

TỜ TRÌNH TÓM TẮT

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn – Pleiku

Kính gửi: Quốc hội

Thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, các Nghị quyết, Kết luận của Bộ Chính trị, Nghị quyết của Quốc hội, Quy hoạch tổng thể quốc gia, Quy hoạch mạng lưới đường bộ, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng đã hoàn thiện hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (NCTKT) Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn – Pleiku (Dự án). Chính phủ xin báo cáo Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án như sau:

I. CƠ SỞ CHÍNH TRỊ, PHÁP LÝ

1. Cơ sở chính trị

Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, trong đó xác định “xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông” là một trong ba đột phá chiến lược để phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2030, với mục tiêu “Đến năm 2030, phần đầu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc”.

Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định: đến năm 2030, phần đầu hoàn thành một số hạ tầng giao thông quan trọng, trong đó có tuyến cao tốc Quy Nhơn - Pleiku.

2. Cơ sở pháp lý

Ngày 14/02/2025, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Gia Lai và Bình Định tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án để trình Quốc hội khoá XV tại Kỳ họp thứ 9 xem xét, quyết định thông qua chủ trương đầu tư, một số cơ chế, chính sách đặc thù để triển khai Dự án.

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án được lập căn cứ vào Hiến pháp, Luật Giao thông đường bộ, Luật Đầu tư công, Luật Xây dựng, Luật Đất đai, Luật Quy hoạch, Luật Ngân sách nhà nước và pháp luật có liên quan.

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

1. Bối cảnh chung

Vùng Tây Nguyên nói chung và tỉnh Gia Lai nói riêng có nhiều tiềm năng phát triển kinh tế do có tài nguyên thiên nhiên phong phú; nền văn hóa đa dạng, giàu bản sắc; đất đai màu mỡ, thích hợp cho phát triển nông nghiệp, đặc biệt là cây công nghiệp dài ngày như cà phê, hồ tiêu, cao su và cây ăn quả; tiềm năng phát triển năng lượng tái tạo, đặc biệt là thủy điện, điện gió, điện mặt trời. Bên cạnh đó, Tây Nguyên có lợi thế trong giao thương và trung chuyển hàng hóa giữa các tỉnh Nam Lào, Đông Bắc Campuchia với vùng Duyên hải Nam Trung Bộ.

Tỉnh Bình Định là trung tâm kinh tế, chính trị lớn trong khu vực Nam Trung Bộ, có tiềm năng lớn cho phát triển kinh tế biển, du lịch, giao thương quốc tế. Hiện nay, tỉnh Bình Định đang tập trung phát triển mạnh Khu kinh tế Nhơn Hội, đây là khu kinh tế đa ngành, đa lĩnh vực với trọng tâm là công nghiệp, cảng biển, logistics, du lịch và đô thị sinh thái.

Hệ thống giao thông kết nối khu vực tỉnh Gia Lai và Kon Tum với Bình Định và các tỉnh vùng Duyên hải Nam Trung Bộ chủ yếu bằng tuyến đường bộ, thông qua các tuyến quốc lộ như: 19, 24 và 25; vận tải đường thủy không có điều kiện phát triển; vận tải đường sắt không hiệu quả do chênh lệch địa hình, chi phí đầu tư rất cao; vận tải hàng không chủ yếu phục vụ vận tải hành khách cự ly dài tới khu vực phía Bắc và phía Nam. Việc kết nối khu vực tỉnh Gia Lai và Kon Tum với Bình Định và các tỉnh vùng Duyên hải Nam Trung Bộ bằng đường bộ thông qua các tuyến quốc lộ như hiện nay chỉ đáp ứng nhu cầu vận tải thông thường, chưa thu hút được nhiều nhà đầu tư do thời gian và chi phí vận tải còn cao nên chưa phát huy tốt lợi thế phát triển nông nghiệp, công nghiệp chế biến, năng lượng tái tạo và du lịch của khu vực tỉnh Gia Lai và Kon Tum.

Thời gian vừa qua, Quốc hội, Chính phủ đã ưu tiên bố trí nguồn lực để triển khai đầu tư tuyến cao tốc trục dọc Bắc - Nam phía Đông và một số tuyến cao tốc trục ngang Đông Tây như: Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Biên Hòa - Vũng Tàu, Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng với mục tiêu hoàn thành 3.000 km đường cao tốc trong năm 2025 nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng, tạo tiền đề, động lực phát triển kinh tế - xã hội các vùng miền và địa phương. Vì vậy, việc nghiên cứu đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Quy Nhơn – Pleiku là có thể đặt ra.

2. Sự cần thiết đầu tư

Việc sớm đầu tư Dự án là cấp thiết vì những lý do chủ yếu sau: *Một là*, thực hiện mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại theo định hướng của Đảng và Nhà nước; *Hai là*, đáp ứng nhu cầu vận tải trên trục Đông - Tây và bảo đảm quốc phòng, an ninh; *Ba là*, phân bổ lại và tạo ra không gian mới phục vụ phát triển kinh tế; *Bốn là*, phát triển phương thức vận tải bền vững hiện đại, góp phần giảm tai nạn giao thông.

3. Sự phù hợp của Dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch có liên quan

Việc đầu tư Dự án phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 – 2030 của Đảng; Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 05 năm; phù hợp với Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2025 bổ sung, với mục tiêu tăng trưởng

đạt 8% trở lên của Quốc hội; phù hợp với Quy hoạch tổng thể quốc gia, Quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ; phù hợp với Quy hoạch của các ngành, các vùng và các địa phương có liên quan.

4. Mục tiêu đầu tư

Hình thành trục ngang Đông - Tây kết nối vùng Tây Nguyên với Duyên hải Nam Trung bộ, kết nối hệ thống trục dọc (đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, cao tốc Bắc - Nam phía Tây, đường Hồ Chí Minh, đường Trường Sơn Đông, Quốc lộ 1, đường bộ ven biển), phát huy hiệu quả các dự án đã và đang đầu tư, đáp ứng nhu cầu vận tải; tạo dư địa, động lực phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại, kết nối các trung tâm kinh tế, cảng biển; nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo động lực liên kết, thúc đẩy hợp tác và phát triển vùng; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh, xóa đói giảm nghèo; 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.

5. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư

5.1. Phạm vi đầu tư

- Điểm đầu tại Quốc lộ 19B thuộc địa phận Thị xã An Nhơn, tỉnh Bình Định; điểm cuối tại đường Hồ Chí Minh thuộc địa phận Thành phố Pleiku, tỉnh Gia Lai. Tổng chiều dài khoảng 125 km; trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Bình Định khoảng 40 km, qua địa phận tỉnh Gia Lai khoảng 85 km.

- Dự án đi qua địa phận Thị xã An Nhơn và huyện Tây Sơn thuộc tỉnh Bình Định; thị xã An Khê, huyện Đăk Pơ, huyện Mang Yang, huyện Đăk Đoa và Thành phố Pleiku thuộc tỉnh Gia Lai.

5.2. Quy mô đầu tư

- Quy mô đầu tư: 04 làn xe, có làn dừng khẩn cấp liên tục, bề rộng nền đường là 24,75 m.

- Tiêu chuẩn kỹ thuật: đáp ứng tiêu chuẩn đường cao tốc cấp 100, tương ứng với vận tốc thiết kế $V_{tk} = 100$ km/h.

6. Phương án thiết kế sơ bộ

a) Hướng tuyến

Hướng tuyến được nghiên cứu lựa chọn bảo đảm ngắn nhất, thẳng nhất có thể và đáp ứng các nguyên tắc: (1) phù hợp với các quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt; (2) bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật của tuyến đường; (3) phù hợp với điều kiện tự nhiên của khu vực nghiên cứu; (4) hạn chế đi qua các khu vực nhạy cảm về môi trường tự nhiên, xã hội, đất quốc phòng; hạn chế khối lượng giải phóng mặt bằng; (5) bảo đảm kết nối thuận lợi với các trung tâm đô thị, khu chức năng quan trọng.

b) Trắc dọc

Bảo đảm, tuân thủ tiêu chuẩn kỹ thuật đường ô tô cao tốc với vận tốc thiết kế $V_{tk} = 100$ km/h, bảo đảm tần suất thiết kế và các vị trí khống chế cao độ.

c) Nút giao, đường ngang

Xây dựng các nút giao khác mức liên thông, trực thông bảo đảm kết nối thuận lợi, khai thác an toàn. Dự kiến đầu tư 08 nút giao khác mức liên thông (03 nút giao thuộc địa phận tỉnh Bình Định và 05 nút giao thuộc địa phận tỉnh Gia Lai) và phân kỳ đầu tư đối với 02 nút giao khác mức liên thông tại Km28+000 và Km88+500.

d) Công trình cầu, hầm

- Công trình cầu: xây dựng cầu trên tuyến chính và cầu vượt ngang có kết cấu bằng bê tông cốt thép và bê tông cốt thép dự ứng lực.

- Công trình hầm: dự kiến xây dựng 03 công trình hầm (02 hầm tại khu vực đèo An Khê, 01 hầm tại khu vực đèo Mang Yang), thiết kế bảo đảm phù hợp điều kiện địa hình, an toàn trong vận hành khai thác. Các hầm được thiết kế xây dựng 02 ống hầm độc lập, bề rộng mỗi ống hầm là 10,55 m.

đ) Công trình khác

Đầu tư hệ thống giao thông thông minh (ITS) hiện đại, đảm bảo thuận lợi trong việc kiểm soát, điều khiển giao thông trên toàn tuyến; sử dụng công nghệ thu phí tự động không dừng; đầu tư 02 trạm dừng nghỉ phục vụ khai thác; đầu tư hệ thống trạm kiểm soát tải trọng xe theo quy định.

7. Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất và phương án bồi thường, hỗ trợ giải phóng mặt bằng, tái định cư

- Tổng diện tích đất chiếm dụng sơ bộ: khoảng 942,15 ha, gồm: đất trồng lúa khoảng 189,92 ha (trong đó đất lúa trồng lúa nước từ 02 vụ trở lên khoảng 181,31 ha); đất lâm nghiệp khoảng 257,35 ha (trong đó đất rừng phòng hộ đầu nguồn khoảng 94 ha); các loại đất khác theo quy định của pháp luật đất đai khoảng 494,88 ha.

- Số hộ bị ảnh hưởng: khoảng 491 hộ.

8. Hình thức đầu tư

Đề xuất hình thức đầu tư Dự án là đầu tư công.

9. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn

- Sơ bộ tổng mức đầu tư: khoảng 43.734 tỷ đồng.

- Nguồn vốn: đề xuất sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách nhà nước năm 2024, nguồn ngân sách trung ương và địa phương giai đoạn 2021 – 2025 và giai đoạn 2026 - 2030.

10. Tiến độ thực hiện dự án

Chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2025, hoàn thành Dự án năm 2029.

11. Phương án phân chia các dự án thành phần

Dự án đề xuất phân chia thành 02 dự án thành phần như sau:

- Dự án thành phần 1: đoạn tuyến nằm trên địa phận tỉnh Bình Định.
- Dự án thành phần 2: đoạn tuyến nằm trên địa phận tỉnh Gia Lai.

12. Chuyển mục đích sử dụng rừng

Hồ sơ chuyển mục đích sử dụng rừng của Dự án đã được Bộ Nông nghiệp và Môi trường thẩm tra và đánh giá đủ điều kiện để trình Quốc hội quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng. Vì vậy, kiến nghị Quốc hội quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng khoảng 257,35 ha sang mục đích khác để thực hiện Dự án.

Để Hội đồng nhân dân cấp tỉnh chủ động quyết định việc chuyển mục đích sử dụng rừng đối với phần diện tích tăng thêm của Dự án mà không phải điều chỉnh nội dung đã được Quốc hội phê duyệt tại bước chủ trương đầu tư dự án theo quy định pháp luật về đầu tư công, Chính phủ kiến nghị: *Giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm xác định số liệu chính xác để thực hiện công tác chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác theo quy định.*

13. Đánh giá sơ bộ hiệu quả, sơ bộ tác động môi trường của dự án

- Sơ bộ hiệu quả đầu tư về kinh tế - xã hội: các chỉ tiêu về tỷ suất nội hoàn kinh tế (EIRR), tỷ số lợi ích/chi phí (B/C), giá trị hiện tại ròng (NPV) đều đảm bảo.

- Sơ bộ tác động về quốc phòng, an ninh: tuyến đường sẽ tạo thêm một trục cơ động tác chiến trong trường hợp có tình huống khẩn cấp.

- Sơ bộ tác động môi trường: ngoài việc phải thực hiện chuyển đổi mục đích sử dụng khoảng 257,35 ha rừng sang mục đích khác, Dự án đã sơ bộ dự kiến các giải pháp pháp giảm thiểu tác động môi trường trong giai đoạn chuẩn bị, xây dựng và vận hành khai thác theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường và pháp luật có liên quan.

14. Tổ chức thực hiện

Trên cơ sở đề xuất phân chia Dự án thành 02 dự án thành phần tại mục 11 nêu trên, dự kiến cơ quan chủ quản thực hiện Dự án như sau:

- Dự án thành phần 1: Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định.

- Dự án thành phần 2: Ủy ban nhân dân tỉnh Gia Lai.

III. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ, ĐẶC BIỆT ÁP DỤNG CHO DỰ ÁN THUỘC THẨM QUYỀN CỦA QUỐC HỘI

Dự án có vai trò quan trọng đến phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh của vùng Tây Nguyên và Duyên hải Nam Trung Bộ nói riêng và cả nước nói chung; quy mô đầu tư lớn, yêu cầu kỹ thuật phức tạp, để thực hiện thành công và sớm hoàn thành toàn bộ Dự án như tiến độ dự kiến, cần thiết phải áp dụng một số chính sách đặc thù, đặc biệt. Dự án đã đề xuất các nhóm cơ chế, chính sách thuộc thẩm quyền của Quốc hội nhằm mục tiêu: (1) đẩy nhanh tiến độ thực hiện; (2) phân cấp, phân quyền đầu tư.

Trên cơ sở nghiên cứu, rà soát các cơ chế, chính sách đặc thù đã được Quốc hội quyết định cho một số dự án đường bộ cao tốc, dự án đường sắt và đặc điểm

của Dự án, đề xuất cho phép áp dụng 09 cơ chế, chính sách, trong đó có: 03 chính sách đã được áp dụng cho Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, 05 chính sách đã được áp dụng cho Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và 01 chính sách đã được áp dụng cho Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

IV. KIẾN NGHỊ

Để sớm hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc Quy Nhơn - Pleiku, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, Chính phủ trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư Dự án với nội dung chủ yếu như sau:

1. Phạm vi, quy mô và hình thức đầu tư: đầu tư tuyến đường bộ cao tốc mới, chiều dài khoảng 125 km, quy mô 04 làn xe, vận tốc thiết kế $V_{tk} = 100$ km/h, chia thành 02 dự án thành phần theo hình thức đầu tư công.

2. Nhu cầu sử dụng đất và phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư:

- Tổng diện tích đất chiếm dụng sơ bộ: khoảng 942,15 ha, gồm: đất trồng lúa khoảng 189,92 (trong đó đất lúa trồng lúa nước từ 02 vụ trở lên khoảng 181,31ha); đất lâm nghiệp khoảng 257,35 ha (trong đó đất rừng phòng hộ đầu nguồn khoảng 94 ha); các loại đất khác theo quy định của pháp luật đất đai khoảng 494,88 ha.

- Giải phóng mặt bằng toàn tuyến quy mô 04 làn xe theo quy hoạch.

3. Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn:

- Sơ bộ tổng mức đầu tư của Dự án là 43.734 tỷ đồng;

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước bố trí từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách nhà nước năm 2024, nguồn ngân sách trung ương và địa phương giai đoạn 2021 – 2025 và giai đoạn 2026 - 2030.

4. Tiến độ thực hiện: chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2025, hoàn thành Dự án năm 2029.

5. Phê duyệt chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác khoảng 257,35 ha để thực hiện Dự án. Giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm xác định số liệu chính xác để thực hiện công tác chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác theo quy định.

6. Dự án được áp dụng một số cơ chế, chính sách và giải pháp đặc thù áp dụng để triển khai như đã nêu trên tại mục III.

Chính phủ trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);
- Thường trực Ban Bí thư (để báo cáo);
- Văn phòng Trung ương Đảng;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Kinh tế và Tài chính Quốc hội;
- Kiểm toán Nhà nước;

TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG

(đã ký)

- Các Bộ: QP, CA, TC, XD, CT, KH&CN, NG, NN và MT, TT&TT, TP, VH&DL;
- Ngân hàng Nhà nước;
- UBND các tỉnh: Gia Lai, Bình Định;
- VPCP: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, QH&P;
- Lưu: VT, CN.

Trần Hồng Minh

Tài liệu gửi kèm theo:

- (1) Tờ trình của Chính phủ trình Quốc hội;*
- (2) Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án;*
- (3) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;*
- (4) Các tài liệu có liên quan.*