

Số: /BC-HĐND

Cao Bằng, ngày tháng 11 năm 2021

## BÁO CÁO

### Thẩm tra của Ban Kinh tế - Ngân sách trình Kỳ họp thứ 5 (chuyên đề) Hội đồng nhân dân tỉnh khoá XVII, nhiệm kỳ 2021 - 2026

Thực hiện sự phân công của Thường trực Hội đồng nhân dân tỉnh, Ban Kinh tế - Ngân sách HĐND tỉnh đã tổ chức thẩm tra báo cáo và hồ sơ dự thảo Nghị quyết trình Kỳ họp thứ 5 (chuyên đề) HĐND tỉnh. Qua nghiên cứu báo cáo của UBND tỉnh và hồ sơ dự thảo Nghị quyết thông qua các ý kiến về tác động 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 trên địa bàn tỉnh Cao Bằng, tiếp thu ý kiến tham gia của các đại biểu dự họp, Ban Kinh tế - ngân sách (KT-NS) báo cáo HĐND tỉnh kết quả thẩm tra như sau:

**1. Về hồ sơ trình thẩm tra:** UBND tỉnh gửi hồ sơ đầy đủ theo quy định.

**2. Về Sự cần thiết và các căn cứ pháp lý ban hành Nghị quyết:**

- Sự cần thiết: Dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 1212//QĐ-TTg ngày 10/8/2020, dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP); theo Điểm a, khoản 2, Điều 19 Luật PPP ngày 18/6/2020 quy định nội dung báo cáo nghiên cứu khả thi gồm “...*kết quả tiếp thu ý kiến tác động 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.

- Căn cứ pháp lý và thẩm quyền ban hành nghị quyết: Dự thảo Nghị quyết được UBND tỉnh xây dựng và trình HĐND tỉnh thông qua đầy đủ căn cứ pháp lý và đảm bảo đúng thẩm quyền của HĐND tỉnh theo quy định.

**3. Về thể thức văn bản:**

- Tên của dự thảo Nghị quyết ghi: “*Nghị quyết về tác động khi 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*”, Ban KT-NS đề nghị UBND tỉnh sửa lại tên Nghị quyết đúng theo Điểm a, khoản 2, Điều 19 Luật PPP ngày 18/6/2020 như sau: “*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 trên địa bàn tỉnh Cao Bằng*”.

- Tại mục: “*Xét tờ trình.....; Báo cáo số /BC-HĐND ngày /10/2021 của*

*Thường trực HĐND Cao Bằng; Báo cáo thẩm tra.....; ý kiến thảo luận của đại biểu HĐND tỉnh tại kỳ họp”, Ban KT-NS đề nghị UBND tỉnh bỏ cụm từ: **Báo cáo số /BC-HĐND ngày /10/2021 của Thường trực HĐND Cao Bằng** và chỉnh sửa lại như sau: “Xét tờ trình.....; Báo cáo thẩm tra.....; ý kiến thảo luận của đại biểu HĐND tỉnh tại kỳ họp”.*

- Tại Điều 1. Tiêu đề của dự thảo nghị quyết ghi: “*Thông qua Báo cáo số /BC-HĐND ngày /10/2021 của Thường trực HĐND tỉnh Cao Bằng về tác động khi 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 trên địa bàn tỉnh Cao Bằng*”, Ban KT-NS đề nghị UBND tỉnh đề nghị sửa lại như sau: “*Thông qua các ý kiến 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 trên địa bàn tỉnh Cao Bằng*”.

### **3. Về nội dung Nghị quyết:**

- Về nội dung dự thảo Nghị quyết: theo Điều a, khoản 2, Điều 19 Luật PPP ngày 18/6/2020 quy định Hội đồng nhân dân tỉnh cho ý kiến 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. Do vậy, Ban KT-NS đề nghị UBND tỉnh chỉnh sửa nội dung Điều 1, như sau:

- Về chủ trương đầu tư: Ban KTNS nhất trí cao đối với chủ trương việc thực hiện dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng), cụ thể tại Nghị quyết số 68/NQ-HĐND ngày 29/9/2021 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 vốn ngân sách địa phương tỉnh Cao Bằng đã ưu tiên phân bổ vốn cho dự án này là 3.000 tỷ, đồng thời tại Quyết định số 1758/QĐ-UBND ngày 29/9/2021 UBND tỉnh Cao Bằng đã giao Kế hoạch đầu tư công trung hạn nguồn vốn NSTW giai đoạn 2021 - 2025 ưu tiên phân bổ vốn dự án này là 2.500 tỷ.

- Về mục tiêu đầu tư của dự án: dự án được đầu tư xây dựng sẽ 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; 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; 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. Ban KTNS nhất trí đối với mục tiêu đầu tư của dự án.

- Phạm vi, quy mô dự án: Đường cao tốc, nhóm A. 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. Tổng chiều dài toàn tuyến: L = 121,06km.

+ Điểm đầu: Km0+000 kết nối vào đoạn cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng với cửa khẩu Tân Thanh và cửa khẩu Cốc Nam.

+ Điểm cuối: Km124+025 tại nút giao quy hoạch chung Khu kinh tế cửa khẩu Trà Lĩnh, huyện Trùng Khánh, tỉnh Cao Bằng.

Ban KTNS nhất trí phạm vi, quy mô dự án như Báo cáo khả thi đã nêu.

- Về tác động của việc thực hiện dự án:

**(1) Tác động về mặt kinh tế - xã hội:**

- 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 sẽ giảm đáng kể áp lực về vốn ngân sách Nhà nước trong điều kiện Ngân sách Nhà nước còn hạn chế đặc biệt như tỉnh Cao Bằng chủ yếu do NSTW cấp. Mô hình hợp tác PPP dựa trên cơ chế chia sẻ lợi ích, rủi ro giữa Nhà nước và Nhà đầu tư thông qua triết lý phân công, giúp nâng cao chất lượng công trình, phát huy thế mạnh của Nhà đầu tư trong quản lý, khai thác, tiết kiệm chi phí đầu tư và rút ngắn thời gian thực hiện dự án, góp phần tháo gỡ được nút thắt, điểm nghẽn về giao thông của tỉnh Cao Bằng tạo động lực để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

- Căn cứ kết quả tính toán các chỉ tiêu kinh tế của dự án được nêu trong Báo cáo nghiên cứu khả thi: 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.

- 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.

- 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. Ban KTNS nhất trí.

**(2) Tác động về Môi trường - xã hội:**

Báo cáo Tác động môi trường 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. 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, sụt 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...

#### ***Chủ đầu tư đề xuất các 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 về 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, 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, có các giải pháp thu gom, phân loại và xử lý chất thải rắn phù hợp;

- 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 quản lý chất thải trong thi công; 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...

Qua các phân tích trên, cho thấy chủ đầu tư đã đưa ra các Biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực theo quy định. Ban KTNS nhất trí.

**(3). Tác động đến quốc phòng, an ninh:**

- Tuyến cao tốc Đồng Đăng ( Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng) phù hợp với qui hoạch tổng thể bố trí quốc phòng kết hợp với phát triển kinh tế- xã hội và có ý nghĩa quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội đối với 02 tỉnh Lạng Sơn và Cao Bằng, Hướng tuyến đi qua địa bàn khu vực biên giới Việt Nam - Trung Quốc, góp phần củng cố thế trận quốc phòng - an ninh khu vực biên giới. 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, các ý kiến góp ý 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 thế trận quân sự trong khu vực phòng thủ.

Căn cứ các phân tích nêu trên Ban KTNS nhất trí.

**(4) Các nội dung khác:** Ban KTNS thống nhất với các nội dung khác về tác động được trình bày trong hồ sơ thuyết minh báo cáo nghiên cứu khả thi của 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;

Ban KTNS HĐND tỉnh nhất trí đề nghị kỳ họp HĐND tỉnh thảo luận xem xét thông qua.

Trên đây là báo cáo thẩm tra của Ban Kinh tế - Ngân sách HĐND tỉnh đối với các báo cáo và dự thảo Nghị quyết trình tại Kỳ họp thứ 5 (chuyên đề) HĐND tỉnh khoá XVII. Kính trình kỳ họp xem xét, thảo luận và quyết định./.

**Nơi nhận:**

- Thường trực HĐND tỉnh;
- UBND tỉnh;
- Ủy ban MTTQVN tỉnh;
- Các đại biểu tham dự kỳ họp;
- Văn phòng Đoàn ĐBQH và HĐND tỉnh: CVP, các PCVP, Phòng CTHĐND;
- Lưu: VT.

**TM. BAN KINH TẾ - NGÂN SÁCH  
TRƯỞNG BAN**

**La Văn Hồng**