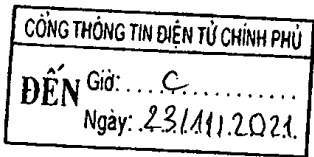


CHÍNH PHỦ

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 529 /BC-CP

Hà Nội, ngày 23 tháng 11 năm 2021



BÁO CÁO

**Tổng kết, đánh giá tổng thể tình hình thực hiện
Nghị quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020 - 2021 và
kế hoạch triển khai dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo**

Kính gửi: Quốc hội

Đường Hồ Chí Minh - Công trình quan trọng quốc gia đã được Quốc hội khoá XI thông qua chủ trương đầu tư xây dựng tại Nghị quyết số 38/2004/QH11 ngày 03 tháng 12 năm 2004. Để phù hợp với nguồn lực và thực tế triển khai dự án, Quốc hội khoá XIII đã thông qua Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29 tháng 11 năm 2013 điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết số 38/2004/QH11.

Dự án có điểm đầu tại Pác Bó (Cao Bằng), điểm cuối tại Đất Mũi (Cà Mau), dài 3.183 km (tuyến chính dài 2.499 km, nhánh phía Tây dài 684 km) với quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật: mặt cắt ngang quy hoạch theo từng đoạn với quy mô từ 2 đến 6 làn xe, đầu tư phân kỳ: (i) Đến năm 2020: Hoàn thành các dự án thành phần để nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) với quy mô 2 làn xe; (ii) Sau năm 2020: Nâng cấp các đoạn tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 (quy hoạch này đã được tích hợp vào quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050).

Thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tập trung hoàn thành đồng bộ các dự án thành phần qua Tây Nguyên và Bình Phước; các dự án thành phần kết nối khu vực trung tâm đồng bằng Mêkông để nối thông toàn tuyến theo quy mô tối thiểu 2 làn xe. Đến nay, đường Hồ Chí Minh đã phát huy hiệu quả, góp phần hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh; góp phần xóa đói, giảm nghèo các khu vực, địa phương có tuyến đi qua. Những kết quả đạt được đã khẳng định chủ trương đúng đắn về đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh. Thực hiện yêu cầu của Quốc hội tại Nghị quyết số 66/2013/QH13 "Tổng kết, đánh giá việc thực hiện Dự án đường Hồ Chí Minh sau khi nối thông toàn tuyến; dự toán tổng mức đầu tư và kế hoạch triển khai Dự án giai đoạn sau năm 2020 để báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định", Chính phủ xin báo cáo Quốc hội tình hình giai đoạn phân kỳ đầu tư đến năm 2020 - 2021 và kế hoạch triển khai dự án trong thời gian tiếp theo như sau:

1. KẾT QUẢ THỰC HIỆN DỰ ÁN

1.1. Về quy hoạch

a) Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch tổng thể đường Hồ Chí Minh; Quy hoạch chi tiết; Quy hoạch hệ thống đường ngang nối với đường Hồ Chí Minh¹; Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt quy hoạch các trạm dừng nghỉ dọc tuyến chính²; trong các quy hoạch các vùng kinh tế trọng điểm, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội các địa phương đều có nội dung định hướng chung cho phát triển hệ thống quốc lộ, trong đó có tuyến đường Hồ Chí Minh.

Thực hiện Luật Quy hoạch, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó tuyến đường Hồ Chí Minh được tích hợp vào mạng lưới đường bộ gồm: (1) Cao tốc Bắc - Nam phía Tây dài 1.205 km; 40 km đoạn đi trùng cao tốc Rộ - Vinh (Nghệ An), 463 km đoạn đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Vinh - Túy Loan, 60km đi trùng tuyến cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành - Cửa khẩu Hoa Lư; (2) đường Hồ Chí Minh dài 1.762 km được tích hợp vào mạng lưới trên cơ sở các đoạn tuyến đã, đang đầu tư, đang khai thác và quy hoạch đầu tư theo tiêu chuẩn đường quốc lộ.

Tổng chiều dài các đoạn tuyến được quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cao tốc trong mạng lưới là 1.768 km cơ bản giữ nguyên chiều dài, điều chỉnh cục bộ tuyến đoạn từ Khe Cò - Yên Lộc thành đi trùng 02 cao tốc Rộ - Vinh và Bắc - Nam phía Đông; 60 km nhánh Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành là cao tốc kết nối quốc tế giữa thành phố Hồ Chí Minh với Cửa khẩu Hoa Lư.

b) Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải phối hợp với chính quyền địa phương triển khai và bàn giao cọc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới đường bộ theo quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh cho các địa phương quản lý từ năm 2017; đồng thời đã tổ chức công bố công khai quy hoạch dọc tuyến trên các phương tiện thông tin đại chúng để nhân dân biết và thực hiện.

1.2. Kết quả thực hiện dự án đến năm 2020 - 2021

a. Giai đoạn đến năm 2015

- Công tác đầu tư: Đến năm 2015 đã hoàn thành 2.061 km/2.744 km đạt 75,1% và khoảng 258 km tuyến nhánh, gồm: (i) Khu vực phía Bắc đoạn từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Chợ Bến (Hòa Bình) dài khoảng 273 km, đã hoàn thành 55 km³. (ii) Khu vực miền Trung từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) dài khoảng 1.532 km (bao gồm cả nhánh Tây dài 684 km), hoàn thành 1.350 km⁴. (iii) Khu vực Tây Nguyên đoạn từ Tân Cảnh (Kon Tum) đến Chơn Thành (Bình Phước), chiều dài 553 km, hoàn thành 553 km⁵, đưa vào khai thác sớm hơn dự kiến khoảng 1,5 năm; (iv) Khu vực phía Nam từ Chơn Thành (Bình Phước) đến

¹ Các Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15 tháng 02 năm 2007; Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15 tháng 02 năm 2012; Quyết định số 371/QĐ-TTg ngày 03 tháng 4 năm 2012.

² Quyết định số 1594/QĐ-BGTVT ngày 29 tháng 4 năm 2014.

³ Gồm các dự án Pác Bó - Cao Bằng (53 km); Dự án cầu Ngọc Tháp (2 km).

⁴ Đoạn từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) giai đoạn 1 với chiều dài hoàn thành 1.350 km.

⁵ 134 km đoạn qua đô thị các tỉnh Tây Nguyên và đoạn nối Kon Tum với Pleiku được đầu tư và hoàn thành trong giai đoạn 2007 - 2013; 419 km/11 DATP được triển khai trong giai đoạn từ cuối năm 2013 đến tháng 6/2015.

Đất Mũi (Cà Mau) dài khoảng 386 km, hoàn thành 103 km⁶.

- Công tác quyết toán: Đã phê duyệt quyết toán được 06 dự án thành phần, các dự án mới hoàn thành đang quyết toán theo tiến độ yêu cầu.

(3) Công tác bố trí vốn đầu tư: Nhu cầu vốn để nối thông toàn tuyến đã xác định được nguồn là 66.071 tỷ đồng, gồm: vốn ngân sách nhà nước là 47.483 tỷ đồng; vốn huy động theo hình thức BOT là 7.103 tỷ đồng; vốn huy động theo hình thức BT là 11.485 tỷ đồng. Đã huy động được tổng số 42.522 tỷ đồng, vốn ngân sách nhà nước đã bố trí là 23.934 tỷ đồng; nguồn vốn của các dự án BOT, BT đã huy động được là 18.588 tỷ đồng.

b. Giai đoạn 2016 - Đến nay

- Công tác đầu tư: Đã hoàn thành đưa vào khai thác 2.362 km/2.744 km đạt 86,1% và khoảng 258 km tuyến nhánh; đang triển khai đầu tư 211 km; còn lại khoảng 171 km cần tiếp tục cân đối bố trí vốn để thực hiện. Cụ thể: (i) Khu vực phía Bắc từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Chợ Bền (Hòa Bình) dài khoảng 273 km, đã hoàn thành 134 km⁷, đang triển khai 23 km⁸ và chưa triển khai 2 dự án thành phần với tổng chiều dài khoảng 116 km/TMĐT 6.974 tỷ đồng. (ii) Khu vực miền Trung từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) dài khoảng 1.532 km (bao gồm cả nhánh Tây dài 684 km), đã hoàn thành 1.418 km⁹, đang triển khai 02 dự án thành phần với tổng chiều dài 114 km/TMĐT 9.782 tỷ đồng¹⁰. (iii) Khu vực Tây Nguyên từ Tân Cảnh (Kon Tum) đến Chơn Thành (Bình Phước) đã hoàn thành toàn bộ 553 km¹¹ đoạn qua khu vực Tây Nguyên, vượt tiến độ hơn 1,5 năm so với yêu cầu của Quốc hội và 121 km/07 dự án thành phần các tuyến nhánh¹². (iv) Khu vực phía Nam từ Chơn Thành (Bình Phước) đến Đất Mũi (Cà Mau) có chiều dài khoảng 386 km, đã hoàn thành 257 km¹³, đang triển khai 74 km/TMĐT 6.964 tỷ đồng; chưa triển khai 55 km/TMĐT 3.796 tỷ đồng. Đặc biệt giai đoạn này đã hoàn thành 02 cầu lớn Cao Lãnh và Vàm Cống xóa bỏ phà, kết nối thuận lợi giao thông đường bộ khu vực tứ giác Long Xuyên.

- Công tác quyết toán: Đoạn từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum)

⁶ Gồm các dự án: Tuyến N2 Cù Chi - Đức Hòa, Thạnh Hóa - Mỹ An (60 km); Dự án Mỹ An - Vàm Cống (27 km); Cầu Đầm Cù (2 km), cầu Năm Căn (4 km) và 10 km đoạn Chơn Thành - Đức Hòa.

⁷ Gồm các dự án Pác Bó - Cao Bằng (53 km); Dự án cầu Ngọc Tháp (2 km); Dự án QL2 đến Hương Nộn và nâng cấp mở rộng QL32 đoạn từ Cổ Tiết đến cầu Trung Hà (dài 35 km, trong đó đoạn tuyến thuộc quy hoạch đường Hồ Chí Minh là 17 km); Đoạn Phú Thọ - Cổ Tiết (19,5km); Tiểu dự án 1: Dự án cầu Bình Ca và đường dẫn đầu cầu (4 km); Tiểu dự án 2: Đường dẫn đầu Cầu Bình Ca (9 km); Dự án tuyến tránh thị trấn Ngân Sơn, tránh thị trấn Nà Phặc (11 km); Đoạn Chợ Mới - Chợ Chu (17 km); Cầu Bến Nước, cầu Suối Cốc và đường dẫn hai đầu cầu (1,5km);

⁸ Đoạn Đuan Hùng - Phú Thọ (23 km) do UBND tỉnh Tuyên Quang làm chủ đầu tư.

⁹ Đoạn từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) giai đoạn 1 với chiều dài hoàn thành 1.350 km và đoạn La Sơn - Hoà Liên giai đoạn 2 dài 68km

¹⁰ Chiều dài thực tế là 109 km, rút ngắn do cập nhật kết quả lập dự án đầu tư.

¹¹ 134 km đoạn qua đô thị các tỉnh Tây Nguyên và đoạn nối Kon Tum với Pleiku được đầu tư và hoàn thành trong giai đoạn 2007 - 2013; 419 km/11 DATP được triển khai trong giai đoạn từ cuối năm 2013 đến tháng 6 năm 2015

¹² Sử dụng vốn TPCP còn dư giai đoạn 2014 - 2016 của các dự án mở rộng QL1A và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên theo Nghị quyết số 99/2015/QH13 ngày 11/11/2015 của Quốc hội và các Quyết định số 1977/QĐ-TTg ngày 14 tháng 10 năm 2016; số 1978/QĐ-TTg ngày 14 tháng 10 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ.

¹³ Gồm đoạn nối QL13 với QL14 khoảng 10km thuộc dự án Chơn Thành - Đức Hòa; Tuyến N2 Cù Chi - Đức Hòa, Thạnh Hóa - Mỹ An (60km); Dự án Mỹ An - Vàm Cống (27km); dự án cầu Vàm Cống (6km); Cầu Cao Lãnh (8km); tuyến nối cầu Cao Lãnh với cầu Vàm Cống (16km); Dự án kết nối trung tâm đồng bằng sông Mê Kông đoạn Lộ Tè - Rạch Sỏi (55km); Đoạn Bến Nhất - Gò Quao (10,25km); Cầu Đầm Cù (2km); Đoạn Năm Căn - Đất Mũi (59km) và cầu Năm Căn (4km).

dài 1.350 km đã quyết toán năm 2016; tiếp tục phê duyệt quyết toán 35 dự án thành phần¹⁴, các dự án mới đang thực hiện theo tiến độ.

- Công tác bố trí vốn đầu tư: Tổng nhu cầu vốn để nối thông toàn tuyến đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 2 làn xe) là 99.170 tỷ đồng:

+ Đến năm 2020: (i) Đã xác định nguồn là 88.400 tỷ đồng, gồm: vốn ngân sách nhà nước là 66.330 tỷ đồng; vốn huy động theo hình thức BOT là 10.585 tỷ đồng; vốn huy động theo hình thức BT là 11.485 tỷ đồng. (ii) Huy động được tổng số 62.316 tỷ đồng, vốn ngân sách nhà nước đã bố trí là 43.728 tỷ đồng; nguồn vốn của các dự án BOT, BT đã huy động là 18.588 tỷ đồng.

+ Giai đoạn 2021 - 2025: Đã bố trí 11.791 tỷ đồng vốn ngân sách nhà nước. Nhu cầu vốn cần tiếp tục bố trí để đầu tư nối thông toàn tuyến theo quy mô tối thiểu 2 làn xe khoảng 10.770 tỷ đồng cho 03 dự án thành phần¹⁵ (*Chi tiết như Phụ lục 2*).

- Công tác cấm mốc: Hoàn thành toàn bộ công tác cấm mốc giới theo quy hoạch cho 800 km/tổng chiều dài khoảng 800 km cho các đoạn tuyến chưa nghiên cứu lập dự án hoặc hướng tuyến quy hoạch không đi trùng hướng tuyến đường Hồ Chí Minh giai đoạn 1 và bàn giao cho các địa phương quản lý vào năm 2017.

- Phòng, chống tham nhũng, thất thoát, thực hành tiết kiệm, chống lãng phí: Ngay từ khi bắt đầu triển khai, các chủ đầu tư, ban quản lý dự án chủ động mời các cơ quan kiểm soát như Kiểm toán Nhà nước, thanh tra các Bộ, Ngành thực hiện công tác thanh tra, kiểm toán dự án. Đến nay có 19 kết luận và báo cáo kiểm toán đều đánh giá việc quản lý và sử dụng vốn đầu tư đảm bảo chặt chẽ, đúng mục đích, các khoản mục chi phí được lập, thẩm định, phê duyệt và thanh toán cơ bản phù hợp với quy định chế độ quản lý tài chính và các văn bản pháp luật liên quan, góp phần đảm bảo tính kinh tế trong quản lý và sử dụng vốn đầu tư.

- Công tác khai thác, vận hành, quản lý, duy tu, bảo dưỡng: Để bảo đảm khai thác tuyến đường, trong thời gian qua, Bộ Giao thông vận tải đã ưu tiên nguồn lực bố trí cho công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên đường Hồ Chí Minh, các công trình sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất trên tuyến. Từ năm 2016 đến năm 2021 đã bố trí khoảng 2.500 tỷ đồng để thực hiện công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất, cải tạo điểm đen, khắc phục bảo lũ góp phần đảm bảo an toàn giao thông, an toàn công trình.

Qua số liệu thống kê cho thấy lưu lượng các phương tiện tuyến đường Hồ Chí Minh bước đầu có tăng trưởng tại một số đoạn qua các khu vực có tốc độ phát triển kinh tế cao như Thanh Hóa, Kon Tum, tại các đoạn khác lưu lượng các phương tiện cơ bản ổn định mặc dù có tác động của việc nâng cấp tuyến khác đi song hành (mở rộng Quốc lộ 1 lên quy mô 4 làn xe tại Nghệ An, Quảng Bình). Riêng năm 2020 do tác động của dịch Covid-19 nên lưu lượng xe bình quân trên tuyến giảm theo xu hướng chung trên toàn quốc (*Chi tiết như Phụ lục 3 kèm theo*).

Ngoài ra, để nâng cao năng lực khai thác hiệu quả đường Hồ Chí Minh

¹⁴ Gồm 29 dự án vốn TPCP và 06 dự án BOT

¹⁵ Các đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn; đoạn Cỏ Tiết - Chợ Bền và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận

Chính phủ đã báo cáo Quốc hội cho phép thực hiện đầu tư các dự án tuyến nhánh nhằm tăng cường tính kết nối, thu hút phương tiện lưu thông trên tuyến... qua đó đã phát huy hiệu quả việc đầu tư xây dựng công trình.

c. Công tác bố trí vốn đầu tư giai đoạn 2016 đến nay

Tổng nhu cầu vốn để nối thông toàn tuyến dự án đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 2 làn xe) là 99.170 tỷ đồng, trong đó:

Đến năm 2020, nhu cầu vốn để nối thông toàn tuyến là 88.400 tỷ đồng, gồm: Vốn ngân sách nhà nước là 66.330 tỷ đồng (ngân sách trung ương, Trái phiếu Chính phủ, ODA); vốn huy động đầu tư theo hình thức BOT là 10.585 tỷ đồng; vốn huy động đầu tư theo hình thức BT là 11.485 tỷ đồng. Huy động được 62.316 tỷ đồng, cụ thể: vốn ngân sách Nhà nước là 43.728 tỷ đồng (ngân sách trung ương, Trái phiếu Chính phủ, ODA); nguồn vốn của các dự án BOT, BT là 18.588 tỷ đồng.

Giai đoạn 2021 - 2025 tiếp tục bố trí 11.791 tỷ đồng vốn ngân sách nhà nước (ngân sách trung ương, trái phiếu Chính phủ, ODA).

Chính phủ đã chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ các dự án được bố trí vốn, đang triển khai thực hiện và dự kiến sẽ báo cáo Quốc hội cân đối bổ sung nguồn vốn từ khoản chưa phân bổ và dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn khoảng 10.770 tỷ đồng cho 03 dự án để đầu tư nối thông theo quy mô tối thiểu 2 làn xe.

(Chi tiết như Phụ lục 2 kèm theo)

d. Hiệu quả đầu tư dự án

Tuyến đường Hồ Chí Minh đã tạo nên trục dọc đường bộ xuyên Việt thứ hai ở khu vực phía Tây Tổ quốc cùng với Quốc lộ 1 ở phía Đông tạo sự liên hệ chặt chẽ Bắc - Trung - Nam, bảo đảm giao thông thông suốt, giảm chi phí vận tải thông qua việc rút ngắn thời gian lưu thông; hình thành hệ thống cơ sở hạ tầng để khai thác và phát triển vùng đất giàu tiềm năng ở phía Tây; góp phần điều chỉnh lại cơ cấu kinh tế, phân bổ lại dân cư và lực lượng lao động trong phạm vi cả nước; góp phần tích cực vào chương trình xóa đói giảm nghèo; kết nối các khu vực du lịch và các di tích lịch sử, liên kết các vùng trọng điểm kinh tế, các cửa khẩu, các cảng biển trên toàn quốc và các nước trong khu vực, đáp ứng xu thế hội nhập của nền kinh tế đất nước.

Tại Nghị quyết số 66/2013/NQ-QH, Quốc hội đã đánh giá: “*Công trình đường Hồ Chí Minh đã từng bước phát huy hiệu quả, góp phần phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của cả nước; thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng và an ninh; góp phần xóa đói, giảm nghèo, nhất là ở các khu vực, địa phương có tuyến đường đi qua*”.

Năm 2015, hoàn thành đoạn Tây Nguyên và Bình Phước (Quốc lộ 14) đã tăng cường năng lực của tuyến đường huyết mạch nối các tỉnh Tây Nguyên với duyên hải miền Trung và Đông Nam Bộ. Việc đưa vào khai thác 419 km sớm hơn 1,5 năm so với yêu cầu Quốc hội đã rút ngắn thời gian di chuyển, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội các tỉnh Tây Nguyên và Bình Phước. Theo số liệu báo cáo của các tỉnh Tây Nguyên, cơ cấu kinh tế chuyển dịch dần từ nông nghiệp sang công nghiệp, dịch vụ, trong những năm gần đây tốc độ tăng trưởng

kinh tế các tỉnh này đều có tăng so với trước khi tuyến đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên và Bình Phước chưa được đầu tư xây dựng. Đồng thời, tuyến đường đã làm thay đổi diện mạo về cơ sở hạ tầng giao thông, giảm ùn tắc, tăng cường bảo đảm an toàn giao thông và kết nối với nước Lào, Thái Lan góp phần mở rộng giao lưu kinh tế, thương mại, gắn sản xuất hàng hóa của các tỉnh Tây Nguyên với thị trường trong và ngoài nước.

Công trình cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống với kết cấu cầu dây văng hiện đại, kết hợp với các đoạn tuyến nối từ Đồng Tháp sang Cần Thơ, An Giang, Kiên Giang đã hình thành trục giao thông trung tâm kết nối các tỉnh, thành phố trong khu vực tứ giác Long Xuyên. Đây là đoạn tuyến với nhiều công trình quy mô lớn được đưa vào khai thác đã phá vỡ ngăn cách về đường bộ, tạo nên tính kết nối, lan tỏa lớn, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của cả nước. Cùng với đó, việc đưa đoạn Năm Căn - Đất Mũi vào khai thác đã góp phần thay đổi đáng kể kinh tế - văn hóa - xã hội của tỉnh Cà Mau, đặc biệt là góp phần thúc đẩy phát triển tiềm năng du lịch và an ninh quốc phòng cho vùng biển cực Nam của Tổ quốc.

Kết quả đạt được nêu trên do đường Hồ Chí Minh đã luôn được sự quan tâm đặc biệt của Đảng, Quốc hội, Chính phủ, các cấp, các ngành cùng các địa phương và nhân dân nơi tuyến đường đi qua; những định hướng đường lối đúng đắn, có sự vào cuộc, chỉ đạo điều hành xuyên suốt của cả hệ thống chính trị từ Trung ương đến địa phương, từ khâu quy hoạch, công tác chuẩn bị đầu tư, công tác giải phóng mặt bằng, tháo gỡ khó khăn, vướng mắc đến đôn đốc chỉ đạo quyết liệt trong quá trình thực hiện dự án.

1.3. Hạn chế và nguyên nhân

a. Hạn chế

- Giai đoạn chuẩn bị đầu tư: (i) Công tác quy hoạch được thực hiện trên bản đồ có tỷ lệ nhỏ, mang tính định hướng, phải thực hiện điều chỉnh trong bước đầu tư; (ii) Do chưa lường trước được dịch bệnh Covid-19 và do nguồn lực quốc gia hạn chế nên chưa được đầu tư nối thông 02 làn xe theo Nghị quyết số 66/2013/QH13; (iii) 01 dự án kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT¹⁶ không triển khai được do phương án tài chính không khả thi.

- Giai đoạn thực hiện đầu tư: (i) Dự án trải dài trên 28 tỉnh, thành phố trên cả nước nên công tác giải phóng mặt bằng ở một số địa phương còn chậm, ảnh hưởng đến tiến độ và chi phí; (ii) Một số hạng mục trong quá trình thực hiện đầu tư phải điều chỉnh, bổ sung thiết kế để đảm bảo phù hợp với quy hoạch địa phương điều chỉnh, phù hợp với thực tế hiện trường để phát huy hiệu quả công trình; (iii) Một số địa phương nơi dự án đi qua việc công bố giá vật liệu chưa kịp thời và chưa cập nhật sát giá thị trường theo thời điểm thực tế dẫn đến ảnh hưởng đến kinh phí, thời gian thi công cũng như công tác giải ngân và quyết toán.

- Giai đoạn khai thác: (i) Các địa phương có tuyến đường đi qua chậm triển khai quy hoạch, đầu tư các dự án phát triển kinh tế - xã hội dọc tuyến làm hạn chế hiệu quả tổng hợp của công trình; (ii) Công tác quản lý quy hoạch và quản lý hành

¹⁶ Đoạn Đuan Hùng - Chợ Bến.

lang an toàn giao thông đường bộ chưa tốt, vẫn còn tình trạng người dân lấn chiếm và xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường bộ, tự ý đầu nối trái phép vào tuyến đường Hồ Chí Minh; (iii) Nguồn vốn dành cho bảo trì hàng năm còn hạn hẹp, thiếu nguồn vốn bảo trì định kỳ nên trong quá trình khai thác, nhiều đoạn tuyến có mặt đường chưa được sửa chữa kịp thời, có nguy cơ tiềm ẩn mất an toàn giao thông, vào mùa mưa bão vẫn còn xảy ra sụt trượt trong quá trình khai thác;

- Qua quá trình khai thác một số tuyến cao tốc khác như Nội Bài - Lào Cai (đoạn Yên Bái - Lào Cai phân kỳ theo quy mô 2 làn xe), Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương... việc lựa chọn quy mô đầu tư cần đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận tải trên tuyến và có kế hoạch đầu tư mở rộng kịp thời khi nhu cầu vận tải trên tuyến tăng cao; đồng thời công tác duy tu, bảo dưỡng cũng cần được thực hiện thường xuyên để đảm bảo lưu thông thông suốt, an toàn.

b. Nguyên nhân

- Nguyên nhân khách quan: (i) Hạ tầng giao thông vận tải Việt Nam còn hạn chế, nhu cầu đầu tư nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng giao thông đòi hỏi nguồn lực rất lớn, trong khi nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước còn hạn chế, việc huy động các nguồn vốn hợp pháp khác chưa thực sự hiệu quả dẫn đến thiếu hụt nguồn vốn đầu tư; (ii) Mục tiêu đầu tư xây dựng đối với từng giai đoạn còn cao, vượt quá khả năng cân đối nguồn lực quốc gia và của ngành giao thông vận tải, một số đoạn lưu lượng thấp hiệu quả phát huy chưa cao; (iii) Ảnh hưởng nặng nề do suy thoái kinh tế toàn cầu năm 2008 - 2011 và đại dịch Covid-19 dẫn đến khó khăn trong cân đối nguồn lực đầu tư tuyến đường; (iv) Dự án Đèo Hùng - Chợ Bến theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 dự kiến đầu tư BOT nhưng do lưu lượng chưa cao và đã có các quốc lộ hiện hữu đi song hành (QL32, QL21A) nên phương án tài chính không khả thi.

- Nguyên nhân chủ quan: (i) Công tác giải phóng mặt bằng được quan tâm nhưng cá biệt vẫn có một số địa phương mặt bằng bàn giao chậm, không liên tục ảnh hưởng đến tiến độ các dự án. Kinh phí giải phóng mặt bằng tăng do thay đổi giá đền bù từ thời điểm chuẩn bị dự án đến thời điểm chi trả làm phát sinh chi phí, tăng vốn; (ii) Chưa đề xuất giải quyết hiệu quả trong bố trí vốn ngân sách nhà nước, huy động nguồn vốn ngoài ngân sách để đầu tư các dự án thành phần; (iii) Trong quá trình lập dự án đầu tư, thực hiện đầu tư, do một số địa phương điều chỉnh quy hoạch nên phải chỉnh sửa cập nhật cho phù hợp các quy hoạch của địa phương dẫn đến kéo dài thời gian công tác chuẩn bị và thực hiện đầu tư.

2. ĐÁNH GIÁ TỔNG THỂ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN

2.1. Đến năm 2020

Đến năm 2015, Chính phủ đã chỉ đạo triển khai đồng loạt và hoàn thành các dự án thành phần với tổng chiều dài 2.061 km, cơ bản nối thông từ Pác Bó đến Đất Mũi với quy mô 2 làn xe, trong đó vẫn tiếp tục tận dụng các tuyến đường hiện có đã thể hiện rõ quyết tâm thực hiện chủ chương của Quốc hội về tăng cường hiệu quả thực hiện chủ trương xây dựng đường Hồ Chí Minh.

Giai đoạn 2016 - 2020, Chính phủ đã nỗ lực tiếp tục triển khai các dự án

còn lại và một số cầu lớn. Tuy nhiên, do nguồn lực hết sức khó khăn nên vẫn phải tiếp tục tận dụng một số tuyến quốc lộ song hành để thông tuyến với quy mô 2 làn xe. Mặc dù các đoạn còn lại hiện có nhu cầu vận tải chưa cao, các tuyến song hành vẫn đáp ứng tốt năng lực thông hành nhưng việc chưa hoàn thành mục tiêu đã đề ra vẫn là nội dung tồn tại của dự án. Đến hết năm 2020, chỉ còn 07 đoạn với tổng chiều dài khoảng 279 km chưa triển khai¹⁷, do khó khăn về nguồn vốn nên mới cân đối bố trí được cho 03 đoạn với tổng chiều dài 108 km, dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2021 - 2025. Như vậy, chỉ còn lại khoảng 171 km, tổng mức đầu tư 10.770 tỷ đồng cho thấy khối lượng còn lại không nhiều và cần quyết tâm thực hiện để sớm hoàn thành nội thông toàn tuyến.

Chính phủ đã thực hiện một số nhiệm vụ, giải pháp để tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh theo Điều 3 Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội (*chi tiết kết quả thực hiện như Phụ lục 4 kèm theo*).

2.2. Sau năm 2020

Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, trong đó đường Hồ Chí Minh có một số đoạn được quy hoạch là đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây và một số đoạn đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông, triển khai đầu tư một số đoạn theo giai đoạn phân kỳ¹⁸, một số đoạn tuyến khác cũng đã trình Quốc hội xem xét đưa vào danh mục đầu tư công giai đoạn 2021 - 2025¹⁹.

Đường Hồ Chí Minh dự kiến đầu tư nâng cấp một số đoạn lên thành đường cao tốc trong giai đoạn 3 với tổng mức đầu tư khoảng 273.167 tỷ đồng²⁰. Đến nay, đã hoàn thành đoạn La Sơn - Hòa Liên dài 66 km và đoạn Cao Lãnh - Vàm Cống - Rạch Sỏi dài 85 km. Trong đó, có 4 đoạn với tổng chiều dài 260 km (gồm các đoạn Tuyên Quang - Phú Thọ dài 23km, Cam Lộ - La Sơn dài 98 km, Chơn Thành - Đức Hòa dài 84 km, Chơn Thành - Tân Vạn dài 60 km) đang đầu tư hoặc đã được đưa vào kế hoạch dự kiến thực hiện trong giai đoạn 2021 - 2025.

Hiện nay, Chính phủ đã chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ các dự án được bố trí vốn, đang triển khai thực hiện và dự kiến sẽ báo cáo Quốc hội cân đối bổ sung nguồn vốn từ khoản chưa phân bổ và dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn để đầu tư 3 đoạn còn lại dài 171 km/TMĐT 10.770 tỷ đồng trong giai đoạn 2021-2025.

¹⁷Gồm: Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km), Rạch Sỏi - Bến Nhất và Gò Quao - Vĩnh Thuận (55 km) chưa bố trí được vốn ngân sách nhà nước để đầu tư; đoạn Hòa Liên - Túy Loan (11km) thuộc dự án BOT La Sơn - Túy Loan chưa triển khai được do chậm trễ trong công tác GPMB; các đoạn Chơn Thành - Đức Hòa (74 km), Đoạn Hùng - Phú Thọ (23 km) và Cổ Tiết - Chợ Bến (87,5 km) dự kiến đầu tư BOT nhưng không khả thi về phương án tài chính.

¹⁸ Đoạn Cam Lộ - La Sơn, La Sơn - Hòa Liên, Cao Lãnh - Vàm Cống - Rạch Sỏi

¹⁹ Đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ, Hòa Liên - Túy Loan, Tuyên Quang - Phú Thọ, TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành

²⁰ Tại Quyết định 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ, TMĐT dự kiến là 296.167 tỷ đồng, không kể 23.000 tỷ đồng là TMĐT của 133km đường Hồ Chí Minh đi trùng với các dự án khác, Giai đoạn 3 dự kiến TMĐT là 273.167 tỷ đồng.

3. BÀI HỌC KINH NGHIỆM

Qua 20 năm thực hiện dự án đường Hồ Chí Minh, đặc biệt trong giai đoạn 5 năm từ 2016 đến 2020 đã đúc kết được các bài học kinh nghiệm:

(1) *Về công tác lãnh đạo, chỉ đạo*: Cần nhận thức tầm quan trọng việc đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh là nhiệm vụ trọng tâm để thực hiện chủ trương lớn của Quốc hội; cần có quyết tâm chính trị mạnh mẽ từ Trung ương đến địa phương nơi có tuyến đường Hồ Chí Minh đi qua, tập trung lãnh đạo với quyết tâm lớn, nỗ lực cao, hiệu lực và hiệu quả.

(2) *Về xây dựng cơ chế, chính sách*: Tiếp tục chủ động, tích cực trong đề xuất, xây dựng cơ chế chính sách có tính đột phá; chú trọng tính đặc thù, đồng bộ của đường Hồ Chí Minh trong huy động nguồn vốn ngoài ngân sách, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa 03 chủ thể nhà nước, doanh nghiệp và người dân, nhưng từng dự án cụ thể phải linh hoạt, sáng tạo, phù hợp tình hình.

(3) *Về công tác quy hoạch*: Đảm bảo tính đồng bộ, gắn kết với các quy hoạch khác; có tầm nhìn dài hạn, bảo đảm cân đối nguồn lực; triển khai thực hiện phải quyết liệt, chú trọng hiệu quả đầu tư đồng bộ.

(4) *Huy động nguồn lực*: Xây dựng kế hoạch và bố trí nguồn vốn có trọng tâm, trọng điểm, theo thứ tự ưu tiên. Ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo, là vốn mũi nhọn trong đầu tư tuyến đường; đa dạng hóa huy động nguồn lực cả trung ương và địa phương và nguồn lực ngoài ngân sách; linh hoạt lựa chọn, áp dụng một số mô hình huy động vốn đã thành công.

(5) *Về tổ chức, thực hiện*: Tăng cường phân cấp đầu tư xây dựng các dự án thành phần trên tuyến đường Hồ Chí Minh và tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, ngăn ngừa tiêu cực, tham nhũng, sai phạm.

4. MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN DỰ ÁN TRONG GIAI ĐOẠN SAU NĂM 2020

4.1. Quan điểm

Tiếp tục phát huy hiệu quả khai thác đường Hồ Chí Minh, góp phần thực hiện thắng lợi mục tiêu Đại hội XIII của Đảng “*đến năm 2030 là nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao và đến năm 2045 trở thành nước phát triển, thu nhập cao*” và góp phần thực hiện mục tiêu đến năm 2030 phần đầu cả nước có 5.000 km đường bộ cao tốc.

4.2. Mục tiêu

Tiếp tục đầu tư nhằm hoàn chỉnh đường Hồ Chí Minh theo quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; hình thành trục dọc Bắc - Nam thứ 2 để khai thác tiềm năng, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, hỗ trợ xóa đói, giảm nghèo khu vực phía Tây; căn cứ nhu cầu vận tải và điều kiện nguồn lực của quốc gia để phân kỳ đầu tư phù hợp với nhu cầu vận tải, yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng an ninh khu vực.

- Mục tiêu đến năm 2025: Hoàn thành đầu tư 382 km²¹ để nối thông toàn tuyến theo quy mô 2 làn xe và đầu tư 287 km²²/1.708 km²³ theo quy hoạch.

- Mục tiêu đến năm 2030: Đầu tư 634 km²⁴/1.708 km theo quy hoạch.

- Định hướng sau năm 2030: Hoàn thiện hệ thống đường Hồ Chí Minh theo tiêu chuẩn cao tốc để khai thác đồng bộ, hiệu quả, bảo đảm sự kết nối và phát triển hợp lý giữa các phương thức vận tải. Trong đó: (i) Nghiên cứu đầu tư nâng cấp, mở rộng hoàn chỉnh theo tiêu chuẩn cao tốc với tổng chiều dài khoảng 480 km; (ii) Hoàn thành đầu tư các đoạn còn lại theo tiêu chuẩn cao tốc dài 294 km.

4.3. Nhu cầu vốn đầu tư

Tổng nhu cầu vốn giai đoạn 2021 - 2025 để hoàn thành và nối thông toàn tuyến theo quy mô 2 làn xe là 27.476 tỷ đồng tỷ đồng, đã bố trí được 16.706 tỷ đồng, còn lại 10.770 tỷ đồng/03 dự án thành phần, dự kiến sẽ báo cáo Quốc hội cân đối bổ sung nguồn vốn để đầu tư hoàn thành trong giai đoạn 2021 - 2025.

Tổng nhu cầu vốn đầu tư trong giai đoạn tiếp theo khoảng 225.577 tỷ đồng, trong đó, dự kiến vốn ngân sách nhà nước tham gia thực hiện dự án không quá 50%, phần còn lại sẽ huy động các nguồn xã hội hóa.

4.4. Nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu

4.4.1. Nhiệm vụ

- *Giai đoạn 2021 - 2025*: (i) Đầu tư các đoạn còn lại để nối thông đường Hồ Chí Minh gồm 03 dự án: Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn, đoạn Cô Tiết - Chợ Bến, đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất và Gò Quao - Vĩnh Thuận; (ii) Hoàn thành các dự án đang triển khai dở dang như: Đoạn Tuyên Quang - Phú Thọ, đoạn Vinh - Bãi Vọt, đoạn Cam Lộ - La Sơn, đoạn Hòa Liên - Túy Loan, đoạn Chơn Thành - Đức Hòa; (iii) Triển khai đầu tư các đoạn đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông: Bãi Vọt - Hàm Nghi (Hà Tĩnh) dài 36 km, Hàm Nghi - Vũng Áng (Hà Tĩnh) dài 54 km, Vũng Áng (Hà Tĩnh) - Bùng (Quảng Bình) dài 58 km, Bùng - Cam Lộ (Quảng Bình) dài 119 km.

- *Giai đoạn 2025 - 2030*: Tiếp tục triển khai các đoạn tuyến đường Hồ Chí Minh theo tiêu chuẩn cao tốc theo quy hoạch được duyệt: Đoạn đi trùng cao tốc Vinh - Thanh Thủy từ Rộ - Vinh dài 40 km; các đoạn thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Tây như đoạn Phú Thọ - Chợ Bến dài 112 km và đoạn Ngọc Hồi - Gia Nghĩa - Chơn Thành dài 495 km.

- *Định hướng sau 2030*: Căn cứ vào tình hình nhu cầu vận tải thực tế, nhu

²¹ Gồm các dự án: Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km/TMĐT 1.774 tỷ đồng), đoạn Tuyên Quang - Phú Thọ (23km/TMĐT 3.113 tỷ đồng), đoạn Cô Tiết - Chợ Bến (87,5 km/TMĐT 5.200 tỷ đồng), đoạn Cam Lộ - La Sơn (103km/TMĐT 7.669 tỷ đồng), đoạn Hòa Liên - Túy Loan (11km/TMĐT 2.113 tỷ đồng), đoạn Chơn Thành - Đức Hòa (74km/TMĐT 6.964 tỷ đồng), đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận (55 km/TMĐT 3.796 tỷ đồng).

²² Gồm các dự án đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông: Vinh - Bãi Vọt dài 20km; Bãi Vọt - Hàm Nghi (Hà Tĩnh) dài 36km, Hàm Nghi - Vũng Áng (Hà Tĩnh) dài 54km, Vũng Áng (Hà Tĩnh) - Bùng (Quảng Bình) dài 58km, Bùng - Cam Lộ (Quảng Bình) dài 119km

²³ Chưa bao gồm đoạn TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành dài 60km đã được Chính phủ đưa vào danh mục các dự án kêu gọi đầu tư nước ngoài giai đoạn 2021 - 2025 tại Quyết định số 1831/QĐ-TTg ngày 01/11/2021.

²⁴ Gồm các dự án: Đoạn đi trùng cao tốc Vinh - Thanh Thủy (đoạn Rộ - Vinh dài 40km), quy hoạch cao tốc Bắc - Nam phía Tây (đoạn Phú Thọ - Chợ Bến dài 112km; đoạn Ngọc Hồi - Gia Nghĩa - Chơn Thành dài 495km).

cầu phát triển kinh tế - xã hội và nguồn lực để tiếp tục đầu tư hoàn thiện đường Hồ Chí Minh theo quy hoạch để đảm bảo khai thác đồng bộ, hiệu quả với quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam, trong đó: (i) Dự kiến nghiên cứu đầu tư nâng cấp, mở rộng hoàn chỉnh một số đoạn tuyến theo tiêu chuẩn cao tốc với tổng chiều dài khoảng 480 km²⁵; (ii) Hoàn thành đầu tư các đoạn còn lại theo tiêu chuẩn cao tốc với tổng chiều dài khoảng 294 km²⁶.

4.4.2. Giải pháp, cơ chế chính sách thực hiện

- *Giải pháp về kế hoạch*: Xây dựng kế hoạch triển khai bám sát quy hoạch và nguồn lực được duyệt để đảm bảo phù hợp từng giai đoạn cụ thể, sát với điều kiện thực tiễn và có tính khả thi cao.

- *Giải pháp, chính sách thu hút vốn đầu tư*: Đổi mới tư duy, nhận thức về vai trò, vị trí của đường Hồ Chí Minh để ưu tiên tập trung nguồn lực nhà nước đầu tư tuyến đường theo quy hoạch vì đây là tuyến đường đi qua vùng khó khăn, việc huy động các nguồn vốn khác hiệu quả thấp, do đó xác định nguồn vốn đầu tư công là chủ đạo.

- *Giải pháp, chính sách về tổ chức thực hiện*: Tiếp tục công khai quy hoạch tạo sự đồng thuận, nhất trí cao trong các tổ chức chính trị, các doanh nghiệp, nhà đầu tư và nhân dân khi triển khai thực hiện; Phối hợp đồng bộ, chặt chẽ trong quá trình thực hiện quy hoạch giữa trung ương và địa phương, bảo đảm các quy hoạch địa phương phải tuân thủ các định hướng của quy hoạch đường Hồ Chí Minh trong việc phê duyệt kế hoạch sử dụng đất và quản lý quỹ đất để đầu tư phát triển tuyến đường; phối hợp giữa các Bộ, ngành để xử lý các vấn đề liên ngành, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ (nhất là quy hoạch đô thị, công nghiệp,...) nhằm phát huy hiệu quả của tuyến đường Hồ Chí Minh.

5. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT

(1) Ủy ban Thường vụ Quốc hội, các Ủy ban của Quốc hội và các Đoàn Đại biểu Quốc hội thông qua Báo cáo tổng kết, đánh giá tổng thể tình hình thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020 - 2021 và kế hoạch triển khai dự án đường Hồ Chí Minh giai đoạn tiếp theo; tiếp tục quan tâm, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát để kịp thời tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai Dự án.

(2) Quốc hội ưu tiên bố trí đủ nguồn lực để thực hiện nối thông 2 làn xe như Nghị quyết số 66/2013/QH13.

(3) Cho phép cập nhật điểm không chế chủ yếu theo quy hoạch mạng lưới đường bộ được duyệt, chuyển đổi hình thức đầu tư các dự án trong giai đoạn tiếp theo thuộc đoạn Đuan Hùng - Chợ Bến sang hình thức đầu tư công;

(4) Giao Chính phủ triển khai cụ thể các dự án trong giai đoạn sau năm 2020 tùy theo nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực.

(5) Hội đồng nhân dân và Đoàn đại biểu Quốc hội các tỉnh có đường Hồ

²⁵ Gồm các đoạn Tuyên Quang - Phú Thọ dài 40km, Cam Lộ (Quảng Bình) - Túy Loan (Đà Nẵng) dài 176km, Chơn Thành (Bình Phước) - Tân Thạnh (Long An) dài 133km, Tân Thạnh (Long An) - Rạch Sỏi (Kiên Giang) dài 131km.

²⁶ Gồm các đoạn Chợ Bến - Thạch Quảng dài 62km, Thạch Quảng - Tân Kỳ dài 173km, Tân Kỳ - Rộ dài 59km.

Chí Minh đi qua đang chuẩn bị triển khai thi công tiếp tục quan tâm chỉ đạo có giải pháp đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng để sớm bàn giao mặt bằng triển khai thực hiện Dự án cũng như thực hiện tốt công tác quản lý hành lang an toàn giao thông đường bộ; đưa các đoạn đường ngang thuộc địa phương quản lý vào danh mục các công trình ưu tiên đầu tư giai đoạn 2021-2030 trong quy hoạch tỉnh; huy động nguồn vốn địa phương tham gia đầu tư dự án đường Hồ Chí Minh.

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

Nơi nhận :

- Như trên;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội (để b/c);
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng CP (để b/c);
- Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban KHCN&MT của Quốc hội;
- Các Bộ: GTVT, KH&ĐT, TC;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT;
- Các Vụ: KTTH, TKBT, QHĐP, TH;
- Lưu VT, CN (3b). *90*

TM. CHÍNH PHỦ
TU. THỦ TƯỚNG
BỘ TRANSPORT VÀ GIAO THÔNG VẬN TẢI



Nguyễn Văn Thế
* Nguyễn Văn Thế

Phụ lục 1

CHI TIẾT CÁC ĐOẠN TUYẾN ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH THEO NGHỊ QUYẾT SỐ 66/2013/QH13

(Kèm theo Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Danh mục dự án nối thông toàn tuyến tối thiểu 2 làn xe đến năm 2020	Chiều dài (km)	Nguồn vốn	Tiền độ kế hoạch/Thực tế	
								Khởi công	Hoàn thành
I	Pác Bó - Hòa Lạc	382				177			
1	Pác Bó - thị xã Cao Bằng	45	2	Cấp III MN					
2	Thị xã Cao Bằng - Km 124 + 700 QL2 (Ngã ba Bình Ca)	234	2	Cấp III MN	Tuyến tránh thị trấn Ngân Sơn và thị trấn Nà Phặc	10	TPCP	2016/2016	2018/2018
					Chợ Mới - Ngã ba Trung Sơn	47	TPCP	2016/2016	2018/...
					Cầu Bình Ca (cả đường dẫn từ ngã ba Phú Thịnh đến ngã ba Bình Ca)	13	TPCP	2016/2016	2018/2018
3	Km 124 + 700 QL2 (Ngã ba Bình Ca) - Đoạn Hùng	15	4	Cấp II cấp 80 - 100km/h					
4	Đoạn Hùng - Sơn Tây (giao đường vào Làng văn hóa các dân tộc Việt Nam và đường vành đai V)	73	4	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Cầu Ngọc Tháp và-tuyến nối QL2 - QL32 (ngã ba Phú Hộ - cổ Tiết)	19	TPCP	2009/2009	2016/2016
5	Sơn Tây (giao đường vào Làng văn hóa các dân tộc Việt Nam và đường vành đai V) -Hòa Lạc	15	6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Đoạn Đoan Hùng - ngã ba Phú Hộ và Cổ Tiết - Hòa Lạc	88	BOT	2016/...	2020/...
II	Hòa Lạc - ngã ba Tân Vạn	2,289	<i>Tuyến chính: 1.605 km Nhánh phía Tây: 684 km Nhánh Chợ Thành - Tân Vạn: 63km</i>			692			
6	Hòa Lạc - Chợ Bến	42	6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Đoạn Hòa Lạc - Chợ Bến	42	BOT	2016/2015	2020/2016
7	Chợ Bến - Xóm Kho	48	4 - 6	Cao tốc cấp 60 - 80km/h					
8	Xóm Kho - Lâm La	132							
	Xóm Kho - Thạch Quảng	14	4 - 6	Cao tốc cấp 60 - 80km/h					
	Thạch Quảng - Lâm La	118	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h					
9	Lâm La - Tân Kỳ	55	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h					
10	Tân Kỳ - Khe Cò - Yên Lộc -Bùng	252	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h					
11	Bùng - Cam Lộ	117	4	Cao tốc cấp 80 - 100km/h					
12	Cam Lộ - La Sơn	103	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	Cam Lộ - La Sơn	103	BT	2014/2018	2017/2021
13	La Sơn - Túy Loan	79	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	La Sơn - Túy Loan	79	BT	2014/2013	2017/...
14	Túy Loan - Thanh Mỹ	50	2	Cấp III					
15	Thanh Mỹ - Ngọc Hồi	170	2	Cấp III MN					

TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Danh mục dự án nổi thông toàn tuyến tối thiểu 2 làn xe đến năm 2020	Chiều dài (km)	Nguồn vốn	Tiên độ kế hoạch/Thực tế	
								Khởi công	Hoàn thành
16	Ngọc Hồi - Buôn Mê Thuột - Đồng Xoài - Chơn Thành	494	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Tân Cảnh - Kon Tum	23.7	TPCP	2013/2013	2016/2015
					Kon Tum - Pleiku	35.5	TPCP	2010/2010	2014/2014
					Pleiku - Cầu 110 (Km 542 - Km 607 + 600 QL14)	57.6	BOT	2013/2013	2016/2015
					Km 607 + 600 - Km 678 + 734	70.16	TPCP	2013/2013	2016/2015
					Km 678 + 734 - Bắc TP Buôn Ma Thuột (Km 704 QL14)	25.46	BOT	2013/2013	2016/2015
					Đoạn phía Nam TP Buôn Ma Thuột	13	TPCP	2009/2009	2014/2014
					Đoạn Nam TP Buôn Ma Thuột Km 734 + 600 - Km 765 QL14	29.31	BOT	2013/2013	2016/2015
					Buôn Ma Thuột Km 765 - Km 817 và cả cầu Serepok (trừ đoạn qua TT Đăk Mil)	50.7	TPCP	2013/2013	2016/2015
					Km 817 - Cây Chanh (Km 887 QL14) trừ đoạn qua TX Gia Nghĩa, TT Kiến Đức	53.57	BOT	2010/2010	2016/2015
					Cây Chanh - Cầu 38 (Km 887 + 200 đến Km 921 + 025,91 QL14)	33.8	TPCP	2010/2010	2016/2015
					Cầu 38 (Km 921 + 025,91) - Đồng Xoài (Km 962 + 331)	41.3	BOT	2011/2011	2016/2015
Đồng Xoài - Chơn Thành (Km970 + 700 - Km 994 + 188 kể cả đoạn đi theo đường hiện hữu đến Chơn Thành dài khoảng 7 km)	30.7	TPCP	2011/2011	2016/2015					
14 cầu trên đoạn Đăk Nông và Bình Phước	3	TPCP	2014/2014	2016/2015					
17	Chơn Thành - Tân Vạn	63	6	Cao tốc cấp 100km/h					
18	Nhánh phía Tây (Khe Cò - Khe Gát - Khe Sanh - Đăk Rông - Thạnh Mỹ)	684	2	Cấp III và cấp IV MN					
III	Chơn Thành - Đăk Mũi	512				297			
19	Chơn Thành - Tân Thạnh	133	4	Cao tốc cấp 100km/h	Chơn Thành - Đức Hòa	84	TPCP	2009/2009	2016/...
20	Tân Thạnh - Gò Quao	185				150			
	Tân Thạnh - Mỹ An - Nút giao An Bình (Cao Lãnh)	50	4	Cao tốc cấp 80km/h					
	Nút giao An Bình (Cao Lãnh) - Lộ Tế	51	6	Cao tốc cấp 80 km/h	Cầu Cao Lãnh	8	ODA	2013/2013	2017/2017

TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Danh mục dự án nối thông toàn tuyến tối thiểu 2 làn xe đến năm 2020	Chiều dài (km)	Nguồn vốn	Tiên độ kế hoạch/Thực tế	
								Khởi công	Hoàn thành
					Tuyến nối cầu Cao Lãnh - cầu Vàm Cống	16	ODA	2014/2014	2017/2017
					Cầu Vàm Cống	6	ODA	2013/2013	2017/2019
	<i>Lộ Tè - Rạch Sỏi</i>	57	6	<i>Cao tốc cấp 100km/h</i>	Lộ Tè - Rạch Sỏi	55	ODA	2014/2015	2017/2020
	<i>Rạch Sỏi - Gò Quao</i>	27	4	<i>Cấp II</i>	Rạch Sỏi - Bến Nhất - Gò Quao - Vinh Thuận	65	TPCP	2016/2016	2018/...
21	Gò Quao - Vinh Thuận	38	4	Cấp II					
22	Vinh Thuận - Năm Căn	97	2	Cấp III ĐB					
23	Năm Căn - Đất Mũi	59	2	Cấp III ĐB	Năm Căn - Đất Mũi	59	TPCP	2009/2009	2016/2018
					Cầu Năm Căn	4	TPCP	2012/2012	2014/2014
Cộng		3,183	<i>Tuyến chính: 2.499 km Nhánh phía Tây: 684 km Nhánh Chợ Thành - Tân Vạn: 63km</i>		Cộng	1,165.8			
					- Vốn TPCP	561.56			
					- Vốn ODA	85			
					- Vốn BOT, BT	519.24			

TT	Tên dự án	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Vốn đã bố trí đến 2015 (tỷ đồng)	Vốn giai đoạn 2016 - 2020 (tỷ đồng)			Vốn giai đoạn 2021 - 2025 (tỷ đồng)			Vốn còn thiếu (tỷ đồng)			Ghi chú
					Tổng số	Vốn NSNN	Vốn BOT, BT, ODA	Tổng số	Vốn NSNN	Vốn BOT, BT, ODA	Tổng số	Đã xác định nguồn	Chưa xác định nguồn	
7	Đoạn phía Bắc và Nam TP Buôn Ma Thuột (02 dự án thành phần)	23	901	902	4	4	0	0	0	0	0	0	0	Năm 2019, giao bổ sung 04 tỷ đồng để thanh toán nợ đọng xây dựng cơ bản
8	Đoạn qua TT Kiên Đức	9	288	266	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9	Đoạn qua TT Đắk Mil													
10	Qua TX Gia Nghĩa	15	1,124	1,006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11	Qua TX Đông Xoài	8	277	152	130	130	0	0	0	0	0	0	0	
*	Các dự án TPCP qua Tây Nguyên	212	4,812	3,865	1,373	1,373	0	0	0	0	0	0	0	
1	Tân Cảnh - Kon Tum	24	700	808	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	Đoạn Km1667+570 - Km1738+148 (Km607+600 - Km678+734, QL14)	70	1,495	1,126	452	452	0	0	0	0	0	0	0	
3	Đoạn Km1824 - Km 1876 (Km765 - Km817, QL14) và cầu Sêrêpôk QL14)	51	943	818	243	243	0	0	0	0	0	0	0	
4	Đoạn Cây Chanh - Cầu 38 (Km 887+200 - Km921+025,91, QL14)	34	872	550	336	336	0	0	0	0	0	0	0	
5	Đoạn Đông Xoài - Chơn Thành (Km970+700-Km1001+200, QL14)	31	619	396	317	317	0	0	0	0	0	0	0	
6	Dự án xây dựng 14 cầu trên tuyến Đắc Nông và Bình Phước	3	183	167	25	25	0	0	0	0	0	0	0	
*	Các dự án BOT qua Tây Nguyên	207	5,995	5,995	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1	Pleiku - Cầu 110	58	1,776	1,776	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	Km1738+148-Km1763+610, tỉnh Đắk Lắk	25	836	836	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	Km1793+600-Km1824+00, tỉnh Đắk Nông	29	1,024	1,024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4	Km 817-Cây Chanh	54	1,391	1,391	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5	Cầu 38-Đông Xoài	41	968	968	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
d	Đoạn từ Chơn Thành - Đát Mũi	257	35,571	13,847	12,546	2,887	9,659	776	139	637	0	0	0	
1	Tuyến N2 đoạn Cù Chi - Đức Hòa, Thanh Hóa - Mỹ An	60	1,885	1,711	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	Mỹ An - Cao Lãnh	27	555	553	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	Cầu Đám Cùng	2	426	408	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4	Cầu Năm Căn	4	649	649	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5	QL61 Bên Nhứt - Gò Quao	10	400	200	50	50	0	0	0	0	0	0	0	
6	Năm Căn - Đát Mũi	59	3,815	2,734	1,081	1,081	0	0	0	0	0	0	0	
7	Chơn Thành - Đức Hòa (*)	10	2,031	1,561	430	430	0	0	0	0	0	0	0	
*	Các DA đầu tư bằng nguồn vốn: vốn vay ưu đãi, viện trợ không hoàn lại, vốn TPCP	85	25,810	6,031	10,985	1,326	9,659	776	139	637	0	0	0	
1	Cầu Cao Lãnh	8	6,493											
2	Tuyến nối cầu Cao Lãnh - cầu Vàm Cống	16	5,620	5,286	6,629	499	6,130	217	99	119	0	0	0	
3	Cầu Vàm Cống	6	7,342											
4	Lộ Tê - Rạch Sỏi	55	6,355	745	4,356	827	3,529	558	40	518	0	0	0	

TT	Tên dự án	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Vốn đã bố trí đến 2015 (tỷ đồng)	Vốn giai đoạn 2016 - 2020 (tỷ đồng)			Vốn giai đoạn 2021 - 2025 (tỷ đồng)			Vốn còn thiếu (tỷ đồng)			Ghi chú
					Tổng số	Vốn NSNN	Vốn BOT, BT, ODA	Tổng số	Vốn NSNN	Vốn BOT, BT, ODA	Tổng số	Đã xác định nguồn	Chưa xác định nguồn	
2	CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN ĐANG TRIỂN KHAI	211	19,859	0	3,492	3,492	0	10,964	10,964	0	4,990	4,990	0	
a	Đoạn từ Pác Bó - Hòa Lạc	23	3,113	0	500	500	0	1,600	1,600	0	600	600	0	
1	Đoạn Hùng - Phú Thọ	23	3,113	0	500	500	0	1,600	1,600	0	600	600	0	
b	Đoạn từ Hòa Lạc - Tân Cảnh	114	9,782	0	2,992	2,992	0	6,579	6,579	0	211	211	0	
1	Cam Lộ - La Sơn	103	7,669	0	2,992	2,992	0	4,677	4,677	0	0	0	0	
2	Hoà Liên - Tuý Loan	11	2,113	0	0	0	0	1,902	1,902	0	211	211	0	
d	Đoạn từ Chơn Thành - Đất Mũi	74	6,964	0	0	0	0	2,785	2,785	0	4,179	4,179	0	
1	Chơn Thành - Đức Hòa (*)	74	6,964	0	0	0	0	2,785	2,785	0	4,179	4,179	0	
3	CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN CHƯA TRIỂN KHAI	171	10,770	0	0	0	0	0	0	0	10,770	0	10,770	
a	Đoạn từ Pác Bó - Hòa Lạc	116	6,974	0	0	0	0	0	0	0	6,974	0	6,974	
1	Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn	28.5	1,774	0	0	0	0	0	0	0	1,774	0	1,774	
2	Cố Tiêt - Chợ Bến	87.5	5,200	0	0	0	0	0	0	0	5,200	0	5,200	
d	Đoạn từ Chơn Thành - Đất Mũi	55	3,796	0	0	0	0	0	0	0	3,796	0	3,796	
1	Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận	55	3,796	0	0	0	0	0	0	0	3,796	0	3,796	

Phụ lục 3

Thông kê lưu lượng xe trên tuyến đường Hồ Chí Minh giai đoạn từ năm 2012 đến nay
(Kèm theo Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

Đơn vị: Ô tô/ngày đêm

Tuyến	Vị trí	Lưu lượng xe trung bình năm tại các vị trí										Xu hướng	
		Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021		
Tuyến chính	Hòa Bình (Km493+300)	1,157	1,122	1,174	940	960							
Tuyến chính	Hòa Bình (Km438+200)						4,402	6,844	6,182	4,940	5,318		
Tuyến chính	Thanh Hóa (Km566+700)	2,446	2,352	2,502	2,409	2,579	3,057	3,402	3,865	3,420	4,197		
Tuyến chính	Nghệ An (Km708+260)	993	900	954	1,566	1,986	1,734	1,827	1,764	1,645	1,420		
Tuyến chính	Quảng Bình (Km901+200)	230	248	383	416	388	457	1,336	390	350	362		
Tuyến chính	Quảng Bình (Km1016+200)	447	534	718	816	1,093	1,116	419	1,785	1,782	3,673		
Tuyến chính	Thanh Mỹ (Km1322+250)	4,412	2,583	2,182	10,561	4,470	4,596	6,881	5,483	4,724	4,205		
Tuyến chính	Khâm Đức (Km1378+720)	2,207	2,339	2,220	12,613	5,818	5,152	3,596	3,152	1,551	1,677		
Tuyến chính	Đăk Glei (Km1438+575)	2,373	2,085	1,878	1,943	1,691	1,705	2,697	2,198	2,132	1,800		
Tuyến chính	Ngọc Hồi (Km1492+660)	1,711	1,504	1,513	2,230	1,960	1,921	2,515	2,156	2,073	1,724		
Tuyến chính	Kon Tum (Km1552+300)				11,387	12,262	11,891	12,066	12,118	11,316	10,394		
Tuyến chính	Ea H'Leo (Km1700+000)					7,131	7,675	8,263	8,749	8,342	6,368		
Tuyến chính	Sê Rê Pôk (Km1793+800)				10,829	12,154	12,870	12,746	9,114	14,288	10,765		
Tuyến chính	Bình Phước (Km909+500)					1,943	5,555	5,894	6,718	6,480	5,090		
Tuyến chính	Cà Mau (Km2401+600)									1,062	1,074		
Nhánh Tây	Quảng Bình (Km82+200)	126	137	131	151	518	194	149	206	442	346		
Nhánh Tây	Quảng Trị (Km276+600)	247	255	262	306	417	422	458	470	422	436		
Nhánh Tây	Thừa Thiên Huế (Km340+00)	523	544	665	610	613	653	734	820	561	766		
Nhánh Tây	Quảng Nam (Km444+300)	942	775	650	1,349	477	982	612	450	326	244		

Phụ lục 4

Đánh giá kết quả thực hiện các nhiệm vụ Quốc hội giao Chính phủ

(Kèm theo Báo cáo số 529 /BC-CP ngày 23 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

Tại Điều 3 Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013, Quốc hội giao Chính phủ thực hiện một số nhiệm vụ, giải pháp để tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh, cụ thể:

(1) *Phối hợp thực hiện tốt các yêu cầu nêu trong Nghị quyết số 38/2004/QH11, phù hợp với những nội dung đã được điều chỉnh trong Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013*

Thực hiện nhiệm vụ Quốc hội giao về việc lựa chọn hướng tuyến của đường Hồ Chí Minh, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch tổng thể đường Hồ Chí Minh và quy hoạch chi tiết¹. Quy hoạch tổng thể và quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh đã đáp ứng được các yêu cầu của Quốc hội, thực hiện quy định của Luật Quy hoạch, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, đã điều chỉnh hướng tuyến đoạn từ Rộ (Nghệ An) đến Yên Lộc (Hà Tĩnh) để kết hợp đầu tư với tuyến đường kết nối thủ đô Viên Chăn đến thủ đô Hà Nội, nhánh thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành chuyển thành tuyến cao tốc kết nối quốc tế giữa thành phố Hồ Chí Minh với Cửa khẩu Hoa Lư và điều chỉnh về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật một số đoạn cho phù hợp.

- Cập nhật lại các điểm khống chế theo quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được duyệt như sau:

+ Tuyến chính (dài 2.484 km) qua các điểm: Pác Bó, Thành phố Cao Bằng, Thành phố Bắc Kạn, Chợ Mới, Chợ Chu, đèo Muồng, ngã ba Trung Sơn, ngã ba Phú Thịnh, cầu Bình Ca (sông Lô), ngã ba Bình Ca (Km124+700/QL.2 - Tuyên Quang), ngã ba Phú Hộ, thị xã Phú Thọ, cầu Ngọc Tháp (sông Hồng), Cổ Tiết, Ba Vì, Sơn Tây (qua Làng Văn hóa các dân tộc Việt Nam), Hòa Lạc, Xuân Mai, Chợ Bến, Xóm Kho, Ngọc Lặc, Lâm La, Tân Kỳ, Rộ, Thành phố Vinh, Can Lộc, phía Đông hồ Kẻ Gỗ, Bùng, Cam Lộ, cầu Tuần, Khe Tre, đèo Đê Bay, đèo Mũi Trâu, Túy Loan, Thanh Mỹ, đèo Lò Xo, Ngọc Hồi, Kon Tum, PleiKu, Buôn Ma Thuột, Gia Nghĩa, Đồng Xoài, Chơn Thành, ngã ba Tân Vạn, Tân Thạnh, Mỹ An, thành phố Cao Lãnh, cầu Cao Lãnh (sông Tiền), cầu Vàm Cống (sông Hậu), Lộ Tẻ, Rạch Sỏi, Minh Lương, Gò Quao, Vĩnh Thuận, Thành phố Cà Mau, Năm Căn, Đất Mũi.

+ Nhánh phía Tây (dài 700 km) qua các điểm: Rộ, Khe Cò, Phó Châu, Tân Ấp, Khe Ve, đèo Đá Đẽo, Khe Gát (bao gồm cả đoạn Khe Gát - Bùng), đèo U Bò, Tăng Ký, Cầu Khi, Sen Bụt, Khe Sanh, Đắc Rông, đèo Pê Ke, A Lưới, A Đót, A Tép, Hiên, Thanh Mỹ.

¹ Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007 và Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012

- Về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật: Quy mô được hoạch định với tầm nhìn đến năm 2050 trên cơ sở cập nhật Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, phương hướng phát triển các phương thức vận tải khác. Các đoạn được điều chỉnh tăng quy mô lên 6 làn xe gồm đoạn Phú Thọ - Ba Vì (Hà Nội), đoạn Vinh (Nghệ An) đến Túy Loan (Đà Nẵng), đoạn Ngọc Hồi - Chơn Thành, đoạn Chơn Thành (Bình Phước) - Tân Thạnh (Long An) và đoạn Tân Thạnh (Long An) - Mỹ An - Nút giao An Bình (Đồng Tháp).

(Chi tiết xem Phụ lục 5 kèm theo)

Như vậy, quy hoạch đường Hồ Chí Minh được tích hợp đồng bộ vào quy hoạch mạng lưới đường bộ, đáp ứng nhu cầu vận tải, bảo đảm kết nối vùng, miền, kết nối quốc tế, đáp ứng yêu cầu an ninh quốc phòng.

(2) Khẩn trương hoàn thành dứt điểm công tác nghiệm thu và thanh, quyết toán các dự án thành phần đã hoàn thành; tuân thủ chặt chẽ quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng đối với các dự án thành phần và từng đoạn tuyến, công trình. Sử dụng hợp lý, hiệu quả các nguồn vốn đầu tư trong hạn mức đã được phân bổ; xác định rõ trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân trước hết là các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan nhằm bảo đảm tiến độ, chất lượng, hiệu quả đầu tư và tính bền vững của công trình; phòng, chống tham nhũng, thất thoát, thực hành tiết kiệm, chống lãng phí.

Các dự án thành phần đường Hồ Chí Minh hoàn thành đã được tập trung thực hiện dứt điểm công tác nghiệm thu và thanh, quyết toán. Qua kết quả đến hết năm 2015 đã cơ bản hoàn thành công tác quyết toán giai đoạn 1², đến hết năm 2020 đã trình phê duyệt quyết toán các dự án giai đoạn 2 và đã cơ bản được phê duyệt³, chỉ còn lại một số dự án mới hoàn thành sẽ tiếp tục hoàn chỉnh thủ tục theo quy định.

Về trình tự, thủ tục quản lý đầu tư xây dựng: Tuân thủ đúng theo các quy định về quản lý đầu tư xây dựng, tuân thủ đúng Nghị quyết số 49/2010/QH12 của Quốc hội về các dự án công trình quan trọng quốc gia. Trong quá trình triển khai Dự án, Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải đã có báo cáo giám sát tình hình thực hiện dự án theo định kỳ. Các dự án thành phần đều triển khai tuân thủ đúng trình tự, thủ tục đầu tư xây dựng cơ bản hiện hành. Kết quả đã được thể hiện qua các kết luận của Kiểm toán nhà nước, Thanh tra Chính phủ và thanh tra của các Bộ, Ngành

Về sử dụng hợp lý, hiệu quả các nguồn vốn đầu tư trong hạn mức đã được phân bổ: Theo các Nghị quyết số 38/2004/NQ-QH11 ngày 03/12/2004 và Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội, dự án đường Hồ Chí Minh bao gồm nhiều dự án thành phần, triển khai qua nhiều giai đoạn và với các phương thức đầu tư khác nhau, cụ thể: “*Vốn trái phiếu chính phủ tập trung cho các dự án thành phần cấp thiết do Quốc hội quyết định*”; “*Vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi và các hình thức đầu tư khác (BT, BOT, PPP)*

² Đã thẩm định và phê duyệt được 59/59 hạng mục.

³ Đã được phê duyệt quyết toán 35/38 dự án thành phần.

được sử dụng để hoàn thành các dự án thành phần còn lại”; “Cơ cấu nguồn vốn và dự toán từng dự án thành phần do Chính phủ thẩm định, phê duyệt và báo cáo Ủy ban thường vụ Quốc hội theo kế hoạch hằng năm”.

Kể từ ngày 01/01/2015, theo quy định của Luật Đầu tư công, mỗi dự án thành phần phải được quyết định chủ trương đầu tư mới đảm bảo điều kiện bố trí kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn để thực hiện⁴ và tuân thủ nguyên tắc chỉ bố trí cho các dự án khởi công mới sau khi đã bố trí đủ vốn thanh toán nợ đọng xây dựng cơ bản và thực hiện các dự án chuyển tiếp⁵.

(1) Trong giai đoạn 2016 - 2020, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng nhu cầu kế hoạch đầu tư tổng số 1.009.398 tỷ đồng, gồm 661.480 tỷ đồng vốn ngân sách Trung ương (trong đó: 344.873 tỷ đồng cho các dự án chuyển tiếp, 316.607 tỷ đồng cho các dự án khởi công mới) và 347.918 tỷ đồng vốn huy động ngoài ngân sách⁶. Trong dự kiến kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng đầy đủ nhu cầu đầu tư các dự án nổi thông đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội. Do nguồn lực rất khó khăn nên chỉ cần đổi bố trí được một phần nhu cầu.

Mặc dù nguồn lực rất khó khăn, do tính chất quan trọng, ý nghĩa chính trị, kinh tế - xã hội to lớn của đường Hồ Chí Minh và để thực hiện đúng Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội, Chính phủ đã báo cáo Quốc hội ưu tiên bố trí vốn từ nguồn còn dư của các dự án mở rộng quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên (nguồn vốn chuyển từ giai đoạn trước sang giai đoạn 2016 - 2020) để đầu tư nhiều đoạn tuyến trong giai đoạn 2016 - 2020, gồm 11 dự án thành phần/TMĐT 5.422 tỷ đồng⁷. Đến hết năm 2020, chỉ còn 07 đoạn với tổng chiều dài khoảng 279 km chưa triển khai, gồm: Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km), Rạch Sỏi - Bến Nhất và Gò Quao - Vĩnh Thuận (55 km) chưa bố trí được vốn ngân sách nhà nước để đầu tư; đoạn Hòa Liên - Túy Loan (11km) thuộc dự án BOT La Sơn - Túy Loan chưa triển khai được do chậm trễ trong công tác GPMB; các đoạn Chơn Thành - Đức Hòa (74 km), Đoàn Hùng - Phú Thọ (23 km) và Cổ Tiết - Chợ Bến (87,5 km) dự kiến đầu tư BOT nhưng không khả thi về phương án tài chính.

(2) Trong giai đoạn 2021 - 2025, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng nhu cầu đầu tư từ vốn ngân sách nhà nước khoảng 462.000 tỷ đồng (bao gồm việc đầu tư toàn bộ các đoạn đường Hồ Chí Minh còn lại)⁸.

Do nguồn lực khó khăn, Bộ Giao thông vận tải chỉ được phân bổ tổng số 304.104 tỷ đồng kế hoạch đầu tư công trung hạn nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021 - 2025 (tại Nghị quyết số 29/2011/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc

⁴ Điều 55 Luật số 49/2014/QH13, Điều 52 Luật số 39/2019/QH14

⁵ Điều 54 Luật số 49/2014/QH13, Điều 51 Luật số 39/2019/QH14

⁶ Văn bản số 9241/BGTVT-KHĐT ngày 17/7/2015.

⁷ Gồm các đoạn: Chợ Mới - Chợ Chu (926 tỷ đồng), cầu Bình Ca (811 tỷ đồng), Ngân Sơn - Nà Phặc (640 tỷ đồng), Chơn Thành - Đức Hòa (430 tỷ đồng), Năm Căn - Đất Mũi (275 tỷ đồng), tránh Buôn Hồ (575 tỷ đồng), tránh Pleiku (845 tỷ đồng), Đồng Xoài - Chơn Thành (130 tỷ đồng), tránh Chư Sê (250 tỷ đồng), tránh H'Leo (450 tỷ đồng), cầu Bến Nước và Suối Cóc (90 tỷ đồng).

⁸ Văn bản số 8562/BGTVT-KHĐT ngày 28/8/2020.

hội). Theo quy định của Luật Đầu tư công, Nghị quyết của Quốc hội, số vốn này phải ưu tiên bố trí khoảng 147.000 tỷ đồng để hoàn thành các dự án chuyển tiếp từ giai đoạn trước, thanh toán các khoản nợ đọng thuộc nghĩa vụ của ngân sách nhà nước⁹. Chỉ còn 157.000 tỷ đồng để triển khai các dự án mới; trong đó, tập trung bố trí khoảng 117.500 tỷ đồng cho 18 dự án đường bộ cao tốc khởi công mới¹⁰ và các dự án khởi công mới cả 5 lĩnh vực trong 5 năm chỉ còn 39.500 tỷ đồng.

Trong phạm vi kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 được Quốc hội phân bổ, Chính phủ giao Bộ Giao thông vận tải đã cân đối bố trí cho các dự án thành phần đường Hồ Chí Minh là 16.706 tỷ đồng để chuyển tiếp hoàn thành đoạn Cam Lộ - La Sơn, triển khai các dự án còn lại có nhu cầu đầu tư cấp bách đoạn Hòa Liên - Túy Loan và đoạn Chợ Thành - Đức Hòa. Chính phủ đã cân đối bố trí vốn cho UBND tỉnh Tuyên Quang 2.100 tỷ đồng để đầu tư cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ trong đó có đoạn Đoan Hùng - Phú Thọ thuộc đường Hồ Chí Minh. Như vậy, chỉ còn lại các đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn, Rạch Sỏi - Bến Nhất và Gò Quao - Vĩnh Thuận chưa cân đối được nguồn vốn ngân sách nhà nước để đầu tư và đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến dự kiến đầu tư BOT nhưng do lưu lượng chưa cao và đã các quốc lộ hiện hữu đi song hành (QL32, QL21A) nên phương án tài chính không khả thi. Chính phủ đã chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ các dự án được bố trí vốn, đang triển khai thực hiện và dự kiến sẽ báo cáo Quốc hội cân đối bổ sung nguồn vốn từ khoản chưa phân bổ và dự phòng của kế hoạch đầu tư công trung hạn để đầu tư 3 dự án còn lại dài 171 km/TMĐT 10.770 tỷ đồng trong giai đoạn 2021-2025.

Qua các kết luận thanh tra, báo cáo kiểm toán thời gian qua cho thấy việc quản lý và sử dụng vốn đầu tư các dự án thành phần đảm bảo chặt chẽ, đúng mục đích, các khoản mục chi phí được lập, thẩm định, phê duyệt và thanh toán cơ bản phù hợp với quy định của Luật Xây dựng, Luật Đầu thầu, chế độ quản lý tài chính và các văn bản pháp luật liên quan, góp phần đảm bảo tính kinh tế trong quản lý và sử dụng vốn đầu tư. Đối với đoạn qua Tây Nguyên và Bình Phước, việc hoàn thành dự án vượt tiến độ 1,5 năm cũng tiết kiệm khoảng 20 tỷ đồng chi phí trượt giá trong chi phí dự phòng, qua đó đã giảm tổng mức đầu tư của dự án. Các dự án đầu tư theo hình thức BOT, BT đều được các cơ quan kiểm soát ghi nhận tuân thủ đúng các quy định của Nhà nước, của Hợp đồng BOT, BT, đảm bảo tính hiệu lực, hiệu quả của dự án. Trong quá trình triển khai các dự án thành phần còn tồn tại một số sai sót được các cơ quan thanh tra, kiểm toán chỉ ra, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị kịp thời khắc phục ngay trong quá trình thực hiện nên không ảnh hưởng đến hiệu quả kinh tế của dự án, không để xảy ra trường hợp thất thoát, lãng phí.

(3) Thực hiện việc phân kỳ đầu tư một cách khoa học, khả thi; tập trung chỉ đạo hoàn thành đồng bộ các dự án thành phần qua Tây Nguyên và Bình Phước

⁹ Thanh toán nợ đọng XDCB, thu hồi ứng trước kế hoạch, trả nợ BT...

¹⁰ Tại Nghị quyết số 29/2011/QH15, Quốc hội đã thông qua chủ trương bố trí 38.738 tỷ đồng cho dự án quan trọng quốc gia đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 và yêu cầu Chính phủ hoàn thiện thủ tục đầu tư 78.719 tỷ đồng để đầu tư các dự án đường bộ cao tốc khác

(Quốc lộ 14 cũ) và các dự án thành phần thuộc Dự án kết nối khu vực trung tâm đồng bằng Mê Kông với đường Hồ Chí Minh. Huy động các nguồn vốn hợp pháp khác để đầu tư các đoạn tránh đô thị và các đoạn tuyến theo quy hoạch nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Quá trình chuẩn bị dự án, do nguồn lực còn hạn chế, Bộ Giao thông vận tải đã giao cho các đơn vị Tư vấn nghiên cứu, lập và phê duyệt hồ sơ thiết kế theo quy mô quy hoạch và điều nghiên cứu phương án phân kỳ đầu tư có xét đến việc đầu tư nâng cấp lên thành đường cao tốc trong tương lai, do vậy chất lượng tuyến đường và công trình đều đáp ứng và phù hợp khi nâng cấp, mở rộng theo quy mô quy hoạch cao tốc khi có đủ nguồn lực.

Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo Chính phủ trình Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 65/2013/QH13 ngày 28/11/2013, trong đó có việc nâng cấp 419 km đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên còn lại và thực hiện huy động đầu tư theo hình thức BOT 5/11 dự án thành phần chiếm 46% tổng mức đầu tư toàn dự án đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên và Bình Phước. Nhờ đó, toàn bộ 419 km đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên và Bình Phước triển khai cuối năm 2013 đã hoàn thành chỉ sau 1,5 năm triển khai thi công.

Đối với các dự án kết nối trung tâm đồng bằng sông Mê Kông có hai công trình cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống với quy mô lớn, yêu cầu kỹ thuật rất cao và thực hiện bằng nguồn vốn vay ODA nên về thủ tục cũng phức tạp hơn các dự án thông thường. Chính phủ đã có nhiều văn bản chỉ đạo, tháo gỡ khó khăn vướng mắc để các dự án này hoàn thành đưa vào khai thác, sử dụng thời gian vừa qua, phát huy hiệu quả sử dụng nguồn vốn đầu tư xây dựng công trình.

Với các dự án đi qua các khu vực cửa khẩu của địa phương (Sóc Giang, Cao Bằng; Lao Bảo, Quảng Trị; Bờ Y, Kon Tum...), Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải xem xét thực hiện đầu tư các đoạn tuyến kết nối để phát huy năng lực vận hành của dự án và góp phần tạo điều kiện thuận lợi trong lưu thông hàng hóa qua cửa khẩu đi các tỉnh thành trong cả nước. Ngoài ra, Đường Hồ Chí Minh cùng đường tuần tra biên giới đã tạo điều kiện cho các địa phương tổ chức thực hiện giải quyết các vấn đề liên quan, nhằm đảm bảo kết hợp quy hoạch với các chương trình và quy hoạch khác của địa phương.

(4) Khẩn trương hoàn thành việc cấm mốc giới theo quy hoạch để bàn giao cho các địa phương quản lý trước năm 2015. Thực hiện các giải pháp nhằm bền vững hóa công trình, bảo đảm yêu cầu thoát lũ; xây dựng hệ thống dịch vụ và triển khai các dự án phát triển kinh tế - xã hội dọc tuyến để phát huy hiệu quả tổng hợp của công trình.

Thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội về việc khẩn trương hoàn thành việc cấm mốc giới theo quy hoạch để bàn giao cho các địa phương quản lý, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải phối hợp với chính quyền địa phương triển khai và bàn giao cọc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới đường bộ theo quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh. Công tác cấm mốc tìm tuyến và xác định hành lang đường bộ dự kiến của đường Hồ Chí Minh được triển khai cho các

đoạn tuyến chưa nghiên cứu lập dự án hoặc hướng tuyến quy hoạch không đi trùng hướng tuyến đường Hồ Chí Minh giai đoạn 1 với tổng chiều dài khoảng 800km. Đến hết năm 2015 đã thực hiện hoàn thành khoảng 640km, còn lại khoảng 160km cần nghiên cứu điều chỉnh cục bộ hướng tuyến quy hoạch chi tiết được duyệt để đảm bảo khớp nối với các dự án đã và đang triển khai; giảm thiểu ảnh hưởng đến các công trình hiệu hữu (khu đông dân cư, trường học, di tích văn hóa, di tích lịch sử, hồ đập, nghĩa trang, đường điện cao thế, công trình hạ tầng kỹ thuật,...); đảm bảo tính kinh tế - kỹ thuật trong quá trình triển khai tiếp theo. Sau khi hoàn chỉnh thủ tục điều chỉnh cục bộ hướng tuyến, Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện hoàn thành công tác cắm cọc và bàn giao cho các địa phương quản lý từ năm 2017; đồng thời đã tổ chức công bố công khai quy hoạch dọc tuyến trên các phương tiện thông tin đại chúng để nhân dân biết và thực hiện.

Về biện pháp bền vững hóa công trình, chống sạt lở đất, với đặc thù tuyến đường Hồ Chí Minh kéo dài từ Bắc vào Nam, đi qua nhiều khu vực miền núi có địa hình, địa chất và thủy văn rất phức tạp, việc xảy ra sụt trượt là không thể tránh khỏi. Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo thực hiện nhiều giải pháp để bền vững hóa công trình như: tường chắn bê tông cốt thép móng cọc khoan nhồi chiều cao lớn, khoan neo phun phủ gia cố mái ta luy, cầu cạn tránh khỏi vùng sụt trượt,... phù hợp với kinh phí đầu tư. Tuy nhiên còn một vài vị trí có địa chất, thủy văn phức tạp cần tiếp tục theo dõi và xử lý trong quá trình khai thác.

Về đảm bảo yêu cầu thoát lũ, bảo vệ môi trường, ngay từ trong bước chuẩn bị đầu tư và thực hiện dự án đã có nhiều giải pháp để đảm bảo yêu cầu thoát lũ như thiết kế hệ thống cầu cống thoát nước ngang và bảo vệ môi trường như làm cầu cạn, đắp nền đường bằng rọ đá đoạn qua vườn Quốc gia Cúc Phương, vườn Quốc gia Bạch Mã... Cho đến nay, các công trình sau khi xây dựng đưa vào khai thác đều phát huy hiệu quả, đảm bảo yêu cầu thoát lũ, bảo vệ môi trường.

(5) Xây dựng cơ chế, chính sách và thực hiện các giải pháp cụ thể để đẩy nhanh tiến độ thực hiện, quản lý và khai thác hiệu quả công trình.

Chính phủ đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật¹¹, tạo hành lang pháp lý để áp dụng cơ chế chính sách cho việc huy động các nguồn xã hội hóa đã góp phần đẩy nhanh tiến độ triển khai một số dự án thành phần, đặc biệt là các dự án thành phần tại khu vực Tây Nguyên và Bình Phước có nhu cầu đầu tư rất cấp bách nhưng điều kiện nguồn vốn đầu tư hết sức hạn hẹp.

Chính phủ đã ban hành nhiều cơ chế chính sách đặc thù riêng cho dự án nhằm tháo gỡ nhiều khó khăn vướng mắc như cơ chế chỉ định thầu, giải phóng mặt bằng và tái định cư; cơ chế về ứng vốn thi công trước, các thủ tục về cấp phép mỏ vật liệu... để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án.

Về giải pháp quản lý, khai thác hiệu quả công trình: Các dự án thành phần trên tuyến đường Hồ Chí Minh hoàn thành trong thời gian qua đã góp phần từng bước hoàn chỉnh hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông các địa phương nơi tuyến

¹¹ Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009; Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015; Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018

đường đi qua, lưu lượng xe hàng năm lưu thông trên đường Hồ Chí Minh ngày càng tăng cao nhất là các tuyến Hà Nội - Thanh Hóa - Vinh, khu vực Tây Nguyên và Bình Phước...phát huy hiệu quả sử dụng nguồn vốn đầu tư xây dựng công trình.

Phụ lục 5

**SO SÁNH CÁC ĐIỂM KHÓNG CHẾ CHỦ YẾU VÀ QUY MÔ, TIÊU CHUẨN KỸ THUẬT CÁC ĐOẠN TUYẾN
THEO QUYẾT ĐỊNH SỐ 194/QĐ-TTg VÀ QUYẾT ĐỊNH SỐ 1454/QĐ-TTg**
(Kèm theo Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

Theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ					Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ				
TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Lý do điều chỉnh
I	Pác Bó - Hòa Lạc	382				385			
1	Pác Bó - thị xã Cao Bằng	45	2	Cấp III MN	Pác Bó - Thành phố Cao Bằng	45	2-4	III	
2	Thị xã Cao Bằng - Km.124 + 700 QL2 (Ngã ba Bình Ca)	234	2	Cấp III MN	Thành phố Cao Bằng - Chợ Mới (trùng QL.3)	150	2-4	III-IV	
					Chợ Mới, Bắc Kạn - Giao QL.2, thành phố Tuyên Quang (Điểm đầu cao tốc)	80	2-4	III-II	
3	Km 124 + 700 QL2 (Ngã ba Bình Ca) - Đoạn Hùng	15	4	Cấp II cấp 80 - 100km/h	Tuyên Quang - Phú Thọ	40	4	Cao tốc	
4	Đoạn Hùng - Sơn Tây (giao đường vào Làng văn hóa các dân tộc Việt Nam và đường vành đai V)	73	4	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Phú Thọ - Ba Vì (Hà Nội)	55	6	Cao tốc	Quy mô được hoạch định với tầm nhìn đến năm 2050 trên cơ sở cập nhật Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, phương hướng phát triển các phương thức vận tải khác
5	Sơn Tây (giao đường vào Làng văn hóa các dân tộc Việt Nam và đường vành đai V) -Hòa Lạc	15	6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Ba Vì (Hà Nội) - Hòa Lạc	15	6	Cao tốc	
II	Hòa Lạc - ngã ba Tân Vạn	2,289	<i>Tuyến chính: 1.542 km Nhánh phía Tây: 684 km Nhánh Chờn Thành - Tân Vạn: 63km</i>			2,314	<i>Tuyến chính: 1.554 km Nhánh phía Tây: 700 km Nhánh TP. Hồ Chí Minh - Chờn Thành: 60km</i>		
6	Hòa Lạc - Chợ Bến	42	6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Hòa Lạc - Chợ Bến	42	6	Cao tốc	
7	Chợ Bến - Xóm Kho	48	4 - 6	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	Chợ Bến (Hòa Bình) - Thạch Quảng (Thanh Hóa)	62	4	Cao tốc	
8	Xóm Kho - Lâm La	132							
	<i>Xóm Kho - Thạch Quảng</i>	<i>14</i>	<i>4 - 6</i>	<i>Cao tốc cấp 60 - 80km/h</i>					
	<i>Thạch Quảng - Lâm La</i>	<i>118</i>	<i>4 - 6</i>	<i>Cao tốc cấp 80 - 100km/h</i>	Thạch Quảng (Thanh Hóa) - Tân Kỳ	173	4	Cao tốc	
9	Lâm La - Tân Kỳ	55	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	(Nghệ An)				

Theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ					Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ				
TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Lý do điều chỉnh
10	Tân Kỳ - Khe Cò - Yên Lộc - Bùng	252	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	Tân Kỳ - Rộ (Nghệ An)	59	4	Cao tốc	Cập nhật hướng tuyến theo tuyến cao tốc kết nối quốc tế giữa Viên Chăn với Hà Nội
					Rộ - Vinh (Nghệ An)	40	6	Cao tốc	
					Vinh (Nghệ An) - Bùng (Quảng Bình)	168	6	Cao tốc	
11	Bùng - Cam Lộ	117	4	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Bùng (Quảng Bình) - Cam Lộ (Quảng Trị)	119	6	Cao tốc	Cập nhật quy mô đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông
12	Cam Lộ - La Sơn	103	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	Cam Lộ (Quảng Trị) - Túy Loan (Đà Nẵng)	176	6	Cao tốc	
13	La Sơn - Túy Loan	79	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h					
14	Túy Loan - Thanh Mỹ	50	2	Cấp III	Túy Loan - Thanh Mỹ (Trùng QL.14B)	50	2-4	III-IV	
15	Thanh Mỹ - Ngọc Hồi	170	2	Cấp III MN	Thanh Mỹ (Quảng Nam) - Ngọc Hồi (Kon Tum) trùng QL.14	170	2-4	III-IV	Đoạn Thanh Mỹ, Nam Giang, Quảng Nam - Đức Hòa, Long An (QL.14 hiện tại) dài 748km, gồm: đoạn Thanh Mỹ - Ngọc Hồi dài 170 km; đoạn Ngọc Hồi - Chơn Thành dài 494 km; đoạn Chơn Thành - Đức Hòa dài 84 Km
16	Ngọc Hồi - Buôn Mê Thuật - Đồng Xoài - Chơn Thành	494	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	<i>Ngọc Hồi (Kon Tum) - Chơn Thành (Bình Phước) trùng QL.14</i> <i>Tổng chiều dài chỉ tính theo các đoạn quy hoạch là cao tốc dưới đây:</i>	494	2-4	III-IV	
					Ngọc Hồi (Kon Tum) - Gia Nghĩa (Đắk Nông)	355	6	Cao tốc	
					Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)	140	6	Cao tốc	
17	Chơn Thành - Tân Vạn	63	6	Cao tốc cấp 100km/h	TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành	60	6	Cao tốc	Cập nhật hướng tuyến theo tuyến cao tốc kết nối quốc tế giữa TP. Hồ Chí Minh với Cửa khẩu Hoa Lư dài 130 Km, quy mô 6 làn xe
18	Nhánh phía Tây (Khe Cò - Khe Gát - Khe Sanh - Đăk Rông - Thanh Mỹ)	684	2	Cấp III và cấp IV MN	Rộ, Thanh Chương, Nghệ An - Thanh Mỹ, Nam Giang, Quảng Nam (đường Hồ Chí Minh)	700	2-4	III-IV	
III	Chơn Thành - Đăk Mũi	512				485			
19	Chơn Thành - Tân Thạnh	133	4	Cao tốc cấp 100km/h	Chơn Thành (Bình Phước) - Tân Thạnh (Long An)	133	6	Cao tốc	Quy mô được hoạch định với tầm nhìn đến năm 2050 trên cơ sở cập nhật Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, phương hướng phát triển các phương thức vận tải khác

Theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ					Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ				
TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Lý do điều chỉnh
20	Tân Thạnh - Gò Quao	185				158			
	Tân Thạnh - Mỹ An - Nút giao An Bình (Cao Lãnh)	50	4	Cao tốc cấp 80km/h	Tân Thạnh (Long An) - Mỹ An - Nút giao An Bình (Đồng Tháp)	51	6	Cao tốc	Quy mô được hoạch định với tầm nhìn đến năm 2050 trên cơ sở cập nhật Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, phương hướng phát triển các phương thức vận tải khác
	Nút giao An Bình (Cao Lãnh) - Lộ Tè	51	6	Cao tốc cấp 80 km/h	Nút giao An Bình (Đồng Tháp) - Lộ Tè (Cần Thơ)	29	6	Cao tốc	
	Lộ Tè - Rạch Sỏi	57	6	Cao tốc cấp 100km/h	Lộ Tè (Cần Thơ) - Rạch Sỏi (Kiên Giang)	51	6	Cao tốc	
	Rạch Sỏi - Gò Quao	27	4	Cấp II	Rạch Sỏi - Gò Quao	27	4	III	
21	Gò Quao - Vĩnh Thuận	38	4	Cấp II	Gò Quao - Vĩnh Thuận	38	4	III	
22	Vĩnh Thuận - Năm Căn	97	2	Cấp III ĐB	Vĩnh Thuận - Cà Mau	65	2-4	III	
					Cà Mau - Năm Căn (trùng QL.1)	32	4	III	
23	Năm Căn - Đất Mũi	59	2	Cấp III ĐB	Năm Căn - Đất Mũi	59	2-4	III	
	Cộng	3,183		<i>Tuyến chính: 2.436 km Nhánh phía Tây: 684 km Nhánh Chợ Thành - Tân Vạn: 63km</i>		3,184		<i>Tuyến chính: 2.424 km Nhánh phía Tây: 700 km Nhánh TP. Hồ Chí Minh - Chợ Thành: 60km</i>	

Phụ lục 6

CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN ĐANG TRIỂN KHAI

(Kèm theo Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

1. Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai

Dự án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 1768/QĐ-TTg ngày 06/12/2019 và điều chỉnh tại Quyết định số 2275/QĐ-TTg ngày 31/12/2020, với một số nội dung như sau:

- Điểm đầu: Km 0+00 (Quốc lộ 2 - Km 127+500) thuộc xã Lương Vượng, thành phố Tuyên Quang, tỉnh Tuyên Quang.

- Điểm cuối: Km 40+200 kết nối với nút giao IC9 đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai thuộc thị xã Phú Thọ, tỉnh Phú Thọ.

- Chiều dài 40,2 km (phần thuộc đường Hồ Chí Minh dài khoảng 23km).

- Quy mô mặt cắt ngang: Chiều rộng nền đường $B_{nền}=17m$, chiều rộng mặt đường $B_{mặt}=11m$ (gồm 02 làn xe cơ giới $2 \times 3,5m=7m$; 02 làn xe hỗn hợp $2 \times 2,0=4m$), lề đường $2 \times 0,5m=1m$, phần đất giữa 2 làn xe cơ giới 0,5m (để xây dựng hoàn chỉnh mặt đường và giải phân cách giữa trong giai đoạn II)

- Dự kiến tổng mức đầu tư dự án: 3.112,97 tỷ đồng. Hiện nay, UBND tỉnh Tuyên Quang đã có Tờ trình gửi Thủ tướng Chính phủ xin điều chỉnh chủ trương đầu tư, trong đó, kiến nghị điều chỉnh tăng TMĐT lên 3.712,97 tỷ đồng.

- Thời gian thực hiện dự án

+ Giai đoạn 1: Năm 2020 - 2023.

+ Giai đoạn 2: Sau năm 2025.

- Nguồn vốn đầu tư: Vốn ngân sách Trung ương, ngân sách địa phương và huy động từ các nguồn vốn hợp pháp khác, trong đó:

* Giai đoạn 1: 3.253 tỷ đồng.

- Vốn ngân sách Trung ương: 2.100 tỷ đồng (500 tỷ đồng thuộc kế hoạch trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 hỗ trợ cho công tác GPMB đã được Thủ tướng Chính phủ giao tại Quyết định số 1706/QĐ-TTg ngày 29/11/2019; 1.600 tỷ đồng thuộc kế hoạch trung hạn giai đoạn 2021 -2025 đã được Thủ tướng Chính phủ giao tại Quyết định số 1535/QĐ-TTg ngày 15/9/2021).

- Vốn ngân sách địa phương: 553 tỷ đồng.

- Phần vốn còn thiếu đề nghị Trung ương hỗ trợ: 600 tỷ đồng.

* Giai đoạn 2: Cân đối từ nguồn ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác (sau năm 2025): 459,970 tỷ đồng.

2. Dự án thành phần đầu tư xây dựng đoạn Cam Lộ - La Sơn thuộc

Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020

Dự án có chiều dài 98,3 km đi qua 2 tỉnh Quảng Trị và Thừa Thiên Huế (Quảng Trị dài 37,3 km; Thừa Thiên Huế dài 61 km), TMĐT 7.669 tỷ đồng, quy mô thiết kế giai đoạn hoàn chỉnh là đường cao tốc, vận tốc thiết kế $V_{tk} = 80 - 100\text{km/h}$ ($B_n = 23,25\text{ m}$), giai đoạn phân kỳ đầu tư vận tốc thiết kế $V_{tk} = 80\text{ km/h}$ (các đoạn tuyến thông thường có quy mô 2 làn xe $B_n = 12\text{ m}$, các đoạn nền đào sâu có quy mô nền hoàn chỉnh $B_n = 23,25\text{ m}$, các đoạn vượt xe có quy mô hoàn chỉnh 4 làn xe).

Dự án khởi công ngày 16/9/2019; dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2021. Khi hoàn thành, cùng với đoạn La Sơn - Túy Loan tạo thành tuyến cao tốc Cam Lộ - La Sơn - Túy Loan, tiếp cận cao nhất với đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi sẽ đáp ứng nhu cầu vận tải, giải tỏa lưu lượng giao thông của quốc lộ 1A khi tuyến đường đèo và hầm Hải Vân có sự cố, góp phần giữ vững an ninh quốc phòng trong thời bình và khi có chiến tranh xảy ra, góp phần tạo động lực phát triển cho cả miền Trung.

Tình hình thực hiện

- Công tác GPMB: Dự án đã bàn giao mặt bằng được 98,25 km/98,3 km, còn một số vị trí cục bộ chưa bàn giao mặt bằng; hệ thống hạ tầng kỹ thuật chưa hoàn thành di dời dẫn đến khóa khẩn khi triển khai thi công. Cụ thể: trên địa bàn tỉnh Quảng Trị đã bàn giao 37,3 km/37,3 km (đạt 100%) trên tuyến chính nhưng vẫn còn: 400 m đường gom; 01 ngôi mộ cổ chưa bàn giao xong; trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế đã bàn giao 60,95 km/61 km (đạt 99,9%) trên tuyến chính nhưng vẫn còn 0,05 km chưa bàn giao (02 vị trí tại thị xã Hương Trà dài 0,01 km và thị xã Hương Thủy dài 0,04 km).

- Công tác thi công: Các gói thầu XL1, XL2 triển khai từ tháng 10/2019 và gói thầu XL8, XL10 triển khai vào quý I/2020 đạt sản lượng trung bình khoảng 70% (riêng gói thầu XL10 vượt kế hoạch đề ra, đạt sản lượng 81% so với giá trị xây lắp trong hợp đồng); các gói thầu còn lại triển khai từ Quý I, Quý II/2020 (XL3, XL4, XL5, XL6, XL7, XL9 và XL11) đạt sản lượng trung bình khoảng 47% (trong đó có 02 gói thầu XL5, XL6 chậm hơn so với các gói khác, nguyên nhân do khối lượng chủ yếu là đắp nền đường và trước đây có khó khăn về khan hiếm nguồn vật liệu đất đắp, hiện đã được Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và địa phương tháo gỡ đảm bảo nguồn vật liệu thi công).

3. Dự án cao tốc đoạn Hoà Liên - Túy Loan (Km66 - Km77+742), thành phố Đà Nẵng

Đoạn tuyến Hoà Liên - Túy Loan từ Km 66 - Km77+472 có chiều dài khoảng 11,5 km trước đây thuộc Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn La Sơn - Túy Loan đầu tư theo hình thức BT. Do vướng mắc về công tác giải phóng mặt bằng kéo dài không triển khai được, Thủ tướng Chính phủ đã có Thông báo số 14/TB-VPCP ngày 18/01/2021 cho phép dừng triển khai đoạn Hoà Liên - Túy Loan

theo hình thức hợp đồng BT và chuyển sang thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025. Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt chủ trương đầu tư dự án với nội dung chính:

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Phạm vi: Chiều dài khoảng $L = 11,5$ km, từ nút giao Hoà Liên (điểm cuối của tuyến đường Hồ Chí Minh đoạn La Sơn - Hoà Liên) đến nút giao Túy Loan (điểm đầu của dự án đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi).

- Quy mô đầu tư: Đường cao tốc, $V_{tk} = 80$ km/h theo TCVN 5729:2012; quy mô 4 làn xe hoàn chỉnh ($B_{nền} = 22m$).

- Dự kiến tổng mức đầu tư dự án: 2.113,423 tỷ đồng.

- Thời gian thực hiện: Khởi công năm 2022, hoàn thành năm 2025.

4. Dự án đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hoà

Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu phương án đầu tư theo hình thức PPP, vốn ngân sách Nhà nước dự kiến tham gia là 3.482 tỷ đồng, đã cân đối được trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 là 2.785 tỷ đồng.

Đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thành công tác nghiên cứu lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án và đang hoàn chỉnh các thủ tục để phê duyệt chủ trương đầu tư dự án với nội dung chính:

- Phạm vi: Chiều dài khoảng $L = 72,75$ km (tận dụng đoạn Km 0 - Km 10 đã đầu tư trước đây), từ giao với Quốc lộ 14 (tại huyện Chơn Thành, tỉnh Bình Phước) đến giao đường tỉnh ĐT.825 và tuyến tránh Hậu Nghĩa (tại huyện Đức Hòa, tỉnh Long An).

- Địa điểm: Các tỉnh Bình Phước, Bình Dương, Tây Ninh và Long An.

- Quy mô: Đường cao tốc, $V_{tk} = 100$ km/h theo TCVN 5729:2012.

- Sơ bộ tổng mức đầu tư: 6.964 tỷ đồng.

- Thời gian thực hiện: khởi công năm 2022, hoàn thành năm 2024./.

Phụ lục 7

CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN CHƯA TRIỂN KHAI

(Kèm theo Báo cáo số 529/BC-CP ngày 23 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ)

1. Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn

Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thành công tác nghiên cứu lập Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư dự án và đang hoàn chỉnh các thủ tục để phê duyệt với dung chính:

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.
- Phạm vi: Tổng chiều dài đoạn tuyến dự kiến L = 28,5 km (không bao gồm đoạn xây dựng cầu Bến Nước tại Km263+820, cầu Suối Cóc tại Km269+860 và 1,2 km đường dẫn 2 đầu cầu).
- + Điểm đầu dự án: Chợ Chu (Km245+878);
- + Điểm cuối dự án: Ngã ba Trung Sơn (Km275+135,5)
- Địa điểm: Các tỉnh Thái Nguyên và Tuyên Quang.
- Quy mô: Đường cấp III miền núi theo tiêu chuẩn thiết kế TCVN4054-2005, vận tốc thiết kế $V_{tk}=60\text{km/h}$;
- Sơ bộ tổng mức đầu tư: 1.774 tỷ đồng.

2. Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến

Đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy hoạch cao tốc 6 làn xe tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021. Tuy nhiên, do nguồn lực hạn chế và hiện tại vẫn có Quốc lộ 2 và Quốc lộ 21A song hành nên trước mắt chỉ nghiên cứu đầu tư giai đoạn phân kỳ 2 làn xe để nối thông theo Nghị quyết số 66/2013/QH13.

- Mục tiêu đầu tư: xây dựng đường Hồ Chí Minh phân kỳ 02 làn xe từ Cổ Tiết đến Chợ Bến với yếu tố hình học đường cao tốc, đáp ứng nhu cầu lưu thông tốc độ cao, kết nối các đô thị vệ tinh của thành phố Hà Nội trên tuyến vành đai 5, phục vụ mục tiêu phát triển chung của khu vực phía Bắc.

- Phạm vi dự án: Tuyến đi qua vùng đồi núi và đồng bằng qua địa phận các tỉnh Phú Thọ, Hòa Bình và thành phố Hà Nội.

+ Điểm đầu: Khoảng Km337 thuộc địa phận xã Hương Nộn, huyện Tam Nông, tỉnh Phú Thọ.

+ Điểm cuối: Khoảng Km424, thuộc địa phận xã Cao Thắng, huyện Kim Bôi, tỉnh Hòa Bình.

- Quy mô: Trước mắt đầu tư xây dựng tuyến đường có quy mô tương đương cấp III đồng bằng 2 làn xe; trong tương lai sẽ mở rộng, nâng cấp với quy mô đường cao tốc 6 làn xe theo.

- Sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn phân kỳ: 5.200 tỷ đồng.

3. Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận

Bộ Giao thông vận tải đã hoàn thành công tác nghiên cứu lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án và đang hoàn chỉnh các thủ tục để phê duyệt chủ trương đầu tư dự án với nội dung chính:

- Mục tiêu đầu tư: Nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội, góp phần phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cả nước. Từng bước hoàn chỉnh mạng lưới giao thông, góp phần thúc đẩy kinh tế - xã hội của hai tỉnh Kiên Giang và Bạc Liêu nói riêng và khu vực Miền Tây Nam Bộ nói chung; tăng cường củng cố, đảm bảo an ninh quốc phòng khu vực.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Phạm vi dự án sau khi cập nhật thực tế mặt bằng; Quy hoạch địa phương, các dự án đã và đang triển khai:

+ Điểm đầu: Km0+00 (tương ứng với lý trình Km88+374 - Quốc lộ 61) thuộc địa phận huyện Châu Thành, tỉnh Kiên Giang.

+ Điểm cuối: Km67+080 (tương ứng với lý trình Km65+100 - Quốc lộ 63) thuộc địa phận thị trấn Vĩnh Thuận, huyện Vĩnh Thuận, tỉnh Kiên Giang.

+ Chiều dài tuyến: Tuyến nghiên cứu giai đoạn hoàn chỉnh có tổng chiều dài 61,73km.

- Địa điểm: Các tỉnh Kiên Giang và tỉnh Bạc Liêu.

- Quy mô: trước mắt đầu tư xây dựng tuyến đường có quy mô đạt cấp III đồng bằng 2 làn xe theo tiêu chuẩn TCVN4054-2005.

- Sơ bộ tổng mức đầu tư: 3.796,19 tỷ đồng./.

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH

