

5 CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN

5.1 Những ưu tiên chiến lược

Do nhận được sự ưu tiên cấp vốn từ thập kỷ trước, trọng tâm của chuyên ngành đã chuyển từ mở rộng nhanh chóng mạng lưới đường sang duy trì và cải thiện tính liên kết và chất lượng mạng lưới. So với các quốc gia khác, bất cập chính của Việt Nam là tỉ lệ đường được rải mặt thấp, ít đường thứ yếu. Phân cấp mạng lưới đường theo chức năng chưa cân đối. Tình hình còn bất cập hơn do chương trình xây dựng đường bộ cao tốc thiếu tính cân đối (1.400 km đến năm 2010 và 5.753 km vào năm 2030).

Công tác bảo trì đường bộ được coi là lĩnh vực thiếu nhiều kinh phí nhất nhưng ít được quan tâm đến quy mô và tính chất của vấn đề trên cơ sở đánh giá hiện trạng đường, mức độ xuống cấp, các biện pháp khắc phục phù hợp. Theo báo cáo, kinh phí duy tu bảo dưỡng các tuyến quốc lộ riêng trong năm 2005 cần là 195 triệu đô la. Nguyên nhân có thể là nhiều tuyến đường còn khá mới và nhu cầu bảo trì chưa cao. Nhưng trong 5-10 năm tới quy mô của vấn đề sẽ có sự thay đổi lớn. Ngay cả hiện nay, nhiều tuyến đường cũ đã và đang xuống cấp rõ rệt. Chất lượng xây dựng kém cũng là nguyên nhân chính khiến nhiều tuyến đường mới nhưng xuống cấp nhanh chóng. Tương tự, xe chở quá tải gây hư hại nhanh cho đường trong khi còn thiếu chế tài và các trạm cân xe.

Chiến lược mạng lưới sẽ giúp củng cố việc phân cấp đường bộ theo chức năng, cải thiện năng lực tổng thể và tránh đầu tư mất cân đối. Điều này có nghĩa là hạ thấp mục tiêu xây dựng đường cao tốc, nâng mục tiêu xây dựng các tuyến đường chính yếu, thứ yếu, bổ sung cả đường vành đai quanh Tp.HCM, Hà Nội và một số đô thị lớn khác như Hải Phòng, Đà Nẵng và Cần Thơ. Xây dựng đường nông thôn sẽ góp phần xóa đói giảm nghèo nhanh chóng tại Việt Nam. Chỉ có khoảng 2% số xã là chưa có đường tiếp cận nhưng hơn 50% đường nông thôn thường xuyên bị chia cắt do điều kiện thời tiết.

Ưu tiên đầu tư hàng đầu hiển nhiên là nên dành cho công tác duy tu bảo dưỡng mạng lưới đường hiện có. Công việc cụ thể là là phục hồi và cải tạo (rải mặt 2.700 km quốc lộ và 7.900 km đường tỉnh) nếu ngân sách cho phép. Ngoài các tuyến đường cao tốc đã cam kết, việc xây dựng các tuyến đường mới sẽ không được ưu tiên cao. Ưu tiên sẽ dành cho cải tạo các nút cổ chai giữa đường chính với đường nông thôn hơn là các “đoạn liên kết còn thiếu” trên mạng lưới đường chính.

Lập quỹ bảo trì đường bộ chỉ nên được coi là bước đầu tiên trên một chặng đường dài để bảo trì tài sản đường bộ. Tiếp đó là nỗ lực có hệ thống nhằm giải quyết tình trạng xe chở quá tải, áp dụng cơ chế hợp đồng khoán bảo trì theo hiệu quả hoạt động.

Việt Nam có thể là nước đi đầu trên thế giới trong việc kết hợp được giữa nhu cầu sử dụng xe máy – và xe buýt trên đường đô thị – với công tác xây dựng và cải tạo đường bộ. Có thể thấy rằng các phương tiện 2 bánh sẽ tiếp tục tăng trưởng và ngày càng được chấp nhận, trở thành phương thức giao thông bền vững trong một tương lai thiếu hụt năng lượng và khí thải các-bon ngày càng nhiều. Cho tới nay, đường bộ luôn được thiết kế cho xe bốn bánh mà không quan tâm tới xe hai bánh hay vận tải khối lượng lớn.

Để định hướng các chiến lược nêu trên, phải có một sự thay đổi cơ bản trong cách thức lập chương trình đầu tư đường bộ. Chương trình triển khai 5 năm đối với chuyên ngành đường bộ phải được gắn liền như một phần bổ sung không thể thiếu vào Kế hoạch phát triển KT-XH 5 năm của Việt Nam. Chương trình cần quy định khả năng ngân sách dự kiến, dự toán đầu tư cho các dự án được lập trên cơ sở các nghiên cứu thiết kế để đảm bảo các dự án đó được xếp theo đúng thứ tự ưu tiên.

5.2 Kế hoạch phát triển đường bộ 5 năm

Thông qua Tổng Cục Đường bộ Việt Nam, Chính phủ cần có biện pháp tăng cường hệ thống quy hoạch quốc lộ ở cấp độ mạng lưới. Quy hoạch mạng lưới đường bộ cần:

- (i) Được thực hiện theo quy trình và dựa vào chiến lược vận tải liên phương thức và khung chính sách hỗ trợ các mục tiêu phát triển quốc gia
- (ii) Dựa trên nhu cầu, gắn kết được yêu cầu về phát triển đường bộ và bảo trì
- (iii) Do hạn chế về tài chính, cần cân nhắc các mức độ cấp vốn có tính thực tiễn từ Nhà nước và khu vực tư nhân,
- (iv) Căn cứ vào các nguyên tắc kinh tế khi lựa chọn và ưu tiên các dự án đầu tư để đáp ứng nhu cầu vận tải, và
- (v) Có sự tham gia của các bên liên quan chủ chốt.

Để có thể cải thiện hệ thống quy hoạch đường bộ theo hướng này, cần tổng hợp tất cả các dự án đã đề xuất vào một kế hoạch phát triển đường bộ 5-năm. Kế hoạch này sẽ gặp trở ngại từ nguồn vốn bị hạn chế dành cho đường bộ, do đó cần có sự đánh đổi giữa các dự án này vì rõ ràng không thể thực hiện tất cả các dự án đó bằng lượng ngân sách có được. Ví dụ, việc quá tập trung vào một số dự án cụ thể, như hiện đang quá tập trung vào xây dựng đường cao tốc, thì rõ ràng phần lớn nguồn vốn sẽ được đổ vào đường cao tốc, để lại phần vốn rất ít cho các dự án khác.

Kết quả là việc đề xuất dự án sẽ phải trải qua giai đoạn phân tích kỹ lưỡng và việc thực hiện các dự án này sẽ phải được làm rõ trong một khung có tính thực tiễn và hệ thống. Chương trình phát triển 5 năm sẽ tạo điều kiện phát triển mạng lưới cân bằng hơn và sẽ đề cao hơn các chương trình về bảo trì, sửa chữa và an toàn giao thông trong một chương trình nghị sự chung về phát triển đường bộ.

Để xây dựng một chương trình phát triển đường bộ 5 năm, cần ước tính tốt lượng ngân sách có được. Nếu không có thu xếp hợp lý về ngân sách thì sẽ không thực tế khi thiết lập bất kỳ một kế hoạch hay chương trình phát triển nào.

Ví dụ, theo xu hướng gần đây, công tác phát triển đường bộ có thể có được khoảng 600 triệu USD từ ngân sách nhà nước hàng năm. Nếu tính cả nguồn ODA thì mỗi năm sẽ có khoảng 2 tỷ USD cho cả nước.

Chiến lược gần đây của Chính phủ là thành lập “Quỹ bảo trì đường bộ”. Năm 2008, Luật giao thông đường bộ sửa đổi và bổ sung đã được thông qua trong đó có điều khoản quy định thành lập quỹ bảo trì đường bộ lấy nguồn là phí thu từ người sử dụng. Chính phủ cần làm cho quỹ này hoạt động với vai trò là nguồn vốn ổn định lấy nguồn từ thu phí người sử dụng. Mặc dù quỹ đường bộ này chỉ tập trung phục vụ các hoạt động bảo trì đường bộ nhưng việc mở rộng phạm vi để phục vụ cả các dự án xây dựng đường mới cũng sẽ được cân nhắc trong tương lai.

Giả định rằng ngân sách sẽ thích hợp cho nhiều loại dự án, công trình khác nhau. Chương trình này sẽ bao gồm các nội dung về quản lý giao thông, bảo trì, khôi phục, cải tạo và xây dựng mới, cũng như các nghiên cứu và khảo sát, điều tra. Chương trình cũng sẽ phù hợp cho nhiều cấp đường như đường cao tốc, quốc lộ, tỉnh lộ và đường địa phương. Chương trình phát triển đường bộ 5 năm chính là một thông lệ quốc tế tốt nhất, ví dụ như Chương trình phát triển đường bộ 5 năm của Nhật Bản thể hiện trong Khung 5.2.1.

Chương trình phát triển đường bộ 5 năm sẽ phải được cập nhật 5 năm một lần để phản ánh các định hướng chiến lược chung trong Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm do Vụ Kế hoạch Đầu tư lập.

Hộp 5.2.1 Chương trình phát triển đường bộ 5 năm của Nhật Bản

Mục tiêu: Cải thiện điều kiện đường bộ còn bất cập đối với các tuyến quốc lộ và đường giao thông nông thôn. Hiện tại cần một số lượng lớn chi phí phát triển. Căn cứ vào lượng thuế dầu thu được hàng năm sau năm 1954, chương trình phát triển đường bộ 5 năm đầu tiên được xây dựng với ngân sách khoảng 260 tỷ Yên (720 triệu USD năm 1954)

Tiêu chí phát triển cơ bản: sau đây là các tiêu chí cơ bản:

- (i) Mở rộng các tuyến đường
- (ii) Tạo các đường ngang khác mức
- (iii) Thay cầu mới
- (iv) Rải mặt đường
- (v) Sửa chữa

Chương trình phát triển đường bộ 5 năm lần thứ 1 (260 tỷ yên = 720 triệu USD năm 1954)

Hạng mục	QL (cấp 1)	QL (cấp 2)	Đường huyện	Khác
Đường bộ	1.800km	1.400km	2.200km	4.63 km
Cầu	800 nos	700 nos	700 nos	1.200 nos
Mặt đường	2.110km	1.180km	910km	540km
Sửa chữa	24.400 MJPY (9,4%)			
Thiết bị xây dựng	5.700 MJPY (2,2%)			
Khảo sát/Nghiên cứu/Thiết kế	400 MJPY (0,15%)			

Lưu ý: ngân sách Nhà nước của Nhật Bản năm 1955 là khoảng 10.000 triệu yên, do đó có thể thấy chương trình phát triển 5 năm lần thứ nhất này có tham vọng rất lớn

Để đảm bảo tiến độ cho Chương trình phát triển đường bộ 5 năm, hàng năm phải lập báo cáo tiến độ để công bố cho công chúng, trong đó thể hiện kết quả so sánh giữa tiến độ dự kiến và tiến độ thực tế. Những sự khác biệt giữa dự kiến và thực tế cần được nghiên cứu để rút ra những bài học cho các năm thực hiện tiếp theo.

Công tác khai thác và bảo trì đường bộ cũng cần được theo dõi tính hiệu quả so với các mục tiêu và tiêu chuẩn đặt ra. Chỉ có thể đảm bảo được dịch vụ đi lại tốc độ cao khi thực hiện việc khai thác vận tải phù hợp với công tác bảo trì đường bộ đảm bảo.

5.3 Hệ thống hóa công tác quản lý Nhà nước về đường bộ

1) Xây dựng thống nhất cơ quan quản lý đường bộ Việt Nam

Để thực hiện Chương trình phát triển đường bộ 5 năm một cách hiệu quả thì cần có một loạt các biện pháp thu xếp thể chế. Hiện nay, công tác quy hoạch đường bộ do nhiều cơ quan, nhiều cấp thực hiện; đặc biệt quốc lộ và đường đô thị, điều đó khiến công tác phối hợp đầu tư phát triển đường bộ, bảo trì và khai thác trở nên khó khăn.

Chỉ nên có một tổ chức duy nhất đóng vai trò kiểm soát và quản lý đường bộ trong bối cảnh chiến lược phát triển dài hạn. Do đó, để giải quyết được vấn đề phối hợp, cần thành lập một “Cơ quan quản lý đường bộ Việt Nam thống nhất” thuộc bộ GTVT để quản lý tất cả các cấp đường trong một khung thống nhất và nhất quán. Cơ quan này sẽ quản lý mạng lưới chính yếu, bao gồm đường cao tốc, đường đô thị, quốc lộ, tỉnh lộ, huyện lộ và các tuyến đường xã, liên quan đến thống nhất quy hoạch mạng lưới đường bộ chính yếu trong giai đoạn đầu và đặc biệt ngân sách chi thường xuyên cho phát triển đường bộ.

2) Phát triển giao thông vận tải vùng đô thị

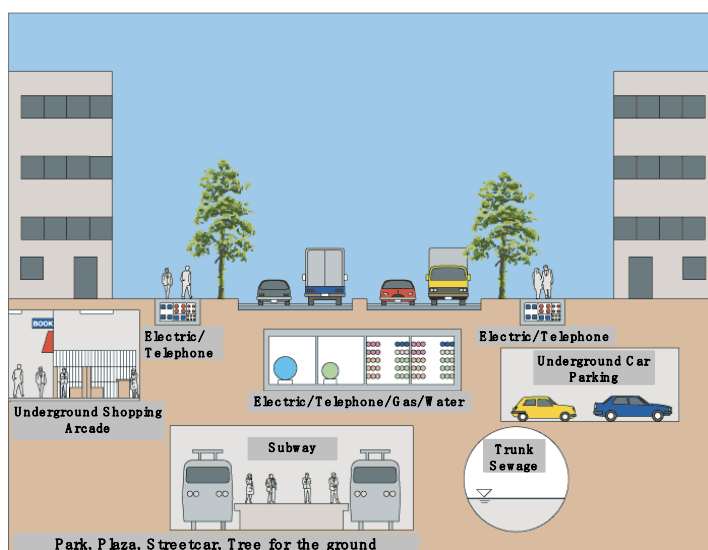
Ở Việt Nam có hai đô thị lớn là thủ đô Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh. Phát triển giao thông vận tải hiệu quả tại hai vùng này có ý nghĩa quan trọng tới quá trình phát triển kinh tế-xã hội cả nước, và do đó cần được quan tâm đặc biệt.

Hà Nội và TpHCM có nhiều thử thách hơn so với các thành phố khác, chủ yếu là do có quy mô và mật độ lớn hơn. Công tác phát triển vận tải đường bộ cần được phối hợp với các hướng dẫn sử dụng đất, các phương thức vận tải khác, bao gồm cả vận tải công cộng, các ngành khác như điện, cấp thoát nước (xem Hình 5.3.1).

Tại hai đô thị này, nếu một đơn vị chỉ có nhiệm vụ quản lý chuyên ngành đường bộ thì sẽ không thể hiệu quả. Do đó, đối với Hà Nội và TpHCM, nên thành lập “Cơ quan quản lý phát triển thành phố”. Cơ quan này có vai trò và trách nhiệm lớn trong phạm vi quản lý của mình, tạo điều kiện phát triển và quản lý đường bộ tốt hơn, thống nhất với các phương tiện giao thông vận tải công cộng cũng như đối với các hệ thống hạ tầng và dịch vụ khác.

Sự phối hợp giữa nhiều cơ quan chỉ cần thiết đối với đầu mối giao tiếp giữa mạng lưới vận tải quốc gia và mạng lưới đô thị của Hà Nội và TP Hồ Chí Minh.

Hình 5.3.1 Ý tưởng bố trí đồng bộ vận tải và các ngành kỹ thuật khác



5.4 Xây dựng, khai thác và bảo trì đường bộ

Các hoạt động xây dựng, khai thác và bảo trì đường bộ cần được cải thiện để đảm bảo rằng quỹ đường bộ được sử dụng hiệu quả và đảm bảo chất lượng cho các công trình đường bộ, hạn chế tình trạng xuống cấp sớm có thể gây cạn kiệt nguồn vốn tương lai và giảm các tác động kinh tế tích cực.

(1) Cải thiện công tác xây dựng đường bộ

Chính phủ cần tăng cường công tác quản lý dự án thông qua một hệ thống theo dõi, giám sát hiệu quả hoạt động của dự án so với các mục tiêu đề ra nhằm đảm bảo tính hiệu quả và trách nhiệm trong hoạt động dự án.

Các dự án xây dựng đường bộ cần có sự tham gia của khu vực tư nhân càng nhiều càng tốt, thông qua cơ chế cạnh tranh mở, nhằm đạt được tính hiệu quả lớn hơn, chất lượng

thực hiện dự án tốt hơn. Hiện tại, các DNNN về xây dựng cần được cổ phần hóa ngay lập tức, hoạt động theo đúng cơ chế kinh doanh, cạnh tranh bình đẳng với khu vực tư nhân.

(2) Cải thiện công tác khai thác và bảo trì đường bộ

Trong tương lai, vai trò của công tác quản lý và bảo trì đường bộ sẽ ngày càng được đề cao. Các dự án bảo trì đường bộ cần được thực hiện theo hình thức hợp đồng và đấu thầu cạnh tranh để kiểm soát tốt hơn chất lượng và chi phí dự án. Cần cân nhắc tới các sản phẩm về lâu dài hay các hợp đồng bảo trì dựa trên hiệu quả công việc.

5.5 Xây dựng chính sách quản lý giao thông

Các sáng kiến về quản lý giao thông chiến lược trong ngành đường bộ bao gồm việc tăng cường các chương trình an toàn giao thông đường bộ và xúc tiến ITS.

(1) Tăng cường an toàn giao thông đường bộ

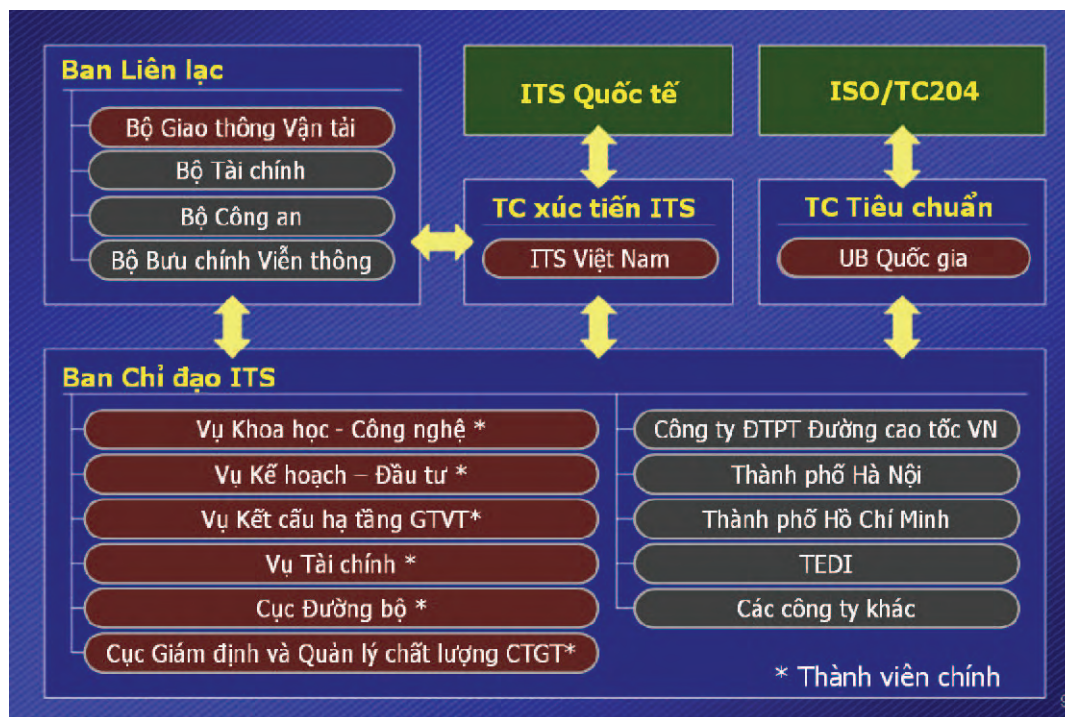
Các chiến lược và chương trình về an toàn giao thông đường bộ đã được xây dựng trong nhiều nghiên cứu khác nhau, rõ rệt nhất là Quy hoạch tổng thể về An toàn giao thông đường bộ trong khuôn khổ hợp tác kỹ thuật với JICA. Việc thực hiện các chương trình này cần được cải thiện nhờ các biện pháp bố trí vốn hợp lý. Chương trình an toàn giao thông đường bộ cần được coi là một phần trong Kế hoạch phát triển đường bộ 5 năm. Các mục tiêu đặt ra để có tiến độ thực hiện an toàn giao thông đường bộ cần được giám sát, theo dõi chặt chẽ.

(2) Xúc tiến hệ thống giao thông thông minh (ITS)

Để có thể xây dựng và thực hiện thành công và bền vững hệ thống ITS, cần xây dựng một khung công việc để tiêu chuẩn hóa ITS. Khung công việc này được thể hiện trong Hình 5.5.1 dưới hình thức chiến lược phát triển dài hạn để xúc tiến hệ thống ITS và tiêu chuẩn hóa hệ thống này ở Việt Nam.

- (a) **Ban liên lạc:** Ban liên lạc này, với sự chủ trì của Bộ GTVT và có sự tham gia của Bộ Công an, Bộ Tài chính, và Bộ Bưu chính, sẽ đóng vai trò chính trong việc xúc tiến hệ thống ITS và giải quyết các vấn đề liên ngành.
- (b) **Ban chỉ đạo ITS:** Ban chỉ đạo này chịu trách nhiệm giải quyết các vấn đề kỹ thuật/kinh tế liên quan, trình đề xuất lên Ban liên lạc để quyết định về các tiêu chuẩn phù hợp của ITS.
- (c) **ITS Việt Nam:** Tổ chức này đóng vai trò đầu mối làm việc với ITS quốc tế và các tổ chức quốc tế khác dưới hình thức một tổ liên lạc gồm các đơn vị tư nhân, cơ quan nhà nước, học giả.
- (d) **Ủy ban quốc gia:** Tổ chức này có nhiệm vụ xúc tiến tiêu chuẩn hóa quốc tế ITS theo ISO/TC204 và các tiêu chuẩn khác.

Hình 5.5.1 Khung xúc tiến và tiêu chuẩn hóa ITS tại Việt Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

5.6 Tăng cường nghiên cứu công nghệ và phát triển các hoạt động quy hoạch đường bộ

Hiện nay, trong Bộ GTVT, Vụ KHCN là đơn vị chịu trách nhiệm xây dựng các tiêu chuẩn kỹ thuật còn Cục Giám định và Quản lý chất lượng công trình giao thông là đơn vị chịu trách nhiệm về chất lượng công trình xây dựng kể từ sau khi dự án bắt đầu. Các đơn vị này cần phải được thống nhất với nhau về mặt phối hợp hoạt động hướng tới quy hoạch phát triển và nghiên cứu công nghệ đường bộ tiến bộ hơn. Nội dung các hoạt động cần tăng cường bao gồm:

- Cải thiện hệ thống thiết kế tiêu chuẩn:** Tất cả các tiêu chuẩn kỹ thuật, hướng dẫn áp dụng, giám sát xây dựng, sổ tay hướng dẫn khai thác, sổ tay hướng dẫn bảo trì v.v. sẽ do viện này ban hành và cập nhật thường xuyên.
- Phát triển và ứng dụng các công nghệ mới:** Các công nghệ mới về khảo sát, thiết kế, xây dựng, khai thác và bảo trì cũng sẽ được viện này liên tục phát triển.
- Cải thiện hệ thống đào tạo cho các cán bộ quy hoạch và kỹ sư đường bộ:** Các thành tựu phát triển và cập nhật cần được phổ biến rộng rãi trên cả nước thông qua các hội thảo kỹ thuật và các tài liệu kỹ thuật. Các hội thảo kỹ thuật quốc gia, các đặc điểm địa phương cần được thông báo lại cho viện này.
- Hợp tác với các hoạt động nghiên cứu khác:** Viện này cần trao đổi thông tin về công nghệ đường bộ với các tổ chức hàn lâm và tổ chức quốc tế liên quan. Nếu có thể, cần huy động các công nghệ tiên tiến nhất càng sớm càng tốt để mang lại lợi ích cho người dân Việt Nam sau khi đã đánh giá kỹ lưỡng về khả năng bản địa hóa và/hoặc điều chỉnh các công nghệ này.

6 QUY HOẠCH TỔNG THỂ ĐƯỜNG BỘ

6.1 Khái quát

Quy hoạch tổng thể chuyên ngành vận tải đường bộ trong khuôn khổ VITRANSS 2 được lập để hỗ trợ cho khung phát triển kết cấu hạ tầng chung của cả nước. Đoàn Nghiên cứu đã xác định được tất cả 32 hành lang vận tải và lập ra một danh sách các dự án đề xuất (đến năm 2030), sau đó tiến hành phân tích nhiều tiêu chí để sắp xếp thứ tự ưu tiên cho danh mục dự án này, từ đó xác định được một chương trình trọng tâm (đến năm 2020) như trong quy hoạch tổng thể bằng cách chỉ lựa chọn các dự án có số điểm ưu tiên cao do phải cân nhắc tới sự hạn hẹp của nguồn vốn có được. Kết quả, Đoàn nghiên cứu đề xuất một chương trình đầu tư 23,3 tỷ USD.

6.2 Khung phát triển đường bộ

1) Hướng tiếp cận

Để định hướng phát triển mạng lưới đường bộ, VITRANSS 2 đã chuyển đổi chính sách phát triển kinh tế của Việt Nam thành một khung phát triển hạ tầng (Hình 6.2.1). Khung hạ tầng này chỉ rõ các trung tâm tăng trưởng và các hành lang tăng trưởng. Các hành lang phát triển vận tải cũng đã được xác định để hỗ trợ cho các hành lang phát triển này. Vai trò của hạ tầng đường bộ được làm rõ và làm cơ sở để xác định các dự án tiềm năng.

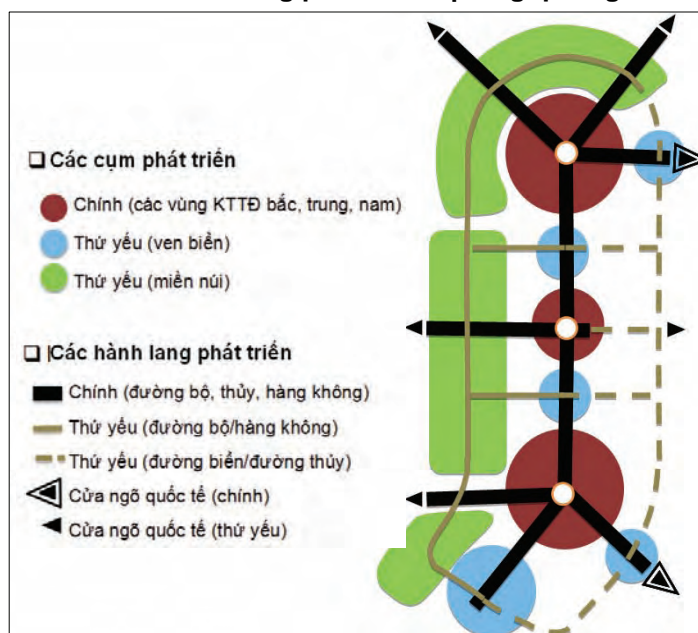
2) Khung phát triển quốc gia

Quá trình phát triển của Việt Nam chủ yếu dựa vào 3 vùng kinh tế trọng điểm là vùng KTTĐ bắc bộ, vùng KTTĐ miền trung, và vùng KTTĐ phía nam. Ba vùng KTTĐ này sẽ là các trung tâm công nghiệp và dịch vụ. Các trung tâm đô thị chính cũng được bố trí tại các vùng KTTĐ này, như Hà Nội, TpHCM, Đà Nẵng, và các đô thị khác trong phạm vi ảnh hưởng của các vùng KTTĐ.

Các vùng kinh tế thứ yếu (loại 2) sẽ nằm xem kẽ giữa và xung quanh các vùng kinh tế trọng điểm và các vùng kinh tế miền núi.

Đoàn Nghiên cứu đã xác định được các hành lang phát triển trong đó các hành lang chính yếu gắn kết các vùng kinh tế trọng điểm với nhau và với các cửa ngõ quốc tế trên cạn và ra biển. Các hành lang phát triển thứ yếu (loại 2) đóng vai trò kết nối các trung tâm tăng trưởng kinh tế thứ yếu.

Hình 6.2.1 Khung phát triển hạ tầng quốc gia



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

3) Các hành lang vận tải

Căn cứ vào định hướng các hành lang phát triển, đã xác định ra 32 hành lang vận tải cụ thể. Hai (2) hành lang dài, ven biển và cao nguyên, thuộc nhóm Hành lang Xương sống Quốc gia, và ba (3) hành lang trong nhóm Hành lang Cửa ngõ Quốc tế kết nối chặt chẽ ba vùng kinh tế trọng điểm lại với nhau. Sáu (6) hành lang thuộc nhóm Hành lang Cầu nối trên bộ được quốc tế công nhận là các kênh thông thương qua biên giới với Trung Quốc, Lào, Campuchia và Thái Lan. 19 hành lang khác thuộc nhóm phục vụ phát triển vùng. Hai

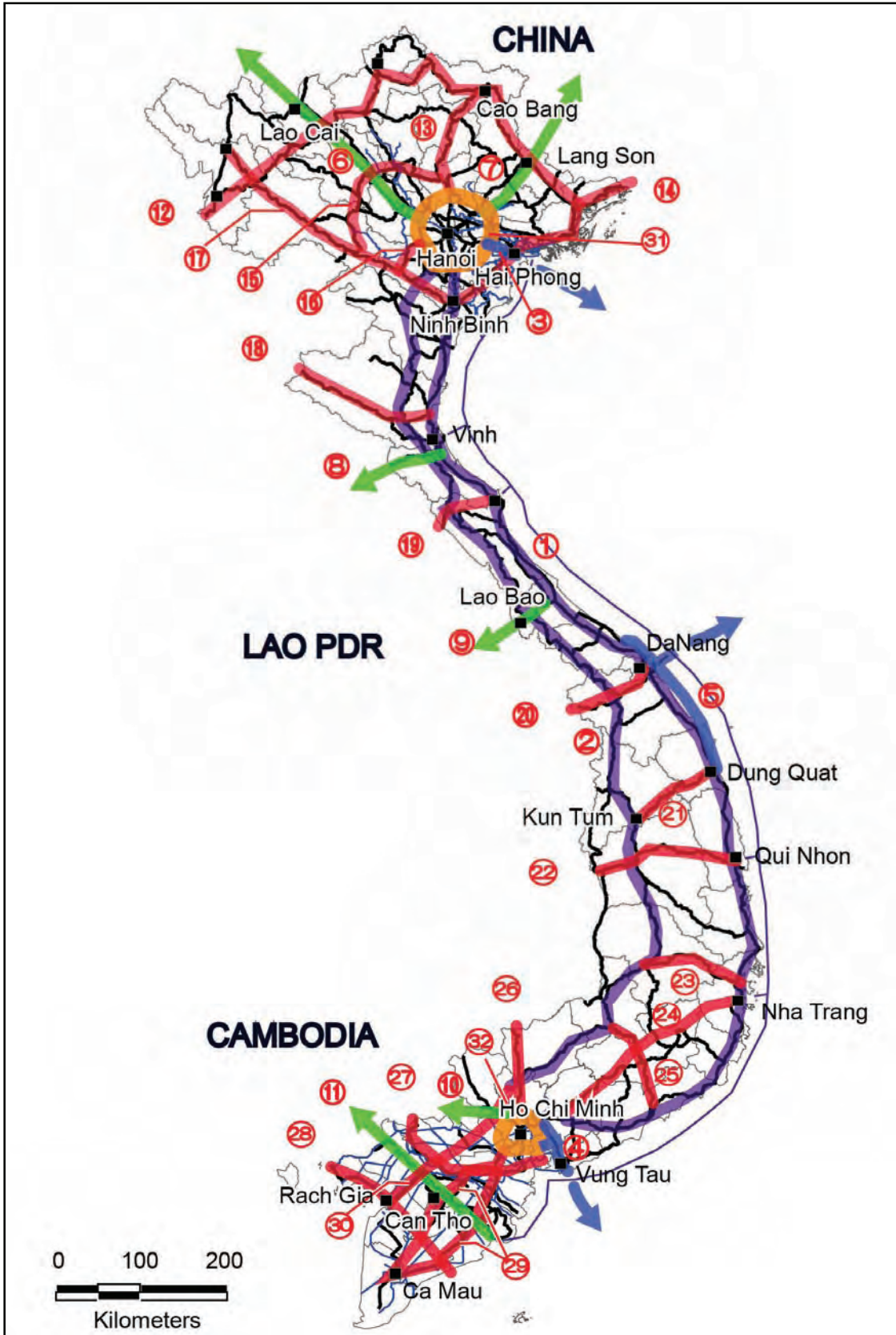
(2) hành lang còn lại thuộc nhóm Hành lang vành đai ngoài Hà Nội và TpHCM. Các hành lang vành đai này có chức năng là đầu mối cho các hành lang hướng tâm, tách biệt giữa lưu lượng xe liên tỉnh và đô thị và cũng là ranh giới đô thị hóa.

Bảng 6.2.1 Các hành lang vận tải

Loại/Tên hành lang		Điểm đầu cuối		Dài (km)
Hành lang Xương sống Quốc gia				
1	Ven biển Bắc – Nam	Hà Nội	TpHCM	1.790
2	Vùng cao Bắc – Nam	Hà Nội	TpHCM	1.750
Hành lang Cửa ngõ Quốc tế				
3	Cửa ngõ vùng KTTĐ Bắc bộ	Hà Nội	Hải Phòng	120
4	Cửa ngõ vùng KTTĐ Nam bộ	TpHCM	Bà Rịa - Vũng Tàu	110
5	Cửa ngõ vùng KTTĐ Trung bộ	Quang Ngai	Huế	190
Hành lang Cầu nối trên bộ				
6	Hà Nội – Lào Cai (biên giới TQ) – đường xuyên Á, IICBTA Giai đoạn 1	Hà Nội	Lào Cai	260
7	Hà Nội – Lạng Sơn (biên giới TQ) - Đường xuyên Á, IICBTA Giai đoạn 1	Hà Nội	Lạng Sơn	145
8	Vinh – QL8 – biên giới Lào - Đường xuyên Á, IICBTA Giai đoạn 2	Vinh	Keo Noa	60
9	Đông Hà – Lao Bảo, - Đường xuyên Á, IICBTA Giai đoạn 1	Đông Hà	Lao Bảo	80
10	TpHCM – QL22 – biên giới Campuchia, - Đường xuyên Á, IICBTA GD1	TpHCM	Mộc Bài	70
11	Sóc Trăng – Cần Thơ -biên giới Campuchia - tuyến đường thủy QT chính	Sóc Trăng	Châu Đốc	180
Hành lang Vùng				
12	Vòng cung phía Bắc	Điện Biên Phủ	Quảng Ninh	500
13	Hà Nội – Cao Bằng (biên giới TQ)	Hà Nội	Cao Bằng	220
14	Ven biển phía bắc (biên giới TQ)	Ninh Bình	Móng Cái	260
15	Vòng cung phía Bắc thứ hai	Thái Nguyên	Mộc Châu	200
16	Hà Nội – Hòa Bình	Hà Nội	Mường Khén	60
17	Ninh Bình – Lai Châu	Ninh Bình	Lai Châu	360
18	Vinh – QL7 – biên giới Lào	Diễn Châu	Nậm Cắn	180
19	Vũng Áng - QL12 – biên giới Lào	Vũng Áng	Cha Lo	60
20	Đà Nẵng – QL14B / 14D – biên giới Lào	Đà Nẵng	Tà Ốc	110
21	Quảng Ngãi – Kon Tum	Quảng Ngãi	Kon Tum	120
22	Quy Nhơn – QL19 – biên giới Campuchia	Quy Nhơn	Lê Thành	180
23	Nha Trang – Buôn Ma Thuột	Nha Trang	Buôn Ma Thuột	130
24	Nam Tây Nguyên	Nha Trang	TpHCM	300
25	Phan Thiết – Gia Nghĩa	Phan Thiet	Gia Nghĩa	140
26	TpHCM – QL13 – biên giới Campuchia	TpHCM	Hoa Lư	120
27	HCMC – Mỹ Tho – biên giới Campuchia	TpHCM	Tân Châu	220
28	Bạc Liêu – Rạch Giá – biên giới Campuchia	Bạc Liêu	Hà Tiên	200
29	Trục nam ĐB sông Cửu Long	TpHCM	Cà Mau	250
30	Trục bắc ĐB sông Cửu Long	TpHCM	Rạch Giá	180
Hành lang vành đai thành phố				
31	Đường vành đai ngoài Hà Nội			125
32	Đường vành đai ngoài TpHCM			83

Chú thích: IICBTA – Thực hiện ban đầu Hiệp ước Vận tải qua biên giới
 Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 6.2.2 Các hành lang vận tải



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

4) Các vấn đề phát triển của các hành lang vận tải

(1) Hành lang 1: Hành lang ven biển Bắc - Nam

Hành lang ven biển Bắc – Nam này là hành lang xương sống quốc gia quan trọng nhất ở Việt Nam, nối liền các vùng kinh tế trọng điểm, và cả các đô thị quy mô nhỏ và trung bình ven biển.

Tới năm 2030, nhu cầu vận tải sẽ tăng đáng kể trên hành lang này. Dự báo lưu lượng vận tải tại mặt cắt sẽ tăng khoảng 5-8 lần đối với hành khách và 3-5 lần đối với hàng hóa.

Đường bộ (QL1) chỉ chủ yếu là 2 làn, ngoài một số đoạn ngắn có 4 làn gần các đô thị lớn. Kết cấu hạ tầng đường bộ hiện nay còn yếu và cần được tăng cường để phục vụ các loại xe hạng nặng với số lượng ngày càng tăng cùng với xu hướng container hóa.

(2) Hành lang 2: Hành lang vùng cao Bắc - Nam

Hành lang vùng cao Bắc – Nam chạy qua khu vực có địa hình đồi núi và hiện nay có lưu lượng vận tải thấp. Tuy nhiên, hành lang này lại phục vụ các khu vực nông nghiệp quan trọng. Nhiều năm nay, mức thu nhập trung bình của cộng đồng dân cư trên hành lang này không tăng do chi phí vận chuyển hàng hóa làm ra tới thị trường ở ven biển hay xuất khẩu cao và do điều kiện đường kém. Đường địa phương thường xuyên không thể tiếp cận vào mùa mưa.

Khối lượng vận tải dự báo chỉ tăng 1,5-3 lần đối với hành khách và 2-5 lần đối với hàng hóa. Năng lực đường hiện tại sẽ đủ cho giai đoạn tới năm 2030. Tuy nhiên, đường bộ trên hành lang này cần được rải mặt và nâng cấp một số đoạn, bao gồm cả công tác bảo vệ taluy khỏi lở đất.

(3) Hành lang 3: Hành lang cửa ngõ vùng KTTĐ bắc bộ

Hành lang vùng KTTĐ phía Bắc là cầu nối giữa Hà Nội và thành phố cửa ngõ Hải Phòng. Hành lang này phục vụ khối lượng vận tải hàng hóa lớn, đặc biệt là hàng container. Tới năm 2030, khối lượng vận tải dự kiến tăng 2-3 lần đối với hành khách và 2 lần đối với hàng hóa. Nhu cầu tương lai có thể được đáp ứng bởi các tuyến đường hiện có và các dự án đường bộ đã cam kết.

Tuy nhiên, quốc lộ 5 trên hành lang này đã xuống cấp do có nhiều xe tải trọng lớn. Hơn nữa, có nhiều điểm trên QL5 có sự hỗn hợp giữa xe chạy suốt và lưu lượng xe địa phương. Cần đảm bảo công tác bảo trì, sửa chữa cũng như có các biện pháp tách hai luồng giao thông này.

(4) Hành lang 4: Hành lang cửa ngõ vùng KTTĐ phía nam

Hành lang vùng KTTĐ phía nam có QL51 và một số cảng hiện đang được xây dựng ở Vũng Tàu. Khi các cảng này đi vào hoạt động tối đa thì QL51 sẽ không thể đáp ứng nổi khối lượng vận tải dự kiến.

Đường bộ trên hành lang này cần đủ sức đáp ứng thêm 150.000 pcu/ngày cho giai đoạn tới 2030, tương đương với 1 tuyến đường 8 làn xe. Đã có 1 tuyến đường cao tốc được cam kết cho hành lang này để có thể đáp ứng được mức gia tăng về lưu lượng vận tải. Ngoài ra, cũng cần tăng cường QL51 để đáp ứng các xe tải có tải trọng lớn hơn và giải quyết các điểm xung đột với lưu lượng xe địa phương.

(5) Hành lang 5: Hành lang cửa ngõ vùng KTTĐ miền trung

Hành lang vùng KTTĐ miền Trung là hành lang trọng yếu phục vụ và kết nối các đô thị lớn ở miền Trung, nhất là Đà Nẵng và Huế, với tuyến đường chính là QL1. Tới năm 2020, khối lượng vận tải dự kiến tăng 5-8 lần về hành khách và 3-4 lần về hàng hóa. Cần tăng cường năng lực đường bộ để đáp ứng khối lượng vận tải tương lai này. QL1 cũng cần được tăng cường để đáp ứng hoạt động của xe tải hạng nặng. Vùng KTTĐMT bao gồm các khu vực nhạy cảm về môi trường, có thể đóng vai trò các điểm du lịch. Ngoài ra còn có các khu vực ven biển thường xuyên bị ảnh hưởng của thủy triều. Phát triển giao thông trên hành lang này là nhạy cảm về vấn đề môi trường nói trên.

(6) Hành lang 6: Hành lang Hà Nội – Lào Cai

Hành lang Hà Nội – Lào Cai kết nối tới các điểm qua biên giới Việt – Trung, có hai tuyến đường chính là QL2 và QL70. Nhu cầu vận tải theo dự báo sẽ tăng mạnh trong giai đoạn tới năm 2030, và ở một số đoạn sẽ vượt quá năng lực đường. QL2 và QL70 hiện trong tình trạng kém và cần được khôi phục.

(7) Hành lang 7: Hành lang Hà Nội – Lạng Sơn

Hành lang Hà Nội – Lạng Sơn kết nối tới các điểm qua biên giới Việt - Trung, có tuyến đường chính là QL1. Nhu cầu vận tải trên hành lang này tới năm 2030 sẽ tăng mạnh nhưng vẫn dưới mức năng lực đường hiện tại. Cần bảo trì đường tốt.

(8) Hành lang 8: Vinh – QL8 – Biên giới Lào

Hành lang Vinh – QL8 – Biên giới Lào thuộc mạng lưới đường xuyên Á và là cửa ngõ ra biển cho Lào, là tuyến ngắn nhất tới Viên Chăn. Theo dự báo, tới năm 2030, khối lượng vận tải sẽ tăng 2 lần về hành khách và 10 lần về hàng hóa. Nhưng do nhu cầu hiện tại thấp nên năng lực đường bộ hiện có sẽ đủ để đáp ứng lưu lượng tương lai. Tuy nhiên, điều kiện đường bộ kém, cần được nâng cấp và khôi phục.

(9) Hành lang 9: Hành lang Đông Hà – Lao Bảo

Hành lang Đông Hà – Lao Bảo là một phần của mạng lưới đường xuyên Á. Theo dự kiến, khối lượng vận tải sẽ tăng. Tuy nhiên, tới năm 2030, năng lực đường bộ hiện có sẽ đủ đáp ứng nhu cầu, nhưng vẫn cần tăng cường kết cấu hạ tầng đường bộ.

(10) Hành lang 10: TpHCM – QL22 – Biên giới Campuchia

Hành lang TpHCM – QL22 – Biên giới Campuchia có QL22 và cũng là 1 phần trong mạng lưới đường xuyên Á. Lưu lượng vận tải qua biên giới không lớn, nhưng có tiềm năng. Tuy nhiên, lưu lượng vận tải địa phương lại sẽ tăng mạnh, và tới năm 2030 sẽ đạt ngưỡng năng lực đường bộ. Cần tăng cường năng lực đường bộ.

(11) Hành lang 11: Sóc Trăng – Cần Thơ – Biên giới Campuchia

Năng lực đường bộ tại hành lang Sóc Trăng – Cần Thơ – Biên giới Campuchia sẽ đủ để đáp ứng khối lượng vận tải đường bộ tới năm 2030 do sẽ có thêm tuyến đường cao tốc ở hành lang này. Tuy nhiên, hệ thống đường hiện tại có chất lượng kém. Hiện đang có một số dự án cải tạo đường, xây dựng lại đường.

(12) Các hành lang khác

Các hành lang khác có lưu lượng vận tải thấp, mức tăng tới năm 2030 vẫn nằm trong phạm vi năng lực đường bộ hiện có, ngoại trừ một số đoạn cụ thể. Điều kiện đường bộ nói chung kém và cần được cải thiện, như nâng cấp 1 số đoạn từ 1 làn lên 2 làn. Một số đoạn cần tách biệt luồng giao thông.

6.3 Danh mục các dự án quy hoạch

Để có thể hỗ trợ cho kế hoạch phát triển không gian của Việt Nam thì các hành lang vận tải phải được tăng cường bằng việc lựa chọn hợp lý và triển khai các dự án đường bộ. Đoàn Nghiên cứu đã tổng hợp một danh mục dài các dự án trên cơ sở các quy hoạch hiện có và kết quả thảo luận với các cơ quan hữu quan. Danh mục bao gồm các dự án đã cam kết/đang triển khai và các quy hoạch trong các các giai đoạn quy hoạch khác nhau, cũng như các đề xuất mới. Các dự án được tổng hợp trong Bảng 6.3.2 về các dự án đã cam kết/đang triển khai và Bảng 6.3.3 về các dự án quy hoạch. Hình 6.3.1 thể hiện vị trí các dự án này. Tổng số có 243 dự án được xem xét, sử dụng trên 89 tỷ USD và được tổng hợp trong Bảng 6.3.1. Chi phí dự toán các dự án đề xuất đã tính đến cả chi phí lạm phát giá cả nguyên vật liệu do giá dầu thô tăng.

Bảng 6.3.1 Tổng hợp các dự án quy hoạch

Loại dự án	Cam kết		Đề xuất		Tổng	
	SL	Triệu USD	SL	Triệu USD	SL	Triệu USD
1) Xây dựng đường cao tốc mới	12	11.691	32	55.957	44	67.648
2) Xây dựng đường bộ mới	16	1.459	25	2.910	41	4.369
3) Xây dựng đường tránh mới	5	166	21	798	26	964
4) Cải tạo đường/cầu	51	7.310	62	6.578	113	13.888
5) Đảm bảo đường 2 làn xe, tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết	-	-	7	593	7	593
6) Nâng cao an toàn giao thông	3	136	9	1.800	12	1.936
Tổng	87	20.762	156	66.637	243	89.399

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Bảng 6.3.2 Các dự án giao thông đang triển khai/đã cam kết

Dự án		Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn	
Xây dựng đường cao tốc mới	CH01	Cầu Giẽ – Ninh Bình (50km)	06-10	• VEC	452,4	• NSNN • Vốn TƯ
	CH02	Đà Nẵng – Quảng Ngãi (131km)	-20	• BGTVT	1048,2	• NHTG
	CH03	Phan Thiết – Dầu Giây (100km)	-15	• BITEXCO	1003,8	• BOT ¹⁾
	CH04	TPHCM – Long Thành – Dầu Giây (55km)	08-12	• VEC	1110,8	• ADB • JBIC
	CH05	TPHCM- Trung Lương (40km)	04-09	• BGTVT	776,5	• Vốn CP • NSNN
	CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ (92km)	-10	• BIDV (BEDC)	1510,0	• BOT ¹⁾
	CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh (130km)	11-14	• VEC	1176,3	• ¹⁾
	CH08	Hà Nội – Hải Phòng (105km)	08-11	• BOT Tư nhân	1441,2	• BOT Địa phương
	CH09	Hà Nội – Lào Cai (264km)	09-12	• VEC	1218,7	• ADB • Vốn CP
	CH10	Hà Nội – Thái Nguyên (62km)	05-10	• BGTVT	248,2	• JBIC
	CH11	Láng – Hòa Lạc (30km)	06-09	• BT Tư nhân	450,0	• BT
	CH12	Hạ Long – Móng Cái (128km)	12-15	• VEC	1254,7	• ¹⁾
Xây dựng các tuyến đường mới	CH13	Cầu Cần thơ	02-09	• BGTVT	284,8	• JBIC
	CH14	Vành đai biên giới C1 (Hà Giang – Lào Cai) (151km)	00-10	• BGTVT	300,4	• Vốn CP
	CH15	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc)	01-08	• BGTVT	17,2	• DNNN • Vốn CP
	CH16	Vành đai biên giới C2 (Phía Bắc, Pho Rang – Minh Thắng) (160km)	04-09	• BGTVT	140,9	• Vốn CP

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 1: Đường bộ và Vận tải đường bộ

Dự án			Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn
	CH17	Vành đai biên giới C3	02-07	• BGTVT	30,1	• Vốn CP
	CH18	Dự án cầu Linh Đàm (QL15, Hà Tĩnh) (2 làn xe)	08-10	• CĐBVN	13,6	• Vốn CP
	CH19	Cầu Ông Bộ (QL1A, Quảng nam)(2 làn,108m)	02-09	• CĐBVN	1,4	• Vốn CP
	CH20	Cầu Hương Anh (QL1A, Quảng Nam (4 làn, 250 m)	08-10	• CĐBVN	8,4	• Vốn CP
	CH21	Dự án cầu Đình Vũ (Hải Phòng)	-	• N/A	200,0	• N/A
	CH22	Dự án cầu Vĩnh Thịnh (Hà Tây)	-	• N/A	80,0	• N/A
	CH23	Dự án 45 cầu nông thôn ở các tỉnh miền Trung và Tây Nguyên	01-10	• CĐBVN	32,8	• ODA
	CH24	Cầu Bến Thủy II (QL1 & QL8B, Nghệ An – Hà Tĩnh (2 làn, 1km)	09-11	• CĐBVN	74,1	• Vốn CP(Trái phiếu)
	CH25	Cầu Đồng Nai	08-09	• CĐBVN	121,8	• BOT Tư nhân
	CH26	Dự án Cầu Phụng (QL32)	05-10	• CĐBVN	18,6	• Vốn CP(Trái phiếu)
	CH27	Đường vành đai biên giới C1 (Hà Giang –Lào Cai) (151km)	10-	• CĐBVN	67,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
	CH28	QL279 (đoạn Tuyên Quang – Bắc Cạn nối QL3 với QL22) (94,5km)	07-10	• CĐBVN	67,3	• Vốn CP(Trái phiếu)
	Xây dựng tuyến tránh	CH29	Tuyến tránh QL1A (Thanh Hóa) (10km)	-	• CĐBVN	38,3
CH30		Xây dựng đường tránh QL1 (Đồng Hới, Quảng Bình) (19,3km)	-	• CĐBVN	38,6	• BOT Tư nhân
CH31		Xây dựng đường tránh QL1 (16,3km)	-	• CĐBVN	20,8	• BOT Tư nhân
CH32		Xây dựng đường tránh QL1 (Phan Rang, Ninh Thuận) (8,3km)	-	• CĐBVN	32,2	• BOT Tư nhân
CH33		Tuyến tránh QL2 (Vĩnh Yên – Vĩnh Phúc) (10,6km)	08-10	• CĐBVN	36,2	• BOT Tư nhân
Cải tạo đường/cầu đường bộ	CH34	QL25 từ cầu Lệ Bạc đến đèo Tô Nô (11,5km)	07-09	• CĐBVN	4,6	• Vốn CP
	CH35	Phát triển cơ sở hạ tầng ĐBDNNL (QL53,QL54,QL91 & ĐT; NHTG5)	07-13	• CĐBVN	119,5	• ODA
	CH36	Mở rộng QL1 (Đồng Hà – Quảng Trị)	-	• CĐBVN	31,5	• BOT Tư nhân
	CH37	Dự án khôi phục đường bộ (QL1, Cần Thơ – Năm Căn) (288km)	03-10	• BGTVT	186,0	• NHTG
	CH38	Dự án khôi phục cầu III (QL1)	06-10	• BGTVT	84,9	• JBIC
	CH39	Nâng cấp QL2 (Nội Bài – Vĩnh Yên) (22km)	05-09	• BOT Sông Đà	66,8	• Vốn CP • BOT
	CH40	Nâng cấp QL10 (Cầu Tân Đệ - Cầu La Uyên) (5,5km)	08-10	• BOT	25,5	• BOT
	CH41	Cải tạo hành lang Đông - Tây (QL12A) (182,,3km)	00-08	• BGTVT	98,9	• Vốn CP
	CH42	Nâng cấp QL21 (Hà Nội) (76km)	-	• BGTVT • BOT	44,2	• Vốn CP • BOT
		CH43	Đường HCMC, GĐ 2, nâng cấp (Pắc Bó – Đất Mũi, không gồm đoạn Hòa Lạc – Ngọc Hồi)(2,072km)	07-10	• BGTVT	1591,1
CH44		Dự án cải tạo (QL19, QL20, QL26, QL 27, QL 28)	03-08	• BGTVT	85,4	• Vốn CP • DNNN
CH45		Cải tạo QL2 (Hà Nội – Hà Giang) (261km)	02-09	• BGTVT	107,2	• Vốn CP
CH46		Cải tạo QL3 (Hà Nội – Cao Bằng) (310km)	03-10	• BGTVT	155,3	• Vốn CP
CH47		Cải tạo QL6, GĐ II (Sơn La – Điện Biên)	04-09	• BGTVT	68,9	• Vốn CP
CH48		Cải tạo QL32 (Hà Nội – Lai Châu) (358km)	02-09	• BGTVT	178,8	• Vốn CP

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 1: Đường bộ và Vận tải đường bộ

Dự án		Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn
CH49	Cải tạo QL50 (Tp,HCM –Mỹ Tho)(88km)	06-10	• BGTVT	148,8	• Vốn CP
CH50	Cải tạo QL80 (Mỹ Thuận – Vàm Cống) (50km)	03-09	• BGTVT	35,2	• Vốn CP
CH51	Cải tạo đường và cầu QL60	00-05	• BGTVT	168,5	• Vốn CP • BOT • DNNN
CH52	Cải tạo QL61 (Cần Thơ – Kiên Giang)	03-06	• BGTVT	23,8	• Vốn CP
CH53	Cải tạo QL22B (Gò Dầu – Xa Mạ) (73km)	03-08	• BGTVT	23,9	• Vốn CP
CH54	Chương trình nâng cấp mạng lưới đường thứ yếu	02-07	• BGTVT	664,4	• JBIC • NHTG • ADB • DNNN
CH55	Dự án cải tạo đường bộ trợ (loại 3)	02-08	• BGTVT	201,9	• ADB • NHTG
CH56	Dự án cải tạo đường nông thôn III (2,500km)	07-12	• BGTVT	155,6	• NHTG
CH57	Cải tạo các cầu nông thôn ở các tỉnh khu vực miền Trung và Tây Nguyên	01-08	• BGTVT	32,3	• JBIC
CH58	Cải tạo đường và cầu khác	-	• BGTVT	202,0	• Vốn CP
CH59	Mở rộng QL1 Mỹ Thuận – Cần Thơ (38,4km)	07-09	• CĐBVN	108,4	• Vốn CP
CH60	Sửa chữa mặt cầu Thăng Long	08-09	• CĐBVN	3,5	• Vốn CP
CH61	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (NHTG4) (Hợp phần cải tạo)	04-09	• CĐBVN	310,5	• NHTG
CH62	Cải tạo và nâng cấp mạng lưới đường bộ (Hợp phần bảo trì và tăng cường năng lực)	05-09	• CĐBVN	112,5	• NHTG
CH63	Phục hồi QL1 – GD III	07-09	• CĐBVN	87,4	• JICA
CH64	Dự án giao thông nông thôn 3 (3150km)	07-12	• CĐBVN	155,6	• NHTG, UK
CH65	Cải tạo các cầu yếu (vay JBIC) – GD 1: 140 cầu (dự án GTVT cải tạo mạng lưới quốc gia)	05-09	• CĐBVN	98,1	• JICA
CH66	Hành lang ven biển Nam Trung bộ (nâng cấp 80-63) (225km)	09-14	• CĐBVN	290,9	• EDCF
CH67	Nâng cấp QL6 (đoạn Tuần Giáo – Lai Châu) (96km)	10-	• CĐBVN	138,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH68	Nâng cấp QL27 (98km)	05-11	• CĐBVN	56,9	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH69	Nâng cấp QL32 đoạn Vạch Kim – Bình Lưu (72km)	04-08	• CĐBVN	33,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH70	Dự án QL32, đoạn Diên - Nhồn (7km)	05-08	• CĐBVN	57,7	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH71	QL91 – Châu Đốc - Tịnh Biên (27,3km)	09-after 10	• CĐBVN	55,7	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH72	Dự án khắc phục hậu quả bão số 5, đoạn Hòa Bình – Sơn La, QL6	-09	• CĐBVN	4,6	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH73	QL279 Tân Sơn – Than Muội Sơn, K143+500 – K153+496,82; Đồng Mô –Tự Đơn K157+160 – Lạng Sơn (43km)	05-10	• CĐBVN	14,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH74	QL3B đoạn Hoa – Po (60km)	09-12	• CĐBVN	79,8	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH75	Dự án cải tạo cầu yếu, GD2: 83 cầu	10-	• CĐBVN	207,5	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH76	QL31 đoạn Hữu San – Bản Chát (61km)	-09	• CĐBVN	59,4	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH77	QL53 (không bao gồm Km56-Km60 và Km130-Km139 trong dự án của NHTG) (121km)	09-11	• CĐBVN	81,1	• Vốn CP(Trái phiếu)
CH78	Nâng cấp Km0 - Km37- QL8A: 37km	09-11	• CĐBVN	69,2	• Vốn CP(Trái phiếu)

Dự án		Kế hoạch ban đầu	Cơ quan thực hiện	Tổng mức đầu tư (triệu USD)	Nguồn vốn	
	CH79	Nâng cấp và mở rộng QL24 đoạn Phố Phong – Quảng Ngãi (8km)	10-	• CĐBVN	23,3	• Vốn CP(Trái phiếu)
	CH80	Nâng cấp và mở rộng QL24, đoạn Phố Phong – Kon Tum (160km)	10-	• CĐBVN	294,1	• Vốn CP(Trái phiếu)
	CH81	Nâng cấp và mở rộng QL25, nối Phú Yên đến Gia Lai (160km)	10-	• CĐBVN	294,1	• Vốn CP(Trái phiếu)
	CH82	Nâng cấp QL15 (Mai Châu – Hội Xuân) (109km)	10-	• CĐBVN	117,6	• Vốn CP(Trái phiếu)
	CH83	Hòa Cầm – Hòa Phước – QL1A, Đà Nẵng(8,4km)	07-09	• CĐBVN	32,8	• BOT Tư nhân
	CH84	Sửa chữa QL20 và các đoạn tuyến khác qua thị xã (268km)	10-	• CĐBVN	16,6	• BOT Tư nhân
Cải thiện ATGT	CH85	Chương trình cải thiện ATGT	06-09	• NRDNNN	33,4	• NHTG
	CH86	Tăng cường ATGT trên các tuyến quốc lộ ở miền Bắc (QL3, QL5, QL10, QL18)	09-13	• CĐBVN	60,7	• JICA
	CH87	Xây dựng an toàn giao thông đường bộ và đường sắt	09-12	• CĐBVN	41,7	• Vốn CP(Trái phiếu)
Tổng phụ				20,762		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tổng hợp. Chú ý: Qua thảo luận với Bộ GTVT, 4 dự án sau được đưa thêm vào danh sách do thời hạn thực hiện: CH03 Phan Thiết – Gia Ray, được WB chọn là một trong những dự án ưu tiên, CH06 Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ, BOT do VIDB thực hiện dự kiến với đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận và yêu cầu JICA rà soát lại Nghiên cứu khả thi cho đoạn Mỹ Thuận – Cần Thơ và CH07 Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh và CH12 Hạ Long – Móng Cái, ADB đã cam kết hỗ trợ rà soát NCKT và thiết kế chi tiết.

Bảng 6.3.3 Các dự án đường bộ đề xuất

Tên dự án		Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)	
Xây đường cao tốc mới	H01	Ninh Bình – Thanh Hóa (75km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 75 km, 6 làn xe	827,6
	H02	Thanh Hóa – Vinh (140km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 140 km, 6 làn xe	2.128,0
	H03	Vinh – Hà Tĩnh (20km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 20 km, 4-6 làn xe	201,5
	H04	Hà Tĩnh – Quảng Trị (277km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, dài 277 km, 4 làn xe	2.641,2
	H05	Quảng Trị – Huế (73km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, một phần hành lang đông tây của mạng lưới hành lang tiểu sông Mê Kông (73km, 4 làn xe)	711,9
	H06	Huế– Đà Nẵng(105km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam, tuyến phía Đông, cũng là một phần của hành lang Đông – Tây của mạng lưới hành lang tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, dài 105 km, 4 làn xe	1.778,0
	H07	Quảng Ngãi – Quy Nhơn(150km)	Xây dựng một phần tuyến cao tốc Bắc – Nam, đoạn tuyến phía Đông, dài 150km, 4 làn xe	1.787,8
	H08	Quy Nhơn – Nha Trang (240km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Đông, dài 240km, 4 làn xe	3.390,1
	H09	Nha Trang – Phan Thiết(280km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Đông, dài 280km , 4-6 làn xe	2.890,3
	H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức (45km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Đông, dài 45km , 6-8 làn xe,	738,6
	H11	Đoan Hùng – Hòa Lạc – Phố Châu (457km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Tây, Dài 457km , 4-6 làn xe	4.813,1
	H12	Ngọc Hồi – Chơn Thành – Rạch Giá (864km)	Xây dựng một phần tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, tuyến phía Tây, Dài 864km , 4-6 làn xe	7.974,4
	H13	Thái Nguyên –Chợ Mới (28km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Bắc, dài 28km, 4-6 làn xe	256,9
	H14	Hòa Lạc – Hòa Bình (26km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Bắc, dài 26km , 4-6 làn xe	214,0
	H15	Bắc Ninh – Hạ Long (136km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Bắc, nối Hà Nội với di sản thế giới, dài 136km, 6 làn xe	1.618,8
	H16	Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh (160km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Bắc nối với cảng Hải Phòng, dài 160km, 4 làn xe,	1.189,4
	H17	Hồng Lĩnh – Hương Sơn	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, nối với khu vực ven biển và miền núi, dài 34km, 4 làn xe,	302,0
	H18	Cam Lộ – Lao Bảo	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, cũng là một phần hành lang Đông - Tây của mạng lưới hành lang tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, Dài 70km, 4 làn xe,	699,1
	H19	Quy Nhơn – Pleiku	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, nối với đường cao tốc Bắc – Nam, dài 160km, 4 làn xe,	1.615,1
	H20	Dầu Giây – Đà Lạt	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 189 km, 4 làn xe	1.871,0
	H21	Biên Hoà – Vũng Tàu	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, nối tới cảng Vũng Tàu, dài 76km, 6 làn xe	696,5
	H22	TPHCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 69 km, 6-8 làn xe	996,3
	H23	TPHCM – Mộc Bài	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 55km, 4-6 làn xe	410,5
	H24	Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 200km, 4 làn xe	1.439,6
	H25	Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 225km, 4 làn xe	1.619,5
	H26	Cần Thơ – Cà Mau	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở phía Nam, dài 150 km, 4 làn xe	1.755,7
	H27	Quảng Ngãi – Đăk Tô	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, dài 170km, 4 làn xe	2.073,6
	H28	Nha Trang – Đà Lạt (80km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc khu vực phía Nam, dài 80km, 4 làn xe	1.062,5
	H29	Đà Nẵng – Ngọc Hồi (250km)	Xây dựng 1 tuyến đường cao tốc ở miền Trung, dài 250km, 4 làn xe	3.094,2
	H30	Vành đai 4 Hà Nội (90km)	Xây dựng hệ thống đường vành đai ở Hà Nội, dài 90km , 4-6 làn xe	1.350,5
	H31	Vành đai 5 Hà Nội (320)	Xây dựng hệ thống đường vành đai ở Hà Nội, dài 320km, 6 làn xe	2.583,2
	H32	Vành đai 3 TPHCM (83km)	Xây dựng hệ thống đường vành đai ở TPHCM, dài 83km , 6-8 làn xe	1.226,9

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 1: Đường bộ và Vận tải đường bộ

Tên dự án		Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)		
Xây dựng đường mới	H33	Xây dựng đường trục kinh tế	Xây dựng đường bộ mới đoạn Đan Phượng – Phúc Thọ – Sơn Tây dài 24km,	82,8	
	H34	Xây dựng đường quốc lộ Đố Xá – Quan Sơn (30km)	Xây dựng đường bộ mới đoạn Đố Xá – Quan Sơn, Hà Tây cũ, dài 30 km (4 làn)	103,5	
	H35	Xây dựng QL1A mới (Chi Lăng – Bắc Giang (Phổ Giò, 40km)	Xây dựng đường 4 làn xe, dài 40km	182,1	
	H36	Xây dựng QL21 mới (Phủ Lý – Nam Định) (25km)	Xây dựng đường 4 làn xe, đạt tiêu chuẩn cấp I từ nút giao Liêm Tuyên, dài 25 km	86,2	
	H37	Xây dựng cầu Vàm Cống	Xây dựng cầu 4 làn xe	500,0	
	H38	Xây dựng cầu Cao Lãnh	Xây dựng cầu ở Vân Đồn, tỉnh Quảng Ninh. Cầu quy hoạch là cầu dây văng, dài 1.341 m, rộng 18 m	200,0	
	H39	Xây dựng đường ven biển mới (100Km)	Xây dựng đường 4 làn xe, dài 5km	17,2	
	H40	Mở rộng QL20 (Đà Lạt – Nha Trang) (85km)	Xây dựng đường bộ mới kéo dài QL14E, dài 21,2km	47,0	
	H41	Xây dựng cầu trên QL60 (cầu sông Hậu)(4 làn xe)	Xây dựng cầu 4 làn xe	500,0	
	H42	Xây dựng cầu Vân Tiên (Quảng Ninh) (1341m)	Xây dựng cầu ở Vân Đồn, tỉnh Quảng Ninh. Cầu quy hoạch là cầu dây văng, dài 1.341 m, rộng 18 m	200,0	
	H43	Xây dựng mới đoạn Sầm Sơn – TP Thanh Hóa, QL 47) (5km)	Xây dựng đường 4 làn xe, dài 5km	17,2	
	H44	Mở rộng QL 14E (Tỉnh lộ 613-Bình Dương) (21,2km)	Xây dựng đường bộ mới kéo dài QL14E, dài 21,2km	47,0	
		H45	Xây đường nối Cảng Cẩm Phả và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Cẩm Phả và mạng đường cao tốc	20,0
		H46	Xây đường nối Cảng Hòn Gai và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Hòn Gai và mạng đường cao tốc	20,0
H47		Xây đường nối Cảng Hải Phòng và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Hải Phòng và mạng đường cao tốc	20,0	
H48		Xây đường nối Cảng Nghi Sơn và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Nghi Sơn và mạng đường cao tốc	30,0	
H49		Xây đường nối Cảng Cửa Lò và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Cửa Lò và mạng đường cao tốc	24,0	
H50		Xây đường nối Cảng Vũng Áng và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Vũng Áng và mạng đường cao tốc	30,0	
H51		Xây đường nối Cảng Quy Nhơn và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Quy Nhơn và mạng đường cao tốc	32,0	
H52		Xây đường nối Cảng Vân Phong và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Vân Phong và mạng đường cao tốc	26,0	
H53		Xây đường nối Cảng Nha Trang và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Nha Trang và mạng đường cao tốc	36,0	
H54		Xây đường nối Cảng Vũng Tàu và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Vũng Tàu và mạng đường cao tốc	20,0	
H55		Xây đường nối Cảng Sài Gòn và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Sài Gòn và mạng đường cao tốc	20,0	
H56		Xây đường nối Cảng Đồng Nai và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Đồng Nai và mạng đường cao tốc	20,0	
H57		Xây đường nối Cảng Cần Thơ và Đường cao tốc	Xây đường nối Cảng Cần Thơ và mạng đường cao tốc	20,0	
Xây dựng đường tránh	H58	Xây dựng đường tránh QL1 (La Hà, Quảng Ngãi) (15km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe trên QL1 ở tỉnh Quảng Ngãi, dài 15km,	68,3	
	H59	Xây dựng đường tránh QL1A (Vạn Giã, Khánh Hòa) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	46,3	
	H60	Xây dựng đường tránh QL1A (Ninh Hoa, Khánh Hòa) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5	
	H61	Xây dựng đường tránh QL1A (Cam Ranh, Khánh Hòa) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	44,6	
	H62	Xây dựng đường tránh QL1A (Chợ Lau, Bình Thuận) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	39,8	
	H63	Xây dựng đường tránh QL1A (Phan Thiết, Bình Thuận) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5	
	H64	Xây dựng đường tránh QL1A (Đức Phổ, Quảng Ngãi) (9,7km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 9,7km,	36,4	
	H65	Xây dựng đường tránh QL1A (Vĩnh Long) (7,5km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 7,5km,	25,9	

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 1: Đường bộ và Vận tải đường bộ

Tên dự án		Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)	
Cải tạo đường/cầu	H66	Xây dựng đường tránh QL14(Ea Drang, Dak Lak)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	44,4
	H67	Xây dựng đường tránh QL14(Buo Ho, Dak Lak)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	44,4
	H68	Xây dựng đường tránh QL91(Thốt Nốt, Cần Thơ) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
	H69	Xây dựng đường tránh QL91(An Châu, An Giang)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
	H70	Xây dựng đường tránh QL91(Cái Dầu, An Giang)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
	H71	Xây dựng đường tránh QL10 (Nga Sơn, Thanh Hóa)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
	H72	Xây dựng đường tránh QL60 (Mỏ Cày, Bến Tre)(10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km,	34,5
	H73	Xây dựng đường tránh QL60 (Hàm Lương (Bến Tre – Mỏ Cày)(10km)	Cải tạo đường 4 làn xe, dài 10km	34,5
	H74	XD đường tránh QL38 (Hòa Mạc – An Giang)10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
	H75	XD đường tránh QL21B (Bình Đà – Hà Nội)10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
	H76	XD đường tránh QL21B (Kim Bài – Hà Nội) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
	H77	XD đường tránh QLH21B (Văn Đình – Bến Tre) (10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
	H78	XD đường tránh QL21B (Quế – Hà Nam)10km)	Xây dựng đường tránh 4 làn xe để tách luồng xe không đi qua khu vực đô thị, dài 10km	34,5
	H79	Mở rộng QL14 (Đồng Xoài – Chợ Thành) (34km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(34km)	115,4
H80	Mở rộng QL14 (Gia Lai-Kon Tum) (50km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(50km)	184,0	
H81	Nâng cấp QL18A (Mông Dương – Móng Cái)(122km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (122km)	150,8	
H82	Mở rộng QL51 (Đồng Nai - Vũng Tàu) (73.6km)	Mở rộng đoạn 4 làn thành 6 làn.(73.6km)	184,1	
H83	Nâng cấp QL8 (Hồng Lĩnh – cửa khẩu Cầu Treo) (77km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (77km)	164,6	
H84	Nâng cấp QL9 (Sông- Cửa Việt) (14km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (14km)	21,7	
H85	Nâng cấp QL5 (106km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (106km)	155,8	
H86	Nâng cấp QL21 (Sơn Tây – Xuân Mai) (32km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (32km)	31,1	
H87	Nâng cấp QL21 (Nam Định – Thịnh Long) (61km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (61km)	59,4	
H88	Nâng cấp QL22 (TPHCM-Mộc Bài) (82km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (82km)	82,1	
H89	Nâng cấp QL80 (Cầu Mỹ Thuận – Xà Xía) (213km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (213km)	207,3	
H90	Nâng cấp QL6 (Ba La – Xuân Mai) (20km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(20km)	52,7	
H91	Mở rộng QL6 (tính lộ 127 ở Lai Châu tới biên giới Mường Tè thông qua biên giới Pắc Ma – Nậm La) (120km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (120km)	180,1	
H92	Cải tạo QL20 (Dầu Gây - Liên Khương) (250km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu (250km)	201,8	
H93	Nâng cấp QL12B (Tam Điệp - Hang Trạm) (46km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (46km)	85,3	
H94	Nâng cấp QL7 (Đô Lương - Con Cuông) (54km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (54km)	100,1	
H95	Nâng cấp QL19 (Quy Nhơn - QL14) (169km)	Nâng cấp đạt tiêu chuẩn yêu cầu (169km)	357,8	
H96	Cải tạo QL10 (Lai Thành - Tào Xuyên) (50km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(50km)	24,3	

Tên dự án		Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
H97	Cải tạo QL3 (Thái Nguyên - Tà Lùng) (274km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(274km)	161,3
H98	Cải tạo QL4A, 4B (Cao Bằng - Tiên Yên) (225km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(225km)	132,8
H99	Cải tạo QL37 (Sao Đỏ - Cô Nòi) (533km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(533km)	316,7
H100	Cải tạo QL34 (Hà Giang - Cao Bằng) (260km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(260km)	168,8
H101	Cải tạo QL43 (Gia Phú - Pa Hang) (113km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(113km)	72,5
H102	Cải tạo QL7 (Diễn Châu - Đô Lương) (36km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(36km)	17,5
H103	Cải tạo QL 12A (nối tới Cảng Vũng Áng, Hà Tĩnh) (10km)	Cải tạo QL12A nối Cảng Vũng Áng đạt yêu cầu tối thiểu. (10km)	4,9
H104	Cải tạo QL14B (Đà Nẵng - Thanh Mỹ) (78km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(78km)	41,9
H105	Cải tạo QL14D (Đường HCM-biên giới Lào) (75km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(75km)	48,3
H106	Cải tạo QL13 (Chơn Thành – cửa khẩu Hoa Lư) (142km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(142km)	92,9
H107	Cải tạo QL30 (An Hữu – cửa khẩu Đình Bà) (121km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(121km)	58,9
H108	Cải tạo QL61 (Tân Phú - Vĩnh Lợi) (96km)	Cải tạo đạt yêu cầu tối thiểu(96km)	46,7
H109	Phục hồi QL40 (24km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (24km)	9,8
H110	Mở rộng QL217 (QL217 – QL1-Thanh Hóa) (30km)	Mở rộng đoạn 2 lần thành 4 lần(30km)	87,1
H111	Phục hồi QL31 (An Châu - Đình Lập) (48km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (48km)	23,7
H112	Phục hồi QL3B (Yên Lạc - Thát Khê) (44km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (44km)	21,7
H113	Phục hồi tỉnh lộ 507(QL47) (Thường Xuân - cửa khẩu Khe) (60km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (60km)	32,9
H114	Phục hồi QL48 (Thái Hòa – Kim Sơn) (74km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (74km)	40,6
H115	Mở rộng QL32 (Hà Nội – Sơn Tây) (32km)	Mở rộng đoạn 2 lần thành 4 lần (32km)	84,3
H116	Phục hồi QL32B (Xóm Giắc – Mường Cói) (21km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (21km)	8,4
H117	Phục hồi QL2B (Vĩnh Yên – Tam Đảo) (25km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (25km)	10,6
H118	Phục hồi QL2C (Vĩnh Yên - Sơn Dương) (60km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (60km)	23,7
H119	Phục hồi QL23 (QL2 - Phúc Yên) (27km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (27km)	10,0
H120	Phục hồi QL47 (QL1 - QL15) (61km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (61km)	21,8
H121	Phục hồi QL45 (Phổ Riã - Thanh Hóa - Yên Cát) (136km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (136km)	49,3
H122	Phục hồi QL49 (Cảng Thuận An - Đường HCM) (75km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (75km)	28,0
H123	Khôi phục QL25 (Tuy Hòa - Đường HCM) (180km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (180km)	72,9
H124	Khôi phục QL27 (Phan Rang Tháp Chàm – Buôn Ma Thuật) (276km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (276km)	113,1
H125	Khôi phục QL49B (Cầu Mỹ Chánh - Vĩnh Hiền) (89km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (89km)	31,1
H126	Khôi phục QL24B (QL1 - An Hải) (18km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (18km)	6,3
H127	Khôi phục QL27B (Tân Sơn - QL1) (48km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (48km)	17,3
H128	Khôi phục QL1D (Quy Nhơn - Sông Cầu, Bình Định & Phú Yên) (33km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (33km)	11,5

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 1: Đường bộ và Vận tải đường bộ

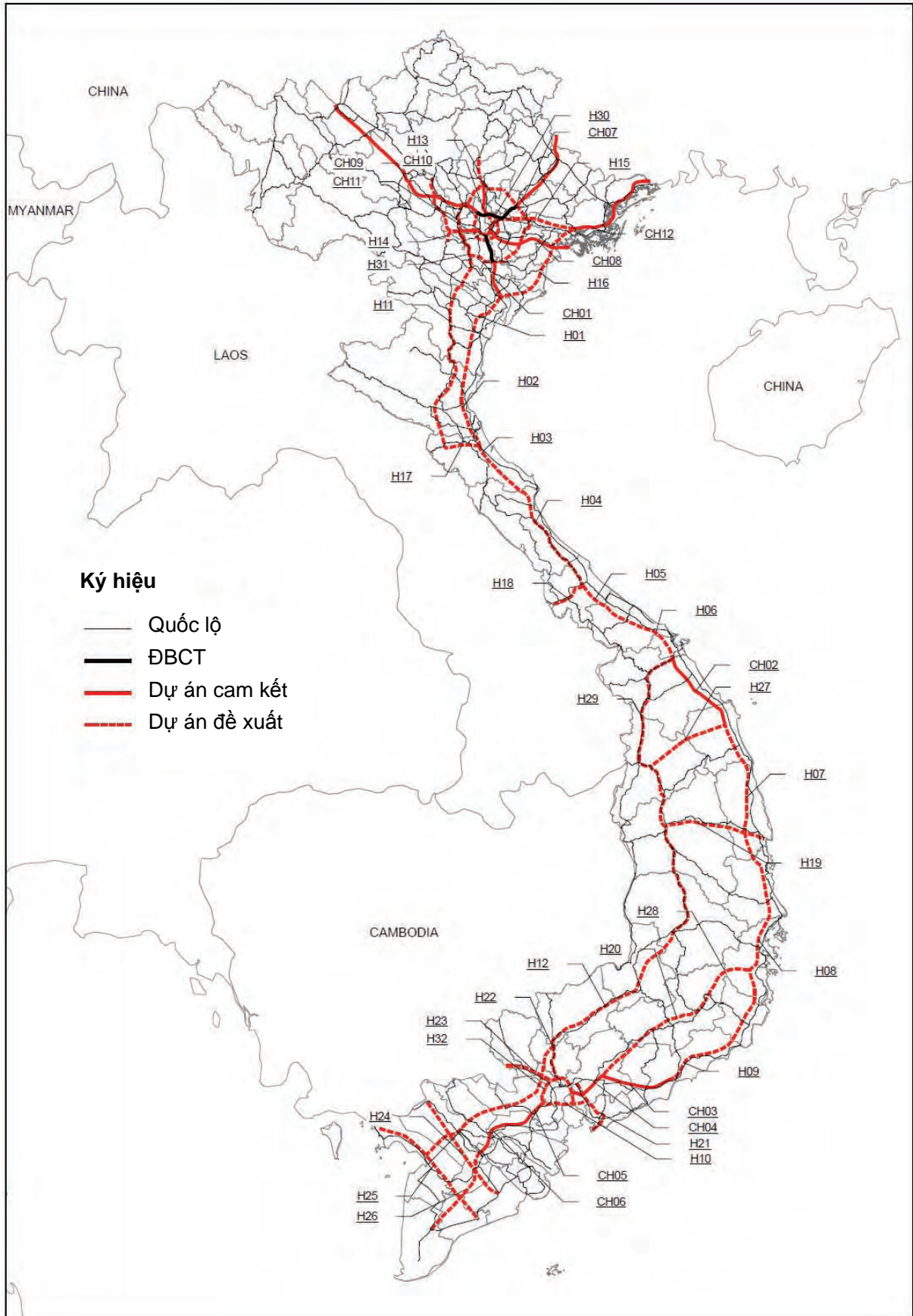
Tên dự án		Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)	
	H129	Khôi phục QL1C (Diên Khánh - Nha Trang) (17km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (17km)	5,9
	H130	Khôi phục QL56 (Xuân Thanh - Bà Rịa) (50km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (50km)	17,5
	H131	Khôi phục QL62 (Tân An - Bình Hiệp) (77km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (77km)	26,9
	H132	Khôi phục QL54 (Cái Vơn - Tiểu Cần) (167km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (167km)	58,3
	H133	Khôi phục QL53 (Vĩnh Long - Duyên Hải - QL54) (132km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (132km)	46,1
	H134	Khôi phục QL63 (Minh Lương - Cà Mau) (109km)	Đảm bảo tối thiểu tiếp cận trong mọi điều kiện thời tiết với chỉ giới hoặc chiều rộng đường hiện có. (109km)	38,1
	H135	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Lạng Sơn - Hà Nội) (185km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(185km)	150,0
	H136	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Hà Nội - Vinh) (365km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(365km)	365,0
	H137	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Vinh - Đà Nẵng) (650km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(650km)	570,0
	H138	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Đà Nẵng - Nha Trang) (510km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(510km)	485,0
	H139	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Nha Trang - TP.HCM) (350km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(350km)	280,0
	H140	Mở rộng QL1 (4 làn xe, TP.HCM - Cà Mau) (385km)	Mở rộng đoạn 2 làn thành 4 làn(385km)	310,0
Đảm bảo đường lưu thông trong mọi điều kiện thời tiết	H141	Cải tạo QL279 (Tây Trang - Việt Quang) (242km)	Cải tạo đoạn 1 làn xe dài 242km thành đường 2 làn xe	151,2
	H142	Cải tạo QL6 (Mường Khèn - Lai Châu) (19km)	Cải tạo đoạn 1 làn xe dài 14km thành đường 2 làn xe	9,8
	H143	Xây dựng đường mới (Kỳ Anh - Tân Sơn) (45km)	Xây dựng đường 2 làn xe dài 45km	100,7
	H144	Cải tạo QL15 (Tân Sơn - Thanh Lan) (20km)	Cải tạo đoạn 1 làn xe dài 20km thành đường 2 làn xe	10,8
	H145	Cải tạo QL12A (Thanh Lan - Chà Lo) (7km)	Cải tạo đoạn 1 làn xe dài 7km thành đường 2 làn xe	3,4
	H146	Xây dựng tuyến đường bộ mới (Ngân Dừa - Vị Thanh) (25km)	Xây dựng đường 2 làn xe dài 25km,	53,1
	H147	Xây dựng tuyến đường bộ mới (TPHCM - Long Xuyên) (140km)	Xây dựng đường 2 làn xe dài 140km,	264,4
Cải thiện an toàn giao thông	H148	Kế hoạch cải tạo các điểm đen	Rà soát hướng dẫn cải tạo các điểm đen, thực hiện dự án thí điểm cải tạo điểm đen, gồm đào tạo kỹ sư và tăng cường năng lực, Xây dựng hệ thống trao đổi nguồn nhân lực và kỹ thuật/chuyên gia liên quan đến hệ thống cải tạo điểm đen, thúc đẩy nhận thức về hệ thống cải tạo điểm đen cho cơ quan quản lý đường bộ và thực hiện cải tạo điểm đen ở các địa phương.	95,0
	H149	Kế hoạch Phát triển Kiểm toán ATGT	Sửa đổi hướng dẫn kiểm toán an toàn đường bộ, dự án thí điểm kiểm toán an toàn đường bộ và Xây dựng hệ thống kiểm toán an toàn đường bộ cho các cơ quan quản lý đường bộ	40,0
	H150	Kế hoạch phát triển hành lang ATGT	Xây dựng CSDL tổng kê tình trạng và lấn chiếm đường bộ, xác định giá trị đất dựa trên giá thị trường để áp dụng vào công tác giải phóng mặt bằng, cải thiện hệ thống đền bù cho những người bị ảnh hưởng, cải thiện hệ thống tư vấn lấy ý kiến của người dân và các yêu cầu bắt buộc trong kế hoạch tái định cư của các dự án đường bộ, tăng cường và củng cố chế thực hiện chế tài xử phạt những trường hợp lấn chiếm hành lang ATGT, quy hoạch Xây dựng tập trung vào các đoạn tuyến có mật độ tiếp cận lớn, tăng cường các quy định về tiếp cận từ các cơ sở ven đường có phát sinh nhu cầu vận tải lớn và cải thiện hệ thống luật pháp về lấn chiếm hành lang ATGT	40,0
	H151	Kế hoạch tăng cường công trình an toàn giao thông trên các tuyến quốc lộ	Cải thiện tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên đặc điểm giao thông riêng của Việt Nam, cải thiện tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên và tình hình ngân sách và đặc điểm của vùng, gắn kết các tiêu chuẩn thiết kế và xây dựng các hướng dẫn tiêu chuẩn thiết kế, xây dựng các bản vẽ	1.110,0

Tên dự án		Mô tả	Chi phí dự án (Triệu USD)
		thiết kế chuẩn, cải thiện các quy tắc, quy định về giao thông và khai thác giao thông phù hợp với điều kiện thực tế của địa phương, cải thiện các quy tắc giao thông cho đường bộ huyết mạch, cải thiện các tuyến đường ngang, Xây dựng dịch vụ đường bộ ở các khu dân cư và các đoạn tuyến đô thị, Xây dựng hệ thống kiểm soát và thông tin giao thông cho các tuyến đường nội đô, Xây dựng hệ thống tín hiệu và kiểm soát giao thông, cải tạo các nút giao, Xây dựng cầu vượt và bến xe đường bộ cho các tuyến đường nội đô, cải tạo các công trình ATGT dọc các khu dân cư và cải tạo mạng lưới đường trong các khu dân cư và thương mại.	
H152	Kế hoạch phòng chống tai nạn giao thông cho người tham gia giao thông đường bộ	Cải tạo công trình cho người đi bộ dọc các tuyến đường tới trường học và cho các khu vực có rủi ro cao và xây dựng làn đường dành riêng cho xe đạp.	75,0
H153	Kế hoạch phát triển ATGT trên đường cao tốc	Thiết lập cơ quan hợp tác hiệu quả giữa Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam và cảnh sát giao thông để kiểm soát giao thông trên đường cao tốc và xây dựng các quy tắc giao thông trên đường cao tốc, các hướng dẫn về biện pháp đảm bảo ATGT trên đường cao tốc và hệ thống kiểm soát giao thông hiện đại (ETC) trên đường cao tốc	112,5
H154	Kế hoạch phát triển ATGT đường bộ	Xây dựng cơ sở dữ liệu bảo trì đường bộ, hệ thống quản lý toàn diện các tuyến quốc lộ, các quy định và hướng dẫn thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn trong quá trình xây dựng và bảo dưỡng đường	20,0
H155	Kế hoạch duy trì và theo dõi ATGT	Thành lập đơn vị theo dõi và đánh giá kế quy hoạch ATGT đường bộ và phát triển hệ thống giám sát đánh giá các quy hoạch địa phương	35,0
H156	Kế hoạch Phát triển ATGT đường bộ ở các khu đô thị	Cải thiện các quy tắc giao thông cho đường đô thị, phát triển hệ thống tín hiệu giao thông phối hợp, hệ thống kiểm soát tín hiệu khu vực rộng và linh hoạt, xây dựng các công trình ngăn ngừa đỗ xe trái phép và hệ thống quy định đỗ xe hiệu quả, xây dựng các quy định có bãi đỗ xe bắt buộc trong mỗi tòa nhà, xây dựng quy hoạch hệ thống bãi đỗ toàn diện, công trình ưu tiên vận tải công cộng, khuyến khích sử dụng VTCC và xây dựng các biện pháp khuyến khích giảm lưu lượng vận tải trong giờ cao điểm cũng như hệ thống công viên, đường cho người đi bộ	272,5
Tổng phụ			68.637,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tổng hợp

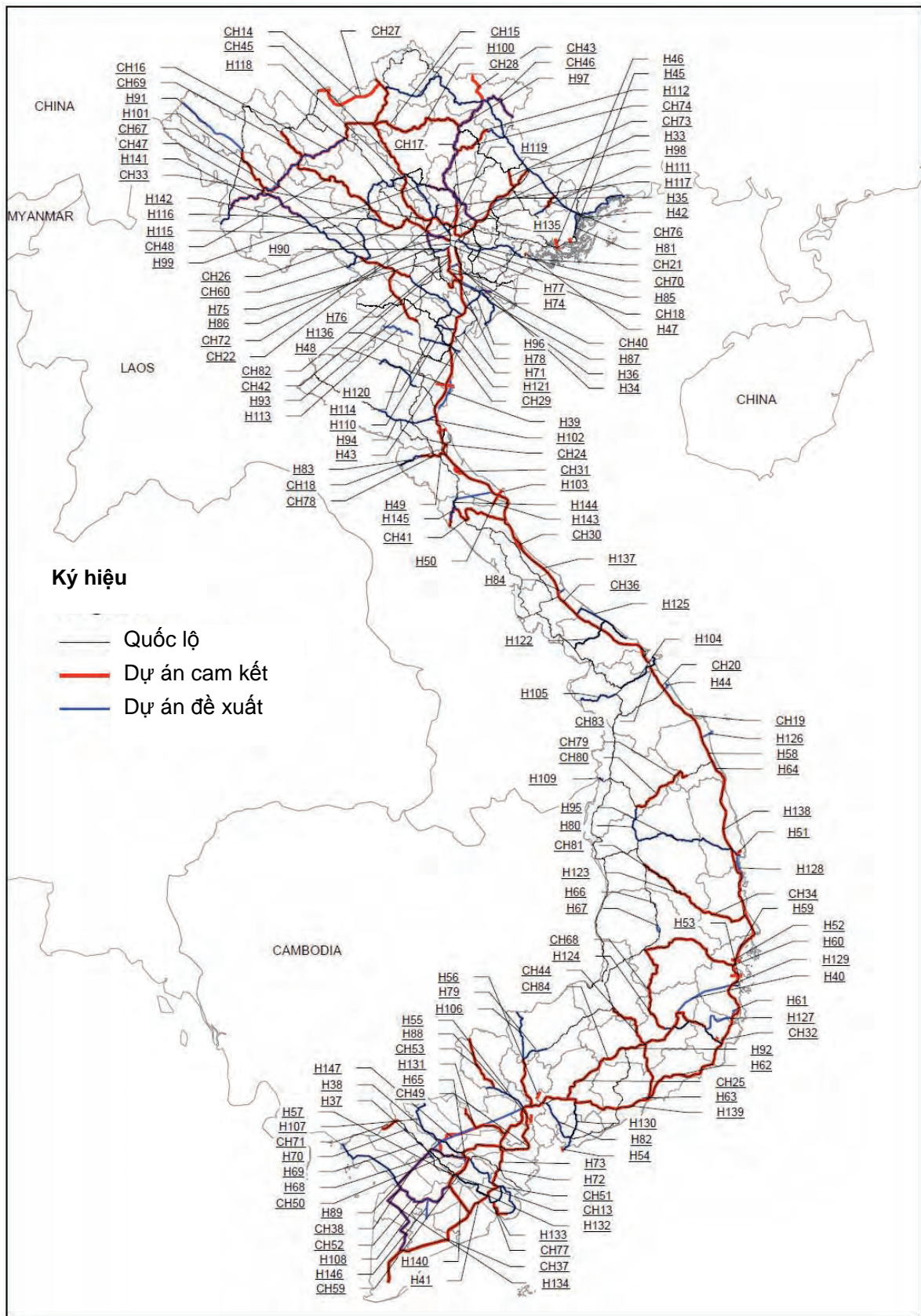
1. Các tuyến cao tốc từ H27 - H29 là các đề xuất bổ sung vào quy hoạch đường cao tốc của Bộ GTVT đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Chi tiết có trong Phụ lục 3A

Hình 6.3.1 Các dự án đường bộ đã xác định tới năm 2030 (đường bộ cao tốc)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Hình 6.3.2 Các dự án đường bộ đã xác định tới năm 2030 (Quốc lộ)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

6.4 Đánh giá các dự án trong danh mục

Danh mục dài các dự án đường bộ bao gồm 221 dự án với tổng chi phí 86 tỷ USD. Các dự án này được đánh giá bằng phương pháp phân ích đa tiêu chí (MCA). Việc áp dụng MCA giúp có thể đánh giá được toàn diện các dự án này theo 7 tiêu chí thể hiện trong Bảng 6.4.1.

Bảng 6.4.1 MCA trong đánh giá dự án

Tiêu chí		Chỉ tiêu	Thang điểm
1	Nhu cầu vận tải	(tấn-km + HK-km)/km	5
2	Tính khả thi về kinh tế	EIRR	5
3	Tính khả thi về tài chính	FIRR hay Nhu cầu/Chi phí	5
4	Vai trò trong mạng lưới	5: Trục chính/Hành lang chính yếu	5
		4-2: Trục/Hành lang thứ yếu	
		1: Địa phương	
5	Tác động tới môi trường tự nhiên	% độ dài qua khu vực hạn chế	5
6	Độ chín/Tiến độ	9: DD (hoàn thành)	9
		8: DD (ongoing)	
		7: NCKT (hoàn thành)	
		6: NCKT (đang lập)	
		5: NCTKT (hoàn thành)	
		4: NCTKT (đang lập)	
		3: QH	
		2: Ý tưởng	
7	Sự phù hợp với quy hoạch cấp trên hoặc chiến lược phát triển quốc gia	3: Có trong quy hoạch chính thức	3
		2: Có phù hợp	
		1: Không rõ, không phù hợp	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Phương pháp tính điểm đánh giá như sau:

- (i) Nhu cầu vận tải: Từ việc so sánh mức cầu (mật độ vận tải như tấn-km/km và pcu-km/km đối với đường bộ và đường sắt), các dự án thuộc nhóm 10% nhu cầu cao nhất được chấm 5 điểm, 20% tiếp theo được chấm 4 điểm, 40% tiếp theo được 3 điểm, 20% tiếp theo được 2 điểm và 10% cuối cùng được 1 điểm.
- (ii) Tính khả thi về kinh tế: Cũng giống như phần về nhu cầu, từng dự án được cho điểm tương ứng với chỉ số EIRR của dự án đó. Ngưỡng cho điểm của mỗi chuyên ngành đều khác nhau.
- (iii) Tính khả thi về tài chính: Cũng giống như tính khả thi về kinh tế, điểm cho dự án dựa vào chỉ số FIRR của dự án đó hoặc nếu không có FIRR thì là tỷ lệ Nhu cầu/Chi phí. Mức điểm 0 là cho các dự án không tạo ra thu nhập.
- (iv) Vai trò trên mạng lưới (tính kết nối): Điểm được tính theo tầm quan trọng của dự án trong mạng lưới vận tải quốc gia. Đối với ngành đường bộ thì mức 5 điểm là cho dự án quốc lộ Bắc – Nam, 4 điểm cho các dự án quốc lộ khác, 3 điểm cho đường tỉnh chính và 2 hoặc 1 điểm cho các đường nhỏ.
- (v) Tác động tới môi trường tự nhiên: Đã xác định tất cả các khu vực hạn chế phát triển trên toàn bộ lãnh thổ Việt Nam trên cơ sở cân nhắc địa hình, diện tích đất, mức độ nguy hiểm, diện tích bảo vệ. Tính chung, 34,8% diện tích tự nhiên thuộc nhóm khu vực hạn chế phát triển này. Điểm được cho theo tỷ lệ % của độ dài dự án, tối đa là 5
- (vi) Độ chín/Tiến độ dự án: Thứ tự điểm là (9) cho hoàn tất thiết kế chi tiết, (8) cho đang

thiết kế chi tiết, (7) cho hoàn tất nghiên cứu khả thi, (6) cho đang lập khả thi, (5) cho hoàn tất tiền khả thi, (4) cho đang lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, (3) cho đã có trong quy hoạch tổng thể, (2) cho vẫn còn ở mức ý tưởng và (1) cho trường hợp chưa có hành động nào.

(vii) Phù hợp với quy hoạch cao hơn hay chính sách phát triển quốc gia: (Xem Bảng 6.4.1)

(viii) Sau đó tính điểm chung bằng tổng các điểm thành phần. 20% số điểm cho “Nhu cầu”, 30% cho “tính khả thi kinh tế”, 10% cho “tính kết nối mạng lưới”, “tác động môi trường”, và “độ chín, tiến độ”. Các dự án cao nhất được cho điểm 5, còn các dự án kém nhất cho điểm 1.

Chỉ áp dụng MCA với các dự án chưa cam kết, còn các dự án đã cam kết được giả định là một phần của Quy hoạch tổng thể. Chi tiết về phương pháp đánh giá và các giả định chính sử dụng để tính toán lợi ích kinh tế đều có trong Chương 5, Báo cáo Chính, VITRANSS 2.

Kết quả MCA được thể hiện trong các bảng sau, bao gồm:

(i) Các dự án xây dựng đường cao tốc (Bảng 6.4.4)

(ii) Các dự án quốc lộ (Bảng 6.4.5)

Tổng hợp điểm đánh giá dự án được thể hiện trong Bảng 6.4.2 và 6.4.3

Bảng 6.4.2 Kết quả đánh giá dự án theo chi phí dự án

Loại dự án	Đã cam kết	Điểm MCA					Tổng
		5 (cao)	4	3	2	1 (lthấp)	
1) Xây dựng đường cao tốc mới	11.690,8	7.169,5	3.896,6	28.172,8	10.488,4	6.230,2	67.648,3
2) Xây dựng đường bộ mới	1.459,1	351,1	741,0	797,3	468,8	552,0	4.369,3
3) Xây dựng đường tránh mới	166,2	246,4	211,5	226,9	113,4		964,4
4) Cải tạo đường/cầu	7.310,1	1.459,3	645,0	2.961,8	1.512,0		13.888,2
5) Đảm bảo đường 2 làn xe lưu thông trong mọi ĐK thời tiết	0,0	0,0	0,0	492,6	0,0	0,0	593,3
6) Cải thiện an toàn giao thông	135,9	690,0	1.110,0	0,0	0,0		1.935,9
Tổng	20.762,0	9.916,3	6.604,2	32.651,4	12.582,6	6.883,0	89.399,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Bảng 6.4.3 Kết quả đánh giá dự án theo số lượng dự án

Loại dự án	Đã cam kết	Điểm MCA					Tổng
		5 (cao)	4	3	2	1 (lthấp)	
1) Xây dựng đường cao tốc mới	12	7	4	12	6	3	44
2) Xây dựng đường bộ mới	16	3	11	4	5	2	41
3) Xây dựng đường tránh mới	5	7	5	6	3	0	26
4) Cải tạo đường/cầu	51	30	2	18	12	0	113
5) Đảm bảo đường thông xe mọi ĐK thời tiết	0	0	0	6	0	1	7
6) Nâng cao an toàn giao thông	3	8	1	0	0	0	12
Tổng	87	55	23	46	26	6	243

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Bảng 6.4.4 Đánh giá toàn diện về các dự án xây dựng đường cao tốc

Mã số	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR)	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	Thành phần mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
Xây dựng đường cao tốc mới											
H01	Ninh Bình – Thanh Hóa (75km)	827,6	15,3	5	5	4	5	5	6	3	5
H02	Thanh Hóa – Vinh (140km)	2128,0	12,1	5	4	3	5	5	6	3	5
H03	Vinh – Hà Tĩnh (20km)	201,5	17,0	5	5	5	5	5	6	3	5
H04	Hà Tĩnh – Quảng Trị (277km)	2641,2	9,9	4	3	3	5	5	3	2	3
H05	Quảng Trị – Huế (73km)	711,9	12,5	5	4	3	5	5	3	3	4
H06	Huế– Đà Nẵng (105km)	1778,0	10,3	4	3	2	5	5	7	3	4
H07	Quảng Ngãi – Quy Nhơn (150km)	1787,8	10,3	4	3	3	5	5	6	2	3
H08	Quy Nhơn – Nha Trang (240km)	3390,1	8,9	4	3	2	5	5	3	2	3
H09	Nha Trang – Phan Thiết (280km)	2890,2	8,0	3	3	2	5	5	5	3	3
H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức (45km)	738,6	15,9	4	5	3	5	5	8	3	5
H11	Đoan Hùng – Hòa Lạc – Phố Châu (457km)	4813,1	6,3	1	3	1	4	5	3	2	2
H13	Thái Nguyên – Chợ Mới (28km)	256,9	5,8	3	3	2	4	5	3	2	3
H14	Hòa Lạc – Hòa Bình (26km)	214,0	7,3	2	3	1	4	5	6	2	3
H16	Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh (160km)	1189,4	13,5	3	4	2	4	5	3	2	3
H17	Hồng Lĩnh – Hương Sơn (34km)	302,0	7,4	1	3	1	4	5	3	2	2
H18	Cam Lộ – Lao Bảo (70km)	699,1	4,9	1	3	1	4	5	3	2	2
H20	Dầu Giây – Đà Lạt (189km)	1871,0	5,2	3	3	2	4	5	6	3	3
H21	Biên Hoà – Vũng Tàu (76km)	696,5	24,4	5	5	5	5	5	7	3	5
H22	PHCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành (69km)	996,3	12,2	5	4	3	4	5	3	2	4
H23	TPHCM – Mộc Bài (55km)	410,5	16,4	4	5	4	4	5	3	2	4
H24	Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc (200km)	1439,6	9,7	2	3	1	4	5	3	2	2
H25	Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu (225km)	1619,5	10,9	1	3	1	4	5	3	2	2
H26	Cần Thơ – Cà Mau (150km)	1755,7	9,3	3	3	2	5	5	3	2	3
H27	Quảng Ngãi – Dak Tô (170km)	2073,6	8,3	1	3	1	4	5	1	1	1
H28	Nha Trang – Đà Lạt (80km)	1062,5	7,8	2	3	2	4	1	1	1	1
H29	Đà Nẵng – Ngọc Hồi (250km)	3094,2	1,8	1	2	1	4	3	1	1	1
H30	Vành đai 4 Hà Nội (90km)	1350,5	14,5	4	4	4	5	5	6	3	5
H31	Vành đai 5 Hà Nội (320km)	2583,2	7,9	2	3	3	5	5	6	1	3
H32	Vành đai 3 TPHCM (83km)	1226,9	13,7	5	4	4	5	5	6	3	5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Bảng 6.4.5 Đánh giá toàn diện về các dự án quốc lộ

Mã số	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR)	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	Thành phần mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
Xây dựng mới											
H33	Xây dựng đường trục kinh tế (24km)	82,8	13,3	2	4	1	4	5	7	2	5
H34	Xây dựng đường quốc lộ Đố Xá – Quan Sơn (30km)	103,4	2,9	1	2	1	4	5	7	2	3
H35	Xây dựng QL1A mới (Chi Lăng – Bắc Giang (Phổ Giò)) (40km)	182,1	6,7	2	3	1	4	5	7	2	5
H36	Xây dựng QL21 mới (Phủ Lý – Nam Định) (25km)	86,2	18,2	4	4	4	3	5	7	2	5
H37	Xây dựng cầu Vàm Cống (An Giang&Cần Thơ)	316,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1*
H38	Xây dựng cầu Cao Lãnh (Đồng Tháp)	236,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1*
H39	Xây dựng đường ven biển mới (100km)	344,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
H40	Mở rộng QL20 (Đà Lạt – Nha Trang) (85km)	476,6	5,1	1	2	2	3	3	7	2	3
H41	Xây dựng cầu Sông Hậu (QL60, Sóc Trăng) (04 làn xe)	500,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H42	Xây dựng cầu Vân Tiên (Quảng Ninh)(1341m)	200,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3*
H43	Xây dựng mới đoạn Sầm Sơn – TP Thanh Hóa, QL 47 (5km)	17,2	20,0	1	5	2	3	5	7	2	3
H44	Mở rộng QL 14E (Tỉnh lộ 613-Bình Dương) (21,2km)	47,0	4,3	1	2	4	3	5	7	2	4
H45	Xây đường nối Cảng Cẩm Phả và Đường cao tốc	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H46	Xây đường nối Cảng Hòn Gai và Đường cao tốc	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H47	Xây đường nối Cảng Hải Phòng và Đường cao tốc	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H48	Xây đường nối Cảng Nghi Sơn và Đường cao tốc	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H49	Xây đường nối Cảng Cửa Lò và Đường cao tốc	24,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H50	Xây đường nối Cảng Vũng Áng và Đường cao tốc	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
H51	Xây đường nối Cảng Quy Nhơn và Đường cao tốc	32,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
H52	Xây đường nối Cảng Vân Phong và Đường cao tốc	26,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
H53	Xây đường nối Cảng Nha Trang và Đường cao tốc	36,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
H54	Xây đường nối Cảng Vũng Tàu và Đường cao tốc	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H55	Xây đường nối Cảng Sài Gòn và Đường cao tốc	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H56	Xây đường nối Cảng Đồng Nai và Đường cao tốc	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H57	Xây đường nối Cảng Cần Thơ và Đường cao tốc	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
Xây dựng đường tránh											
H58	Xây dựng đường tránh QL1 (La Hà, Quảng Ngãi) (15km)	68,3	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H59	Xây dựng đường tránh QL1A (Vạn Giã, Khánh Hòa) (10km)	46,3	12,2	5	4	2	4	5	3	2	5
H60	Xây dựng đường tránh QL1A (Ninh Hoa, Khánh Hòa)	34,5	-	1	1	3	4	5	3	2	2

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 1: Đường bộ và Vận tải đường bộ

Mã số	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR)	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	Thành phần mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
	Hoa) (10km)										
H61	Xây dựng đường tránh QL1A (Cam Ranh, Khánh Hoa) (10km)	44,6	5,5	2	2	3	4	4	6	2	3
H62	Xây dựng đường tránh QL1A (Chợ Lau, Bình Thuận) (10km)	39,8	5,8	4	2	2	4	5	3	2	4
H63	Xây dựng đường tránh QL1A (Phan Thiết, Bình Thuận) (10km)	34,5	12,9	5	4	3	4	5	3	2	5
H64	Xây dựng đường tránh QL1A (Đức Phổ, Quảng Ngãi) (9,7km)	36,3	10,7	5	3	3	4	5	6	2	5
H65	Xây dựng đường tránh QL1A (Vĩnh Long) (7,5km)	25,9	24,5	3	5	3	4	5	7	2	5
H66	Xây dựng đường tránh QL14(Ea Drang, Dak Lak)(10km)	44,4	-	1	1	2	3	5	3	2	2
H67	Xây dựng đường tránh QL14(Buo Ho, Dak Lak)(10km)	44,4	3,7	1	2	2	3	4	3	2	3
H68	Xây dựng đường tránh QL91(Thốt Nốt, Cần Thơ) (10km)	34,5	18,8	5	4	3	3	5	3	2	5
H69	Xây dựng đường tránh QL91(An Châu, An Giang)(10km)	34,5	14,8	1	4	2	3	5	3	2	3
H70	Xây dựng đường tránh QL91(Cái Dầu, An Giang)(10km)	34,5	6,1	1	3	4	3	5	3	2	3
H71	Xây dựng đường tránh QL10 (Nga Sơn, Thanh Hóa)(10km)	34,5	-	1	1	3	3	5	3	2	2
H72	Xây dựng đường tránh QL60 (Mỏ Cày, Bến Tre)(10km)	34,5	6,3	3	3	4	3	5	3	2	4
H73	Xây dựng đường tránh QL60 (Hàm Lương (Bến Tre – Mỏ Cày)(10km)	34,5	24,7	5	5	4	3	5	3	2	5
H74	XD đường tránh QL38 (Hòa Mạc – An Giang)10km)	34,5	9,3	5	3	3	3	5	3	2	5
H75	XD đường tránh QL21B (Bình Đà – Hà Nội)10km)	34,5	8,9	2	3	3	4	5	3	2	4
H76	XD đường tránh QL21B (Kim Bài – Hà Nội) (10km)	34,5	11,8	2	3	3	4	5	3	2	4
H77	XD đường tránh QLH21B (Vân Đình – Bến Tre) (10km)	34,5	-	2	1	3	4	5	3	2	3
H78	XD đường tránh QL21B (Quế – Hà Nam)10km)	34,5	2,8	3	2	3	4	5	3	2	3
Cải tạo Cầu & Đường											
H79	Mở rộng QL14 (Đồng Xoài – Chơn Thành) (34km)	115,4	12,4	4	4	1	3	4	3	2	5
H80	Mở rộng QL14 (Gia Lai-Kon Tum) (50km)	184,0	4,4	2	2	1	3	5	3	2	3
H81	Nâng cấp QL18A (Mông Dương – Móng Cái) (122km)	150,8	2,8	1	2	1	3	5	3	2	3
H82	Mở rộng QL51 (Đồng Nai - Vũng Tàu) (73.6km)	184,1	25,3	5	5	1	3	5	7	2	5
H83	Nâng cấp QL8 (Hồng Lĩnh – cửa khẩu Cầu Treo) (77km)	164,6	0,3	1	2	1	3	5	3	2	3
H84	Nâng cấp QL9 (Sông- Cửa Việt) (14km)	21,7	5,9	1	2	1	3	5	3	2	3

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 1: Đường bộ và Vận tải đường bộ

Mã số	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR)	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	Thành phần mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
H85	Nâng cấp QL5 (106km)	155,8	15,6	2	4	1	4	5	3	2	5
H86	Nâng cấp QL21 (Sơn Tây – Xuân Mai) (32km)	31,1	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H87	Nâng cấp QL21 (Nam Định – Thịnh Long) (61km)	59,4	15,0	1	4	1	4	5	3	2	3
H88	Nâng cấp QL22 (TPHCM-Mộc Bài) (82km)	82,1	7,0	1	3	1	3	5	3	2	3
H89	Nâng cấp QL80 (Cầu Mỹ Thuận – Xà Xía) (213km)	207,3	1,9	1	2	1	3	5	3	2	3
H90	Nâng cấp QL6 (Ba La – Xuân Mai) (20km)	52,7	14,5	3	4	1	3	5	3	2	5
H91	Mở rộng QL6 (tính lộ 127 ở Lai Châu tới biên giới Mường Tè thông qua biên giới Pắc Ma – Nậm La) (120km)	180,1	6,9	1	3	1	3	1	3	2	3
H92	Cải tạo QL20 (Dầu Gây - Liên Khương) (250km)	201,8	15,1	3	4	1	3	5	3	2	5
H93	Nâng cấp QL12B (Tam Điệp - Hang Trạm) (46km)	85,3	9,7	1	3	1	3	5	3	2	3
H94	Nâng cấp QL7 (Đô Lương - Con Cuông) (54km)	100,1	4,2	1	2	1	3	5	3	2	3
H95	Nâng cấp QL19 (Quy Nhơn - QL14) (169km)	357,8	9,1	1	3	1	3	5	3	2	3
H96	Cải tạo QL10 (Lai Thành - Tào Xuyên) (50km)	24,3	32,7	2	5	1	3	5	3	2	5
H97	Cải tạo QL3 (Thái Nguyên - Tà Lùng) (274km)	161,3	7,5	1	3	1	4	5	3	2	3
H98	Cải tạo QL4A, 4B (Cao Bằng - Tiên Yên) (225km)	132,8	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H99	Cải tạo QL37 (Sao Đỏ - Cò Nòi) (533km)	316,7	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H100	Cải tạo QL34 (Hà Giang - Cao Bằng) (260km)	168,8	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H101	Cải tạo QL43 (Gia Phú - Pa Hàng) (113km)	72,5	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H102	Cải tạo QL7 (Diễn Châu - Đô Lương) (36km)	17,5	0,0	1	1	1	3	5	3	2	2
H103	Cải tạo QL 12A (nối tới Cảng Vũng Áng, Hà Tĩnh) (10km)	4,9	4,1	1	2	1	3	5	3	2	3
H104	Cải tạo QL14B (Đà Nẵng - Thanh Mỹ) (78km)	41,9	18,6	1	4	1	3	4	3	2	3
H105	Cải tạo QL14D (Đường HCM-biên giới Lào) (75km)	48,3	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H106	Cải tạo QL13 (Chơn Thành – cửa khẩu Hoa Lư) (142km)	92,9	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H107	Cải tạo QL30 (An Hữu – cửa khẩu Đình Bà) (121km)	58,9	12,3	1	4	1	3	5	3	2	3
H108	Cải tạo QL61 (Tân Phú - Vĩnh Lợi) (96km)	46,7	12,4	1	4	1	3	5	3	2	3
H109	Phục hồi QL40 (24km)	9,8	3,8	1	2	1	3	3	3	2	5**
H110	Mở rộng QL217 (QL217 – QL1-Thanh Hóa) (30km)	87,1	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H111	Phục hồi QL31 (An Châu - Đình Lập) (48km)	23,7	15,0	1	4	1	3	5	3	2	5**
H112	Phục hồi QL3B (Yên Lạc - Thất Khê) (44km)	21,7	18,8	1	4	1	3	5	3	2	5**
H113	Phục hồi tỉnh lộ 507(QL47) (Thường Xuân - cửa khẩu Khẹo) (60km)	32,9	13,2	1	4	1	3	1	3	2	5**
H114	Phục hồi QL48 (Thái Hòa – Kim Sơn) (74km)	40,6	12,7	1	4	1	3	5	3	2	5**

Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS 2)
Báo cáo chuyên ngành số 1: Đường bộ và Vận tải đường bộ

Mã số	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR)	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	Thành phần mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
H115	Mở rộng QL32 (Hà Nội – Sơn Tây) (32km)	84,3	-	1	1	1	3	5	3	2	2
H116	Phục hồi QL32B (Xóm Giác – Mường Cối) (21km)	8,4	10,6	1	3	1	3	5	3	2	5**
H117	Phục hồi QL2B (Vĩnh Yên – Tam Đảo) (25km)	10,6	4,0	1	2	1	4	1	3	2	5**
H118	Phục hồi QL2C (Vĩnh Yên – Sơn Dương) (60km)	23,7	6,5	1	3	1	4	5	3	2	5**
H119	Phục hồi QL23 (QL2 - Phúc Yên) (27km)	10,0	16,1	1	4	1	3	5	3	2	5**
H120	Phục hồi QL47 (QL1 - QL15) (61km)	21,8	10,8	1	3	1	3	5	3	2	5**
H121	Phục hồi QL45 (Phố Ría - Thanh Hóa - Yên Cát) (136km)	49,3	1,5	1	2	1	3	5	3	2	5**
H122	Phục hồi QL49 (Cảng Thuận An - Đường HCM) (75km)	28,0	6,7	1	3	1	3	5	3	2	5**
H123	Khôi phục QL25 (Tuy Hòa - Đường HCM) (180km)	72,9	14,3	1	4	1	3	5	3	2	5**
H124	Khôi phục QL27 (Phan Rang Tháp Chàm – Buôn Ma Thuột) (276km)	113,1	8,2	1	3	1	3	5	3	2	5**
H125	Khôi phục QL49B (Cầu Mỹ Chánh - Vĩnh Hiền) (89km)	31,1	6,8	1	3	1	3	5	3	2	5**
H126	Khôi phục QL24B (QL1 - An Hải) (18km)	6,3	21,8	1	5	1	3	5	3	2	5**
H127	Khôi phục QL27B (Tân Sơn - QL1) (48km)	17,3	-	1	1	1	3	5	3	2	5**
H128	Khôi phục QL1D (Quy Nhơn - Sông Cầu, Bình Định & Phú Yên) (33km)	11,5	15,0	1	4	1	4	5	3	2	5**
H129	Khôi phục QL1C (Diên Khánh - Nha Trang) (17km)	5,9	25,0	2	5	1	4	5	3	2	5**
H130	Khôi phục QL56 (Xuân Thanh - Bà Rịa) (50km)	17,5	7,4	1	3	1	3	5	3	2	5**
H131	Khôi phục QL62 (Tân An - Bình Hiệp) (77km)	26,9	14,5	1	4	1	3	5	3	2	5**
H132	Khôi phục QL54 (Cái Von - Tiểu Cần) (167km)	58,3	-	1	1	1	3	5	3	2	5**
H133	Khôi phục QL53 (Vĩnh Long - Duyên Hải - QL54) (132km)	46,1	11,4	1	3	1	3	5	3	2	5**
H134	Khôi phục QL63 (Minh Lương – Cà Mau) (109km)	38,1	14,7	1	4	1	3	5	3	2	5**
H135	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Lạng Sơn – Hà Nội) (185km)	150,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
H136	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Hà Nội - Vinh) (365km)	365,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H137	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Vinh – Đà Nẵng) (650km)	570,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3*
H138	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Đà Nẵng – Nha Trang) (510km)	485,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3*
H139	Mở rộng QL1 (4 làn xe, Nha Trang – TP.HCM) (350km)	280,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H140	Mở rộng QL1 (4 làn xe, TP.HCM - Cà Mau) (385km)	310,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
Đảm bảo đường 2 làn xe lưu thông trong mọi điều kiện thời tiết											
H141	Cải tạo QL279 (Tây Trang - Việt Quang) (242km)	151,2	9,1	1	3	1	5	5	1	1	3
H142	Cải tạo QL6 (Mường Khèn – Lai Châu) (19km)	9,8	22,6	1	5	1	5	5	1	1	3

Mã số	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế (EIRR)	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	Thành phần mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
H143	Xây dựng đường mới (Kỳ Anh – Tân Sơn) (45km)	100,7	-	2	1	1	5	1	1	1	1
H144	Cải tạo QL15 (Tân Sơn – Thanh Lan) (20km)	10,8	12,1	2	4	1	5	5	1	1	3
H145	Cải tạo QL12A (Thanh Lan - Chà Lo) (7km)	3,4	6,1	1	3	1	5	5	1	1	3
H146	Xây dựng tuyến đường bộ mới (Ngân Dừa – Vị Thanh) (25km)	53,1	0,5	2	2	1	5	5	1	1	3
H147	Xây dựng tuyến đường bộ mới (TPHCM - Long Xuyên) (140km)	264,4	10,2	3	3	1	5	5	1	1	3
Cải thiện ATGT											
H148	Kế hoạch cải tạo các điểm đen	95,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
H149	Kế hoạch Phát triển Kiểm toán ATGT	40,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
H150	Kế hoạch phát triển hành lang ATGT	40,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
H151	Kế hoạch tăng cường công trình an toàn giao thông trên các tuyến quốc lộ	1110,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
H152	Kế hoạch giảm rủi ro tai nạn cho người sử dụng đường bộ	75,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
H153	Kế hoạch triển khai an toàn cho đường bộ cao tốc	112,5	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
H154	Kế hoạch triển khai an toàn giao thông công trình đường bộ	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
H155	Kế hoạch bảo trì và giám sát ATGT	35,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
H156	Kế hoạch triển khai ATGT đường đô thị	272,5	-	-	-	-	-	-	-	-	5*

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú ý: * Các dự án không sử dụng phương pháp đánh giá định lượng do tính chất của dự án hoặc do thiếu nguồn thông tin, đánh giá chung dựa trên phân tích của các chuyên gia. ** Dựa trên cơ sở chiến lược của Nghiên cứu VITRANSS2 khuyến khích sử dụng tối đa cơ sở hạ tầng giao thông hiện có, các dự án cải tạo đường bộ cho điểm 5 mặc dù các dự án này không được đánh giá cao theo một số tiêu chí từ đánh giá tỉ lệ nội hoàn kinh tế và nhu cầu giao thông dựa trên giao thông đối ngoại (chưa bao gồm giao thông nội tỉnh do thiếu thông tin).

6.5 Quy hoạch Tổng thể Chuyên ngành đường bộ

1) Chương trình phát triển

Việc triển khai các dự án đường bộ cần cân nhắc ngân sách có được cũng như mức độ ưu tiên của các dự án thuộc các chuyên ngành khác như đường sắt, hàng hải, đường thủy nội địa, hàng không và logistics. Chi tiết có trong Chương 6 của Báo cáo chính, VITRANSS 2. Không thể lựa chọn được các dự án ưu tiên nếu như không tham khảo nhu cầu, sự cần thiết của các dự án chuyên ngành khác.

Ngân sách dành cho phát triển giao thông vận tải nói chung được giả định ở mức 3-7% GDP với các mức tăng trưởng kinh tế như sau:

- (i) Tăng trưởng GDP hàng năm, 2011–2020: 5,5% (thấp), 6,5% (TB), 7,5% (cao)
- (ii) Tăng trưởng GDP hàng năm, 2021–2030: 4,5% (thấp), 5,5% (TB), 6,5% (cao)

Do đó có thể ước tính lượng vốn dành cho phát triển GTVT là 37-96 tỷ USD cho giai đoạn 2009 – 2020, mức trung bình là 66,5 tỷ USD.

Nếu thực hiện tất cả các dự án đường bộ ứng viên thì số vốn trên sẽ không đủ, ngay cả khi đã tính cả phần giả định đầu tư tư nhân (Bảng 6.5.1), mặc dù vẫn chưa tính tới yêu cầu đầu tư cho các dự án giao thông đô thị, giao thông nông thôn và công tác bảo trì. Theo ước tính thì các dự án này (không nằm trong khuôn khổ nghiên cứu VITRANSS 2), sẽ chiếm khoảng 40% tổng vốn dành cho GTVT. Như vậy sẽ không còn tiền dành cho các dự án ưu tiên của các chuyên ngành khác.

Kết quả rà soát yêu cầu cấp vốn của tất cả các chuyên ngành khác cho thấy rằng với giai đoạn 2009-2020 thì chỉ có thể thực hiện được các dự án đường bộ đã cam kết và các dự án đường bộ có số điểm MCA cao nhất. Do đó, chương trình phát triển đường bộ đề xuất cho giai đoạn 2009-2020 sẽ cần khoảng 25,0 tỷ USD cho 142 dự án (Bảng 6.5.1). Công tác bảo trì cần khoảng 20% chi phí cho chương trình phát triển đường bộ, tương đương 5,0 tỷ USD cho giai đoạn này. Các dự án không nằm trong chương trình trọng tâm sẽ được chuyển sang giai đoạn 2021-2030.

Bảng 6.5.1 Chương trình trọng tâm về phát triển đường bộ

	0. Các dự án ứng viên (2009–2030)			1. Dự án đã cam kết			2. Dự án có điểm MCA 5 (2009–2020)			1+2. Chương trình nóng cốt (2009–2020)		
	SL	Chi phí (triệu USD)		SL	Chi phí (triệu USD)		SL	Chi phí (triệu USD)		SL	Chi phí (triệu USD)	
		Tổng	NN		Tổng	NN		Tổng	NN		Tổng	NN
Đường cao tốc	44	67.648	47.354	12	11.691	8.184	7	7.169	5.019	19	18.860	13.202
Quốc lộ	187	19.815	19.815	72	8.935	8.935	40	2.057	2.057	112	10.992	10.992
Khác	12	1.936	1.936	3	136	136	8	690	690	11	826	826
Tổng	243	89.399	69.105	87	20.762	17.255	55	9.916	7.765	142	30.678	25.020

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú thích: % chi phí Chính phủ (nhà nước) gánh đối với đường cao tốc là 70%

2) Các dự án đường bộ của từng hành lang vận tải

Căn cứ vào yêu cầu của từng hành lang và kết quả MCA, đã xác định được dự án cho 32 hành lang. Các dự án ứng viên được phân theo hành lang, chiến lược thực hiện các dự án này như sau:

Bảng 6.5.2 Chiến lược phát triển đường bộ trên từng hành lang

Hành lang	Ngắn-Trung hạn (2010-2020)	Dài hạn (2021-2030)
1) Ven biển Bắc – Nam	<ul style="list-style-type: none"> (H1) CH01, CH02, CH03, CH04, H01, H02, H03 (H2) CH19, CH20, CH24, H36 (H3) CH29, CH30, CH31, CH32, H59, H63, H64 (H4) CH36, CH38, CH42, CH83, H121, H125, H126, H128, H129 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H04, H05, H06, , H07, H08, H09 (H2) H39, H43, H44, H45, H46, H47, H48, H49, H50, H51, H52, H53, H54, H55, H56 (H3) H58, H60, H61, H62, H75, H76, H78 (H4) H103, H110, H136 H137, H138, H139
2) Vùng cao Bắc – Nam	<ul style="list-style-type: none"> (H4) H79, H109, H113, H114, H120, H122, H124 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H11, H12, H17, H29 (H3) H56, H67 (H4) H80
3) Cửa ngõ vùng KTTĐ Bắc bộ	<ul style="list-style-type: none"> (H1) CH08 (H2) CH21 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H15 (H2) H46, H47 (H4) H85
4) Cửa ngõ vùng KTTĐ phía Nam	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H21 (H4) H82, H130 	<ul style="list-style-type: none"> (H2) H55, H56, H57
5) Cửa ngõ KTTĐ miền Trung	<ul style="list-style-type: none"> (H1) CH02 (H2) CH19, CH20 (H4) CH83, H125 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H06 (H2) H44
6) Hà Nội – Lào Cai	<ul style="list-style-type: none"> (H1) CH9 (H4) CH39, CH45, CH48, CH26, CH33, H116, H118, H119 	<ul style="list-style-type: none"> (H4) H115
7) Hà Nội – Lạng Sơn	<ul style="list-style-type: none"> (H1) CH07 (H2) CH73, H35 	<ul style="list-style-type: none"> (H2) H135
8) Vinh – QL8 – biên giới Lào	<ul style="list-style-type: none"> (H4) CH78 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H17 (H4) H83
9) Đông Hà – Lao Bảo		<ul style="list-style-type: none"> (H1) H18 (H4) H84
10) TP HCM – QL22 – biên giới Campuchia	<ul style="list-style-type: none"> (H4) CH53 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H23 (H4) H88
11) Sóc Trăng – Cần Thơ -biên giới Campuchia	<ul style="list-style-type: none"> (H3) H68 (H4) CH71, CH77, H132, H133 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H24 (H2) H37, H57 (H3) H69, H60
12) Vòng cung thứ nhất	<ul style="list-style-type: none"> (H2) CH14, CH15, CH16, CH27, CH28 (H4) CH47, CH69, CH76, H111, H112 	<ul style="list-style-type: none"> (H4) H98, H100 (H5) H141
13) Hà Nội – Cao Bằng (biên giới TQ)	<ul style="list-style-type: none"> (H1) CH10 (H4) CH43, CH46, CH74 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H13 (H4) H97
14) Ven biển phía bắc (biên giới TQ)	<ul style="list-style-type: none"> (H1) CH12 (H4) CH40, H96 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H16 (H2) H42, H45, H46, H47 (H3) H71 (H4) H81, H87
15) Vòng cung thứ hai	<ul style="list-style-type: none"> (H2) CH17 	<ul style="list-style-type: none"> (H4) H99, H91
16) Hà Nội – Hòa Bình		<ul style="list-style-type: none"> (H1) H14
17) Ninh Bình – Lai Châu	<ul style="list-style-type: none"> (H4) CH47, CH67, CH72, CH82, 	<ul style="list-style-type: none"> (H4) H91, H93 (H5) H142
18) Vinh – QL7 – biên giới Lào		<ul style="list-style-type: none"> (H2) H49 (H4) H94, H102
19) Vũng Áng - QL12 – biên giới Lào	<ul style="list-style-type: none"> (H4) CH41 	<ul style="list-style-type: none"> (H2) H50 (H5) H143, H144, H145
20) Đà Nẵng – QL14B / 14D – biên giới Lào		<ul style="list-style-type: none"> (H4) H104, H105
21) Quảng Ngãi – Kon Tum	<ul style="list-style-type: none"> (H4) CH79, CH80 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H27
22) Quy Nhơn – QL19 – biên giới Campuchia	<ul style="list-style-type: none"> (H2) CH34 (H4) CH81, H123 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H19 (H2) H51 (H4) H95
23) Nha Trang – Buôn Ma Thuật	<ul style="list-style-type: none"> (H4) CH44 	<ul style="list-style-type: none"> (H2) H52, H53
24) Nam Tây Nguyên	<ul style="list-style-type: none"> (H1) CH04 (H2) CH25 (H4) CH68, CH84, H92, H127 	<ul style="list-style-type: none"> (H1) H20, H28 (H2) H40, H53

Hành lang	Ngắn-Trung hạn (2010-2020)	Dài hạn (2021-2030)
25) Phan Thiết – Gia Nghĩa	• (H4) CH44	
26) TpHCM – QL13 – biên giới Campuchia		• (H1) H22 • (H) H106
27) HCMC – Mỹ Tho – biên giới Campuchia	• (H4) CH50	• (H2) H54 • (H4) H107
28) Bạc Liêu – Rạch Giá – biên giới Campuchia	• (H4) CH52, H134	• (H1) H25 • (H4) H108 • (H5) H146
29) Trục nam ĐB sông Cửu Long	• (H1) CH05, CH06 • (H2) CH13 • (H3) H65, H73 • (H4) CH37, CH49, CH51, CH52, CH59	• (H1) H26 • (H2) H41, H57 • (H3) H72 • (H4) H140
30) Trục bắc ĐB sông Cửu Long	• (H4) H131	• (H1) H12 • (H2) H38 • (H4) H89 • (H5) H147
31) Đường vành đai ngoài Hà Nội	• (H1) CH11 • (H2) CH18, CH22, H33 • (H3) H74 • (H4) CH60, H90, H117	• (H1) H30, H31 • (H2) H34 • (H3) H77 • (H4) H86
32) Đường vành đai ngoài TpHCM	• (H1) H10, H32	

Chú thích: (H1), (H2), (H3), (H4), (H5) tương ứng với các loại dự án sau

H1: Xây dựng đường cao tốc mới

H2: Xây dựng đường bộ mới

H3: Xây dựng đường tránh

H4: Cải tạo đường/cầu

H5: Đảm bảo đường 2 làn thông xe mọi ĐK thời tiết

6.6 Kết luận và Khuyến nghị

Chuyên ngành đường bộ đã đạt được nhiều thành tựu trong 10 năm trở lại đây, tuy nhiên vẫn còn phải cố gắng mới có thể đáp ứng được yêu cầu của một nền kinh tế đang tăng trưởng nhanh. Đường xuống cấp nhanh, tai nạn giao thông vẫn ở mức cao, năng lực đường không đủ đáp ứng với lưu lượng vận tải ngày càng tăng nhanh. Khi Việt Nam tiếp tục tăng trưởng và hội nhập hơn về mặt xã hội và công nghiệp với thế giới, thì trong nước cũng cần có hạ tầng và dịch vụ đường bộ đủ để cung cấp dịch vụ chất lượng cao hơn như tốc độ cao, giao thông thông minh, năng lực vận tải lớn, an toàn, thân thiện với môi trường.

Để tạo điều kiện thực hiện tầm nhìn đặt ra về một nền kinh tế hội nhập, chuyên ngành đường bộ cần phải được hiện đại hóa. Quy hoạch tổng thể ngành đường bộ trong VITRANSS 2 đã đề xuất một chương trình phát triển đường bộ với tổng chi phí 22,3 tỷ USD. Chương trình bảo trì cũng cần được tăng cường cùng với quy mô mở rộng mạng lưới, với mức khoảng 20% so với ngân sách đầu tư vào đường bộ.

Tổng Cục ĐBVN cần phải thể hiện đúng vai trò là cơ quan quản lý đường bộ của Việt Nam – thông qua làm rõ mối quan hệ với VEC (liên quan đến vấn đề quy hoạch mạng lưới cũng như quyết định về quy mô của mạng lưới đường bộ cao tốc) và Bộ Xây dựng (về phát triển giao thông vận tải nội đô).

Chức năng nhà quản lí của Tổng Cục ĐBVN cũng cần được thể hiện thông qua thu phí đường bộ hiện do VEC thực hiện, sau đó có thể tập trung vào vai trò phát triển hay tham gia hợp tác với các nhà đầu tư tư nhân để phát triển đường bộ cao tốc.

Một số khuyến nghị khác như sau:

- (i) Thể chế hóa cho Kế hoạch phát triển đường bộ 5 năm;
- (ii) Xây dựng Cơ quan quản lý dự án để tiêu chuẩn hóa các ban quản lý dự án và thu hút đội ngũ cán bộ giàu kinh nghiệm chuyên môn;
- (iii) Cổ phần hóa đồng thời các CIENCO để các đơn vị này tham gia đấu thầu cạnh tranh trong các công trình xây dựng dân dụng, mà vốn vẫn dựa vào mối quan hệ lâu dài với Bộ GTVT và các cơ quan liên quan.
- (iv) Nghiên cứu khả năng hợp nhất một cơ quan sẽ chịu trách nhiệm phát triển các tiêu chuẩn kĩ thuật và duy trì chất lượng xây dựng, cơ quan này có thể là một “Viện nghiên cứu và phát triển công nghệ đường bộ”;
- (v) Hợp thức hóa cơ chế sử dụng quỹ bảo trì đường bộ.

PHỤ LỤC 3A

Các đoạn đường cao tốc đề xuất thêm

PHỤ LỤC 3A: CÁC ĐOẠN ĐƯỜNG CAO TỐC ĐỀ XUẤT THÊM

Xem xét mức độ phù hợp của mạng lưới đường bộ cao tốc tại Việt Nam, đoàn nghiên cứu đã đề xuất thêm 04 đoạn đường bộ cao tốc cho mạng lưới. Lí do đề xuất như sau:

(1) Đà Nẵng – Ngọc Hồi, 250 km

Lí do đề xuất đoạn cao tốc Đà Nẵng – Ngọc Hồi:

- (i) Nên hình thành một mạng lưới đường bộ cao tốc thay vì chỉ dừng lại ở Ngọc Hồi. Đây là đoạn lựa chọn kết nối tới tuyến ven biển và do đó sẽ đóng góp vào phát triển kinh tế - xã hội ven biển.
- (ii) Tuyến Pakxe (CHDCND Lào) – Ngọc Hồi – Đà Nẵng là một trong những hành lang Đông Tây khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Ngoài lợi ích khuyến khích phát triển kinh tế biên giới, dự kiến tuyến này sẽ đóng góp vào sự phát triển chung cho toàn bộ khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng.

(2) Quảng Ngãi – Đăk Tô, 170km

Lí do đề xuất đoạn cao tốc Quảng Ngãi – Đăk Tô:

- (i) Đây là đoạn thiết yếu kết nối giữa CHDC Lào và khu công nghiệp Dung Quất nơi có nhà máy lọc dầu đã đi vào hoạt động từ ngày 22 tháng 02 năm 2009. Hệ thống kết cấu hạ tầng cho Khu công nghiệp Dung Quất cần phải vững chắc để hỗ trợ phân phối sản phẩm đi các nơi, không chỉ giới hạn trong lãnh thổ Việt Nam. Các sản phẩm sản xuất tại Lào có thể được xuất khẩu qua cảng Đà Nẵng, và xe tải chở hàng hóa từ cảng về có thể chở dầu và các sản phẩm khác từ Khu công nghiệp Dung Quất đi CHDC Lào.
- (ii) Khoảng cách từ Đà Nẵng đến Quy Nhơn là 300km, khoảng cách này khá dài nên rất khó có thể làm đường cao tốc từ đông sang tây.

(3) Nha Trang – Đà Lạt, 80km

Lí do đề xuất tuyến cao tốc Nha Trang – Đà Lạt:

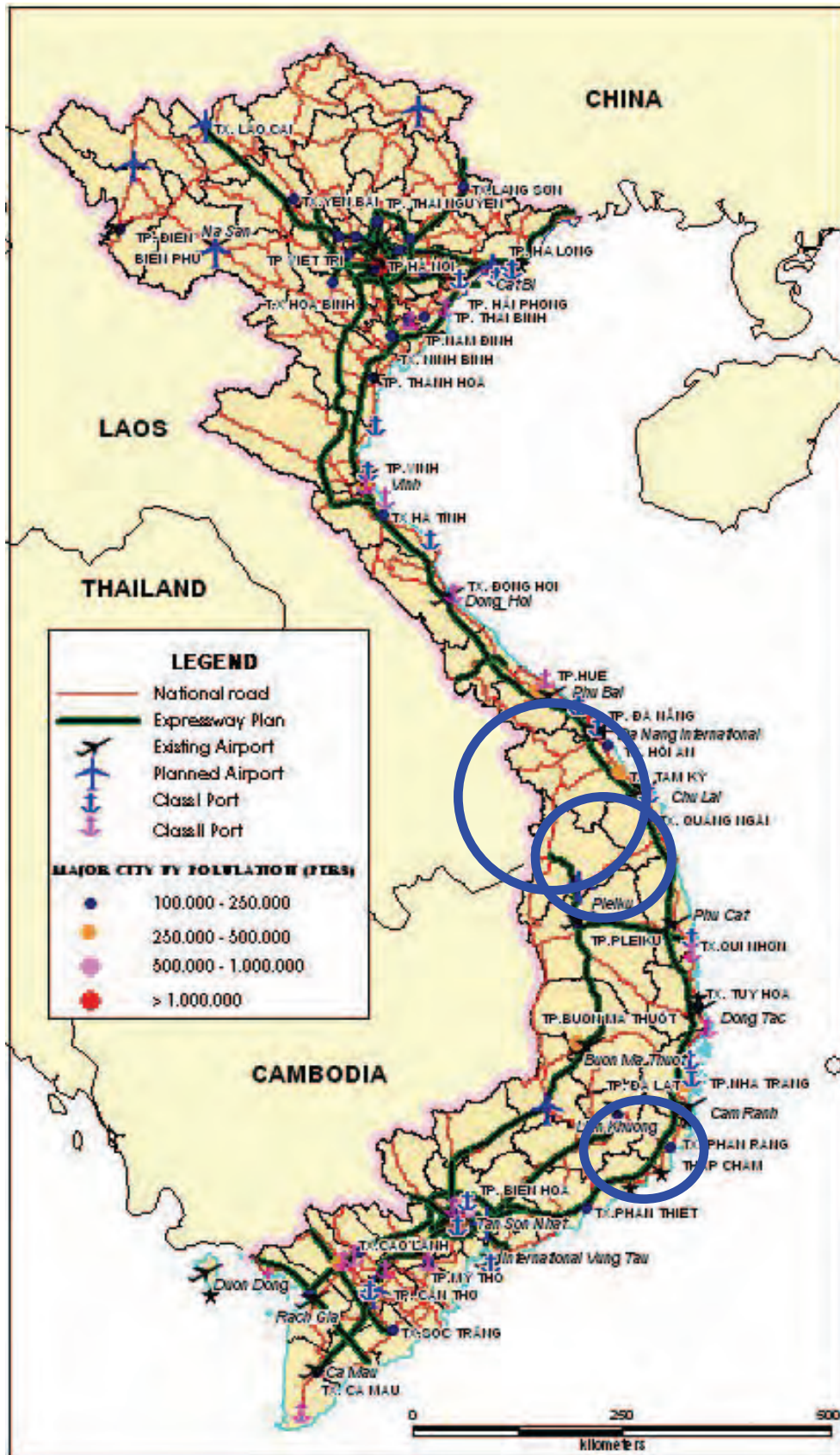
- (i) Thứ nhất, đường bộ cao tốc sẽ được thiết lập thành một mạng lưới, do đó không nên chỉ dừng lại ở Đà Lạt. Ngoài ra, đây là đoạn lựa chọn kết nối tới tuyến ven biển, và do đó sẽ đóng góp vào phát triển kinh tế-xã hội ven biển.
- (ii) Thứ hai, Nha Trang và Đà Lạt là hai địa điểm du lịch nổi tiếng ở Việt Nam. Sự kết nối giữa các thành phố này (trong 1 giờ) sẽ không chỉ đóng góp vào phát triển du lịch mà cả các ngành công nghiệp trong vùng.

(4) Bình Sơn – Gia Ray, 30km

Lí do đề xuất tuyến cao tốc Bình Sơn – Gia Ray:

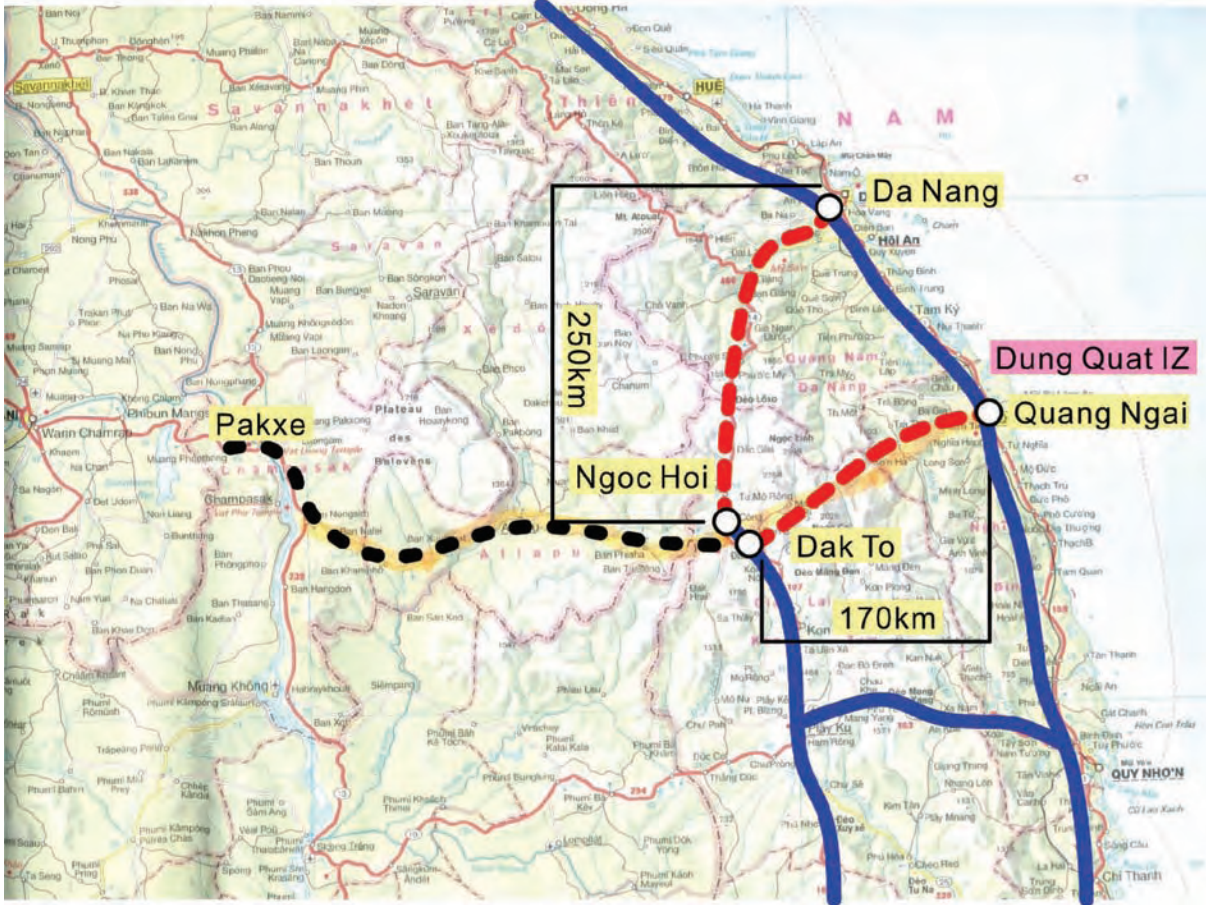
- (i) Thứ nhất, đây là đoạn tắt, khoảng 10km, sẽ tiết kiệm đáng kể thời gian đi lại.
- (ii) Thứ hai, đoạn này có thể kết nối các khu vực đồi xung quanh thị xã Cam Mỹ. Việc vận chuyển nguyên vật liệu xây dựng tới Tp. HCM bằng tuyến này sẽ rất thuận tiện.

Hình 3A.1 Các Đoạn đề xuất thêm vào mạng lưới đường bộ cao tốc



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 3A.2 Hai đoạn ĐBCT đề xuất thêm vào mạng lưới khu vực miền Trung



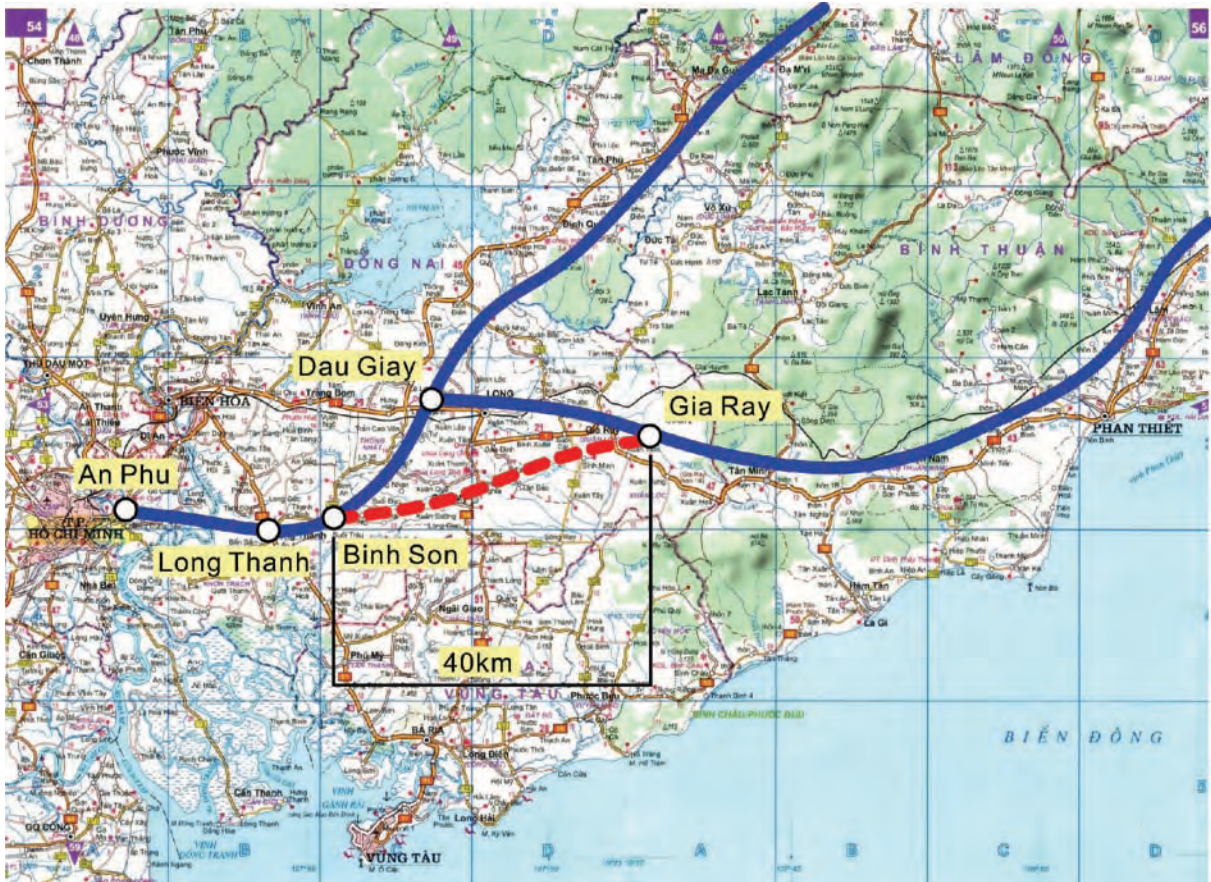
Source: VITRANSS2 Study Team

Hình 3A.3 Đoạn đường bộ cao tốc đề xuất thêm vào mạng lưới khu vực Nam Trung bộ



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

Hình 3A.4 Đoạn đường bộ cao tốc đề xuất thêm vào mạng lưới khu vực phía Nam



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2