

Số: 2949/TTr-UBND

Cao Bằng, ngày 29 tháng 10 năm 2021

TỜ TRÌNH

Về tác động của việc thực hiện Dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc
Đông Đăng (tỉnh Lạng Sơn) – Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng)
theo hình thức đối tác công tư

Kính gửi: Hội đồng nhân dân tỉnh khóa XVII.

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

Căn cứ nội dung Kết luận của Đồng chí Triệu Đình Lê, Chủ tịch Hội đồng nhân dân tỉnh tại phiên họp thường kỳ tháng 10/2021 nêu tại Thông báo số 231/TB-KL ngày 27/10/2021 của Văn phòng Đoàn Đại biểu Quốc hội và Hội đồng nhân dân tỉnh.

Ủy ban nhân dân tỉnh kính trình Hội đồng nhân dân tỉnh khóa XVII, nhiệm kỳ 2021-2026 xem xét thông qua Nghị quyết về tác động khi thực hiện Dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đông Đăng (tỉnh Lạng Sơn) – Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư, cụ thể như sau:

I. Sự cần thiết ban hành Nghị quyết

Thực hiện theo điểm a khoản 2 Điều 19 Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18/6/2020 quy định nội dung báo cáo nghiên cứu khả thi gồm “kết quả tiếp thu ý kiến về tác động của việc thực hiện dự án theo phương thức PPP khi có ý kiến của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam cấp tỉnh nơi thực hiện dự án, hiệp hội nghề nghiệp liên quan đến lĩnh vực đầu tư”. Để hồ sơ báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án đảm bảo đủ cơ sở, phát huy hiệu quả đầu tư, hạn chế các ảnh hưởng tiêu cực đến kinh tế xã hội, môi trường, an ninh quốc phòng, đầy đủ nội dung đúng quy định để trình cơ quan có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt.

II. Mục tiêu đầu tư

Đáp ứng nhu cầu vận tải kết nối trung tâm kinh tế, chính trị với các tỉnh miền núi phía Đông Bắc, các khu kinh tế, khu du lịch quốc gia, khu công nghiệp, phục vụ cho mục tiêu thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh và giữ vững chủ quyền biên giới Quốc gia. Tạo ra một tuyến cao tốc đối ngoại huyết mạch mới kết nối giao thương hàng hóa từ cảng Quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng) đi Trùng Khánh - Urumqi (Trung Quốc) - Khorgos (Kazakhstan) sang các nước châu Âu, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh

của nền kinh tế, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Lạng Sơn và tỉnh Cao Bằng; thay đổi tình trạng quốc lộ 4A là đường độc đạo nối giữa hai tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng. Khi dự án hoàn thành từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng đồng bộ, với các công trình hiện đại có sức lan tỏa cao để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh. Từng bước thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

III. Căn cứ pháp lý ban hành Nghị quyết

- Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

- Luật Xây dựng ngày 18/6/2014; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17/6/2020;

- Luật Ngân sách nhà nước ngày 25/6/2015;

- Luật Lâm nghiệp ngày 15/11/2017;

- Luật Đầu tư công ngày 13/6/2019;

- Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18/6/2020;

- Luật Bảo vệ môi trường ngày 17/11/2020;

- Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;

- Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;

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

- Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/03/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

- Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/03/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

- Nghị quyết số 29/2021/QH15, ngày 28/07/2021 của Quốc Hội khóa XV về kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 – 2025;

- Quyết định số 1212/QĐ-TTg ngày 10/08/2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) – Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư;

- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 790/QĐ-BTNMT ngày 27/4/2021 của Bộ Tài nguyên và Môi trường thành lập hội đồng thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường cho dự án;

- Nghị quyết số 68/NQ-HĐND ngày 29/9/2021 của Hội đồng nhân dân tỉnh Cao Bằng kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, vốn ngân sách địa phương, tỉnh Cao Bằng;

- Nghị quyết số 69/NQ-HĐND ngày 29/9/2021 của Hội đồng nhân dân tỉnh Cao Bằng điều chỉnh, bổ sung kế hoạch đầu tư công năm 2021, tỉnh Cao Bằng;

IV. Phạm vi quy mô dự án

1. Thông tin tóm tắt về dự án:

- Tên dự án: Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư.

- Nhóm dự án: Nhóm A.

- Loại và cấp công trình chính: Công trình giao thông đường bộ (đường ô tô cao tốc, cầu đường bộ, hầm đường bộ và các công trình khác trên tuyến), công trình cấp I; thời hạn sử dụng của công trình chính theo thiết kế: lâu dài

- Người quyết định chủ trương đầu tư: Thủ tướng Chính phủ.

- Cơ quan có thẩm quyền: Ủy ban nhân dân tỉnh Cao Bằng.

- Chủ đầu tư giai đoạn chuẩn bị dự án: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông tỉnh Cao Bằng.

2. Phạm vi, quy mô dự án:

a) Phạm vi dự án:

- Dự án trải dài trên 05 huyện của 02 tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng. Bao gồm: huyện Văn Lãng và Tràng Định (tỉnh Lạng Sơn); huyện Thạch An, huyện Quảng Hoà (huyện Phục Hòa và huyện Quảng Uyên cũ), huyện Trùng Khánh (huyện Trà Lĩnh cũ), tỉnh Cao Bằng.

- Điểm đầu: Km0+000 kết nối vào đoạn cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng với cửa khẩu Tân Thanh và cửa khẩu Cốc Nam tại nút giao thuộc khu vực cửa khẩu Tân Thanh, huyện Văn Lãng, tỉnh Lạng Sơn;

- Điểm cuối: Km124+025 tại nút giao quy hoạch chung Khu kinh tế cửa khẩu Trà Lĩnh, huyện Trùng Khánh, tỉnh Cao Bằng (trong đoạn tuyến có lý trình đặc biệt tại lý trình Km95+035,44 trùng với Km98+000);

- Tổng chiều dài toàn tuyến: $L = 121,06\text{km}$.

b) Quy mô dự án:

- Tuyến đường được thiết kế theo quy mô đường cao tốc theo tiêu chuẩn TCVN 5729-2012 với tốc độ thiết kế $V_{tk}=80\text{km/h}$; đồng thời xem xét phân kỳ đầu tư phù hợp với nội dung Quyết định số 5109/QĐ-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành hướng dẫn về thiết kế và

tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc.

- Quy mô tuyến cao tốc tuân thủ Quyết định số 1212/QĐ-TTg, mặt cắt ngang đường cao tốc, mặt cắt ngang cầu, hầm và công trình khác phù hợp theo quy định tương ứng với mặt cắt ngang đường.

- Đường gom dọc tuyến theo tiêu chuẩn đường giao thông nông thôn loại B hoặc quy mô hiện tại.

3. Địa điểm xây dựng:

Dự án có tổng chiều dài tuyến là 121,06km đi qua 02 tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng. Trong đó trên địa phận tỉnh Lạng Sơn đi qua hai huyện bao gồm huyện Văn Lãng và huyện Tràng Định với tổng chiều dài khoảng 52km; trên địa bàn tỉnh Cao Bằng đi qua ba huyện là Thạch An, Quảng Hoà, Trùng Khánh với tổng chiều dài khoảng 69km.

V. Các tác động chính khi triển khai dự án

1. Hiệu quả kinh tế xã hội:

Bao gồm nhóm yếu tố có thể định lượng và quy đổi được thành tiền, thông qua kết quả tính toán các chỉ số tài chính của Dự án và nhóm yếu tố có thể định lượng nhưng không định giá được của Dự án bao gồm:

- **Kết quả tính toán các chỉ tiêu kinh tế của dự án:**

Các chỉ tiêu phân tích kinh tế	Giá trị phân tích kinh tế và xã hội	
	Kết quả phương án 1	Kết quả phương án 2
Giá trị hiện tại ròng kinh tế (ENPV):	99,68 tỷ đồng	35,38 tỷ đồng
Tỷ số lợi ích trên chi phí về kinh tế (BCR)	1,013	1,006
Tỷ suất nội hoàn kinh tế (EIRR)	12,8% / năm	12,69% / năm

- **Kết quả:** tỷ số lợi ích trên chi phí về kinh tế (BCR) > 1; giá trị hiện tại ròng kinh tế (ENPV) > 0, tỷ suất nội hoàn kinh tế (EIRR) > tỷ suất chiết khấu xã hội (SDR) với giá trị tham khảo SDR = 10%; với kết quả này dự án có hiệu quả kinh tế với các thông số đánh giá trên.

- **Các lợi ích kinh tế xã hội khác:**

+ Tiết kiệm chi phí vận hành của phương tiện (được xác định thông qua việc chạy phần mềm HDM-4 hoặc tính toán thông qua lý thuyết động học phương tiện).

+ Lợi ích do giảm chi phí tai nạn giao thông - tính bằng tiền (được xác định dựa trên lý thuyết hệ số giảm tai nạn và chi phí trung bình đối với vụ tai nạn).

+ Lợi ích tiết kiệm thời gian cho hành khách – tính bằng tiền (được xác định dựa trên thời gian tiết kiệm được khi phương tiện chạy trên tuyến cao tốc và giá trị tính bằng tiền của thời gian).

+ Ảnh hưởng đối với phát triển kinh tế địa phương và kinh tế vùng.

+ Lợi ích do giảm tiêu hao nhiên liệu và phát thải phương tiện khi sử dụng đường cao tốc (có chất lượng tốt hơn) so với khi sử dụng các đường hiện hữu cấp thấp được xác định dựa trên việc giảm tổng lượng khí CO₂ phát thải, và giảm chi phí xử lý môi trường hàng năm. Từ biểu thức:

$$Q_{100} = \frac{q_c \cdot N_c}{10V_c} \quad (\text{lít}/100\text{km})$$

+ Từ đó có thể thấy khi chạy trên đường cao tốc tốc độ xe (V) tăng dẫn đến lượng tiêu hao nhiên liệu giảm điều đó kéo theo lượng khí thải giảm.

+ Ảnh hưởng có lợi đối với cộng đồng và môi trường.

+ Tăng hiệu quả sử dụng đất đai.

+ Hiệu quả về thay đổi cơ cấu xã hội.

+ Hiệu quả về chính trị, quản lý hành chính.

+ Nâng cao năng lực vận tải, tạo điều kiện thu hút đầu tư.

+ Cải thiện điều kiện sinh hoạt, nâng cao nhận thức cho nhân dân trong khu vực.

+ Cùng những lợi ích khác như: giảm gián đoạn giao thông trên tuyến đường Quốc lộ đã xuống cấp hiện nay; lợi ích đối với các ngành kinh tế Quốc dân khi sử dụng mạng lưới đường hoàn chỉnh; giảm thiệt hại đối với hàng hoá, nông sản, tăng cường khả năng phát triển khu vực, khả năng phát triển xã hội, cải thiện môi trường vv...

Qua các phân tích trên, cho thấy đây là dự án thực sự có lợi cho cộng đồng và xã hội, rất cần thiết phải đầu tư.

2. Đánh giá tác động môi trường, xã hội:

a) Đánh giá tác động của dự án đối với môi trường - xã hội:

Mục đích của việc lập báo cáo đánh giá tác động môi trường trong bước Báo cáo nghiên cứu khả thi nhằm đánh giá các vấn đề chính về môi trường, xã hội có thể được tạo ra bởi dự án để xem xét, quyết định phương án đầu tư hợp lý nhất trên các phương diện kinh tế, kỹ thuật và môi trường, đồng thời đề xuất các biện pháp giảm thiểu, phòng ngừa đối với các tác động trong quá trình chuẩn bị dự án, thực hiện dự án và quá trình vận hành khai thác sau này. Hồ sơ đánh giá tác động môi trường được Công ty TNHH MTV Kỹ thuật Tài nguyên và Môi trường thực hiện theo đúng các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

Báo cáo đã phân tích chi tiết về tác động của dự án đối với môi trường và xã hội. Các tác động ứng với từng hoạt động trong các giai đoạn thực hiện của dự án đã được nhận dạng đầy đủ. Việc đánh giá tới từng đối tượng theo các tác nhân gây tác động phát sinh đã được định lượng tối đa. Nội dung đánh giá về môi trường, xã hội được tập trung nghiên cứu bao gồm:

- Giai đoạn chuẩn bị xây dựng bao gồm các yếu tố như: cảnh quan và hệ sinh thái; chiếm dụng đất rừng; thu hồi đất, di dời và tái định cư; giải phóng mặt bằng,... Qua đó, tác động đến kinh tế - xã hội do các đối tượng bị mất đất thổ cư, do chiếm dụng đất nông, lâm nghiệp; tác động đa dạng sinh học do thu hồi đất lâm nghiệp, đất rừng hay các yếu tố gây bụi 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: ảnh hưởng đến môi trường và các tác động khác do chất thải phát sinh trong quá trình thi công dự án như bụi, các 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...), các chất bẩn cuốn theo nước mưa chảy tràn qua công trường thi công,... Ngoài ra, giai đoạn xây dựng còn tác động đến cộng đồng dân cư như bởi các yếu tố 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, sạt trượt...

- Giai đoạn vận hành, khai thác: các yếu tố ảnh hưởng đến môi trường, xã hội như hoạt động phát sinh bụi, khí thải và khí nhà kính; bụi và các khí thải của các dòng xe; nước thải, chất thải rắn sinh hoạt; tiếng ồn, chia cắt cộng đồng...

Bên cạnh những tác động tiêu cực như trên, báo cáo đã phân tích những tác động tích cực do thực hiện dự án mang lại. Ngoài những lợi ích có thể định lượng được như tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hoá và hành khách, giảm thời gian chờ đợi của người và phương tiện, tiết kiệm kinh phí duy tu, bảo dưỡng phương tiện... còn bao gồm những lợi ích đối với cộng đồng mà không thể định lượng như tăng trưởng nguồn việc làm và thu nhập cho người dân do khi có dự án sẽ khai thác được các tiềm năng trong khu vực, địa phương, kết nối và thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển, lưu thông thuận lợi, an toàn, giảm thiểu tai nạn giao thông...

b) Biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực:

- Giai đoạn chuẩn bị: giảm thiểu tác động tới chất lượng sống của các hộ mất đất thổ cư nếu thực hiện tốt phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được xây dựng theo các quy định và phải xem xét nguyện vọng của người bị ảnh hưởng; giảm thiểu tác động do chiếm dụng vĩnh viễn đất nông, lâm nghiệp bằng các giải pháp đền bù, hỗ trợ sản xuất... đảm bảo các hộ bị mất đất nông nghiệp sẽ được phục hồi nguồn sống của mình, khuyến khích tuyển dụng người tại địa phương, đặc biệt đối với các đối tượng bị thu hồi, ảnh hưởng; giảm thiểu tác động đến đa dạng sinh học bằng biện pháp trồng rừng thay thế; giảm thiểu các tác động trong công tác giải phóng mặt bằng như tưới nước làm âm khi phá dỡ

công trình vào những ngày khô nóng, che chắn bằng bạt, các chất thải không tái sử dụng được xử lý thông qua các công ty môi trường có chức năng, giải pháp thu gom, phân loại và xử lý chất thải rắn phù hợp; giảm thiểu ngập úng bằng việc bố trí hệ thống công trình thoát nước phù hợp về vị trí, khẩu độ...

- Giai đoạn xây dựng: ngăn ngừa bụi phát tán từ hoạt động thi công đào đắp và các hoạt động liên quan bằng giải pháp phun nước tạo ẩm khu vực có khả năng phát tán bụi, che chắn khi tập kết và vận chuyển..xây dựng và thực hiện kế hoạch quản lý chất thải trong thi công; kiểm soát các nguy cơ bồi lắng bờ đất xói trong thi công nền đường và hố móng các công trình cầu; thanh thải, phục hồi lòng, bờ kênh sau khi thi công; đổ đất đá loại đúng nơi quy định; quản lý, xử lý nước thải sinh hoạt, nước thải thi công; quản lý chất thải nguy hại; kiểm soát mức ồn từ hoạt động thi công; kiểm soát 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...

3. Tác động đến quốc phòng, an ninh:

- Tuyên cao tốc Đồng Đăng – Trà Lĩnh có ý nghĩa quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội đối với 02 tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng, đồng thời góp phần củng cố thể trận quốc phòng – an ninh khu vực biên giới. Hướng tuyến đi qua địa bàn sát biên giới Việt Nam – Trung Quốc, quá trình triển khai dự án tuân thủ nghiêm các quy định pháp luật và các quy định trong lĩnh vực quốc phòng, an ninh. Trong quá trình triển khai dự án, các đơn vị đã phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chức năng của Quân khu 1, Bộ Chỉ huy quân sự, Bộ Chỉ huy bộ đội biên phòng 02 tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng để không làm ảnh hưởng đến nhiệm vụ quốc phòng, an ninh. Bộ tư lệnh Quân Khu 1 văn bản tham vấn số 982/BTL-TM ngày 07/5/2021 và 2076/BTL-TM ngày 10/8/2021 có ý kiến về dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (Lạng Sơn) – Trà Lĩnh (Cao Bằng). Trong đó nêu rõ: căn cứ Nghị định số 164/2018/NĐ-CP ngày 21/8/2018 của Chính phủ về kết hợp quốc phòng với kinh tế - xã hội và kinh tế - xã hội với quốc phòng; căn cứ Quyết định số 2412/QĐ-TTg ngày 19/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể bố trí quốc phòng kết hợp phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn giai đoạn 2011-2020; các đơn vị này đã tham gia đóng góp ý kiến góp ý về dự án và thống nhất với phương án tuyến tư vấn đề xuất và khẳng định hướng tuyến cao tốc này không đi qua các khu vực địa hình quan trọng ưu tiên cho nhiệm vụ quốc phòng, không ảnh hưởng đến quy hoạch thể trận quân sự trong khu vực phòng thủ.

VI. Tên và nội dung của Nghị quyết

1. Tên Nghị Quyết: Về tác động của việc thực hiện Dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) – Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư.

2. Nội dung quyết nghị

Thông qua Báo cáo của Thường trực Hội đồng nhân dân tỉnh Cao Bằng tổng hợp ý kiến về tác động khi thực hiện Dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc

Đông Đăng (Cao Bằng) - Trà Lĩnh (Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Cao Bằng.

VI. Dự kiến kết quả và biện pháp thực hiện

1. Dự kiến kết quả chủ yếu

Hoàn thiện được Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đảm bảo đủ cơ sở, phát huy hiệu quả đầu tư, hạn chế các ảnh hưởng tiêu cực đến kinh tế xã hội, môi trường, an ninh quốc phòng, đầy đủ nội dung đúng quy định để trình cơ quan có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt.

2. Biện pháp thực hiện

Tổ chức quán triệt, triển khai thực hiện nghiêm túc Nghị quyết được Hội đồng nhân dân tỉnh thông qua. Tập trung chỉ đạo Chủ đầu tư giai đoạn chuẩn bị dự án khẩn trương hoàn thiện báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét, trình cấp quyền thẩm định để có cơ sở quyết định đầu tư và triển khai dự án, sớm phát huy hiệu quả đầu tư.

(Gửi kèm theo Tờ trình: (1) Báo cáo về các tác động khi thực hiện dự án; (2) Dự thảo Nghị quyết; (3) Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án; (4) Báo cáo đánh giá tác động môi trường dự án; (5) Khung Chính sách của dự án; (6) Hồ sơ xin chủ trương chuyển đổi mục đích rừng.

Trên đây là Tờ trình về việc ban hành Nghị quyết về tác động khi thực hiện Dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đông Đăng (Cao Bằng) - Trà Lĩnh (Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư trên địa bàn tỉnh Cao Bằng, Ủy ban nhân dân tỉnh kính trình Hội đồng nhân dân tỉnh khoá XVII xem xét, thông qua./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Tỉnh ủy, MTTQ, Đoàn ĐBQH tỉnh (b/c);
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT tỉnh;
- VP UBND tỉnh: LĐVP, CV: KT(H.An., Tuệ);
- Lưu VT, GT.



**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Hoàng Xuân Ánh