

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÌNH ĐỊNH**

1
**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

Số: /UBND-KT

Bình Định, ngày tháng 6 năm 2021

V/v góp ý Đề án “Thực hiện xây dựng đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 – 2025 và định hướng đến năm 2030.

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải.

Thực hiện Công điện số 03/CĐ-BGTVT ngày 05/6/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc phối hợp chuẩn bị Hội nghị trực tuyến về Đề án xây dựng đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025 và định hướng đến năm 2030, kèm theo Văn bản báo cáo Chính phủ về Đề án thực hiện xây dựng đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng đến năm 2030; Tỉnh ủy và UBND tỉnh Bình Định xin có ý kiến như sau:

Cơ bản thống nhất với nội dung Tờ trình số 5134/TTr-BGTVT ngày 02/6/2021 của Bộ Giao thông vận tải về Đề án về đánh giá kết quả thực hiện đầu tư mạng lưới đường bộ cao tốc giai đoạn 2001 – 2020 và các nhiệm vụ, giải pháp thực hiện trong giai đoạn 2021 – 2030. Theo đó, đến năm 2030 hoàn thành đưa vào khai thác trên 5.000 Km đường cao tốc; tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam phía Đông phần đầu hoàn thành trong giai đoạn 2021 – 2025, nhằm kết nối đồng bộ và phát huy hiệu quả đầu tư xây dựng; thống nhất triển khai thực hiện các giải pháp đột phá và nội dung đề xuất về cơ chế tài chính nhằm triển khai hoàn thành mục tiêu xây dựng mạng lưới đường bộ cao tốc đến năm 2030 theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn Quốc lần thứ XIII của Đảng. Trong đó, UBND tỉnh Bình Định tham gia một số kiến nghị, đề xuất cụ thể như sau:

1. Tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam có vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế của đất nước, kết nối các trung tâm chính trị, kinh tế và các vùng kinh tế trọng điểm của cả nước. trong đó có vùng kinh tế trọng điểm Trung bộ. Tuy nhiên, hiện nay, tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, đoạn qua các tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định và Phú Yên chưa được khởi công xây dựng, việc đầu tư thiếu sự kết nối đồng bộ đã và đang tạo sức cản lớn cho nhu cầu vận chuyển hàng hóa, phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương và cả nước. Theo nội dung Đề án chỉ đầu tư xây dựng hoàn thành giai đoạn 2021 – 2025 đối với đoạn Quy Nhơn – Chí Thạnh, các đoạn tuyến: Quảng Ngãi – Hoài Nhơn, Hoài Nhơn – Quy Nhơn dự kiến khởi công giai đoạn 2021 – 2025 và hoàn thành sau năm 2025. Để kết nối đồng bộ và phát huy hiệu quả đầu tư xây dựng dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam, đề nghị điều chỉnh danh mục đầu tư xây dựng các đoạn tuyến: Quảng Ngãi – Hoài Nhơn, Hoài Nhơn – Quy Nhơn trong Phụ lục 3 (*danh mục dự án khởi công giai đoạn 2021 – 2025 và hoàn thành sau năm 2025*) sang Phụ lục 2 (*danh mục dự án dự kiến hoàn thành giai đoạn 2021 – 2025*).

2. Giao địa phương là cơ quan có thẩm quyền tổ chức đầu tư xây dựng đường cao tốc. Giao cho địa phương được phê duyệt, điều chỉnh Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án đường bộ cao tốc; trình tự, thủ tục thẩm định báo cáo

nghiên cứu khả thi có tiêu chí dự án quan trọng quốc gia được thực hiện tương tự như dự án nhóm A.

3. Cho phép tách riêng công tác bồi thường, hỗ trợ giải phóng mặt bằng và tái định cư thành dự án độc lập và giao cho địa phương thực hiện. Đối với các tỉnh chưa thể tự cân đối ngân sách đề nghị ngân sách Trung ương hỗ trợ một phần chi phí thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ giải phóng mặt bằng và tái định cư để thực hiện dự án đường bộ cao tốc qua địa phương.

4. Tùy theo điều kiện cụ thể của từng địa phương, từng dự án Chính phủ quyết định mức vốn tham gia của nhà nước đối với dự án PPP, đảm bảo tuân thủ nguyên tắc tổng số vốn nhà nước không vượt quá 50% tổng mức đầu tư cho toàn bộ các dự án đường bộ cao tốc trong giai đoạn 2021 – 2030.

5. Cho phép áp dụng các hình thức chỉ định thầu, giao thầu trong công tác lựa chọn nhà thầu tư vấn, nhà thầu xây lắp, nhà đầu tư. Áp dụng giảm 5% so với dự toán được duyệt đối với các gói thầu xây lắp trong dự án đầu tư công; áp dụng giảm 5% đối với tiêu dự án hoặc hạng mục sử dụng vốn đầu tư công trong lựa chọn nhà đầu tư PPP.

6. Đối với dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông sử dụng toàn bộ vốn ngân sách nhà nước, thì cho phép xây dựng phương án phù hợp để thu hồi vốn hoàn trả vào ngân sách.

7. Theo quy định thì đất san lấp là khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nên trình tự cấp phép khai thác đất san lấp tuân theo trình tự thủ tục như một mỏ khoáng sản bình thường. Vì vậy việc cấp phép mỏ đất theo trình tự nói trên mất nhiều thời gian, đã ảnh hưởng đến tiến độ thi công các công trình; do vậy, đề nghị xem xét điều chỉnh Luật Khoáng sản cho phù hợp thực tiễn, theo đó xem xét giảm thiểu quy trình cấp mỏ đất để phục vụ dự án; giao cho địa phương cấp phép khai thác mỏ vật liệu cho nhà đầu tư, nhà thầu xây lắp để phục vụ cho dự án cụ thể, sau khi dự án hoàn thành bàn giao lại cho địa phương quản lý phục vụ xây dựng hạ tầng và dân sinh theo quy định.

8. Đề xác định mục tiêu phù hợp với thực trạng và nhu cầu phát triển hệ thống đường cao tốc của các vùng miền, đề nghị xem xét điều chỉnh bổ sung nội dung tại trang 7 “*phấn đấu đến năm 2030 đưa vào khai thác trên 5.000 km....vùng Đông Nam Bộ, đồng bằng Sông Cửu Long, Tây Nguyên và miền núi phía Bắc*”; đề nghị điều chỉnh, bổ sung thành “*phấn đấu đến năm 2030 đưa vào khai thác trên 5.000 km....vùng Đông Nam Bộ, đồng bằng Sông Cửu Long, **Vùng Nam Trung bộ và Tây Nguyên và miền núi phía Bắc***”;

UBND tỉnh Bình Định kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, tổng hợp báo cáo Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT UBND tỉnh;
- PCT Nguyễn Tự Công Hoàng;
- Các Sở: GTVT, XD;
- CVP, PVPKT;
- Lưu: VT, K19.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Nguyễn Tự Công Hoàng