

Trong kỳ họp thứ 3, Quốc hội khóa XV, Chính phủ sẽ trình Quốc hội chủ trương đầu tư dự án đường vành đai 3 TP.HCM.



Tuyến đường vành đai 3 đi ngang khu vực xã Mỹ Yên, huyện Bến Lức, tỉnh Long An - Ảnh: TỰ TRUNG

Với vai trò là địa phương được giao chuẩn bị đầu tư và điều phối chung, trao đổi với Tuổi Trẻ, Chủ tịch UBND TP.HCM Phan Văn Mãi nói rằng dự án này là "xung lực phát triển cho cả vùng".

Chủ tịch Phan Văn Mãi nói từ 20 năm nay và nhất là gần đây, TP.HCM và các tỉnh vùng kinh tế phía Nam đối mặt với những điểm nghẽn như giao thông quá ách tắc, dư địa đất đai, không gian đô thị phát triển quá chật chội và mất dần động lực phát triển.

"Nhiều chuyên gia nói thẳng những điểm nghẽn này làm cho động lực phát triển của TP.HCM và cả vùng như con tàu mất trớn, phải cần có xung lực, động lực mới.

Đường vành đai 3 TP.HCM sẽ tạo ra một trục giao thông chiến lược, nối kết và lan tỏa, tạo tiền đề tháo gỡ các điểm nghẽn", ông Mãi chia sẻ.

Với tính chất kết nối liên vùng, là điểm đầu của 5 tuyến cao tốc, kết nối với các tuyến quốc lộ hướng tâm, việc đầu tư dự án đường vành đai 3 với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao nhằm tạo động lực, sức lan tỏa để thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói riêng và cả nước nói chung, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Vì vậy, việc sớm đầu tư dự án là rất cần thiết và cấp bách.

Chủ tịch UBND TP.HCM PHAN VĂN MÃI



Chủ tịch UBND TP.HCM Phan Văn Mãi

Cam kết chuẩn bị đủ vốn

***Ông từng ví von dự án đường vành đai 3 TP.HCM là "con gà cao sản đẻ trứng vàng", cụ thể như thế nào, thưa ông?**

- Đường vành đai 3 sẽ là động lực mạnh mẽ phát triển kinh tế cả vùng kinh tế phía Nam. Vì vậy nên nhìn theo hướng đường vành đai 3 mở ra hướng mới để phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại, dịch vụ.

Việc khai thác các quỹ đất dọc tuyến sau khi dự án được đưa vào vận hành còn tạo nguồn thu lớn cho ngân sách các địa phương phục vụ tái đầu tư, phát triển.

Với việc kết nối 5 đường cao tốc hướng tâm là TP.HCM - Trung Lương, TP.HCM - Mộc Bài, TP.HCM - Chơn Thành, TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây và Bến Lức - Long Thành, đường vành đai 3 không chỉ liên kết 4 địa phương mà còn giải quyết bài toán nối kết liên vùng.

Không gian đường vành đai 3 tạo hành lang công nghiệp kết nối các kho cạn về cụm cảng biển, giúp giảm thời gian đi lại, tăng số vòng vận tải, giảm chi phí logistics và tạo lợi thế cạnh tranh.

Trong vòng 5 - 15 năm tới, cùng với việc khép kín đường vành đai 2, xúc tiến làm đường vành đai 4 và các công trình lớn khác như sân bay Long Thành và các đô thị vệ tinh, đường vành đai 3 sẽ tạo xung lực phát triển rất lớn cho cả vùng kinh tế.

*** Đường vành đai 3 có tổng kinh phí bồi thường rất lớn và tiến độ bồi**

thường trong khoảng thời gian rất ngắn. Theo ông, các địa phương sẽ cân đối bố trí vốn như thế nào?

- Quyết định đầu tư công theo cơ chế góp vốn giữa trung ương và địa phương để làm đường vành đai 3 là bước chuyển chiến lược, "cú hích" mở một lối ra để làm tuyến đường rất quan trọng này. TP.HCM và các địa phương quyết tâm triển khai thành công dự án, bởi đây là lần đầu tiên trung ương rót số vốn lớn cùng địa phương để làm dự án trọng điểm.

Chính vì vậy, HĐND các địa phương đều đã có nghị quyết về bố trí vốn làm đường vành đai 3. Đây là những địa phương có điều kiện thu ngân sách nên việc bố trí vốn không phải vấn đề lớn.

TP.HCM và các địa phương sẽ chủ động rà soát cân đối nguồn vốn ngân sách địa phương cho dự án. Trường hợp cần thiết sẽ phát hành trái phiếu chính quyền địa phương để huy động thêm nguồn vốn.

Tiền đề để đóng góp nhiều hơn cho cả nước

*** Lâu nay, việc thực hiện các dự án giao thông khó nhất là công tác giải phóng mặt bằng (GPMB), trong khi TP.HCM và các tỉnh quyết tâm sẽ GPMB một lần và bàn giao mặt bằng vào quý 1-2024. Giải pháp nào để TP.HCM đạt được mục tiêu trên?**

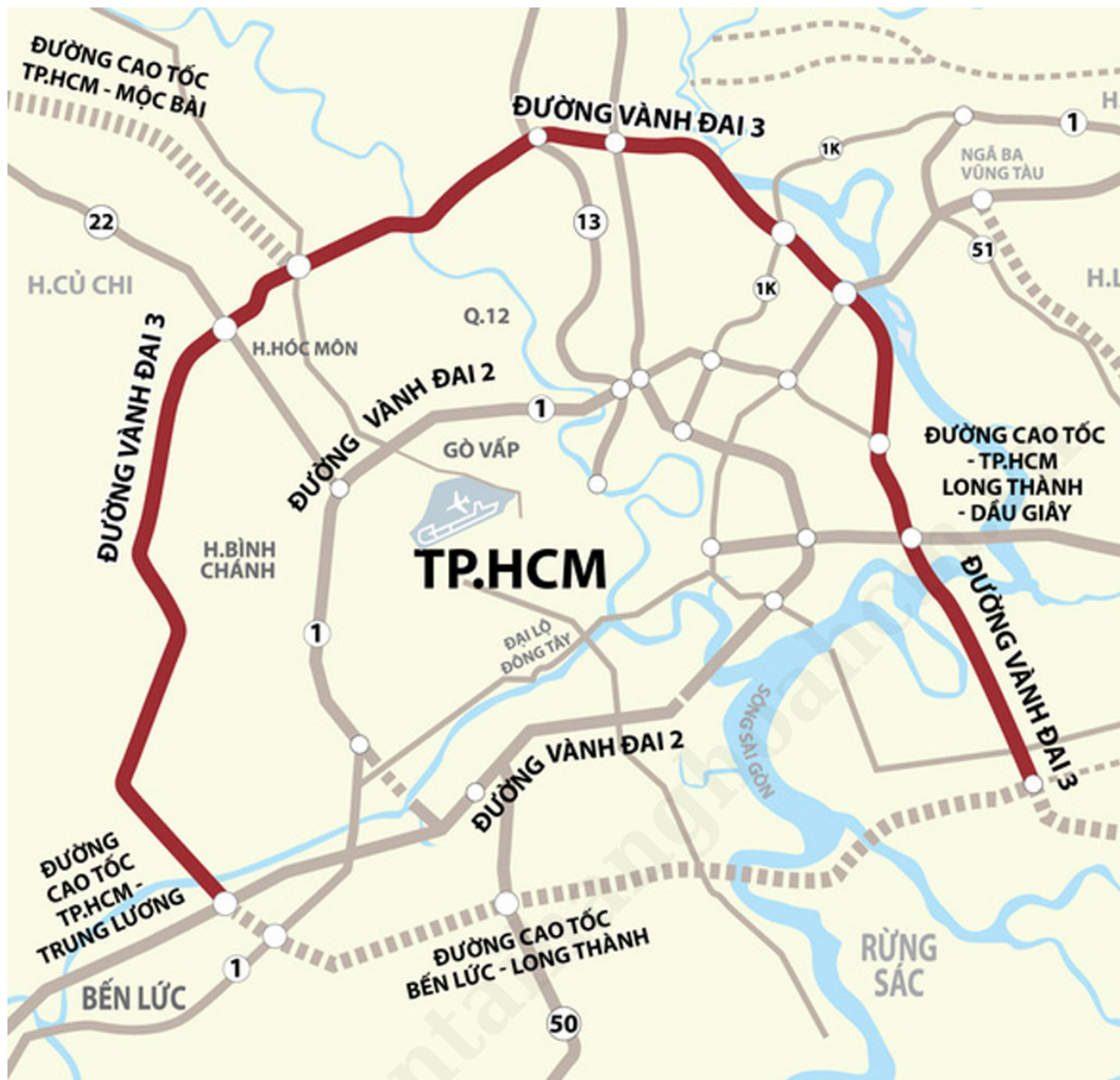
- Đây đúng là vấn đề khó nhất của dự án. Theo quy mô giải tỏa, TP.HCM là địa phương khó khăn nhất, sau đó là Đồng Nai, Bình Dương. Dù vậy, đến thời điểm này, TP.HCM và các tỉnh đã lập tổ khảo sát rất kỹ, thống kê, phân loại đất, hộ dân bị ảnh hưởng và áp giá đền bù...

Các địa phương đề xuất một số cơ chế như tách riêng GPMB thành dự án độc lập, chỉ định thầu các gói thầu về GPMB và làm song song các thủ tục để rút ngắn thời gian chuẩn bị GPMB.

Lãnh đạo thành phố cũng dự liệu trong thực tiễn, việc triển khai GPMB không hề đơn giản, tuy nhiên rút kinh nghiệm từ những dự án trước đây và với quyết tâm bút phá, thay đổi diện mạo kinh tế vùng, việc GPMB phải nhanh và phải đảm bảo quyền lợi cao nhất cho người dân bị ảnh hưởng.

Trong đó, vừa đảm bảo giá đền bù thỏa đáng, tái định cư thuận lợi và tạo các điều kiện ổn định sinh kế, đào tạo nghề giúp bà con ổn định cuộc sống. Mặt khác, việc tổ chức bộ máy cho việc bồi thường, GPMB ở các địa phương cũng được củng cố dần.

Dự kiến nếu được Quốc hội thông qua, UBND thành phố chuẩn bị và mời Bí thư Thành ủy chủ trì hội nghị với các địa phương, các ngành liên quan để cùng bàn việc đẩy nhanh GPMB để cuối năm 2023 hoàn thành GPMB. Các địa phương phải xem đây là nhiệm vụ chính trị quan trọng.



Đồ hoa: TẤN ĐAT

*** Ông đã nói rõ về lợi ích của đường vành đai 3, vậy điều ông muốn gửi đến các đại biểu Quốc hội lúc này là gì, thưa ông?**

- Trong chuyến khảo sát thực địa của Ủy ban Kinh tế của Quốc hội trước kỳ họp, khi chứng kiến cảnh kẹt xe trầm trọng tại các cửa ngõ, nút giao dự kiến kết nối với đường vành đai 3, nhiều thành viên trong đoàn đã nói nếu tuyến đường vành đai 3 TP.HCM được đầu tư sớm hơn thì tình hình đã tốt hơn.

Ở góc độ nào đó dự án là giấc mơ, khát vọng về sự phát triển, thay da đổi thịt cả vùng kinh tế phía Nam, góp phần quan trọng vào kinh tế đất nước. Mong mỗi lớn nhất của chính quyền, nhân dân TP.HCM và các địa phương là dự án được thực hiện càng sớm càng tốt.

Trong vòng 5 tháng từ khi được Chính phủ giao nhiệm vụ, TP.HCM và các địa phương đã rất quyết tâm, nỗ lực hoàn thiện sớm hồ sơ. Suốt thời gian qua, dự án đã được sự ủng hộ rất rõ từ Ủy ban Thường vụ Quốc hội và các ủy ban của Quốc hội.

Giờ đây các địa phương mong được sự ủng hộ của các đại biểu để dự án được thông qua. TP.HCM và các địa phương đã quyết tâm và sẽ quyết tâm hơn nữa để hoàn thành sớm dự án.

Đáp ứng mong mỏi của không chỉ 20 triệu bà con, mà còn làm tiền đề quan trọng để vùng kinh tế phía Nam đóng góp nhiều hơn nữa cho cả nước, vì cả nước.

4 cửa ngõ TP.HCM đều tắc, làm mất lợi thế cạnh tranh

Chủ tịch UBND TP.HCM Phan Văn Mãi cho rằng ở đâu có đột phá về giao thông, ở đó có đột phá về kinh tế - xã hội, đời sống và ngược lại.

Theo ông Mãi, đường vành đai luôn là khung cơ bản trong điều hành giao thông của các đô thị, đặc biệt các đại đô thị, siêu đô thị như TP.HCM. Thiếu đường vành đai, áp lực lưu thông đè nặng lên các tuyến quốc lộ, đường tỉnh xuyên tâm vốn đã tắc nghẽn và ngày càng quá tải.

Việc ùn tắc giao thông tạo nên chi phí bất hợp lý cho việc vận chuyển hàng hóa của doanh nghiệp. Nhiều hiệp hội doanh nghiệp trong và ngoài nước đều cảnh báo nếu không cải thiện hạ tầng giao thông, TP.HCM sẽ mất dần lợi thế so với nhiều địa phương.

Nhìn lại nhiều năm nay thành phố không mở thêm được khu công nghiệp nào. 4 cửa ngõ thành phố đều tắc toàn diện, các nhà đầu tư ngại vì kẹt xe làm tăng chi phí đầu tư và mất lợi thế cạnh tranh.

Đường vành đai 3 chắc chắn sẽ giúp cục diện giao thông tại các địa phương, nhất là ở các cửa ngõ, cải thiện rất nhiều.

Toàn bộ hàng hóa từ các tỉnh miền Tây, Đông Nam Bộ, Tây Nguyên đưa về các cảng biển và ngược lại được lưu thông nhanh chóng, tiết giảm thời gian và chi phí vận chuyển.

Xe liên tỉnh không còn phải qua TP.HCM

Đường vành đai 3 TP.HCM đã được quy hoạch hơn 10 năm qua nhưng đến nay chưa được đầu tư xây dựng khép kín. Do đó, dòng xe từ các tỉnh thành khác muốn đi từ vùng này sang vùng khác phải quá cảnh qua TP.HCM gây quá tải, kẹt xe.



Khu dân cư đang mọc lên dọc tuyến đường vành đai 3 (Mỹ Phước - Tân Vạn, Bình Dương)
- Ảnh: TỰ TRUNG

Nhà nước thu phí, không tính lợi nhuận

Vì thế theo các địa phương, ngay khi được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, các địa phương sẽ bắt tay vào thực hiện ngay dự án với mục tiêu khởi công từ năm 2023, cơ bản hoàn thành năm 2025 và hoàn thành toàn bộ vào năm 2026.

Cụ thể, dự án đường vành đai 3 khép kín sẽ cùng với cao tốc Bến Lức - Long Thành đang thi công giúp phân luồng giao thông liên tỉnh khi đi qua thành phố.

Các xe hướng tây bắc - đông nam và ngược lại có thể đi qua cao tốc Bến Lức - Long Thành để lên cao tốc TP.HCM - Trung Lương về miền Tây.

Các xe từ quốc lộ 13 và quốc lộ 22 có thể tiếp cận khu vực cảng phía Đồng Nai, TP.HCM qua đoạn Nhơn Trạch - Tân Vạn. Đường vành đai 3 cũng tạo ra một hướng kết nối giữa TP.HCM với sân bay Long Thành ngoài cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây vốn đang quá tải.

Ông Lương Minh Phúc, giám đốc Ban quản lý dự án đầu tư các công trình giao thông TP.HCM, cho biết các địa phương cam kết hoàn toàn đảm bảo nguồn vốn theo tiến độ để ra.

Theo đó, vốn ngân sách địa phương tham gia dự án trong năm 2023 - 2024 chủ yếu tập trung đối với TP.HCM khoảng 13.326 tỉ đồng và Bình Dương 5.350 tỉ đồng.

Theo ông Phúc, dự án cao tốc vành đai 3 là đường vành đai đô thị, đi qua các khu

vực đô thị, khu dân cư và định hướng trong tương lai phát triển các khu công nghiệp, khu đô thị mới... Nhà nước tổ chức thu phí, không có tính lợi nhuận, lãi vay như các hình thức đầu tư khác.

"Dự án 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. Đồng thời, tạo thuận lợi, thu hút các nhà đầu tư đối với phát triển khu đô thị, khu công nghiệp, trung tâm logistics", ông Phúc cho hay.

Tính toán giải phóng mặt bằng, kế sinh nhai cho người dân

Theo báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, kinh phí giải phóng mặt bằng cho dự án là 41.589 tỉ đồng, trong đó TP.HCM 25.610 tỉ đồng, Bình Dương 13.528 tỉ đồng, Đồng Nai 1.284 tỉ đồng, Long An 1.168 tỉ đồng.

Thời gian qua, 4 địa phương có dự án đi qua đang gấp rút chuẩn bị trước công tác triển khai ngay sau khi được Quốc hội phê duyệt chủ trương. Ở khâu giải phóng mặt bằng, các địa phương đã thống kê khảo sát, chuẩn bị tái định cư, nhân lực, bộ máy...

Theo Ban quản lý dự án đầu tư các công trình giao thông thành phố, tại TP.HCM, 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 2022.

Kinh phí này đã tính bao gồm cả dự phòng phí 10% và kinh phí dự kiến để xây dựng hạ tầng khu tái định cư...

Ở các bước tiếp theo, TP.HCM 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.

Việc này đảm bảo sẽ tính đúng, tính đủ và đã tính đến các chính sách về đào tạo nghề, sinh kế cho người dân, đảm bảo cho người dân tái định cư có nơi ở mới tốt hơn.

Tại buổi khảo sát thực tế đường vành đai 3 TP.HCM cùng đoàn công tác của Ủy ban Kinh tế Quốc hội mới đây, đại diện các địa phương có dự án đi qua cho biết đã chuẩn bị sẵn sàng để thực hiện dự án.

Trong đó, đại diện Sở Giao thông vận tải tỉnh Long An cho biết hiện địa phương đã cơ bản khảo sát hiện trạng sơ bộ và chuẩn bị sẵn 20ha đất tái định cư cho người dân.

ĐỨC PHÚ

Theo TIẾN LONG - VIỄN SỰ - Báo Tuổi trẻ

Nguồn: <https://sgtvt.hochiminhcity.gov.vn/>