đầu tư.

Để rút ngắn trình tự thủ tục, bảo đảm tiến độ thực hiện, đề xuất phân cấp cho Ủy ban Thường vụ Quốc hội thẩm quyền điều chỉnh chủ trương đầu tư như sau *“Trong thời gian Quốc hội không họp, Quốc hội ủy quyền cho Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án”*.

Chính sách này tương tự với chính sách đã được Quốc hội chấp thuận đối với các dự án: Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội; Vành đai 3, Vành đai 4 - Thành phố Hồ Chí Minh; Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột; Biên Hòa - Vũng Tàu; Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành; đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Quy Nhơn - Pleiku.

(2) *Chính sách 2: về thẩm định khả năng cân đối vốn cho Dự án.*

Khoản 1 Điều 36 Luật Đầu tư công sửa đổi quy định *“việc thẩm định, đánh giá nguồn vốn, khả năng cân đối vốn là một nội dung trong thẩm định chủ trương đầu tư”*. Khoản 2 Điều 36 Luật Đầu tư công sửa đổi quy định: *“Bộ Tài chính chủ trì đánh giá nguồn vốn và khả năng cân đối vốn, phương án bố trí vốn đối với dự án quan trọng quốc gia”*.

Hiện nay, Chính phủ dự kiến bố trí vốn NSTW cho Dự án khoảng 59.700 tỷ đồng giai đoạn 2026 - 2030, chưa thể đầu tư đồng bộ toàn tuyến. Để giải quyết vấn đề này, tăng cường huy động mọi nguồn vốn để sớm đầu tư khép kín đường Vành đai 5, Chính phủ đề xuất cơ chế, chính sách cụ thể như sau: *Dự án không phải thẩm định, đánh giá nguồn vốn, khả năng cân đối vốn theo quy định của Luật Đầu tư công. Trong quá trình thực hiện Dự án, Thủ tướng Chính phủ quyết định sử dụng các nguồn vốn trái phiếu Chính phủ, nguồn vượt thu hàng năm và các nguồn vốn hợp pháp khác để bố trí đủ vốn cho Dự án phù hợp với thời gian, tiến độ thực hiện.*

Chính sách này tương tự với chính sách đã được Quốc hội chấp thuận đối với các dự án: Vành đai 4 - Thành phố Hồ Chí Minh; đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Quy Nhơn - Pleiku; Vinh - Thanh Thủy.

(3) *Chính sách 3: về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư*

a) Về tổ chức thực hiện di dời công trình điện có điện áp từ 110kV trở lên

Theo quy định tại khoản 1, khoản 31 Điều 79, khoản 2 Điều 83 Luật Đất đai: *“Ủy ban nhân dân cấp huyện quyết định thu hồi đất trong trường hợp xây dựng công trình giao thông, bao gồm: đường ô tô cao tốc, đường ô tô, đường trong đô thị..., thực hiện dự án đã được Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận, quyết định chủ trương đầu tư theo quy định của pháp luật”*. Theo quy định tại khoản 1 Điều 86 Luật Đất đai: *“Ủy ban nhân dân cấp huyện có trách nhiệm chỉ đạo và tổ chức thực hiện nhiệm vụ bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy định của Luật này”*. Như vậy, công tác di dời các công trình điện do

địa phương thực hiện.

Tuy nhiên, để bảo đảm an ninh, an toàn hệ thống lưới điện và để đẩy nhanh tiến độ thực hiện đối với công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật, kiến nghị cơ chế: giao Tập đoàn Điện lực Việt Nam chủ trì tổ chức thực hiện di dời công trình điện có điện áp từ 110 kV trở lên.

Để rút ngắn trình tự thủ tục, bảo đảm tiến độ thực hiện, đề xuất chính sách: *Giao Tập đoàn Điện lực Việt Nam làm chủ đầu tư tổ chức thực hiện tiểu dự án hoặc các tiểu dự án di dời công trình điện có điện áp từ 110 kV trở lên.* Chính sách này tương tự với chính sách đã được Quốc hội chấp thuận đối với các dự án quan trọng quốc gia: tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam.

b) Về triển khai trước công tác xây dựng khu tái định cư cho Dự án

Trình tự thực hiện công tác thu hồi đất để phát triển kinh tế - xã hội được quy định tại Điều 87 Luật Đất đai chưa cho phép thực hiện công tác điều tra, khảo sát, đo đạc, kiểm đếm; thu thập hồ sơ pháp lý, xác định nguồn gốc đất thu hồi và tài sản gắn liền với đất thu hồi trước khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành thông báo thu hồi đất. Nếu thực hiện theo đúng trình tự quy định thì mất nhiều thời gian khi phải thông qua các bước: (i) xây dựng và thực hiện kế hoạch thu hồi đất, điều tra, khảo sát, đo đạc, kiểm đếm; (ii) lập, thẩm định phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; (iii) quyết định thu hồi đất, phê duyệt và tổ chức thực hiện phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Qua các bước nêu trên mới xác định được nhu cầu và triển khai xây dựng khu tái định cư phục vụ Dự án.

Do công tác xây dựng khu tái định cư là một trong các yếu tố ảnh hưởng lớn đến công tác GPMB phục vụ dự án, để đẩy nhanh tiến độ, đề xuất chính sách: *Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có Dự án đi qua triển khai xây dựng khu tái định cư cho Dự án trên cơ sở hồ sơ thiết kế sơ bộ trong Báo cáo NCKT được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư.*

Như vậy, về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, tổng hợp, đề xuất cơ chế, chính sách cụ thể như sau:

a) *Giao Tập đoàn Điện lực Việt Nam làm chủ đầu tư tổ chức thực hiện tiểu dự án hoặc các tiểu dự án di dời công trình điện có điện áp từ 110 kV trở lên.*

b) *Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có Dự án đi qua triển khai xây dựng khu tái định cư cho Dự án trên cơ sở hồ sơ thiết kế sơ bộ trong Báo cáo NCKT được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư.*

Chính sách này tương tự với chính sách đã được Quốc hội chấp thuận đối với các dự án: đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Quy Nhơn - Pleiku.

(4) Chính sách 4: về bãi đổ thải chất rắn xây dựng.

Theo quy định của pháp luật về xây dựng, mặt bằng các bãi đổ thải không thuộc phạm vi của Dự án. Do vậy, pháp luật về đất đai quy định phạm vi mặt bằng này không thuộc trường hợp nhà nước thu hồi đất. Quá trình thực hiện, nhà thầu

thi công phải thuê, mượn đất của người sử dụng đất, đồng thời hoàn trả, bàn giao đất, bãi thải tạm thời sau khi hoàn thành dự án. Việc thỏa thuận với chủ sử dụng đất về các loại chi phí cần thiết để được đổ chất thải rắn xây dựng gặp nhiều khó khăn; giá thỏa thuận là giao dịch dân sự nên không bắt buộc chủ sử dụng đất phải thực hiện theo khung giá công bố của địa phương, không có chính sách chung để thực hiện chặt chẽ về pháp lý và bảo đảm tính thống nhất. Ngoài ra, vật liệu thải trong bãi thải sau thời gian thuê đất tiềm ẩn những nguy cơ tranh chấp pháp lý (chủ sử dụng đất yêu cầu phải di dời vật liệu thải trong khi pháp luật hiện hành chưa có quy định về việc bố trí kinh phí cho việc này, chưa có quy định về quản lý vật liệu thải sau khi kết thúc Dự án).

Hiện nay, việc triển khai các dự án có quy mô lớn, dự án quan trọng quốc gia (như các dự án đường bộ cao tốc) đã gặp vướng mắc về việc bồi thường, hỗ trợ để thực hiện công tác GPMB phạm vi các bãi đổ chất thải rắn xây dựng dẫn đến kéo dài tiến độ thi công, thậm chí phải dừng thi công hoặc phải đổ tạm vào phạm vi mặt bằng thi công xây dựng, phát sinh chi phí mà không được thanh toán.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách cụ thể như sau:

Cho phép UBND các tỉnh, thành phố quyết định thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong Hồ sơ khảo sát Dự án và bàn giao mặt bằng cho nhà thầu để đổ chất thải rắn xây dựng của Dự án. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố tổ chức quản lý bãi đổ chất thải rắn xây dựng của Dự án theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về môi trường và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Chính sách này tương tự với chính sách đã được Quốc hội chấp thuận đối với các dự án: Vành đai 4 - Thành phố Hồ Chí Minh; đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Quy Nhơn - Pleiku; Vinh - Thanh Thủy.

(5) Chính sách 5: về chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác.

Theo quy định tại khoản 5 Điều 248 Luật đất đai về việc sửa đổi bổ sung Điều 20 Luật Lâm nghiệp: “*Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác, trừ trường hợp thực hiện dự án thuộc thẩm quyền của Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh chấp thuận, quyết định chủ trương đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư, Luật đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Dầu khí*”. Như vậy, thẩm quyền quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác của Dự án thuộc Quốc hội.

Theo quy định tại điểm c khoản 4 Điều 17 Nghị định số 42/2026/NĐ-CP ngày 26/01/2026 của Chính phủ³⁹, Dự án phải lập Báo cáo thuyết minh hiện trạng rừng và bản đồ hiện trạng rừng khu vực đề nghị chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác do chủ dự án lập. Để bảo đảm tiến độ thực hiện Dự án, đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, đề xuất thẩm quyền quyết định chuyển đổi mục đích

³⁹ Sửa đổi, bổ sung một số điều của các nghị định trong lĩnh vực lâm nghiệp và kiểm lâm

sử dụng rừng tại Dự án là Hội đồng nhân dân cấp tỉnh.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách cụ thể như sau:

Chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác được thực hiện trong bước nghiên cứu khả thi của Dự án. Hồ sơ đề xuất chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác là thành phần hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án. Quyết định phê duyệt Dự án đồng thời là Quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác.

Chính sách này tương tự với chính sách đã được Quốc hội chấp thuận đối với các dự án: đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

(6) Chính sách 6: về chỉ định thầu

Điểm c khoản 1 Điều 23 Luật Đấu thầu được sửa đổi, bổ sung tại khoản 14 Điều 1 Luật số 90/2025/QH15 quy định hình thức chỉ định thầu đối với: “*dự án đầu tư công đặc biệt; dự án đầu tư công khẩn cấp; dự án quan trọng quốc gia được cho phép áp dụng tại nghị quyết của Quốc hội khi quyết định chủ trương đầu tư dự án*”.

Theo rà soát, đánh giá so sánh giữa hình thức đấu thầu rộng rãi và chỉ định thầu cho thấy, việc chỉ định thầu có thể rút ngắn được thời gian lựa chọn nhà thầu từ 4 - 12 tháng so với hình thức đấu thầu rộng rãi.

Kết quả triển khai thực hiện việc áp dụng cơ chế đặc biệt về chỉ định thầu trong 02 năm 2022 và 2023 tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội đối với các Dự án cao tốc quan trọng quốc gia đã triển khai trong thời gian vừa qua (Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Biên Hòa - Vũng Tàu) cho thấy, việc áp dụng cơ chế chỉ định thầu đã giảm thủ tục, thời gian, chi phí của chủ đầu tư cũng như các nhà thầu trong việc thực hiện lựa chọn nhà thầu. Đồng thời, việc sớm khởi công xây dựng, giải ngân vốn đầu tư các dự án góp phần bảo đảm thực hiện hiệu quả, thành công các mục tiêu đã đề ra của Chương trình, khơi thông nguồn lực, tăng khả năng hấp thụ vốn vào nền kinh tế và thúc đẩy tăng trưởng, tạo việc làm cho người lao động, ổn định xã hội...

Để giải quyết vấn đề nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách cụ thể như sau:

Cho phép áp dụng hình thức chỉ định thầu đối với các gói thầu thuộc Dự án. Trình tự, thủ tục chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

Chính sách này tương tự với chính sách đã được Quốc hội chấp thuận đối với các dự án: cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025; Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột; Biên Hòa - Vũng Tàu; Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Quy Nhơn - Pleiku; Vinh - Thanh Thủy.

(7) Chính sách 7: về điều chỉnh các quy hoạch có liên quan.

Khoản 1 Điều 17 Luật Đầu tư công quy định các hành vi bị nghiêm cấm trong đầu tư công khi quyết định, điều chỉnh chủ trương đầu tư, trong đó có nội

dung không phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch... Đồng thời, theo quy định của pháp luật về quy hoạch⁴⁰, quy hoạch được rà soát theo định kỳ (05 năm) để điều chỉnh phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn.

Theo quy định của pháp luật hiện hành, việc triển khai dự án phải phù hợp với quy hoạch được duyệt, trường hợp chưa phù hợp phải thực hiện điều chỉnh quy hoạch trước khi quyết định chủ trương đầu tư dự án và quyết định đầu tư dự án. Hiện nay, quy mô đường song hành theo các quy hoạch của địa phương không thống nhất (như tỉnh Phú Thọ có quy mô nhỏ B=7,5m; tỉnh Hưng Yên, Bắc Ninh chưa quy hoạch chi tiết...), trong khi các địa phương đều thống nhất quy mô tối thiểu 12m toàn tuyến và sẽ điều chỉnh, bổ sung vào quy hoạch trong thời gian tới. Việc điều chỉnh quy hoạch theo quy định của pháp luật cần nhiều thời gian do đó sẽ không đáp ứng được tiến độ yêu cầu của Dự án.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách cụ thể như sau:

Trường hợp việc lập, thẩm định, phê duyệt Dự án có nội dung khác với quy hoạch có liên quan thì Dự án được phê duyệt mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch. Sau khi Dự án được phê duyệt, các quy hoạch có liên quan phải được kịp thời rà soát, điều chỉnh, cập nhật và công bố.

Chính sách này tương tự với chính sách đã được Quốc hội chấp thuận đối với dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

(8) Chính sách 8: về giá trị tăng thêm từ khu vực dọc tuyến đường Vành đai 5

Thực tiễn cho thấy khi hình thành đường Vành đai 5, giá trị đất đai hai bên tuyến tăng lên nhưng Nhà nước chưa có cơ chế phân phối hài hòa lợi ích từ giá trị đất tăng thêm này (theo quy định tại Điều 37 Luật NSNN: khoản thu từ tiền sử dụng đất thuộc thẩm quyền quản lý của các địa phương, đây là khoản thu NSDP được hưởng 100%). Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 16/6/2022 của Ban chấp hành Trung ương Đảng về tiếp tục đổi mới, hoàn thiện thể chế, chính sách, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý và sử dụng đất, tạo động lực đưa nước ta thành nước phát triển yêu cầu “*Chính sách tài chính về đất đai phải bảo đảm hài hòa lợi ích của Nhà nước, người sử dụng đất và nhà đầu tư; có cơ chế điều tiết hợp lý, hiệu quả nguồn thu từ tiền sử dụng đất, tiền thuê đất giữa Trung ương và địa phương*”.

Thể chế hóa Nghị quyết số 18-NQ/TW, để phát huy hiệu quả nguồn lực đất đai cho phát triển kết cấu hạ tầng, giảm bớt áp lực cho ngân sách trung ương; tạo điều kiện để Nhà nước có thể thu lại lợi ích từ chênh lệch địa tô khi Nhà nước đã đầu tư các công trình giao thông, Chính phủ đề xuất chính sách về nguồn thu được từ khai thác quỹ đất khu vực *phát triển khu đô thị, khu chức năng: Sau khi trừ đi chi phí tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực phát triển khu đô thị, khu chức năng hai bên tuyến đường Vành đai 5 và chi phí khác có liên quan theo quy định của pháp luật, chính quyền địa phương cấp tỉnh được giữ lại một phần tỷ lệ để nộp vào ngân sách địa phương và phần còn lại nộp vào ngân sách trung ương. Giao Chính phủ quy định cụ thể tỷ lệ phân chia và phương thức*

⁴⁰ Khoản 1 Điều 49 Luật Quy hoạch, khoản 1 Điều 43 Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn.

thực hiện. Chính sách này tương tự như chính sách đã được quy định đối với khu vực TOD của các ga đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

2. Nhóm chính sách mới áp dụng cho Dự án (02 chính sách)

(1) Chính sách 9: về công tác bồi thường, hỗ trợ đối với doanh nghiệp bị thu hồi đất sản xuất.

Qua quá trình triển khai công tác thu hồi đất tại các dự án tương tự (như Dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội) nhận thấy có tình huống vướng mắc liên quan đến việc thu hồi đất của các doanh nghiệp hoạt động sản xuất, cụ thể: một số doanh nghiệp bị thu hồi hết đất sản xuất hoặc thu hồi phần lớn diện tích đất, phần diện tích còn lại không đủ để doanh nghiệp tiếp tục hoạt động sản xuất, phát sinh nhu cầu chính đáng của các doanh nghiệp là cần được địa phương bố trí các vị trí khác để doanh nghiệp tiếp tục hoạt động sản xuất. Tuy nhiên, nếu các trình tự, thủ tục đền bù, giải phóng mặt bằng tại các vị trí dự kiến bố trí cho doanh nghiệp để tái lập cơ sở sản xuất được thực hiện như đối với dự án sản xuất kinh doanh mới thì sẽ mất rất nhiều thời gian, ảnh hưởng đến tiến độ doanh nghiệp bàn giao đất cho Dự án.

Theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 3 Nghị quyết số 254/2025/QH15 của Quốc hội quy định một số cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong tổ chức thi hành luật đất đai, Nhà nước có thể thu hồi đất để phát triển kinh tế - xã hội vì lợi ích quốc gia, công cộng trong trường hợp “*để cho thuê đất tiếp tục sản xuất, kinh doanh đối với trường hợp tổ chức đang sử dụng đất mà Nhà nước thu hồi đất quy định tại Điều 78, Điều 79 của Luật Đất đai*”. Trên cơ sở đó, có thể xét công tác đền bù, giải phóng mặt bằng tại các vị trí dự kiến bố trí cho doanh nghiệp để tái lập cơ sở sản xuất như một thành phần của công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư của Dự án.

Để đẩy nhanh tiến độ đền bù, giải phóng mặt bằng, tránh phát sinh vướng mắc trong quá trình thu hồi đất, đề xuất cơ chế, chính sách cụ thể như sau:

Các địa phương được tổ chức thực hiện việc thu hồi đất theo Điều 79 Luật Đất đai năm 2024 và Điều 3 Nghị quyết số 254/2025/QH15 của Quốc hội và xây dựng hạ tầng (san lấp mặt bằng, xây dựng đường giao thông) tại khu đất tái bố trí cho các doanh nghiệp bị di dời, nằm trong phạm vi GPMB Dự án. Kinh phí thu hồi đất, xây dựng hạ tầng nêu trên được tính trong dự án thành phần giải phóng mặt bằng của Dự án.

(2) Chính sách 10: về chuyển đổi hình thức đầu tư.

Dự án đang đề xuất Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư công đối với toàn bộ đường Vành đai 5. Quá trình triển khai, các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản có thể huy động vốn ngoài ngân sách nhà nước (như TP. Hà Nội có thể triển khai theo hình thức hợp đồng BT hoặc các địa phương khác triển khai theo hình thức hợp đồng BOT). Khi đó cần thực hiện các thủ tục trình Quốc hội quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư.

Việc điều chỉnh chủ trương đầu tư trình Quốc hội cần triển khai nhiều thủ

tục, kéo dài thời gian thực hiện và có thể phải tạm dừng triển khai dự án đến khi Quốc hội quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư, ảnh hưởng đến tiến độ triển khai chung của tổng thể đường Vành đai 5 (có thể các dự án thành phần đầu tư công khác sẽ có tiến độ hoàn thành nhanh hơn và phải chờ dự án thành phần cần điều chỉnh để khai thác đồng bộ). Để giải quyết vấn đề nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách cụ thể như sau:

Cho phép Bộ trưởng Bộ xây dựng/Chủ tịch UBND cấp tỉnh được giao làm cơ quan chủ quản các dự án thành phần được quyết định hình thức đầu tư hoặc điều chỉnh hình thức đầu tư các dự án thành phần, tổng hợp báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất.

IV. KIẾN NGHỊ

Để sớm hoàn thành đầu tư khép kín đường Vành đai 5 - Vùng Thủ đô Hà Nội, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, Chính phủ kiến nghị đầu tư dự án với nội dung chủ yếu như sau:

1. Điểm đầu trùng điểm cuối tại vị trí tương ứng Km367+100 đường Hồ Chí Minh, thuộc địa phận xã Yên Bài, thành phố Hà Nội, chiều dài đầu tư 349km.
2. Địa điểm thực hiện dự án qua 7 địa phương: TP. Hà Nội, Ninh Bình, Hưng Yên, TP. Hải Phòng, Bắc Ninh, Thái Nguyên và Phú Thọ
3. Quy mô đầu tư: 6 làn xe cao tốc theo quy hoạch.
4. Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất: khoảng 4.010,6 ha.
5. Hình thức đầu tư: đầu tư công. Quá trình triển khai tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo các cơ quan chủ quản tiếp tục nghiên cứu, đánh giá lựa chọn phương án đầu tư phù hợp.
6. Sơ bộ tổng mức đầu tư toàn bộ Dự án khoảng 288.268 tỷ đồng. Tuyến chính cao tốc, đường song hành đầu tư theo nhu cầu, khả năng cân đối vốn từ ngân sách trung ương, ngân sách địa phương.
7. Nguồn vốn: ngân sách nhà nước, trong đó ngân sách trung ương thực hiện công tác GPMB, phần xây dựng của phần tuyến chính cao tốc; ngân sách địa phương thực hiện công tác GPMB, phần xây dựng của đường song hành, dải cây xanh, vỉa hè theo quy hoạch của địa phương.
8. Tiến độ thực hiện: các đoạn được bố trí vốn (59.700 tỷ đồng) cơ bản hoàn thành năm 2030, đưa vào khai thác năm 2031; các đoạn còn lại phân đầu hoàn thành đầu tư trước năm 2035.
9. Tổ chức thực hiện: UBND các tỉnh, thành phố là cơ quan chủ quản tổ chức thực hiện đối với các dự án thành phần giải phóng mặt bằng, đầu tư xây dựng đường song hành, đầu tư xây dựng tuyến chính cao tốc đoạn qua địa bàn; Bộ Xây dựng là cơ quan chủ quản tổ chức thực hiện đối với các dự án đầu tư xây dựng công trình cầu lớn qua hai địa phương.
10. Dự án được áp dụng một số cơ chế, chính sách đặc biệt để triển khai như đã nêu tại Mục III.

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

(Hồ sơ gửi kèm theo: (i) Báo cáo NCTKT Dự án; (ii) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội; (iii) Tài liệu khác có liên quan. File điện tử hồ sơ theo đường dẫn đính kèm³⁶).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Thường trực Ban Bí thư (để b/c);
- Văn phòng Trung ương Đảng;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Kinh tế và Tài chính Quốc hội;
- Kiểm toán nhà nước;
- Các Bộ: Quốc phòng, Công an, Tài chính, Nông nghiệp và Môi trường, Khoa học và Công nghệ, Công Thương, Tư pháp;
- UBND các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Ninh Bình, Hưng Yên, Hải Phòng, Bắc Ninh, Thái Nguyên, Phú Thọ;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QHĐP;
- Lưu: VT, CN.

29

**TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG**



Trần Hồng Minh

³⁶ https://drive.google.com/drive/u/4/folders/1KOlp8l6ro8ktduNLCO_YUZtyGvuBG4rV

PHỤ LỤC

Danh mục các dự án thành phần

(Kèm theo Tờ trình số 400 /TTr-CP ngày 13/7/2026 của Chính phủ)

TT	Dự án thành phần	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô đầu tư		Sơ bộ tổng đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn (tỷ đồng)		Cơ quan chủ quản ⁴²
			Số làn xe	Cấp đường (km/h)		Ngân sách trung ương	Ngân sách địa phương	
1	DATP 1-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm cả phạm vi đường cao tốc và đường song hành) trên địa bàn thành phố Hà Nội	51			21.903	13.298	8.605	UBND thành phố Hà Nội
2	DATP 1-2: Xây dựng đường cao tốc đoạn qua địa bàn thành phố Hà Nội	48	6	100-120	18.398	18.398		UBND thành phố Hà Nội
3	DATP 1-3: Xây dựng đường song hành đoạn qua địa bàn thành phố Hà Nội	102	2	60-80	7.448		7.448	UBND thành phố Hà Nội
4	DATP 2-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm cả phạm vi đường cao tốc và đường song hành) trên địa bàn tỉnh Phú Thọ	72			10.241	6.902	3.339	UBND tỉnh Phú Thọ
5	DATP 2-2: Xây dựng đường cao tốc đoạn qua địa bàn tỉnh Phú Thọ	72	6	100-120	24.148	24.148		UBND tỉnh Phú Thọ
6	DATP 2-3: Xây dựng đường song hành đoạn qua địa bàn tỉnh Phú Thọ	130	2	60-80	6.716		6.716	UBND tỉnh Phú Thọ
7	DATP 3-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm cả phạm vi đường cao tốc và đường song hành) trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên	46			10.222	7.140	3.082	UBND tỉnh Thái Nguyên

⁴² Giao Chính phủ quyết định trong quá trình triển khai

TT	Dự án thành phần	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô đầu tư		Sơ bộ tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn (tỷ đồng)		Cơ quan chủ quản ⁴²
			Số làn xe	Cấp đường (km/h)		Ngân sách trung ương	Ngân sách địa phương	
8	DATP 3-2: Xây dựng đường cao tốc đoạn qua địa bàn tỉnh Thái Nguyên	46	6	100-120	14.085	14.085		UBND tỉnh Thái Nguyên
9	DATP 3-3: Xây dựng đường song hành đoạn qua địa bàn tỉnh Thái Nguyên	85	2	60-80	4.705		4.705	UBND tỉnh Thái Nguyên
10	DATP 4-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm cả phạm vi đường cao tốc và đường song hành) trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh	49			14.201	9.020	5.181	UBND tỉnh Bắc Ninh
11	DATP 4-2: Xây dựng đường cao tốc đoạn qua địa bàn tỉnh Bắc Ninh	49	6	100-120	22.214	22.214		UBND tỉnh Bắc Ninh
12	DATP 4-3: Xây dựng đường song hành đoạn qua địa bàn tỉnh Bắc Ninh	97	2	60-80	7.738		7.738	UBND tỉnh Bắc Ninh
13	DATP 5-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm cả phạm vi đường cao tốc và đường song hành) trên địa bàn tỉnh Hưng Yên	27			5.379	2.284	3.095	UBND tỉnh Hưng Yên
14	DATP 5-2: Xây dựng đường cao tốc đoạn qua địa bàn tỉnh Hưng Yên	22	6	100-120	6.433	6.433		UBND tỉnh Hưng Yên
15	DATP 5-3: Xây dựng đường song hành đoạn qua địa bàn tỉnh Hưng Yên	59	2	60-80	4.898		4.898	UBND tỉnh Hưng Yên
16	DATP 6-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm cả phạm vi đường cao tốc và đường song hành) trên địa bàn thành phố Hải Phòng	63			15.778	10.944	4.835	UBND thành phố Hải Phòng
17	DATP 6-2: Xây dựng đường cao tốc đoạn qua địa bàn thành phố Hải Phòng	61	6	100-120	34.969	34.969		UBND thành phố Hải Phòng
18	DATP 6-3: Xây dựng đường song hành đoạn qua địa bàn thành phố Hải Phòng	110	2	60-80	12.920		12.920	UBND thành phố Hải Phòng

TT	Dự án thành phần	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô đầu tư		Sơ bộ tổng tư (tỷ đồng)	Cơ cấu nguồn vốn (tỷ đồng)		Cơ quan chủ quản ⁴²
			Số lần xe	Cấp đường (km/h)		Ngân sách trung ương	Ngân sách địa phương	
19	DATP 7-1: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm cả phạm vi đường cao tốc và đường song hành) trên địa bàn tỉnh Ninh Bình	5			418	263	155	UBND tỉnh Ninh Bình
20	DATP 7-2: Xây dựng đường cao tốc đoạn qua địa bàn tỉnh Ninh Bình	32	6	100-120	25.930	25.930		UBND tỉnh Ninh Bình
21	DATP 7-3: Xây dựng đường song hành đoạn qua địa bàn tỉnh Ninh Bình	5	2	60-80	360		360	UBND tỉnh Ninh Bình
22	DATP 8: Xây dựng 03 cầu: Vĩnh Thịnh, Thái Hà và Sông Luộc	19	6	100-120	19.164	19.164		Bộ Xây dựng

