

TỜ TRÌNH

**Thẩm định, phê duyệt đề xuất chủ trương dự án đầu tư xây dựng cầu Cần
Giờ theo phương thức đối tác công tư (PPP)
loại hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao (BT)**

Kính gửi:

- Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh;
- Sở Tài chính Thành phố Hồ Chí Minh;
- Sở Xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh.

Trong thời gian vừa qua, Công ty Cổ phần Tập đoàn Masterise (Masterise Group) đã tìm hiểu, nghiên cứu và đề xuất tham gia đầu tư xây dựng dự án Cầu Cần Giờ theo phương thức đối tác công tư (PPP) (tại các văn bản: số 16/2025/CV-MAG ngày 18/07/2025, số 17/2025/CV-MAG ngày 18/07/2025, số 21/2025/CV-MAG ngày 27/08/2025 số 37/2025/CV-MAG ngày 21/11/2025).

Để triển khai các bước tiếp theo, căn cứ thông báo số 75/TB-VP ngày 27/11/2025 thông báo kết luận của Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Bùi Xuân Cường tại cuộc họp về tiến độ thực hiện nghiên cứu đầu tư dự án nhóm A (cầu Cần Giờ, cầu Thủ Thiêm 4, cầu Phú Mỹ 2), Công ty Cổ phần Tập đoàn Masterise (Masterise Group) kính trình Ủy ban nhân dân thành phố xem xét thẩm định, phê duyệt Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư dự án xây dựng cầu Cần Giờ theo phương thức đối tác công tư (PPP), Hợp đồng BT với các nội dung chính sau:

I. CƠ SỞ PHÁP LÝ

Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12 ngày 17 tháng 6 năm 2009;

Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật Xây dựng số 62/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng 18 tháng 6 năm 2014;

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18 tháng 6 năm 2020;

Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020;

Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 ngày 23 tháng 6 năm 2023;

Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18 tháng 01 năm 2024;

Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 ngày 27 tháng 6 năm 2024;

Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu số 57/2024/QH15 ngày

29 tháng 11 năm 2024;

Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15 ngày 29 tháng 11 năm 2024;

Nghị quyết số 26/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội khóa XV về Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2021 - 2025; Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội khóa XV về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; Nghị quyết số 99/NQ-CP ngày 30 tháng 8 năm 2021 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ nhiệm kỳ 2021-2026 thực hiện Nghị quyết của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2021 - 2025;

Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh;

Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;

Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng;

Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ về quy định chi tiết một số điều của Luật bảo vệ môi trường;

Nghị định 243/2025/NĐ-CP ngày 11/09/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

Nghị định số 257/2025/NĐ-CP ngày 08/10/2025 của Chính phủ quy định chi tiết về việc thực hiện dự án áp dụng loại hợp đồng Xây dựng – Chuyên giao;

Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật bảo vệ môi trường;

Quyết định số 24/QĐ-TTg ngày 06 tháng 01 năm 2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025;

Quyết định số 1711/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn sau năm 2050;

Quyết định số 1125/QĐ-TTg ngày 11/6/2025 của Thủ tướng CP phê duyệt tại Đồ án điều chỉnh QH chung TP Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060;

Quyết định số 409/QĐ-BXD ngày 11 tháng 4 năm 2025 của Bộ Xây dựng về Công bố suất vốn đầu tư xây dựng và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2024;

Nghị quyết số 18/NQ-HĐND ngày 10 tháng 7 năm 2023 của Hội đồng nhân dân Thành phố triển khai thực hiện Nghị quyết số 98/2023/QH15 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh;

Nghị quyết số 79/NQ-HĐND ngày 18 tháng 9 năm 2023 của Hội đồng nhân dân Thành phố về ban hành Danh mục dự án đầu tư xây dựng nâng cấp, mở rộng, hiện đại hóa công trình đường bộ hiện hữu được áp dụng loại hợp đồng xây dựng - vận hành - chuyển giao (BOT);

Văn bản số 2183/UBND-DA ngày 01/7/2022 của UBND TP. Hồ Chí Minh về nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư đối với các dự án đầu tư theo phương thức PPP thuộc lĩnh vực GTVT, trong đó có cầu Cần Giờ;

Quyết định số 2755/QĐ-UBND Ngày 15/8/2022 của UBND TP. Hồ Chí Minh về giao nhiệm vụ chuẩn bị dự án, trong đó giao Sở GTVT TPHCM là đơn vị chuẩn bị 04 dự án theo hình thức PPP, trong đó có cầu Cần Giờ;

Văn bản số 75/TC-QC ngày 22/3/2023 của Cục Tác chiến – Bộ Tổng tham mưu về việc chấp thuận độ cao tĩnh không xây dựng công trình đối với cầu Cần Giờ.

Văn bản số 3142/CHHVN-KHĐT ngày 27/7/2023 của Cục Hàng hải Việt Nam cho ý kiến về vị trí, thông số kỹ thuật khoang thông thuyền cầu Cần Giờ;

Văn bản số 5122/UBND ngày 31/7/2023 của UBND huyện Cần Giờ về việc rà soát và cung cấp thông tin liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư dự án xây dựng cầu Cần Giờ trên địa bàn huyện Cần Giờ;

Văn bản số 1913/UBND-TCKH ngày 17/8/2023 của UBND huyện Nhà Bè về đề xuất điều chỉnh chủ trương đầu tư và ưu tiên bố trí vốn đầu tư xây dựng dự án đường 15B, huyện Nhà Bè;

Thông báo số 189/TB-VP ngày 08/8/2025 của Văn phòng UBND Thành phố thông báo về Kết luận của Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân Thành phố Bùi Xuân Cường tại cuộc họp về các nội dung trình Hội đồng nhân dân Thành phố tại kỳ họp chuyên đề tháng 8 năm 2025, trong đó có nội dung về cầu Cần Giờ;

Văn bản số 4733/SNNMT-QLĐ ngày 05/9/2025 của Sở Nông nghiệp và Môi trường về việc thực hiện chỉ đạo của Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Bùi Xuân Cường tại Thông báo số 189/TB-VP ngày 08/8/2025 của Văn phòng UBND Thành phố liên quan đến dự án đầu tư xây dựng cầu Cần Giờ;

Văn bản số 6070/STC-PPP&QLN ngày 16/9/2025 của Sở Tài chính liên quan dự án Đầu tư xây dựng cầu Cần Giờ;

Văn bản số 8409/SXD-QHKVTT ngày 18/9/2025 của Sở Xây dựng về thông tin quy hoạch đô thị đối với các khu đất dự kiến để đối ứng cho thanh toán trong trường hợp triển khai thực hiện đầu tư xây dựng cầu Cần Giờ theo hình thức đối tác công tư (Hợp đồng BT);

Văn bản số 9044/SNNMT-KTĐ ngày 20/10/2025 của Sở Nông nghiệp và Môi trường về xác định giá sơ bộ 04 khu đất dự kiến đối ứng cho Dự án đầu tư xây dựng cầu Cần Giờ;

Thông báo số 725/TB-VP ngày 27/11/2025 của Văn phòng ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh thông báo kết luận của Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân Thành phố Bùi Xuân Cường tại cuộc họp về tiến độ thực hiện nghiên cứu đầu tư dự án nhóm A (cầu Cần Giờ, cầu Thủ Thiêm 4, cầu Phú Mỹ 2).

Các văn bản khác có liên quan.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

1. **Tên dự án:** Dự án đầu tư xây dựng cầu Cần Giờ

2. **Nhóm dự án:** dự án nhóm A.

3. **Cấp quyết định chủ trương đầu tư:** Hội đồng nhân dân Thành phố.

4. **Người quyết định đầu tư:** Chủ tịch Ủy ban nhân dân Thành phố.

5. **Nhà đầu tư lập đề xuất chủ trương đầu tư:** Công ty Cổ phần Tập đoàn Masterise.

6. **Đơn vị Tư vấn lập Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư:** Tổng công ty Tư vấn thiết kế Giao thông vận tải - CTCP.

7. **Địa điểm thực hiện dự án:** Xã Nhà Bè và xã Bình Khánh (trước đây là Huyện Nhà Bè và huyện Cần Giờ), TP Hồ Chí Minh.

8. **Dự kiến tổng mức đầu tư và nguồn vốn dự án**

a. Tổng mức đầu tư sơ bộ (đã bao gồm lãi vay và lợi nhuận nhà đầu tư) của dự án: khoảng **15.939,98** tỷ đồng.

Trong đó:

- Chi phí xây lắp và thiết bị: 7.285,54 tỷ đồng

- Chi phí QLDA, TV, CPK: 1.092,83 tỷ đồng

- Chi phí GPMB và di dời HTKT: 2.532,81 tỷ đồng

- Chi phí dự phòng: 1.653,05 tỷ đồng

- Chi phí lãi vay trong thời gian xây dựng: 864,74 tỷ đồng

- Chi phí lãi vay sau thời gian thi công và lợi nhuận Nhà đầu tư (hoàn vốn trong 5 năm): 2.511,00 tỷ đồng.

b. Nguồn vốn

Tổng vốn đầu tư (đã bao gồm lãi vay trong thời gian xây dựng): 15.939,98 tỷ đồng.

Trong đó:

- Phần vốn nhà đầu tư huy động là 15.939,98 tỷ đồng (chiếm 100% tổng mức đầu tư).

9. **Nguồn vốn đề nghị thẩm định**

- Vốn nhà đầu tư huy động: 15.939,98 tỷ đồng

10. **Ngành, lĩnh vực:** Giao thông vận tải; lĩnh vực đường bộ.

11. **Thời gian thực hiện dự án:** 2025 – 2028.

12. **Phương thức đầu tư của dự án:** đầu tư theo phương thức đối tác công tư, hợp đồng BT thanh toán bằng quỹ đất và ngân sách nhà nước.

III. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ ÁN

1. **Sự cần thiết đầu tư; lợi thế đầu tư theo phương thức PPP so với các phương thức đầu tư khác; tác động của việc thực hiện dự án theo phương thức PPP đối với cộng đồng, dân cư trong phạm vi dự án**

1.1 Sự cần thiết đầu tư

Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị đặc biệt, trung tâm kinh tế của cả nước, đầu tàu kinh tế trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; mặc dù chỉ chiếm 0,6%

diện tích và 8,6% lao động cả nước, nhưng nhờ năng suất lao động cao mà Thành phố đóng góp hơn 22% vào kinh tế cả nước, đóng góp Ngân sách lớn nhất, chiếm 27% tổng thu Ngân sách quốc gia; ngày càng xứng đáng vai trò là trung tâm lớn về kinh tế và giao dịch quốc tế, một động lực phát triển của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước; tuy vậy, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đặc biệt là các tuyến đường Vành đai, các tuyến đường cửa ngõ thành phố vẫn chưa được đầu tư mở rộng theo lộ giới quy hoạch.

Huyện Cần Giờ là huyện đảo nằm ở phía Đông Nam thành phố Hồ Chí Minh, được coi như một huyện “cù lao - đảo” do không có đường bộ kết nối trực tiếp với thành phố. Mặc dù có tuyến cao tốc Bến Lức - Long Thành, quy mô 6-8 làn xe chạy qua, hiện tại đang trong quá trình xây dựng, tuy nhiên đoạn tuyến cao tốc qua huyện Cần Giờ, nằm giữa cầu Bình Khánh và Phước Khánh, không có kết nối với hệ thống giao thông của huyện.

Hiện tại, các phương tiện giao thông từ huyện Cần Giờ di chuyển sang huyện Nhà Bè để đi các khu vực khác chủ yếu thông qua bến phà Bình Khánh ở phía Bắc và bến phà An Thới Đông ở phía Tây. Giao thông kết nối khu trung tâm Thành phố với Cần Giờ chỉ duy nhất qua phà Bình Khánh. Nhu cầu giao thông qua phà Bình Khánh ngày càng tăng cao, đặc biệt là các dịp nghỉ lễ, tết đã gây nên tình trạng ùn tắc giao thông kéo dài, làm ảnh hưởng đến hoạt động du lịch và hạn chế sự phát triển kinh tế xã hội của huyện Cần Giờ.

Do đó, việc xây dựng cầu Cần Giờ thay thế cho phà Bình Khánh hiện tại, kết nối huyện Cần Giờ với trung tâm thành phố cũng như các khu vực lân cận là rất cần thiết. Sau khi xây dựng cầu sẽ hình thành nên tuyến kết nối giao thông trực tiếp với khu vực phía Nam thành phố, hoàn chỉnh hệ thống giao thông khu vực nhằm khai thác và phát huy hiệu quả tiềm năng, lợi thế của địa phương, tạo dịch vụ vận tải thuận lợi và hiệu quả.

1.2 Sự phù hợp của dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia và các quy hoạch có liên quan

- Về sự phù hợp với quy hoạch có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch:

+ Ngày 09 tháng 5 năm 2017, Thủ tướng Chính phủ đã có Văn bản số 631/TTg-CN chấp thuận bổ sung Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến sau năm 2020 (trong đó có cầu Cần Giờ thay thế phà Bình Khánh) và giao Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh cập nhật các công trình bổ sung vào các Quy hoạch liên quan và triển khai đầu tư theo quy định.

+ Quy hoạch thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1711/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ). Theo đó, mạng lưới giao thông đường bộ của Thành phố tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các tuyến cao tốc, tuyến quốc lộ và đường vành đai đảm bảo kết nối liên Vùng, giải quyết tình trạng ùn tắc tại các cửa ngõ của Thành phố. Theo phụ lục 30 Danh mục thành phố ưu tiên đầu tư thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 tại mục I.1.6 nút giao thông, cầu lớn có cầu Cần Giờ.

+ Điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040 tầm nhìn 2060 (Quyết định số 1125/QĐ-TTg ngày 11 tháng 06 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ)

- Về Kế hoạch đầu tư:

+ Dự án Đầu tư xây dựng cầu Cần Giờ phù hợp với chủ trương ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống giao thông kết nối giữa huyện Cần Giờ với trung tâm thành phố và các tỉnh lân cận theo quy hoạch được duyệt đã được Thành ủy Thành phố Hồ Chí Minh chấp thuận tại Nghị Quyết số 12-NQ/TU ngày 26 tháng 9 năm 2022 về định hướng phát triển Cần Giờ đến năm 2030.

+ Dự án phù hợp Quyết định số 4833/QĐ-UBND ngày 31 tháng 12 năm 2020 của Ủy ban nhân dân Thành phố về phê duyệt Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2020-2030 và Quyết định số 2085/QĐ-UBND ngày 09 tháng 6 năm 2021 của Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành Kế hoạch thực hiện Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2020-2030.

+ Dự án đã được bố trí bổ sung vốn trung hạn 2021 – 2025 (bố trí vốn cho nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư 5 tỷ đồng) theo Quyết định số 1455/QĐ-UBND ngày 04 tháng 5 năm 2022 và Quyết định số 3772/QĐ-UBND 04 tháng 11 năm 2022 của Ủy ban nhân dân Thành phố.

+ Dự án đã được Ủy ban nhân dân Thành phố giao nhiệm vụ cho Sở Giao thông vận tải chuẩn bị đầu tư (theo hình thức PPP) tại Quyết định số 2755/QĐ-UBND ngày 15 tháng 8 năm 2022.

Như vậy, Dự án Đầu tư xây dựng cầu Cần Giờ phù hợp với Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, phù hợp với định hướng phát triển và phù hợp với Kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của Thành phố đã được phê duyệt.

1.3 Lợi thế của việc đầu tư theo phương thức PPP

- Thực hiện theo Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh, đầu tư theo hình thức đối tác công tư trong bối cảnh ngân sách nhà nước, đồng thời huy động tối đa được các nguồn vốn ngoài nhà nước để xây dựng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, vừa đẩy nhanh tiến độ hoàn thành dự án, đáp ứng kịp thời yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và cải thiện dân sinh.

- Khi đầu tư các dự án giao thông theo hình thức PPP, Nhà nước, nhà đầu tư và xã hội cùng sẽ đạt được các mục tiêu hài hòa và hiệu quả kinh tế. Trong đó, Nhà nước không phải cân đối nguồn vốn rất lớn để đầu tư nhưng vẫn đạt được chiến lược, mục tiêu trong thời gian ngắn có thể đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đồng bộ phục vụ phát triển kinh tế, xã hội, góp phần hoàn thiện quy hoạch mạng lưới đường bộ. Đồng thời, nguồn vốn ngân sách nhà nước có thể được ưu tiên để đầu tư các lĩnh vực an sinh xã hội hiện đang rất bức thiết.

- Là ngành được ngân sách quan tâm, ưu tiên hàng đầu nhưng giao thông trong thời gian qua luôn gặp vấn đề là khả năng vốn quá thấp so với nhu cầu đầu

tư...Hiện nay, TP Hồ Chí Minh cũng đang có chủ trương xây dựng thể chế, chính sách thu hút các nguồn lực xã hội, trong đó đặc biệt chú ý tới mô hình hợp tác công - tư (PPP).

- Với tổng mức đầu tư chưa lãi vay sơ bộ khoảng 12.564 tỷ đồng, Dự án cầu Cần Giờ được thực hiện theo hình thức PPP sẽ giảm áp lực về vốn trong điều kiện ngân sách Nhà nước còn hạn chế như hiện nay.

- Hình thức đầu tư PPP có sự hỗ trợ của Nhà nước về thủ tục, cơ chế... sẽ tạo sự chủ động cho Nhà đầu tư trong nước phát huy thế mạnh vốn có của mình trong lĩnh vực giao thông góp phần tạo nên sự phát triển ổn định, bền vững cho Nhà đầu tư.

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

Dự án được đầu tư xây dựng sẽ mang lại nhiều lợi ích về mặt xã hội, thuận lợi cho giao thông của khu vực. Người dân đi qua sông sẽ không phải mất thời gian chờ phà mà có thể đi trực tiếp bằng đường bộ thông qua cầu Cần Giờ.

Dự án sẽ tiến hành GPMB một số hộ dân trên địa bàn huyện Nhà Bè, huyện Cần Giờ cũng như một số diện tích đất nuôi trồng thủy hải sản... Tuy nhiên sau khi dự án hoàn thành, việc đi lại sẽ thuận lợi hơn; quá trình đô thị hóa các khu vực nằm dọc hai bên dự án sẽ được thúc đẩy nhanh chóng hơn; điều kiện sống và sinh hoạt của người dân được nâng cao... Tại các cuộc họp ở hai xã: xã Phú Xuân - huyện Nhà Bè và xã Bình Khánh - huyện Cần Giờ, chính quyền địa phương và người dân hai xã đều rất ủng hộ dự án cầu Cần Giờ và mong dự án sớm được triển khai.

Dự án hoàn thành sẽ tạo cảnh quan đẹp hai bên đường dọc tuyến, thúc đẩy việc hình thành đô thị hiện đại.

Dự án cũng góp phần phát triển du lịch huyện đảo Cần Giờ nói riêng và Thành phố Hồ Chí Minh nói chung, đặc biệt là du lịch sinh thái rừng ngập mặn và du lịch biển.

2. Mục tiêu, dự kiến quy mô, địa điểm, thời gian thực hiện dự án, nhu cầu sử dụng đất và tài nguyên

2.1. Mục tiêu đầu tư

*** Mục tiêu chung**

- Từng bước hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông của Thành phố Hồ Chí Minh theo Quy hoạch xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2076/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng TP. Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 và các đồ án quy hoạch của Thành phố.

- Cụ thể hóa mục tiêu Nghị Quyết số 12-NQ/TU ngày 26 tháng 9 năm 2022 của Thành ủy Thành phố Hồ Chí Minh về định hướng phát triển Cần Giờ đến năm 2030; thực hiện Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2020-2030 đã được Ủy ban nhân dân Thành phố phê duyệt tại Quyết định số 4833/QĐ-UBND ngày 31 tháng 12 năm 2020 và Kế

hoạch thực hiện Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2020-2030 tại Quyết định số 2085/QĐ-UBND ngày 09 tháng 6 năm 2021 của Ủy ban nhân dân Thành phố.

- Góp phần tác động tích cực đến các hoạt động du lịch, thu hút đầu tư và phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội, đảm bảo an ninh - quốc phòng của huyện Nhà Bè - huyện Cần Giờ nói riêng và Thành phố Hồ Chí Minh nói chung.

* Mục tiêu cụ thể:

- Thay thế cho phà Bình Khánh, kết nối trực tiếp huyện Cần Giờ với trung tâm Thành phố cũng như các khu vực lân cận.

- Góp phần hình thành tuyến giao thông mới kết nối trực tiếp xã Bình Khánh với khu vực phía Nam Thành phố, hoàn chỉnh hệ thống giao thông khu vực nhằm đáp ứng nhu cầu lưu thông nhanh chóng và an toàn của người dân, khai thác hiệu quả quỹ đất, phát huy hiệu quả tiềm năng, lợi thế của địa phương, tạo dịch vụ vận tải thuận lợi, an toàn, thu hút đầu tư, thu hút khách du lịch tới xã Bình Khánh và Thành phố Hồ Chí Minh góp phần phát triển kinh tế, xã hội của Thành phố.

2.2. Quy mô đầu tư

a. Quy mô

- Giải phóng mặt bằng theo quy mô mặt cắt ngang hoàn chỉnh toàn tuyến.

- Xây dựng cầu Cần Giờ và tuyến đường hai đầu cầu với quy mô đường phố chính chủ yếu, vận tốc thiết kế 80km/h theo tiêu chuẩn TCVN 13592-2022.

- Quy mô mặt cắt ngang 06 làn xe (04 làn cơ giới và 02 làn hỗn hợp).

- Tổng chiều dài toàn tuyến khoảng 6,3km (cầu Cần Giờ dài khoảng 2.975km; phần đường dẫn và các cầu trên tuyến dài khoảng 3.325km).

- Loại, cấp công trình: Phần cầu: Công trình cấp đặc biệt; Phần đường: Công trình cấp I, theo Thông tư số 06/2021/TT-BXD.

2.3. Địa điểm đầu tư

- Địa điểm: xã Nhà Bè và xã Bình Khánh - Thành phố Hồ Chí Minh.

2.4. Thời gian thực hiện dự án dự kiến

-Trình cấp thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư: quý IV/2025;

-Lựa chọn nhà đầu tư: quý IV/2025;

-Lập, thẩm định và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi: quý I/2026;

-Lập, thẩm định và phê duyệt Thiết kế kỹ thuật: triển khai song song với quá trình lập Báo cáo nghiên cứu khả thi, hoàn thành tháng quý II/2026;

-Ký kết hợp đồng BT: quý II/2026

-Công tác GPMB: quý II/2026 đến quý II/2027;

-Thi công xây dựng: Hoàn thành và bàn giao công trình năm 2028.

2.5. Nhu cầu sử dụng đất và tài nguyên: tổng diện tích đất sử dụng để xây dựng dự án khoảng 28,85 ha (diện tích đất dự kiến thu hồi 01 lần theo quy mô mặt cắt ngang quy hoạch).

2.6. Nguồn cung cấp vật liệu cho dự án

- Trong bước nghiên cứu khả thi, Tư vấn lập dự án sẽ phối hợp với các đơn vị Sở ngành liên quan của Thành phố Hồ Chí Minh khảo sát tính toán xác định cụ thể,

đánh giá kỹ tình trạng các mỏ vật, đồng thời có các đề xuất với UBND Thành phố Hồ Chí Minh để tháo gỡ các khó khăn về thủ tục, cơ chế phát sinh (nếu có) để đảm bảo đủ nguồn cung vật liệu cung cấp cho dự án.

3. Phương án thiết kế sơ bộ

- Về hướng tuyến: phù hợp với hướng tuyến theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại Văn bản số 631/TTg-KTN ngày 09 tháng 5 năm 2017 về việc bổ sung Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn sau năm 2020 (bổ sung Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020), trong đó:

- Về mặt cắt ngang: Quy mô mặt cắt ngang đáp ứng nhu cầu giao thông hiện tại và tương lai, đảm bảo 04 làn cơ giới và 02 làn hỗn hợp phù hợp với Văn bản số 631/TTg-KTN ngày 09 tháng 5 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ. Cấp đường phù hợp với tuyến đường nối Nhà Bè và Bình Khánh theo điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060. Phù hợp Điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh

- Giải pháp thiết kế công trình cầu:

+ Loại, cấp công trình: công trình giao thông, cấp đặc biệt.

+ Quy mô mặt cắt ngang cầu 06 làn xe (4 làn xe cơ giới và 2 làn hỗn hợp).

+ Tải trọng thiết kế: áp dụng tiêu chuẩn thiết kế cầu TCVN 11823:2017.

+ Tần suất thiết kế $P=1\%$.

+ Cầu Cần Giờ: Tổng chiều dài phần cầu khoảng: $L_c=2.975,55m$. Trong đó cầu chính kết cấu nhịp là cầu dây văng, cầu dẫn sử dụng kết cấu nhịp dầm BTCT DUL. Tỉnh không thông thuyền cầu chính qua sông Soài Rạp: $B \times H \geq 242m \times 55m$ (tương đương cầu Bình Khánh của dự án cao tốc Bến Lức - Long Thành).

+ Cầu Sông Chà chiều dài khoảng 640,5m, rộng 29,5m. Tỉnh không thông thuyền $B \times H \geq 60m \times 9,5m$.

+ Cầu Tắc Sông Chà chiều dài khoảng 64,2m, bề rộng 40m.

+ Cầu Rạch Mương Ngang trên đường song hành phía Nhà Bè, gồm hai cầu đơn với chiều dài khoảng 64,2m, bề rộng mỗi cầu là 7,75m.

+ Kết cấu phần trên: dự kiến sử dụng kết cấu bê tông cốt thép (bê tông đổ tại chỗ, dầm bản và dầm Super-T...) phù hợp với năng lực thi công, chi phí hợp lý, thuận lợi trong sản xuất.

+ Kết cấu phần dưới: kết cấu bê tông cốt thép (BTCT) được lựa chọn căn cứ vào tải trọng, điều kiện địa chất công trình, ảnh hưởng của xói... cũng như kinh phí xây dựng. Theo đó, đề xuất các loại móng cọc (cọc vuông BTCT, cọc ống BTCT dự ứng lực, cọc khoan nhồi...).

Các phương án thiết kế cầu được lựa chọn trên cơ sở đảm bảo kỹ thuật, kết cấu vững chắc, bảo đảm giao thông, phương án thi công, tiến độ thi công, duy tu bảo dưỡng, quản lý vận hành, tác động môi trường và hiệu quả kinh tế; tiến độ thi công và kinh phí xây dựng hợp lý. Bên cạnh đó đánh giá tác động môi trường trong quá trình xây dựng cũng như sau khi xây dựng để chọn giải pháp kết cấu phù hợp.

- Giải pháp thiết kế nền mặt đường:

+ Tuyến được thiết kế theo quy mô đường trục chính đô thị thứ yếu, vận tốc thiết kế 60km/h - Tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị TCVN 13592:2022.

+ Quy mô:

✓ Mặt cắt ngang đường dẫn đầu cầu phía Cần Giờ là B=40m với 4 làn xe cơ giới và 2 làn hỗn hợp, bố trí vỉa hè cho người đi bộ;

✓ Mặt cắt ngang đường dẫn đầu cầu phía Nhà Bè B=40m (bao gồm phần cầu dẫn B=24.5m với 4 làn xe cơ giới, 2 làn hỗn hợp và hai đường song hành hai bên cầu) phù hợp với lộ giới 40m theo quy hoạch đường 15B;

✓ Nền đường: đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của dự án, xử lý nền đất yếu đảm bảo ổn định nền đường;

✓ Mặt đường: mặt đường cấp cao A1, sử dụng bê tông nhựa; môđun đàn hồi yêu cầu Eyc ≥ 155 Mpa.

- Giải pháp thiết kế nút giao: Xây dựng nút giao bằng phía Nhà Bè tại đầu tuyến, nút giao bằng tại vị trí hai đường gom của đường 15B giao cắt với đường Nguyễn Bình và nút giao bằng phía Bình Khánh tại vị trí cuối tuyến nhập vào đường Rừng Sác.

- Giải pháp thiết kế thoát nước:

+ Hệ thống thoát nước dọc: thiết kế cống thoát nước, phù hợp với hiện trạng và quy hoạch, đảm bảo khả năng thoát nước trên khu vực.

+ Thiết kế cống ngang: tuân thủ theo các quy hoạch về thoát nước; khẩu độ cống đảm bảo theo yêu cầu của thủy văn, địa hình, thủy lợi theo đúng các quy trình quy phạm; chiều dài cống thiết kế phù hợp với mặt cắt ngang tuyến.

- Hệ thống an toàn giao thông và công trình phụ trợ:

+ Hệ thống an toàn giao thông: được thiết kế theo các quy định trong “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2024/BGTVT”.

+ Hệ thống đèn chiếu sáng, chiếu sáng mỹ thuật: hệ thống chiếu sáng sẽ được bố trí trên cầu và đường dẫn, trạm thu phí; hệ thống chiếu sáng mỹ thuật trên cầu chính.

4. Đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án; đánh giá sơ bộ tác động môi trường

a. Đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội

- Dự án sau khi hoàn thành đưa vào khai thác sẽ tăng cường năng lực lưu thông hành khách, hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển, tạo trục giao thông nhanh kết nối các đường vành đai, cao tốc và kết nối nhanh các tỉnh miền Tây, miền Đông Nam bộ, tạo không gian phát triển và quỹ đất, chuyển dịch cơ cấu kinh tế tại địa phương.

+ Về kinh tế: Tăng cường năng lực thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển. Mở rộng thị trường, kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị với các khu vực khác.

+ Về xã hội: Giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông, tạo việc làm và tăng thu nhập cho người dân. Việc kết nối giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, giữa các vùng địa phương và các đô thị vệ tinh của Thành phố Hồ Chí Minh sẽ góp phần nâng cao đời sống văn hóa, tinh thần của người dân.

+ Về môi trường: Giảm thiểu lượng khí thải, bụi, tiếng ồn, rác thải sinh hoạt phát sinh khi người dân và phương tiện giao thông phải đứng chờ khi ùn tắc giao thông.

- Ngoài ra, Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đã xác định sơ bộ một chỉ tiêu: Giá trị hiện tại ròng (E-NPV) của dự án khoảng 2.535,6 tỷ đồng (>0); Tỷ suất nội hoàn (E-IRR) trung bình dự án khoảng 14,04%; tỷ; tỷ suất lợi ích/chi phí ($B/C = 1,29 > 1$) cho thấy dự án đạt hiệu quả về kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, kết quả tính toán các chỉ tiêu này mới ở mức sơ bộ và sẽ tiếp tục tính toán cụ thể ở bước Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án.

Từ kết quả các chỉ tiêu đánh giá ở trên chứng tỏ rằng dự án đạt hiệu quả kinh tế. Việc đầu tư dự án sẽ mang lại một lợi ích to lớn cho cộng đồng xã hội và mang ý nghĩa chiến lược trong phát triển kinh tế - xã hội cho thành phố Hồ Chí Minh nói chung và huyện Cần Giờ nói riêng.

b. Ảnh hưởng của dự án đối với môi trường, xã hội

- Ảnh hưởng của dự án đối với môi trường tự nhiên:

Môi trường ở khu vực xây dựng sẽ bị tác động bởi sự hiện diện của công trình, từ khi bắt đầu tiến hành xây dựng cho đến khi hoàn thành và đưa công trình vào sử dụng. Nói cách khác, môi trường khu vực sẽ bị biến đổi so với trước khi xây dựng công trình theo những xu hướng khác nhau, bao gồm cả những ảnh hưởng tích cực và tiêu cực.

- Ảnh hưởng của dự án đối với môi trường xã hội: việc xây dựng công trình sẽ ảnh hưởng tới các mặt của đời sống kinh tế - xã hội trong vùng, bao gồm các ảnh hưởng trước mắt và lâu dài như sau: giao thông; tái định cư cho phần cư dân bị giải tỏa; chiếm dụng đất nông nghiệp; đời sống dân sinh; sức khỏe cộng đồng; phát triển kinh tế trong khu vực; quy hoạch đô thị của địa phương.

- Các tác động về quốc phòng, an ninh: Dự án không đi qua khu vực đất quốc phòng, trong phạm vi tuyến đường không có các công trình liên quan đến an ninh quốc phòng. Việc đầu tư xây dựng đường Quốc lộ 13 sẽ tạo ra tuyến đường bộ có tốc độ cao và an toàn là đặc biệt quan trọng đối với việc cơ động, huy động nguồn lực đối với các phương án tác chiến sẽ góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của toàn khu vực.

- Dự án nhóm A (không có yếu tố nhạy cảm về môi trường quy định tại khoản 4 Điều 25 Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022) với diện tích chiếm dụng khoảng 41,18 ha và khoảng 336 hộ giải tỏa trắng (khoảng 1.344 người), tra theo điểm c, e khoản 4 điều 28 Luật bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020 và phụ lục III, IV, V Nghị định số 05/2025/NĐ-CP và theo Điều 29,30,39,49 Luật bảo vệ môi trường, Dự án đầu tư thuộc nhóm III có phát sinh chất thải không thuộc đối tượng phải có giấy phép môi trường.

Do đó, theo khoản 6 Điều 49 Luật Bảo vệ môi trường, dự án phải đăng ký môi trường trước khi xả chất thải ra môi trường trong trường hợp không phải có giấy phép xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

5. Sơ bộ tổng mức đầu tư; đánh giá sơ bộ phương án tài chính của dự án; dự kiến sử dụng vốn nhà nước trong dự án

b. Tổng mức đầu tư sơ bộ (đã bao gồm lãi vay và lợi nhuận nhà đầu tư) của dự án: khoảng **15.939,98** tỷ đồng.

Trong đó:

- Chi phí xây lắp và thiết bị:	7.285,54 tỷ đồng
- Chi phí QLDA, TV, CPK:	1.092,83 tỷ đồng
- Chi phí GPMB và di dời HTKT:	2.532,81 tỷ đồng
- Chi phí dự phòng:	1.653,05 tỷ đồng
- Chi phí lãi vay trong thời gian xây dựng:	864,74 tỷ đồng
- Chi phí lãi vay sau thời gian thi công và lợi nhuận Nhà đầu tư (hoàn vốn trong 5 năm):	2.511,00 tỷ đồng

c. Nguồn vốn và phương án huy động vốn

Nhà đầu tư tự huy động 100% vốn để đầu tư dự án (không sử dụng vốn Nhà nước); trong đó vốn chủ sở hữu 15%, vốn vay và vốn huy động hợp pháp khác 85%.

d. Phương án thanh toán

Phương án thanh toán dự án BT đề xuất: Thanh toán toàn bộ quỹ đất một lần cho Nhà đầu tư ngay sau khi ký kết hợp đồng dự án, phần còn lại thanh toán bằng ngân sách nhà nước. Trong đó:

- Thanh toán bằng quỹ đất: Khu đất số 8-12 Lê Duẩn, P Sài Gòn, HCM (4.888,3m²) và số 2-4-6 Hai Bà Trưng, P Sài Gòn, HCM (6.080m²) theo Văn bản số 9044/SNNMT-KTĐ ngày 20/10/2025 của Sở Nông nghiệp và Môi trường giá trị dự kiến khoảng 5.022,23 tỷ đồng;

- Thanh toán bằng ngân sách nhà nước: khoảng 7.542,01 tỷ trong thời gian 05 năm kể từ thời điểm dự án hoàn thành, bàn giao.

Các chỉ tiêu thuộc phương án tài chính sơ bộ

STT	KHOẢN MỤC	Giá trị
1	Tổng nhu cầu vốn (chưa bao gồm lãi vay)	12.564,25
	+ Vốn chủ sở hữu (15%)	1.884,64

	+ Vốn vay (85%)	10,697,61
2	Giá trị thanh toán Dự án BT	
	+ Bằng quỹ đất	5.022,23
	+ Bằng ngân sách nhà nước	7.542,01
3	Lãi vay và Lợi nhuận hợp lý của Nhà đầu tư	3.375,74
	+ Trong thời gian thi công	864,74
	+ Sau thời gian thi công (hoàn vốn trong 5 năm)	2.511,00
4	Giá trị công trình dự án BT	15.939,98

6. Dự kiến loại hợp đồng PPP

6.1. Hình thức đầu tư: Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP), loại hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao (BT), kết hợp thanh toán bằng quỹ đất và ngân sách nhà nước.

6.2. Hình thức lựa chọn Nhà đầu tư:

* Các căn cứ:

- Theo Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ Thành phố Hồ Chí Minh lần thứ I, nhiệm kỳ 2025 – 2030 ngày 14/10/2025, Cầu Cần Giờ nằm trong danh mục các Dự án nút giao thông, cầu lớn cần thúc đẩy liên kết vùng;

- Theo Chương trình hành động số 03-CTrHĐ/TU ngày 14 tháng 11 năm 2025 thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ Thành phố Hồ Chí Minh lần thứ I, nhiệm kỳ 2025 - 2030 của Thành ủy Thành phố Hồ Chí Minh, Cầu Cần Giờ yêu cầu hoàn thành trước 2030;

- Theo Thông báo kết luận số 725/TB-VP ngày 27 tháng 11 năm 2025 của văn phòng Ủy ban nhân dân Thành phố về tiến độ thực hiện nghiên cứu đầu tư dự án nhóm A, trong đó có nội dung rà soát, rút ngắn tiến độ chuẩn bị, bảo đảm đủ điều kiện khởi công công trình Cầu Phú Mỹ 2 vào ngày 15 tháng 01 năm 2026 để chào mừng Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV.

* Mục tiêu:

- Góp phần tác động tích cực đến các hoạt động du lịch, thu hút đầu tư và phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội, đảm bảo an ninh - quốc phòng của huyện Nhà Bè - huyện Cần Giờ nói riêng và Thành phố Hồ Chí Minh nói chung.

- Thay thế cho phà Bình Khánh, kết nối trực tiếp huyện Cần Giờ với trung tâm Thành phố cũng như các khu vực lân cận. Tạo không gian, động lực phát triển phía Đông Nam Thành phố.

- Góp phần hình thành tuyến giao thông mới kết nối trực tiếp xã Bình Khánh với khu vực phía Nam Thành phố, hoàn chỉnh hệ thống giao thông khu vực nhằm đáp ứng nhu cầu lưu thông nhanh chóng và an toàn của người dân, khai thác hiệu quả quỹ đất, phát huy hiệu quả tiềm năng, lợi thế của địa phương, tạo dịch vụ vận tải thuận lợi, an toàn, thu hút đầu tư, thu hút khách du lịch tới xã

Bình Khánh và Thành phố Hồ Chí Minh góp phần phát triển kinh tế, xã hội của Thành phố.

Với các căn cứ, mục tiêu quan trọng và cấp bách nêu trên. Để đảm bảo sớm thi công và đưa cầu Cần Giờ vào khai thác, do vậy kiến nghị hình thức lựa chọn nhà đầu tư trong trường hợp đặc biệt quy định tại khoản 4 Điều 9 Nghị định 257/2025/NĐ-CP ngày 8/10/2025 của Chính phủ quy định chi tiết về việc thực hiện dự án áp dụng loại hợp đồng Xây dựng – Chuyển giao. Theo đó, để phát huy tinh thần Nghị Quyết 68-NQ/TW về kinh tế tư nhân đối với sự phát triển của đất nước, Nhà đầu tư được lựa chọn phải cam kết tiết kiệm 5% Tổng mức đầu tư dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt và sẽ dành nguồn lực phù hợp để sớm khởi công và hoàn thành công trình Xây dựng cầu Cần Giờ trước năm 2030 theo đúng chỉ đạo của Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ Thành phố Hồ Chí Minh lần thứ I, nhiệm kỳ 2025 – 2030.

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

a. Phạm vi giải phóng mặt bằng:

- Đối với các công trình cầu vượt sông: phạm vi GPMB từ mép ngoài lan can ra 5m.

- Đối với đoạn tuyến thuộc phạm vi đi qua khu dân cư xã Nhà Bè: phạm vi GPMB phù hợp với Ranh giới quy hoạch của dự án.

- Đối với đoạn tuyến thuộc phạm vi xã Bình Khánh (ngoài đô thị): Phạm vi GPMB từ chân taluy, mép ngoài các công trình trên tuyến ra 2m.

b. Sơ bộ khối lượng diện tích đất chiếm dụng của dự án: Tổng diện tích là 28,85 ha, trong đó:

- Xã Nhà Bè: 7,22 ha

- Xã Bình Khánh: 21,63 ha.

c. Sơ bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và di dời HTKT (đã bao gồm dự phòng): khoảng 2.532,81 tỷ đồng.

d. Tổ chức thực hiện:

Sau khi dự án được chấp thuận chủ trương đầu tư, tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án; trong bước lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Ủy ban nhân dân thành phố sẽ phê duyệt ranh dự án để làm cơ sở thực hiện công tác giải phóng mặt bằng.

Nhà đầu tư sẽ phối hợp với các Sở ngành và địa phương có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư đảm bảo tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm công khai, minh bạch và ổn định cuộc sống cho người dân bị thu hồi đất.

8. Thực hiện thi tuyển phương án kiến trúc

- Theo Khoản 2 Điều 17 của Luật kiến trúc số 40/2019/QH14:

“ 2. Công trình phải thi tuyển phương án kiến trúc bao gồm:

a) Công trình công cộng có quy mô cấp đặc biệt, cấp I;

b) Nhà ga đường sắt trung tâm cấp tỉnh, nhà ga hàng không dân dụng; cầu trong đô thị từ cấp II trở lên, ga đường sắt nội đô từ cấp II trở lên; công trình tượng đài, công trình là biểu tượng về truyền thống, văn hóa và lịch sử của địa phương; công trình quan trọng, điểm nhấn trong đô thị và trên các tuyến đường chính được xác định trong đồ án quy hoạch, thiết kế đô thị, quy chế quản lý kiến trúc được cấp có thẩm quyền phê duyệt.”

Theo Bảng 1.4 của Thông tư số 06/2021/TT-BXD thì cầu Cần Giờ là cấp công trình đặc biệt nên phải thi tuyển phương án kiến trúc.

Phương án thiết kế kiến trúc cầu Cần Giờ đã được tổ chức tuyển chọn năm 2018 và được Ủy ban nhân dân Thành phố phê duyệt tại Quyết định số 751/QĐ-UBND ngày 01 tháng 3 năm 2019 là cầu dây văng 1 trụ tháp với ý tưởng kiến trúc phác họa hình tượng cây Đước đặc trưng của huyện Cần Giờ.

Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh đã có văn bản số 1123-TB/VPTU ngày 22/5/2024 Thông báo kết luận của Thường trực Thành ủy về tình hình thực hiện các dự án Đầu tư xây dựng cầu Thủ Thiêm 4, cầu Cần Giờ và đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh. Trong đó Thường trực Thành ủy thống nhất chủ trương điều chỉnh phương án kiến trúc cầu Cần Giờ từ phương án cầu dây văng từ 1 tháp thành 2 tháp.

9. Phân chia dự án thành phần

Dự án không phân chia thành dự án thành phần.

10. Tổ chức thực hiện

- Cấp quyết định chủ trương đầu tư: kiến nghị Hội đồng nhân dân thành phố xem xét, chấp thuận trong quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư dự án.
- Sau khi phê duyệt chủ trương đầu tư dự án, Thành phố tổ chức lựa chọn nhà đầu tư trong trường hợp đặc biệt để triển khai các bước tiếp theo của dự án.

IV. DANH MỤC HỒ SƠ KÈM THEO

Hồ sơ trình thẩm định Báo cáo chấp thuận chủ trương đầu tư bao gồm:

- Hồ sơ Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư Dự án.
- Hồ sơ năng lực, kinh nghiệm của Nhà đầu tư.
- Các văn bản pháp lý có liên quan.

IV. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT

Công ty Cổ phần Tập đoàn Masterise kính trình Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh như sau:

- Kết thúc nhiệm vụ lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi của Sở Xây dựng tại Quyết định số 2755/QĐ-UBND ngày 15 tháng 8 năm 2022 của Ủy ban nhân dân Thành phố;
- Thẩm định và phê duyệt chủ trương đầu tư dự án xây dựng Cầu Cần Giờ theo phương thức đối tác công tư (PPP), hợp đồng BT thanh toán bằng quỹ đất kết hợp với Ngân sách nhà nước;

- Phê duyệt lựa chọn Nhà đầu tư trong trường hợp đặc biệt theo khoản 4 Điều 9 Nghị định 257/2025/NĐ-CP ngày 8/10/2025 của Chính phủ quy định chi tiết về việc thực hiện dự án áp dụng loại hợp đồng Xây dựng – Chuyển giao;

- Giao Công ty Cổ phần Tập đoàn Masterise lập Báo cáo nghiên cứu khả thi trình Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh thẩm định, phê duyệt để thực hiện các bước theo của dự án.

Công ty Cổ phần Tập đoàn Masterise kính trình Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh xem xét, tổ chức thẩm định theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lưu VP.

CÔNG TY CỔ PHẦN TẬP ĐOÀN MASTERISE

CHỦ TỊCH



HỒ ANH NGỌC

