

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI, VIỆT NAM

NGHIÊN CỨU TOÀN DIỆN
VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
Ở VIỆT NAM
(VITRANSS 2)

Quy hoạch Tổng thể Đường bộ Cao tốc Bắc – Nam
Báo cáo cuối cùng
Báo cáo tóm tắt

Tháng 05 năm 2010

CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN PHƯƠNG ĐÔNG
CÔNG TY NIPPON KOEI

EID
JR
10-076

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI, VIỆT NAM

NGHIÊN CỨU TOÀN DIỆN
VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
Ở VIỆT NAM
(VITRANSS 2)

Quy hoạch Tổng thể Đường bộ Cao tốc Bắc – Nam
Báo cáo cuối cùng
Báo cáo tóm tắt

Tháng 05 năm 2010

CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN PHƯƠNG ĐÔNG
CÔNG TY NIPPON KOEI

Tỷ giá hối đoái sử dụng trong báo cáo này
1 USD = 110 Yên = 17.000 đồng
(Mức trung bình năm 2008)

LỜI NÓI ĐẦU

Đáp ứng yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định tiến hành Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS2), giao chương trình này cho Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

JICA đã cử một đoàn nghiên cứu sang Việt Nam làm việc từ tháng 11,2007 tới tháng 5,2010, do ông IWATA Shizuo từ công ty ALMEC làm trưởng đoàn, và có các thành viên khác là chuyên gia của công ty ALMEC, công ty tư vấn Phương Đông và công ty Nippon Koei.

Được sự hợp tác chặt chẽ của nhóm đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã tiến hành nghiên cứu này, đồng thời tổ chức nhiều buổi thảo luận với các cán bộ hữu quan của Chính phủ Việt Nam. Khi trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất nghiên cứu và nộp báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam và cả nước Việt Nam, đồng thời đưa mối quan hệ hữu hảo giữa hai nước lên một tầm cao mới.

Tôi xin chân thành cảm ơn các cán bộ Chính phủ Việt Nam đã hỗ trợ và hợp tác chặt chẽ với nghiên cứu này.

Tháng 5, 2010

HIROYO SASAKI,
Phó Chủ tịch
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tháng 5, 2010

HIROYO Sasaki

Phó Chủ tịch

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tokyo

Tờ trình

Kính thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bộ báo cáo cuối cùng của Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS2).

Bộ báo cáo này tổng hợp các kết quả nghiên cứu thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản trong giai đoạn từ tháng 11, 2007 tới tháng 5, 2010 của Đoàn Nghiên cứu gồm các chuyên gia của công ty ALMEC, công ty Tư vấn Phương Đông và công ty Nippon Koei.

Báo cáo này có được là nhờ sự đóng góp của rất nhiều người. Trước hết, chúng tôi đặc biệt cảm ơn những người đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu trong thời gian qua, đặc biệt là của Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam.

Chúng tôi cũng cảm ơn các cán bộ của quý cơ quan, của Ban Cố vấn JICA và của Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam đã hỗ trợ và cố vấn sâu sát cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bộ báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của hệ thống giao thông vận tải tại Việt Nam.

Trân trọng,

IWATA Shizuo

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

Nghiên cứu Toàn diện về

Phát triển Bền vững

Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam

(VITRANSS2)

MỤC LỤC

TÓM TẮT THỰC THI

1 GIỚI THIỆU

2 ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC-NAM TRONG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI QUỐC GIA

- 2.1 Rà soát Quy hoạch tổng thể đường cao tốc của Bộ GTVT 2-1
- 2.2 Mạng lưới đường cao tốc Bắc-Nam đã được xác định trong VITRANSS 2 2-4
- 2.3 Vai trò cơ bản của đường cao tốc Bắc - Nam 2-9

3 CÁC ĐẶC ĐIỂM VỊ THẾ CỦA HÀNH LANG VEN BIỂN BẮC-NAM

- 3.1 Cấu trúc không gian 3-1
- 3.2 Điều kiện tự nhiên 3-5
- 3.3 Các đặc điểm Kinh tế – Xã hội 3-7
- 3.4 Nhu cầu giao thông vận tải..... 3-8
- 3.5 Tính kết nối mạng lưới giao thông trong liên kết vùng 3-11

4 QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC-NAM

- 4.1 Tiêu chuẩn quy hoạch 4-1
- 4.2 Lựa chọn quy hoạch và hướng tuyến 4-6

5 KHAI THÁC VÀ QUẢN LÝ

- 5.1 Công tác khai thác và duy tu bảo dưỡng..... 5-1
- 5.2 Thu phí 5-3
- 5.3 Biện pháp an toàn 5-7
- 5.4 Kiểm soát và Theo dõi giao thông 5-9
- 5.5 Cơ cấu tổ chức..... 5-11

6 ĐÁNH GIÁ CÁC ĐOẠN DỰ ÁN

- 6.1 Tổng quan 6-1
- 6.2 Chi phí ước tính 6-2
- 6.3 Phân tích kinh tế..... 6-4
- 6.4 Phân tích tài chính..... 6-7
- 6.5 Đánh giá môi trường chiến lược 6-9
- 6.6 Sắp xếp thứ tự ưu tiên cho các đoạn tuyến dự án 6-10

7 CHIẾN LƯỢC THỰC HIỆN

- 7.1 Kế hoạch thực hiện 7-1
- 7.2 Chiến lược chung theo giai đoạn phát triển thị trường 7-4
- 7.3 Chiến lược cấp vốn 7-5
- 7.4 Các vấn đề về thể chế và cơ cấu tổ chức 7-10

8 RÀ SOÁT CÁC NGHIÊN CỨU KHẢ THI CHO ĐOẠN NỐI PHÍA TÂY

8.1	Giới thiệu.....	8-1
8.2	Dự báo nhu cầu giao thông.....	8-3
8.3	Khảo sát điều kiện tự nhiên.....	8-6
8.4	Thiết kế kỹ thuật.....	8-7
8.5	Vấn đề môi trường.....	8-9
8.6	Kế hoạch khai thác và bảo dưỡng.....	8-13
8.7	Dự toán chi phí.....	8-14
8.8	Kế hoạch di dời công trình.....	8-15
8.9	Thiết kế công trình điện.....	8-16
8.10	Kế hoạch xây dựng.....	8-17
8.11	Chương trình thực hiện.....	8-18
8.12	Phân tích kinh tế.....	8-19
8.13	Kết luận và Kiến nghị.....	8-20

9 RÀ SOÁT CÁC NGHIÊN CỨU KHẢ THI CHO ĐOẠN NỐI PHÍA ĐÔNG

9.1	Giới thiệu.....	9-1
9.2	Tóm tắt công tác rà soát.....	9-3
9.3	Dự báo nhu cầu giao thông vận tải.....	9-5
9.4	Khảo sát điều kiện tự nhiên.....	9-9
9.5	Công tác thiết kế.....	9-10
9.6	Các vấn đề môi trường.....	9-20
9.7	Quy hoạch khai thác và bảo trì (O & M).....	9-24
9.8	Dự toán chi phí.....	9-25
9.9	Chương trình thực hiện.....	9-26
9.10	Phân tích kinh tế và tài chính.....	9-28
9.11	Kết luận và Kiến nghị.....	9-29

10 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

PHỤ LỤC

Phụ lục 4A Hướng tuyến đề xuất VITRANSS 2

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1.1	Danh sách các dự án trong Quy hoạch tổng thể đường cao tốc của Bộ GTVT.....	2-3
Bảng 2.2.1	Danh sách các dự án đường cao tốc VITRANSS 2	2-8
Bảng 3.3.1	Thông tin KT-XH các tỉnh/thành dọc theo tuyến ĐCT Bắc-Nam (ven biển)	3-7
Bảng 3.5.1	Cơ sở hạ tầng giao thông của Hành lang ven biển Bắc-Nam	3-12
Bảng 4.1.1	Điểm khống chế quy hoạch đối với lựa chọn tuyến.....	4-2
Bảng 4.1.2	Tiêu chuẩn quy hoạch đối với vị trí giao cắt	4-2
Bảng 4.1.3	Danh mục các công trình đường cao tốc.....	4-3
Bảng 4.1.4	Tiêu chuẩn thiết kế cho vị trí công trình ĐCT.....	4-4
Bảng 4.1.5	Danh mục tiêu chuẩn kỹ thuật đối với đường cao tốc	4-5
Bảng 4.2.1	Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Ninh Bình – Thanh Hóa	4-7
Bảng 4.2.2	Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Thanh Hóa – Hà Tĩnh.....	4-8
Bảng 4.2.3	Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Hà Tĩnh – Quảng Bình	4-9
Bảng 4.2.4	Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Quảng Bình – Quảng Trị.....	4-9
Bảng 4.2.5	Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn đoạn Quảng Trị – Đà Nẵng.....	4-10
Bảng 4.2.6	Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Quảng Ngãi – Bình Định	4-10
Bảng 4.2.7	Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Bình Định – Nha Trang	4-11
Bảng 4.2.8	Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Nha Trang – Phan Thiết.....	4-12
Bảng 4.2.9	Các Dự án Đường bộ Cao tốc	4-13
Bảng 4.2.10	Số lượng cầu và đường hầm.....	4-14
Bảng 4.2.11	Tiếp cận các cảng biển Loại 1	4-14
Bảng 4.2.12	Tiếp cận các thành phố chính dọc theo tuyến ĐCT Bắc-Nam.....	4-15
Bảng 4.2.13	Đề xuất Nút giao cho tuyến Đường bộ cao tốc Bắc-Nam.....	4-16
Bảng 4.2.14	Đường nhánh tiếp cận tới nút giao	4-17
Bảng 5.1.1	Các dịch vụ khai thác và bảo dưỡng đường cao tốc.....	5-1
Bảng 5.2.1	So sánh các cách tính phí đường	5-3
Bảng 5.2.2	So sánh các hệ thống cổng thu phí trên đường cao tốc.....	5-6
Bảng 5.4.1	Các nhóm biển báo giao thông đường bộ	5-9
Bảng 5.4.2	Kích thước biển báo.....	5-9
Bảng 5.4.3	Hệ số nhân cho các tốc độ thiết kế	5-9
Bảng 6.1.1	Phân tích đa tiêu chí (MCA) để đánh giá các dự án	6-1
Bảng 6.2.1	Kết quả ước tính chi phí cho các dự án đường bộ cao tốc	6-3
Bảng 6.3.1	Kết quả sơ bộ về đánh giá kinh tế các dự án đường bộ cao tốc của Bộ GTVT.....	6-5
Bảng 6.4.1	Kết quả sơ bộ về đánh giá tài chính các dự án đường bộ cao tốc của BGTVT.....	6-7
Bảng 6.6.1	Đánh giá toàn diện các dự án đường bộ cao tốc	6-10
Bảng 7.1.1	Hiện trạng tuyến đường cao tốc Bắc - Nam	7-1
Bảng 7.1.2	Kế hoạch triển khai mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam.....	7-3
Bảng 7.3.1	Yêu cầu đầu tư tới năm 2030	7-5
Bảng 8.2.1	Dự báo lưu lượng giao thông cho đoạn nối phía Tây.....	8-3
Bảng 8.4.1	Các tuyến đường hiện trạng cắt ngang đoạn Đường nối phía tây	8-7
Bảng 8.7.1	Tóm tắt chi phí dự án cho phương án kiến nghị thực hiện (USD).....	8-14
Bảng 9.1.1	Đề cương công tác rà soát	9-2
Bảng 9.1.2	Các tài liệu đã nhận (Báo cáo 2009).....	9-2
Bảng 9.2.2	Phạm vi công việc	9-4
Bảng 9.3.1	Dự báo lưu lượng giao thông đối với đường nối phía Đông	9-5
Bảng 9.3.2	Phương án dự báo nhu cầu giao thông	9-6
Bảng 9.4.1	Danh sách đánh giá (Khảo sát địa hình).....	9-9
Bảng 9.5.1	Tiêu chuẩn thiết kế sử dụng trong công tác rà soát.....	9-10
Bảng 9.5.2	Số làn xe cần thiết trên đoạn Nút giao An Phú và Đường VĐ2.....	9-11

Bảng 9.5.3	Hướng giao thông chính tại nút giao An Phú (2030)	9-12
Bảng 9.5.4	Sáu phương án cho nút giao An Phú.....	9-12
Bảng 9.5.5	Nghiên cứu so sánh sơ bộ phương án nút giao tại nút giao An Phú (2030)	9-14
Bảng 9.5.6	Hướng giao thông chính tại nút giao đường VĐ 2 (2030)	9-15
Bảng 9.5.7	5 phương án nút giao tại Nút giao Đường VĐ 2.....	9-16
Bảng 9.5.8	So sánh tổng thể sơ bộ về 05 phương án nút giao tại Đường VĐ 2.....	9-17
Bảng 9.8.1	Gói thầu đề xuất.....	9-25
Bảng 9.8.2	Dự toán chi phí ban đầu của Dự án.....	9-25
Bảng 9.9.1	Đề xuất phương pháp xây dựng theo giai đoạn	9-26
Bảng 9.9.2	Chương trình thực hiện.....	9-27
Bảng 9.10.1	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế theo từng kịch bản (EIRR).....	9-28
Bảng 9.10.2	Tỉ lệ nội hoàn tài chính của Dự án theo kịch bản.....	9-28

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 2.1.1	Quy hoạch đường cao tốc của Bộ GTVT	2-2
Hình 2.2.1	Quy hoạch định hướng phát triển mạng lưới.....	2-4
Hình 2.2.2	Mạng lưới đường chính yếu	2-5
Hình 2.2.3	Mạng lưới đường cao tốc VITRANSS 2 (Mạng lưới tác động tối đa).....	2-7
Hình 3.1.1	Vị trí hành lang ven biển Bắc - Nam	3-2
Hình 3.1.2	Khung phát triển không gian quốc gia	3-3
Hình 3.1.3	Cấu trúc Giao thông vùng cách điệu hóa.....	3-4
Hình 3.4.1	Nhu cầu giao thông giữa các miền Bắc, Trung và Nam	3-9
Hình 3.4.2	Nhu cầu giao thông hiện tại và tương lai,	3-10
Hình 5.2.1	Ba hệ thống thu phí đặc trưng	5-3
Hình 5.3.1	Mặt cắt ngang điển hình đường cao tốc với làn dành riêng cho xe máy.....	5-8
Hình 5.5.1	Cơ cấu tổ chức kinh doanh đường cao tốc	5-11
Hình 5.5.2	Khung phối hợp giữa Cơ quan và Công ty	5-12
Hình 6.2.1	Sơ đồ bước lập khái toán chi phí tiêu chuẩn cho phát triển mạng lưới đường bộ.....	6-2
Hình 6.3.1	EIRR của các dự án đường bộ cao tốc	6-6
Hình 6.4.1	FIRR của các dự án đường bộ cao tốc	6-8
Hình 7.1.1	Kế hoạch triển khai mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam.....	7-2
Hình 7.3.1	Yêu cầu đầu tư cộng dồn.....	7-5
Hình 7.3.2	Dự báo nhu cầu giao thông cho từng đoạn	7-9
Hình 8.1.1	Vị trí đoạn nối phía Tây	8-1
Hình 8.2.1	Lưu lượng giao thông dự báo trên đoạn Đường nối phía Tây, 2020	8-4
Hình 8.2.2	Lưu lượng giao thông dự báo trên đoạn Đường nối phía Tây, 2030	8-5
Hình 8.11.1	So sánh chương trình thực hiện	8-18
Hình 9.1.1	Vị trí của đoạn nối phía Đông.....	9-1
Hình 9.3.1	Dự báo lưu lượng giao thông xung quanh Đường nối phía Đông, Kịch bản 1, 2020	9-7
Hình 9.3.2	Dự báo lưu lượng giao thông xung quanh Đường nối phía Đông, Kịch bản 2, 2020	9-7
Hình 9.3.3	Dự báo lưu lượng giao thông xung quanh Đường nối phía Đông, Kịch bản 3, 2020	9-8
Hình 9.3.4	Dự báo lưu lượng giao thông xung quanh Đường nối phía Đông, 2030.....	9-8
Hình 9.5.1	Sơ đồ nút giao (Dạng kèn trumpet kép) trong giai đoạn trước cho Nút giao VĐ 2	9-15
Hình 9.5.2	Kế hoạch phát triển đất tại khu vực nút giao VĐ 2	9-16

DANH MỤC CÁC THUẬT NGỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng phát triển Châu Á
BOT	Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao
CFEZ	Khu kinh tế trọng điểm miền Trung
DQIZ	Khu công nghiệp Dung Quất
EHS	Môi trường, Sức khỏe và An toàn
EIA	Đánh giá tác động môi trường
EIRR	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế
ETC	Thu phí điện tử
FIRR	Tỉ lệ nội hoàn tài chính
GMS	Khu vùng tiểu vùng sông MeKong mở rộng
GOV	Chính phủ Việt Nam
GRDP	Tổng sản phẩm khu vực
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HSR	Đường sắt cao tốc
IBRD	Ngân hàng quốc tế tái phát triển và xây dựng
IWT	Đường thủy nội địa
JH	Tổng công ty đường cao tốc nhà nước Nhật Bản
JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
LOS	Mức độ dịch vụ
MCA	Phân tích đa chỉ tiêu
MOF	Bộ Tài chính
MOT	Bộ Giao thông vận tải
MPI	Bộ kế hoạch đầu tư
NFEZ	Khu kinh tế trọng điểm Miền Bắc
NH	Quốc lộ
N-S	Bắc – Nam
NSEXY	Đường bộ cao tốc Bắc - Nam
NSHSR	Đường sắt cao tốc Bắc Nam
O&M	Khai thác và Quản lý
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
PDO	Văn phòng phát triển chương trình
PDOT	Sở Giao thông vận tải tỉnh/thành phố
PMU	Ban quản lý dự án
PPP	Hợp tác nhà nước tư nhân
ROW	Chỉ giới an toàn
SEA	Đánh giá môi trường chiến lược
SFEZ	Khu kinh tế trọng điểm miền Nam
US	Hoa Kỳ
USD	Đô la Mỹ
VEC	Công ty Đường bộ cao tốc Việt Nam
VGFM	Cơ chế bù lỗ
VITRANSS 2	Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững Hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam
VND	Đồng
VOC	Chi phí vận hành phương tiện
VRA	Cục đường bộ Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới
WTO	Tổ chức thương mại thế giới

Tóm tắt Thực thi

Giới thiệu

1. Quy hoạch tổng thể Đường bộ cao tốc Bắc - Nam là một báo cáo thành phần của Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam (VITRANSS 2), Báo cáo VITRANSS 2 hướng tới những mục tiêu chính sau đây:

- (i) Xây dựng các chiến lược phát triển phát triển GTVT toàn diện dài hạn đến năm 2030.
- (ii) Xây dựng Quy hoạch tổng thể GTVT trung hạn toàn diện đến năm 2020;
- (iii) Chuẩn bị một chương trình đầu tư ngắn hạn cho giai đoạn 2011-2015;
- (iv) Lập quy hoạch tổng thể mạng lưới đường cao tốc Bắc-Nam và tiến hành rà soát nghiên cứu khả thi của hai tuyến đường nối quanh khu vực Tp.HCM;
- (v) Tiến hành lập quy hoạch sơ bộ đường sắt cao tốc Bắc-Nam; và
- (vi) Chuyển giao công nghệ cho phía đối tác Việt Nam trong quá trình tiến hành Nghiên cứu.

Báo cáo Quy hoạch tổng thể bộ cao tốc Bắc – Nam này chính là mục tiêu số (iv) nêu trên. Trên cơ sở rà soát thông tin và tiến hành các phân tích, Đoàn nghiên cứu đã quyết định không lập nghiên cứu tiền khả thi cho các đoạn ưu tiên do đã hoặc đang có các nghiên cứu khả thi về các đoạn tuyến trên mạng lưới được nhiều cơ quan tổ chức thực hiện. Thay vào đó, Đoàn nghiên cứu thực hiện rà soát lại các nghiên cứu về 2 tuyến nối phía Đông và phía Tây Thành phố Hồ Chí Minh được chính phủ Việt Nam lập để thúc đẩy quá trình thực hiện các nghiên cứu này

Mạng lưới đường cao tốc VITRANSS 2

2. Mạng lưới đường cao tốc của Bộ GTVT có phạm vi rất rộng và toàn diện. Hiện nay đã có các nghiên cứu để thực hiện quy hoạch này của bộ. Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đề xuất phân cấp mạng lưới ra các tuyến chính yếu và thứ yếu xét về chức năng của từng tuyến đường và kế hoạch phát triển mạng lưới chung.

- (a) **Mạng lưới đường chính yếu:** Mạng lưới này bao gồm đường trục xương sống Bắc-Nam (đường ven biển), các cửa ngõ quốc tế và các đường vành đai đô thị nối với các bến cảng chiến lược của đất nước. Việc phát triển và củng cố mạng lưới này có ý nghĩa quan trọng vì sẽ góp phần thúc đẩy vận tải thương mại và hàng hóa có hiệu quả và tăng cường phát triển vùng.
- (b) **Mạng lưới đường thứ yếu:** Các đường cao tốc còn lại đều được phân nhóm vào Mạng lưới đường chính thứ yếu. Nhằm đảm bảo cho sự phát triển cân bằng của đất nước.

Ngoài ra, đoạn Đà Nẵng-Ngọc Hồi, Quảng Ngãi – Đắc Tô và Nha Trang – Đà Lạt cũng đã được VITRANSS 2 đề xuất thêm vào trong Quy hoạch của Bộ GTVT

Vai trò đường cao tốc Bắc – Nam trong hệ thống GTVT chung

3. Nhu cầu về cơ sở hạ tầng GTVT chất lượng cao nhằm tăng khả năng tiếp cận và nhu cầu đi lại, đặc biệt dọc tuyến trục chính xuyên quốc gia, từ lâu đã là một chính sách ưu tiên trong quy hoạch phát triển đất và GTVT quốc gia tại Việt Nam. Quy hoạch này bao gồm việc phát triển Đường cao tốc và đường sắt cao tốc Bắc – Nam, phát triển vận tải hàng không và vận tải ven biển. Mặc dù đầu tư mạng lưới đường bộ mang chiều sâu trong suốt thập kỷ vừa qua nhưng sự chênh lệch cung-cầu ngày một nới rộng trong và xung quanh các khu đô thị chính và dọc các tuyến hành lang GTVT chính do sự tăng mạnh về lưu lượng phương tiện tham gia giao thông đường bộ, kết quả của tốc độ tăng trưởng kinh tế những năm qua. Thêm vào đó, những sự thay đổi đáng kể khác đã diễn ra như tăng lưu lượng xe ô tô vận tải hành khách và hàng hóa và xe tải hạng nặng,

cho dù số lượng xe máy vẫn chiếm phần đông trên đường. Những sự thay đổi này đang diễn ra ở khắp mọi nơi trên các tuyến đường bộ quốc gia hầu như chưa đạt tiêu chuẩn cùng với những sự phát triển không quy hoạch hai bên đường. Rất nhiều đoạn của các tuyến đường chính đã bị xuống cấp, không được bảo dưỡng hợp lý khiến cho dòng phương tiện vận tải hành khách và phân phối hàng hóa bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Sự gia tăng tỷ lệ các loại giao thông khác nhau cũng ảnh hưởng đến giao thông liên tỉnh. Mức độ an toàn và thuận tiện cũng giảm theo. Trong khi những vấn đề này có thể được giải quyết bằng cách mở rộng các đường chính, tuy nhiên khi có quá nhiều đoạn đường được mở rộng thì buộc sẽ nảy sinh nhu cầu về chi phí tái định cư và đầu tư xây dựng cao. Việc tách biệt các loại phương tiện hạng nặng chạy đường dài ra khỏi giao thông nội tỉnh cũng rất khó thực hiện do có nhiều các nút giao đồng mức. Chính vì các lý do trên, xét trên quan điểm về kinh tế, xã hội và môi trường, nhu cầu cần có các tuyến đường cao tốc đang có xu hướng tăng ở Việt Nam. Những vai trò chính của các tuyến đường cao tốc tại Việt Nam được tổng quát như sau:

- (i) Tách biệt các phương tiện đường dài ra khỏi giao thông nội tỉnh;
- (ii) Đẩy mạnh cung cấp các loại hình dịch vụ GTVT cạnh tranh cao nhằm đảm bảo tính hiệu quả, độ an toàn và tính tiện lợi.
- (iii) Là phương tiện chiến lược để phát triển vùng.
- (iv) Là hành lang GTVT cốt lõi tích hợp các phương thức vận tải chính

Tầm quan trọng chiến lược và tiến độ triển khai hiện tại của Dự án Đường cao tốc Bắc-Nam

4. Nếu những đóng góp của dự án đường cao tốc Bắc-Nam (NSEXY) cho mạng lưới GTVT quốc gia là rất lớn, thì đồng thời nó cũng đòi hỏi vốn đầu tư xây dựng quá cao. Vì thế phải hết sức thận trọng khi đánh giá dự án và có chiến lược phù hợp. Việc phát triển các sân bay và cảng biển cũng cần tính đến triển vọng của vận tải quốc tế. Trong khi việc phát triển năng lực của các cảng hàng không và cảng biển nhằm giải quyết nhu cầu vận tải quốc tế gia tăng nhanh chóng là nhiệm vụ cấp bách, thì cũng vẫn cần phải đảm bảo tính kết nối giữa các thành phố chính với các cảng trong vận tải hành khách quốc tế và hàng hóa (đây là vai trò chính của các tuyến giao thông hành lang cửa ngõ). Một mạng lưới tốt hỗ trợ cho ngành công nghiệp trong cung cấp nguyên vật liệu cho sản xuất là rất cần thiết. Chất lượng dịch vụ GTVT từ cấp độ địa phương tới liên thành phố đều phải được cải thiện cũng như khả năng tiếp cận với loại hình dịch vụ vận tải đường dài, và cũng cần được tăng cường để thúc đẩy phát triển vùng và xóa đói, giảm nghèo.

Các đặc điểm vị thế của Hành lang ven biển Bắc-Nam

5. Hành lang ven biển Bắc-Nam này là trục xương sống quốc gia quan trọng nhất của Việt Nam kết nối Thủ đô Hà Nội với trung tâm kinh tế/thương mại lớn nhất của cả nước - Thành phố Hồ Chí Minh (Tp.HCM), đi qua một loạt các thành phố quy mô vừa và nhỏ. Về cơ bản, tuyến sẽ chạy dọc ven biển, đi qua dải đất hẹp nhất của đất nước. Tuy nhiên, địa hình dốc tại một số khu vực, đặc biệt quanh khu vực đèo Hải Vân, điểm giữa của tuyến. Hành lang này đi qua 23 tỉnh/thành dọc theo Quốc lộ 1 (QL1) từ Hà Nội đến Tp.HCM với tổng chiều dài khoảng 1.790km.

Điều kiện tự nhiên: Xét về điều kiện môi trường, chỉ có một phần của hành lang này được coi là nhạy cảm, đặc biệt là trong các khu vực như Khu bảo tồn Thiên nhiên Bà Nà – Núi Chúa (gần đèo Hải Vân) và Vườn quốc gia Núi Chúa – Thanh Hải (tỉnh Ninh Thuận). Ngoài ra, có nhiều khu vực rừng tự nhiên hoặc sườn dốc cần hạn chế phát triển, đặc biệt là ở phía nam. Hơn nữa, tại miền Bắc và miền Trung thường có bão ảnh hưởng đến hành lang này và hạ tầng giao thông ven biển, thỉnh thoảng có gây thiệt hại nghiêm trọng

Các đặc điểm Kinh tế – Xã hội: Tổng dân số của vùng bị ảnh hưởng trực tiếp bởi hành lang ven biển Bắc - Nam là 48 triệu người vào năm 2008, chiếm 56% tổng dân số cả nước. Theo dự báo,

dân số sẽ tăng lên 65 triệu người vào năm 2030 (chiếm 57% dân số cả nước). Tăng trưởng GDP trung bình trong 7 năm qua đạt khoảng 9%, cao hơn mức trung bình của cả nước. Các đặc điểm chính của hành lang này là tỷ lệ đô thị hóa tăng nhanh chóng cùng với mức GDP bình quân đầu người tăng cao. Hành lang này là trục xương sống kinh tế, đóng vai trò thiết yếu đối với quá trình tăng trưởng của cả nước, và trong tương lai, vai trò của trục hành lang này đối với đất nước càng được củng cố hơn.

Nhu cầu giao thông vận tải: Vận tải hiện nay đang là vấn đề bức xúc đối với hành lang này. Lưu lượng trên mặt cắt ngang của tất cả các phương thức dao động trong khoảng 39-65 nghìn lượt/ngày đối với vận tải hành khách và 59-98 tấn/ngày đối với vận tải hàng hóa. Vận tải hành khách đặc biệt cao tại các thành phố như Hà Nội, Đà Nẵng và Tp. HCM, trong khi đó, vận tải hàng hóa quá tải ở cả miền Bắc và miền Trung. Dự báo nhu cầu vận tải dọc hành lang này sẽ tăng đột biến vào năm 2030. Theo đó, lưu lượng trên mặt cắt sẽ tăng khoảng 5-8 lần đối với vận tải hành khách và 3-5 lần đối với vận tải hàng hóa.

Lựa chọn và quy hoạch hướng tuyến

6. Bên cạnh Quy hoạch chi tiết, VITRANSS 2 đã nghiên cứu và phát triển hướng tuyến dựa trên các bản đồ địa hình tỷ lệ 1:50.000 (Bản đồ số, Hệ tọa độ UTM84-48N) đối với đoạn Ninh Bình - Đà Nẵng và Quảng Ngãi - Phan Thiết. Mục tiêu của các nghiên cứu này cụ thể như sau:

- (i) Xác định chức năng và vai trò của Đường bộ cao tốc Bắc – Nam;
- (ii) Phối hợp hướng tuyến Đường bộ cao tốc Bắc – Nam và hệ thống hạ tầng giao thông của các phương thức vận tải khác, đặc biệt là Đường sắt cao tốc Bắc – Nam, cảng biển và sân bay;
- (iii) Xác định hướng tuyến, tiêu chuẩn kỹ thuật và giải pháp môi trường;
- (iv) Xác định vị trí và loại nút giao chính, vị trí của các công trình phụ trợ (trạm nghỉ bên đường, trạm thu phí, trạm kiểm soát).

Các nguyên tắc lựa chọn hướng tuyến như sau:

- (i) Hướng tuyến phải đảm bảo sự kết nối tới các trung tâm kinh tế trọng điểm trong khu vực, kết nối với các phương thức vận tải khác qua các đầu mối giao thông quan trọng có nhu cầu giao thông cao (cảng biển, ga đường sắt cao tốc, cảng hàng không);
- (ii) Mạng lưới đường bộ bao gồm Đường bộ cao tốc Bắc – Nam phải đảm bảo sự kết nối thuận tiện với các phương thức giao thông khác, trục đường đối ngoại, khu kinh tế trọng điểm và các thành phố lớn.
- (iii) Đảm bảo tính đồng bộ và dịch vụ vận tải hiệu quả, tiết kiệm chi phí xã hội;
- (iv) Đảm bảo bền vững và giảm thiểu tác động môi trường.

7. Hướng tuyến Đường bộ cao tốc Bắc – Nam được thiết kế riêng biệt nhưng phải gắn kết với mạng lưới đường bộ hiện tại. Đặc biệt, hướng tuyến phải được đặt gần với Đường Quốc lộ 1 A (Đường bộ quốc gia và khu vực). Ngoài ra, hướng tuyến không được đi qua khu vực đô thị, khu vực dân cư và khu công nghiệp đã quy hoạch và chỉ giới an toàn của các công trình quốc gia (thủy lợi, thủy điện, vườn quốc gia, di tích lịch sử) và bảo vệ môi trường tại nơi có tuyến đi qua

8. Theo nguyên tắc, khoảng cách giữa các nút giao là 10km, có nối với các thành phố, đô thị lân cận. Tuy nhiên, trong trường hợp không có thành phố hoặc đô thị thì việc phát triển các nút giao đơn giản nhằm phục vụ cho các trường hợp khẩn cấp. Các đường tiếp cận đến nút giao phải tận dụng được hệ thống Quốc lộ và tỉnh lộ hiện có đã được cải thiện. Tuy nhiên, các đường tiếp cận mới vẫn cần phát triển. Tổng số đã đề xuất 104 nút giao trên các đoạn Ninh Bình – Đà Nẵng và Quảng Ngãi – Phan Thiết.

9. Khả năng tiếp cận giữa ĐCT Bắc-Nam và các đường nhánh còn hạn chế tại các nút giao do ĐCT Bắc-Nam đều tiếp cận được với các ĐCT có thu phí. Hầu hết các thành phố chính đều nằm dọc theo QL1, và hướng tuyến của ĐCT Bắc-Nam chạy song song với QL1 nhiều nhất có thể, vì thế khả năng kết nối từ ĐCT Bắc-Nam đến các thành phố/đô thị lân cận khá hiệu quả. Trong trường hợp không có đường nhánh tiếp cận thì việc xây dựng đường tiếp cận mới cần được cân nhắc tới. Cầu Cn được cân n189 km đường tỉnh hiện có được cải tạo, và 262km đường nhánh tiếp cận được xây dựng mới với bề rộng mặt đường tối thiểu cho 2 làn xe.

Đánh giá các đoạn dự án

10. Các dự án tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam (với các dự án đường bộ cao tốc khác) được đánh giá dựa trên phương pháp luận khoa học, kết quả đánh giá là cơ sở xây dựng kế hoạch triển khai và chiến lược cấp vốn. Trong khuôn khổ VITRANSS 2, tất cả các dự án đề xuất của 6 lĩnh vực (đường bộ, đường sắt, cảng & vận tải biển, đường thủy nội địa, hàng không và kho vận) được đánh giá theo cùng một phương pháp, đồng thời được xếp theo thứ tự ưu tiên.

Dự toán chi phí: Đây là khâu quan trọng trong lập quy hoạch phát triển đường bộ, là cơ sở phân tích kinh tế & tài chính và để cân nhắc nguồn vốn cho dự án. Nhiều quy hoạch phát triển đường bộ đã được các cơ quan liên quan đến phát triển và quản lý đường bộ ở Việt Nam lập và đề xuất. Tuy nhiên, trong đó vẫn chưa thể hiện rõ chi tiết quy mô phát triển của các dự án và cơ sở để dự toán chi phí cũng chưa rõ ràng. Các kế hoạch trung và dài hạn cần được điều chỉnh dựa trên những thay đổi về điều kiện kinh tế – xã hội. Nếu như không có phương pháp luận cụ thể để tính toán chi phí dự án sẽ rất khó để điều chỉnh và thay đổi. Tất yếu sẽ gây nên những tranh cãi không cần thiết đối với kế hoạch phát triển mạng lưới đường bộ tổng thể, mà nguyên nhân chủ yếu vẫn là dự toán chi phí, đặc biệt sau giai đoạn nhiều biến đổi về chi phí nguyên vật liệu và nhân công. Để giải quyết các vấn đề nêu trên, cần áp dụng một cơ chế tính toán đơn giản và rõ ràng như đã đề xuất trong nghiên cứu VITRANSS 2 để điều chỉnh khi có các biến đổi về giá cả.

Phân tích kinh tế: Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá kinh tế với các giả định sau đây:

- (i) Dự án sẽ được đưa vào khai thác trước năm 2020;
- (ii) Giai đoạn đánh giá là 30 năm, từ 2020 tới 2049;
- (iii) Chi phí dự án là kết quả ước tính của Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, căn cứ vào thông tin chi phí mới nhất, và giả định về hoàn vốn là 10% năm 2016, 30% năm 2017, 30% năm 2018, và 30% năm 2019;
- (iv) Chi phí khai thác hàng năm là 5% tổng chi phí dự án;
- (v) Mức phí là 5 cent/pcu/km (đã so sánh với một số nước);
- (vi) Mức tăng trưởng giao thông hàng năm là 4,9%/năm (tương đương tăng trưởng giao thông nói chung giai đoạn 2020 – 2030)

Lợi ích kinh tế là tổng phần tiết kiệm được từ chi phí vận hành phương tiện (VOC) và chi phí thời gian của hành khách. Một số đoạn của tuyến đường bộ cao tốc Bắc – nam và đoạn đường vành đai TpHCM cho thấy chỉ số EIRR trên 12%. Điều đó có nghĩa rằng các đoạn này khả thi về kinh tế. Các đoạn khác, bao gồm cả các đoạn trên đường Hồ Chí Minh, có EIRR thấp hơn. Dựa trên phân tích tài chính, quy hoạch phát triển đường cao tốc hiện nay cần thu gọn lại và có những biện pháp có tính thực tiễn hơn, ít nhất là cho giai đoạn ngắn và trung hạn, tới năm 2020.

Phân tích tài chính: Với những giả định như trong phần đánh giá kinh tế, Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành phân tích tài chính với các dự án đường cao tốc đề xuất. Các mức phí (USD/xe-km) cho năm 2030 là 0,05 với xe ô tô, 0,15 với xe buýt, 0,145 với xe tải. Các mức phí này tương ứng với khoảng 10% chi phí thời gian tiết kiệm được của xe ô tô và xe buýt. Mức thu phí xe tải giả định

ngang với xe buýt. Các mức phí này thay đổi cùng với mức GDP bình quân của mỗi năm. Không có dự án nào có FIRR cao hơn 15%, có nghĩa rằng khó thu xếp mô hình BOT. Tuy nhiên có nhiều dự án có thể thực hiện theo mô hình PPP, căn cứ vào kết quả FIRR. Vấn đề này cần được nghiên cứu chi tiết hơn

Đánh giá đa tiêu chí: Căn cứ vào năm chỉ tiêu đánh giá, Đoàn nghiên cứu đã tiến hành đánh giá chung các dự án. Về cơ bản, các dự án có kết quả đánh giá cao nhất sử dụng năm tiêu chí đánh giá đều đã được đưa vào trong Quy hoạch Tổng thể (tới năm 2020), cùng với các dự án đã cam kết. Các dự án này bao gồm:

- (i) Đường cao tốc Ninh Bình – Thanh Hóa (75 km)
- (ii) Đường cao tốc Thanh Hóa – Vinh (140 km)
- (iii) Đường cao tốc Vinh – Hà Tĩnh (20 km)
- (iv) Đường cao tốc Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức (45 km)
- (v) Đường vành đai 4 Hà Nội (90 km)
- (vi) Đường vành đai 3 Tp.HCM (83 km)

(Ngoài ra, qua kết quả thảo luận với Bộ GTVT, dự án Phan Thiết – Dầu Giây (100km) và Trung Lương – Cần Thơ (92km) cũng đã được đưa vào trong Quy hoạch Tổng thể.)

Kế hoạch thực hiện

11. Hiện tại, nhiều đoạn trên Đường cao tốc Bắc - Nam đã và đang được triển khai ở nhiều giai đoạn phát triển khác nhau như xây dựng, TKCT, NCKT v.v. Mặc dù một số đoạn đang lập hoặc đã hoàn tất nghiên cứu khả thi nhưng tiến độ thiết kế chi tiết và các bước sau đó nói chung còn hạn chế. Trên cơ sở kết quả đánh giá và sắp xếp thứ tự ưu tiên trên dựa trên phân tích đa tiêu chí cũng như hiện trạng, tiến độ thực hiện, VITRANSS 2 đề xuất kế hoạch triển khai cho mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam, bao gồm cả tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam. Để việc triển khai kế hoạch có tính khả thi, cần cân nhắc một số vấn đề liên quan đến tài chính, thể chế/pháp lý, môi trường/tái định cư, v.v... Tuy nhiên, kế hoạch thực hiện đề xuất có thể tạo cơ sở tốt cho việc phát triển từng bước mạng lưới đường cao tốc.

12. Sau đây là các định hướng phát triển cơ bản cho tuyến Đường bộ cao tốc Bắc – Nam:

- (i) Quá trình xây dựng cần xuất phát từ ba trung tâm vùng chính là Hà Nội, Đà Nẵng và TpHCM (hiện đang theo định hướng này).
- (ii) Nên đặt mục tiêu phát triển cho các đoạn ưu tiên là năm 2020, còn cho toàn bộ tuyến là năm 2030.
- (iii) Việc phát triển các đoạn tuyến khác cần phối hợp với Đường bộ cao tốc Bắc – Nam..

Chiến lược chung theo giai đoạn phát triển thị trường

13. Sự phát triển của mạng lưới đường bộ cao tốc ở Việt Nam cũng chính là sự phát triển của thị trường dịch vụ đường bộ cao tốc. Đặc điểm của từng giai đoạn có thể khác nhau tùy theo yêu cầu chuyên môn và các nguồn lực trong mỗi giai đoạn. Giai đoạn tới năm 2030 có thể coi là giai đoạn “khởi động” và giai đoạn “tăng trưởng”. Chiến lược chung cần dựa trên các đặc điểm của từng giai đoạn phát triển mạng lưới đường cao tốc này. Chiến lược thực hiện chung trên cơ sở các giai đoạn phát triển thị trường như sau:

- (i) Sử dụng càng nhiều càng tốt các nguồn vốn vay ưu đãi lãi suất thấp và dài hạn để phát triển mạng lưới đường cao tốc cho tới khi mức thu nhập bình quân trên đầu người của quý nước đã cao hơn ngưỡng cho phép nhận vay ưu đãi.

- (ii) Thiết lập hệ thống phát triển và quản lý mạng lưới thật tốt để hình thành mạng lưới đường cao tốc trung I nhằm hiện thực hóa kế hoạch phát triển mạng lưới giàu tham vọng này.
- (iii) Bù đắp tính khả thi về tài chính bằng việc tăng cường hỗ trợ vốn ngân sách Nhà nước để nâng cao tính khả thi của các đoạn tuyến ít sinh lợi nhuận và đồng thời huy động thêm nhiều nguồn vốn khu vực tư nhân.
- (iv) Thành lập các đơn vị cung cấp dịch vụ đường cao tốc độc lập và hiệu quả trên cơ sở cấp vùng.

Chiến lược cấp vốn

14. Yêu cầu đầu tư để phát triển toàn bộ mạng lưới đường cao tốc lên tới 66 tỷ USD. Khoảng 12 tỷ USD (tương đương 18% tổng yêu cầu đầu tư) đã có cam kết về nguồn vốn. Khoảng 54 tỷ USD còn lại sẽ phải huy động từ các nguồn tài chính khác nhau để có thể hiện thực hóa công cuộc phát triển mạng lưới đường cao tốc Bắc - Nam.

Bảng ES.1 Yêu cầu đầu tư tới năm 2030

Hiện trạng	Dài (km)		Đầu tư (triệu USD)	
1. Đã cam kết	1.187	19%	11.691	18%
2. Đã quy hoạch	5.147	81%	54.202	82%
Tổng	6.334	100%	65.893	100%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

15. Sau đây là các vấn đề cần quan tâm, cân nhắc khi xây dựng chiến lược cấp vốn cho quy hoạch tổng thể ĐCTBN trong VITRANSS 2:

- (i) Chỉ có một vài đoạn đường cao tốc có thể tự bù đắp chi phí đầu tư ban đầu nhờ tiền thu phí
- (ii) Cần tiếp tục kêu gọi sự tham gia của khu vực tư nhân, đặc biệt là các nhà đầu tư quốc tế giàu kinh nghiệm, cấp vốn cho các dự án phát triển đường cao tốc
- (iii) Cần tạo điều kiện thu hút vốn từ thị trường vốn
- (iv) Cần phát huy nguồn vốn ODA để phát triển đường cao tốc
- (v) Cần tăng cường nguyên tắc người sử dụng phải chi trả và xây dựng quỹ riêng cho phát triển đường cao tốc

16. Thực tế cho thấy chỉ có một số đoạn trên tuyến đường cao tốc Bắc – Nam có khả năng thu hồi vốn đầu tư ban đầu từ tiền thu phí đường. Phần lớn mạng lưới này cần dựa vào nguồn vốn công và một phần sử dụng nguồn vốn khu vực tư nhân. Năm nội dung sau được coi là chiến lược cấp vốn.

- (i) Phát huy nguồn vốn ODA
- (ii) Thiết lập cơ chế của Chính phủ để tăng cường hỗ trợ VEC
- (iii) Tách nghĩa vụ trả nợ vốn vay ODA khỏi VEC
- (iv) Thiết lập cơ chế hỗ trợ vốn của Nhà nước bằng nguồn vốn ODA
- (v) Cơ chế hỗ trợ tài chính dự phòng của Chính phủ

Các vấn đề về thể chế và cơ cấu tổ chức

17. Quy hoạch tổng thể mạng lưới đường cao tốc Việt Nam tới năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ thông qua Quyết định số 1734 /QĐ-TTg, ngày 01/12/2008. Tuy nhiên, vai trò của Cục Đường bộ Việt Nam (nay là Tổng cục Đường bộ Việt Nam) về đường cao tốc vẫn không rõ ràng. Sau đây là các vấn đề bắt cập liên quan tới cơ cấu thể chế và tổ chức hoạt động của đường cao tốc.

- (i) Tổ chức điều hành, điều tiết và chịu trách nhiệm phát triển, khai thác, bảo trì và quản lý đường cao tốc vẫn chưa được xác định rõ trong khung pháp lý, điều tiết và thể chế hiện tại của ngành đường bộ Việt Nam.
- (ii) Vẫn còn có sự chồng chéo giữa Bộ GTVT và Bộ Xây dựng liên quan tới thẩm quyền đối với đường cao tốc/quốc lộ và đường đô thị.
- (iii) Vẫn còn có sự chồng chéo giữa Tổng Cục đường bộ và Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) về quản lý/quy hoạch đường cao tốc.
- (iv) Không có hệ thống rõ ràng hay tổ chức trên phạm vi cả nước về kiểm soát chất lượng xây dựng, khai thác và bảo trì đường cao tốc, sử dụng nguồn nhân lực, chuyên môn.
- (v) Các quy định liên quan tới thu phí hiện nay, bao gồm Thông tư 90 về kiểm soát khả năng sinh lợi của hợp đồng chuyển nhượng khai thác và bảo trì đã trở thành yếu tố cản trở sự tham gia của khu vực tư nhân.
- (vi) Các quy định về BOT hiện tại quá cứng nhắc và không tạo điều kiện cho PPP nâng cao khả năng sinh lợi cho khu vực tư nhân.
- (vii) Còn có sự lúng túng về quy trình nhượng quyền vì hiện nay cả chính phủ và địa phương đều có thể trở thành cơ quan nhượng quyền dự án đường cao tốc.

18. Sau đây là những định hướng có thể áp dụng cho các vấn đề về thể chế và cơ cấu tổ chức đầu tư, phát triển đường cao tốc ở Việt Nam:

- (i) Thiết lập khung pháp lý, điều tiết và thể chế xác định rõ vai trò điều hành, cung cấp dịch vụ đường cao tốc, cụ thể là phát triển, khai thác, bảo trì và quản lý đường cao tốc
- (ii) Thiết lập hệ thống hỗ trợ tài chính công cho xây dựng, khai thác/bảo trì đường cao tốc đối với các đoạn đường cao tốc không hoặc ít lợi nhuận.
- (iii) Thiết lập cơ chế quản lý chặt chẽ theo cơ chế thị trường đối với toàn bộ mạng lưới đường cao tốc.

Rà soát các nghiên cứu khả thi cho đoạn nối phía tây thuộc Đại lộ Đông-Tây

19. Để đáp ứng nhu cầu giao thông gia tăng trên đoạn giữa nút giao QL1A và nút giao Bình Thuận, có kế hoạch kéo dài Đại lộ Đông – Tây xuống đường Tân Tạo – Chợ Đệm. Đoạn tuyến này được gọi là đoạn Đường nối phía Tây, về sau nối tới đường vành đai 3, vừa phù hợp với phát triển giao thông đường bộ ở Tp.HCM vừa tăng cường kết nối Tp. Hồ Chí Minh với các tỉnh ở phía tây và tây nam. VITRANSS 2 rà soát nghiên cứu khả thi do TEDI đã thực hiện để khẳng định sự cần thiết của tuyến đường nối phía Tây và đánh giá sự phù hợp và tính chính xác của các nội dung thành phần.

20. Căn cứ vào kết quả rà soát các tài liệu có được, có thể kết luận rằng báo cáo nghiên cứu khả thi đoạn Đường nối phía Tây có chất lượng cao. Đại lộ Đông – Tây nối xa lộ Hà Nội phía đông (nút giao Cát Lái) với quốc lộ 1A ở phía tây là tuyến đường trực quan trọng theo hướng đông – tây của vùng đô thị thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên do Đại lộ Đông – Tây kết thúc ở quốc lộ 1A về phía Tây nên phần lớn lưu lượng xe vẫn phải sử dụng QL1A. Khi dòng xe theo hướng tây nam được chuyển sang đường cao tốc TpHCM – Trung Lương qua QL 1A thì lưu lượng trên quốc lộ 1A còn tăng mạnh hơn nữa. Nếu đoạn Đường nối phía Tây nối tới đường Tân Tạo – Chợ Đệm thì lưu lượng trên quốc lộ 1A sẽ giảm đáng kể. Có thể kết luận rằng đoạn Đường nối phía Tây sẽ rất hiệu quả, và do đó kiến nghị kéo dài tiếp tới đường vành đai 3. Cơ quan thực hiện và tư vấn cần thực hiện thiết kế chi tiết trên cơ sở kết quả rà soát này để tạo điều kiện thực hiện dự án.

Rà soát các nghiên cứu khả thi cho đoạn nối phía đông của đại lộ Đông - Tây

21. Đoạn còn thiếu phía đông là đoạn có chiều dài 4km, dự định nối từ nút giao An Phú ở đầu phía đông xa lộ Đông – tây tới đường cao tốc Tp. Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây. TEDI

South đã thực hiện nghiên cứu khả thi đối với đoạn này năm 2007, lúc đó VEC là chủ dự án. Tuy nhiên, dự án này đã được bàn giao sang cho thành phố Hồ Chí Minh, và thành phố đã làm lại nghiên cứu khả thi. Sau đó, dự án này lại được chuyển trở về VEC, cơ quan bắt đầu phân tích nghiên cứu khả thi do thành phố Hồ Chí Minh lập tháng 7 năm 2009. Với bối cảnh như vậy, đoạn còn thiếu này vẫn chưa được triển khai, mặc dù đường cao tốc TpHCM – Long Thành – Dầu Giây đã bắt đầu đi vào xây dựng.

22. Báo cáo khả thi 2007 tương đối tốt, trừ một số điểm sau. Nghiên cứu khả thi thực hiện năm 2009 vẫn chưa hoàn thành và chưa có báo cáo thiết kế. Chính sách quy hoạch trong báo cáo 2009 có sự khác biệt với báo cáo năm 2007, và vẫn chưa có kết luận về quy hoạch, ví dụ loại nút giao đối với nút giao An Phú, mặt cắt ngang điển hình của đường cao tốc, phương pháp xây dựng theo giai đoạn.

23. Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đề xuất một số khuyến nghị như sau:

- (i) **Sử dụng báo cáo nghiên cứu khả thi 2007 làm cơ sở để triển khai dự án:** Để tiến hành triển khai xây dựng đoạn nối có thể nghiên cứu khả thi năm 2007 làm cơ sở bởi báo cáo này được nghiên cứu khá toàn diện và có chất lượng tốt.
- (ii) **Xây dựng nút giao đường vành đai 2 trong giai đoạn 1:** Nghiên cứu khả thi 2007 kết luận nút giao này được xây dựng vào giai đoạn 2, tuy nhiên nên xây dựng nút giao này vào giai đoạn 1.
- (iii) **Áp dụng phương pháp xây dựng theo giai đoạn:** Nghiên cứu khả thi 2007 khuyến nghị xây dựng đường 4 làn xe trong giai đoạn 1. Việc áp dụng phương pháp này là phù hợp để có thể đưa tuyến cao tốc này vào khai thác đúng với tiến độ. Thời gian triển khai giai đoạn 2 cần được xem xét trong bước thiết kế chi tiết. Xem xét cập nhật kết quả về dự báo nhu cầu giao thông, điều chỉnh phương pháp xây dựng theo giai đoạn cũng đã được đề xuất trong nghiên cứu VITRANSS2.
- (iv) **Bao gồm các hạng mục thiết kế chi tiết như sau:**
 - Nghiên cứu và lựa chọn loại nút giao đối với nút giao An Phú dựa trên dự báo nhu cầu giao thông mới điều chỉnh.
 - Cập nhật chi phí dự án theo giá thị trường mới nhất
 - Cập nhật chương trình thực hiện tổng thể đối với dự án Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây, chuẩn bị chương trình thực hiện riêng để đạt được tiến độ xây dựng nhanh nhất đối với đoạn tuyến này.
 - Cần chú tâm đến việc chuẩn bị kế hoạch giải phóng mặt bằng để tránh những chậm trễ không đáng có thông qua những hoạt động này.

Kết luận và Kiến nghị

24. Kết luận chính của Nghiên cứu bao gồm:

- (i) Công tác lập quy hoạch đường cao tốc ở Việt Nam hiện đang sử dụng nhiều phương pháp ở các mức độ khác nhau;
- (ii) Đã xây dựng tiêu chuẩn quy hoạch để lựa chọn hướng tuyến, lập khái toán và dự toán chi phí nhằm áp dụng phương pháp quy hoạch thống nhất để phát triển đường bộ cao tốc Bắc – Nam;
- (iii) Giám sát quy hoạch được thực hiện trên bản vẽ kỹ thuật số với tỷ lệ 1/50.000, từ Ninh Bình tới Đà Nẵng, và Quảng Ngãi tới Phan Thiết đã cần nhắc đến tiêu chuẩn quy hoạch ở trên.
- (iv) Phát triển hướng tuyến theo tiêu chuẩn quy hoạch.

- (v) Quy hoạch nút giao được tiến hành theo đúng tiêu chuẩn quy hoạch.
 - (vi) Tiến hành đánh giá tổng thể các đoạn tuyến cao tốc dựa trên triển vọng đã nêu và các chiến lược thực hiện đã vạch ra;
 - (vii) Rà soát các nghiên cứu khả thi về hai tuyến nối xung quanh khu vực thành phố HCM và đưa ra định hướng tương lai.
25. Những kiến nghị được tổng hợp như sau:
- (i) Kiến nghị nên áp dụng tiêu chuẩn quy hoạch nhằm giảm chi phí vòng đời dự án tổng thể của Dự án Đường cao tốc Bắc-Nam xét trên quan điểm lợi ích quốc gia;
 - (ii) Nên chính thức thiết lập Tiêu chuẩn quy hoạch và sử dụng rộng rãi, thống nhất trong quy hoạch đường cao tốc ở Việt Nam;
 - (iii) Tiếp thu bài học từ thực tế về thiết kế và xây dựng trong quá trình phát triển đường bộ cao tốc;
 - (iv) Cần có nghiên cứu sâu hơn về chiến lược thực hiện, cụ thể về nguồn vốn và thể chế đối với phát triển bền vững đường bộ cao tốc Bắc – Nam;
 - (v) Thực hiện hai tuyến nối dựa trên khuyến nghị trong báo cáo rà soát nhằm đảm bảo tính kết nối trên toàn mạng lưới đường bộ cao tốc Bắc – Nam.

1 GIỚI THIỆU

Quy hoạch tổng thể Đường bộ cao tốc Bắc - Nam là hợp phần của Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam (VITRANSS 2), trong đó hướng tới những mục tiêu chính sau đây:

- (i) Xây dựng các chiến lược phát triển phát triển GTVT toàn diện dài hạn đến năm 2030.
- (ii) Xây dựng Quy hoạch tổng thể GTVT trung hạn toàn diện đến năm 2020;
- (iii) Chuẩn bị một chương trình đầu tư ngắn hạn cho giai đoạn 2011-2015;
- (iv) Lập quy hoạch tổng thể mạng lưới đường cao tốc Bắc-Nam và tiến hành rà soát nghiên cứu khả thi của hai tuyến đường nối quanh khu vực Tp.HCM;
- (v) Tiến hành lập quy hoạch sơ bộ đường sắt cao tốc Bắc-Nam; và
- (vi) Chuyển giao công nghệ cho phía đối tác Việt Nam trong quá trình tiến hành Nghiên cứu.

Báo cáo Quy hoạch tổng thể bộ cao tốc Bắc – Nam này chính là mục tiêu số (iv) nêu trên. Trên cơ sở rà soát thông tin và tiến hành các phân tích, Đoàn nghiên cứu đã quyết định không lập nghiên cứu tiền khả thi cho các đoạn ưu tiên do đã hoặc đang có các nghiên cứu khả thi về các đoạn tuyến trên mạng lưới được nhiều cơ quan tổ chức thực hiện. Thay vào đó, Đoàn nghiên cứu thực hiện rà soát lại các nghiên cứu về 2 tuyến nối phía Đông và phía Tây Thành phố Hồ Chí Minh được chính phủ Việt Nam lập để thúc đẩy quá trình thực hiện các nghiên cứu này.

Chương 2 của báo cáo đề cập đến vai trò và tầm quan trọng chiến lược của Đường bộ cao tốc Bắc – Nam trong hệ thống giao thông vận tải quốc gia của Việt Nam. Chương này tập trung vào sự cần thiết phải có một hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông chất lượng nhằm cải thiện vận tải hành khách và hàng hóa dọc trên tuyến xương sống quốc gia để khuyến khích phát triển kinh tế đất nước cũng như khu vực.

Các đặc điểm của hành lang ven biển Bắc – Nam tại khu vực có tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam đi qua sẽ được thảo luận trong Chương 3. Nội dung bao gồm cấu trúc không gian của hành lang này, đặc điểm tự nhiên và kinh tế xã hội, cung – cầu của các dịch vụ hạ tầng vận tải, nhu cầu kết nối mạng lưới giao thông vận tải để thúc đẩy hội nhập khu vực.

Chương 4 tóm tắt kết quả rà soát các văn bản tài liệu liên quan đến đường bộ cao tốc và đồng thời đề xuất điều chỉnh trong Quy hoạch đường bộ cao tốc Bắc – Nam chủ yếu trên quan điểm kỹ thuật. Công tác rà soát bao gồm việc rà soát lại các tiêu chuẩn quy hoạch, lựa chọn tuyến, nút giao, kết cấu và công trình đường cao tốc và các đường nối.

Chương 5 nêu sơ lược các yêu cầu về khai thác, bảo trì và quản lý đường bộ cao tốc và Chương 6 thảo luận về dự toán chi phí, kết quả phân tích kinh tế và tài chính cũng như đánh giá môi trường chiến lược. Chương này cũng đề cập đến các đoạn tuyến ưu tiên dựa trên phân tích đa chỉ tiêu.

Các chiến lược và kế hoạch thực hiện đề xuất, các phương án để huy động vốn trong phát triển tổng thể đường bộ cao tốc được trình bày trong Chương 7. Ngoài ra, Chương 7 còn nêu các vấn đề về tổ chức và thể chế liên quan đến việc phát triển và thực hiện đường bộ cao tốc và đưa ra các biện pháp thúc đẩy thực hiện.

Chương 8 và Chương 9 đưa ra đánh giá thảo luận về hai đoạn tuyến nối nêu ở trên. Đó là tuyến nối phía Đông và tuyến nối phía Tây của đường bộ cao tốc Bắc – Nam xung quanh khu vực thành phố Hồ Chí Minh. Cuối cùng, kết luận và khuyến nghị của nghiên cứu này được trình bày trong Chương 10.

2 ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC-NAM TRONG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI (GTVT) QUỐC GIA

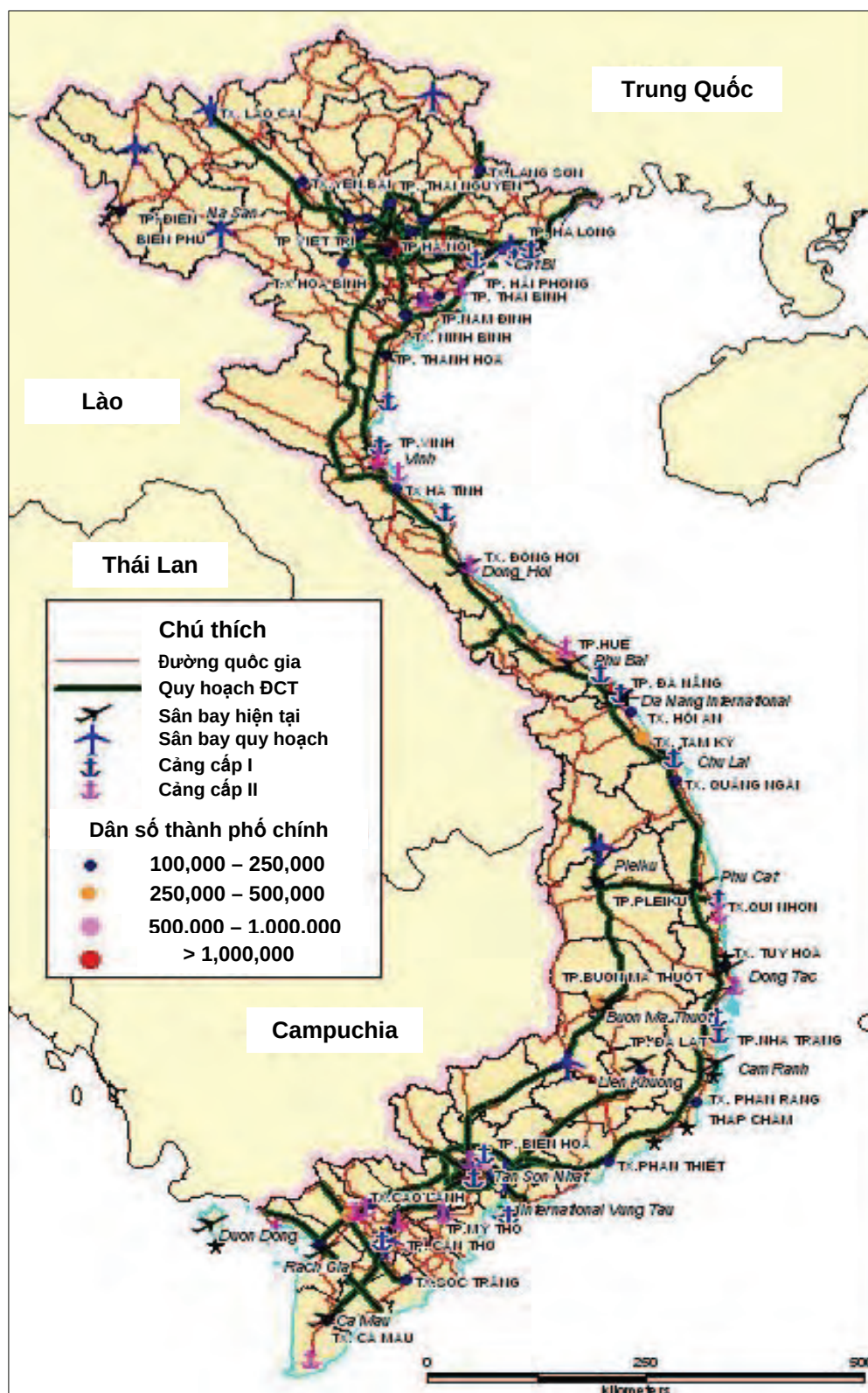
2.1 Rà soát Quy hoạch tổng thể đường cao tốc của Bộ GTVT

1) Quy hoạch định hướng

Quy hoạch tổng thể đường cao tốc gần đây nhất do Bộ GTVT chuẩn bị và đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 1 tháng 12 năm 2008, bao gồm một mạng lưới đường cao tốc dài 5.753 km, như minh họa trong Hình 2.1.1. Dự án VITRANSS 2 đã sử dụng Quy hoạch này làm cơ sở để xây dựng chiến lược phát triển đường cao tốc.

Quy hoạch tổng thể đường cao tốc của Bộ GTVT bao gồm 2 đường cao tốc Bắc-Nam với tổng chiều dài là 3.262 km. Đường cao tốc Bắc-Nam ở phía Đông dài khoảng 1.941 km và tuyến đường phía Tây là 1.321 km. Các tuyến đường cao tốc này sẽ bao gồm 1.096 km đường 4 làn xe (34%), 1.719 km các đoạn đường có từ 4 đến 6 làn xe (53%), 357 km đoạn đường có 6 làn xe (11%), 100km các đoạn đường có từ 6-8 làn xe (3%), và 40km các đoạn đường có 8 làn xe (1%). Tổng chi phí dự tính cho các đoạn đường cao tốc này lên tới gần 320 nghìn tỷ đồng (tương đương 19 tỷ USD). Xem bảng 2.1.1.

Hình 2.1.1 Quy hoạch đường cao tốc của Bộ GTVT



Nguồn: Quy hoạch tổng thể Bộ GTVT (số 7056/TTr-BGTVT ngày 5 tháng 11 năm 2007).

Bảng 2.1.1 Danh sách các dự án trong Quy hoạch tổng thể đường cao tốc của Bộ GTVT

STT	Đoạn đường	Chiều dài (km)	Số làn xe	Chi phí (tỷ đồng)
Đường cao tốc Bắc-Nam ở phía Đông	1 Cầu Giẽ – Ninh Bình	50	6	9.300
	2 Ninh Bình – Thanh Hóa	75	6	12.380
	3 Thanh Hóa – Vinh	140	6	22.120
	4 Vinh – Hà Tĩnh	20	4-6	2.580
	5 Hà Tĩnh – Quảng Trị	277	4	21.610
	6 Quảng Trị – Đà Nẵng	178	4	18.160
	7 Đà Nẵng – Quảng Ngãi	131	4	17.820
	8 Quảng Ngãi – Quy Nhơn	150	4	23.700
	9 Quy Nhơn – Nha Trang	240	4	24.960
	10 Nha Trang – Dầu Giây	378	4-6	55.940
	11 Tp. HCM – Long Thành – Dầu Giây	55	6-8	18.880
	12 Long Thành – Long Trạch – Bến Lức	45	6-8	12.340
	13 Tp. HCM – Trung Lương	40	8	13.200
	14 Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	92	6	26.250
Đường cao tốc Bắc-Nam ở phía Tây	15 Đuan Hùng – Hòa Lạc – Phố Châu	457	4-6	53.930
	16 Ngọc Hồi – Chơn Thành – Rạch Giá	864	4-6	96.770
Miền Bắc Việt Nam	17 Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh	130	4-6	12.220
	18 Hà Nội – Hải Phòng	105	4-6	16.800
	19 Hà Nội – Lào Cai	264	4-6	15.580
	20 Hà Nội – Thái Nguyên	62	4-6	4.220
	21 Thái Nguyên – Chợ Mới	28	4-6	2.940
	22 Láng – Hòa Lạc	30	6	7.650
	23 Hòa Lạc – Hòa Bình	26	4-6	2.550
	24 Bắc Ninh – Hạ Long	136	6	19.040
	25 Hạ Long – Móng Cái	128	4-6	13.820
	26 Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh	160	4	13.760
Miền Trung Việt Nam	27 Hồng Lĩnh – Hương Sơn	34	4	2.450
	28 Cam Lộ – Lao Bảo	70	4	4.900
	29 Quy Nhơn – Pleiku	160	4	12.000
Miền Nam Việt Nam	30 Dầu Giây – Đà Lạt	189	4	19.280
	31 Biên Hòa – Vũng Tàu	76	6	12.160
	32 Tp. HCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành	69	6-8	20.010
	33 Cần Thơ – Cà Mau	150	4	24.750
	34 Tp. HCM – Mộc Bài	55	4-6	7.480
	35 Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc	200	4	24.200
	36 Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu	225	4	27.230
Hệ thống đường vành đai tại Hà Nội	37 Đường vành đai số 3	56	4-6	17.990
	38 Đường vành đai số 4	125	6-8	34.500
Hệ thống đường vành đai tại Tp. HCM	39 Đường vành đai số 3	83	6-8	20.750
Tổng		5.753		766.220

Nguồn: Quy hoạch tổng thể Bộ GTVT (số 7056/TTr-BGTVT ngày 5 tháng 11 năm 2007).

Chú thích: Bảng biểu này không bao gồm các đoạn đường sau: Bắc Ninh – Pháp Vân (40km), Pháp Vân – Cầu Giẽ (30km), Nội Bài – Bắc Ninh (30km) và Liên Khương – Đà Lạt (20km).

2.2 Mạng lưới đường cao tốc Bắc-Nam đã được xác định trong VITRANSS 2

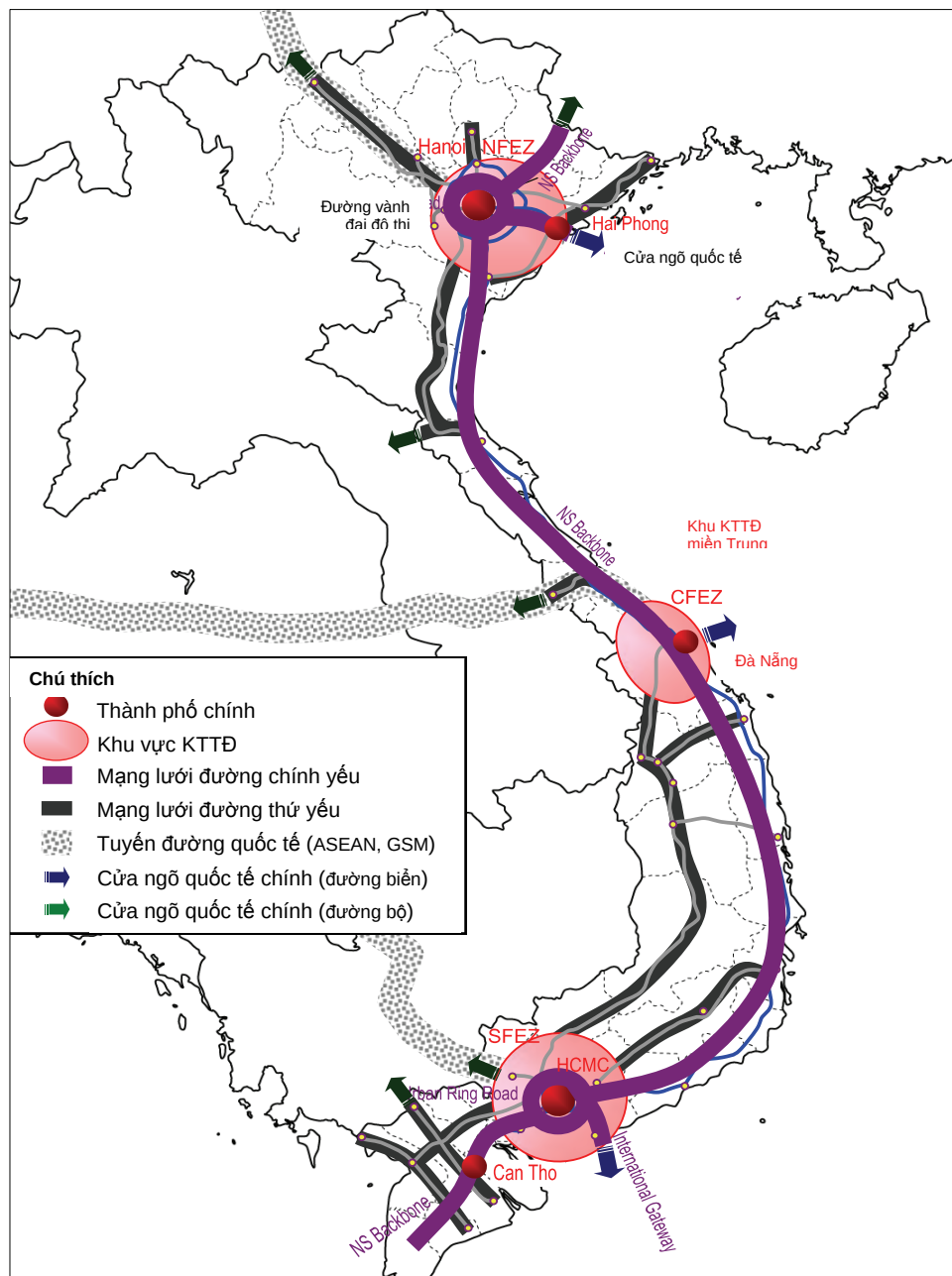
1) Quy hoạch đường cao tốc VITRANSS 2 (Mạng lưới tác động tối đa)

Quy hoạch tổng thể đường cao tốc đã được phê duyệt bao gồm cả một mạng lưới toàn diện. Nhiều nghiên cứu liên quan vẫn đang được tiến hành để triển khai quy hoạch như trong báo cáo này. Đoàn Nghiên cứu Dự án VITRANSS 2 đề xuất đưa thêm những điểm sau nhằm mục đích nâng cao quy hoạch tổng thể.

(1) Phân loại mạng lưới đường cao tốc

Hình 2.2.1 minh họa chức năng của từng đường cao tốc trong toàn bộ mạng lưới và quy hoạch định hướng phát triển mạng lưới, theo đó các đoạn đường cao tốc có thể được xếp thành 2 nhóm chính: chính yếu và thứ yếu.

Hình 2.2.1 Quy hoạch định hướng phát triển mạng lưới

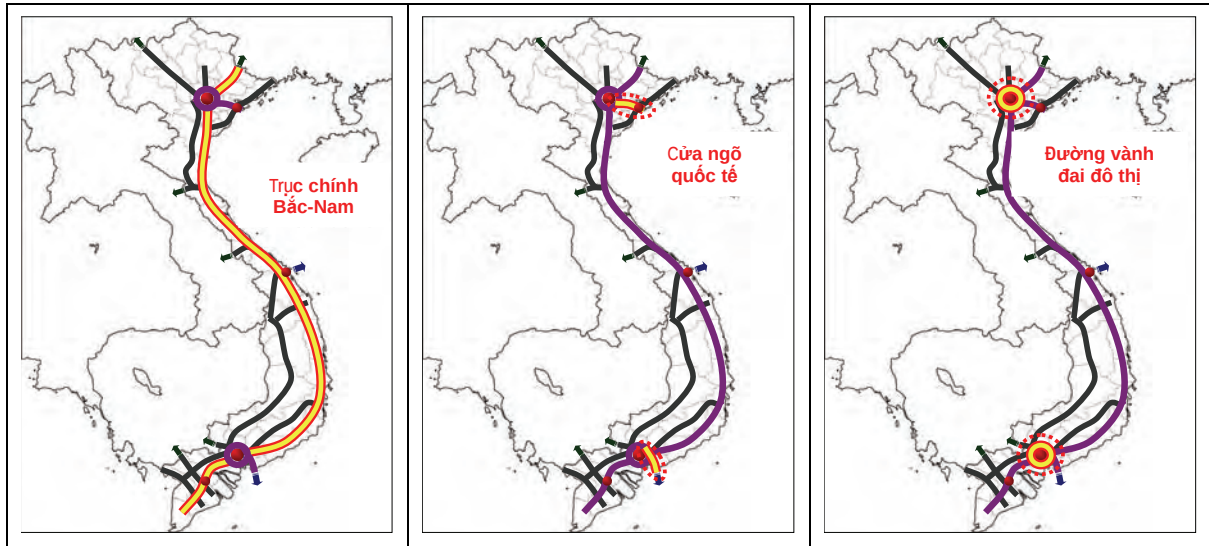


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(a) Mạng lưới đường chính yếu

Hình 2.2.2 minh họa mạng lưới đường chính, bao gồm đường trục xương sống Bắc-Nam (đường ven biển), các cửa ngõ quốc tế và các đường vành đai đô thị nối với các bến cảng chiến lược của đất nước. Việc phát triển và củng cố mạng lưới này có ý nghĩa quan trọng vì nó thúc đẩy vận tải thương mại và hàng hóa có hiệu quả và tăng cường phát triển vùng.

Hình 2.2.2 Mạng lưới đường chính yếu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

(b) Mạng lưới đường thứ yếu

Các đường cao tốc còn lại đều được phân nhóm vào Mạng lưới đường chính thứ yếu. Nhằm đảm bảo cho sự phát triển cân bằng của đất nước, mạng lưới này rất cần thiết và phải được phát triển.

Mạng đường chính yếu và thứ yếu được minh họa trong Hình 2.2.3 và danh sách các dự án Đường cao tốc VITRANSS 2 được mô tả trong Bảng 2.2.1.

(2) Ba đoạn đường cao tốc bổ sung đề xuất

Ba đoạn đường cao tốc dưới đây đã được đề xuất thêm vào những đoạn đã có trong Quy hoạch của Bộ GTVT:

(a) Đà Nẵng – Ngọc Hồi, 250 km

Các đoạn đường cao tốc nên cùng nhau tạo thành một mạng lưới chung. Trên quy hoạch hiện nay, Ngọc Hồi là điểm nút. Thay vì phương án dừng tại điểm Ngọc Hồi như hiện nay, đề xuất phát triển một đoạn tuyến nối Đà Nẵng và Ngọc Hồi. Đoạn đường này sẽ là một phương án dẫn ra tuyến đường ven biển, do vậy góp phần phát triển KT-XH của khu vực. Bên cạnh đó, Pakxe (CHDCND Lào) - Ngọc Hồi – Đà Nẵng là một trong những đường hành lang khu vực kinh tế Đông-Tây thuộc Tiểu vùng sông Mekong rộng lớn (GMS). Đoạn tuyến này sẽ thúc đẩy kinh tế xuyên biên giới và góp phần phát triển toàn bộ tiểu vùng sông Mekong.

(b) Quảng Ngãi – Dak To, 170 km

Đường cao tốc Quảng Ngãi – Dak To là rất quan trọng, nối CHDCND Lào với khu công

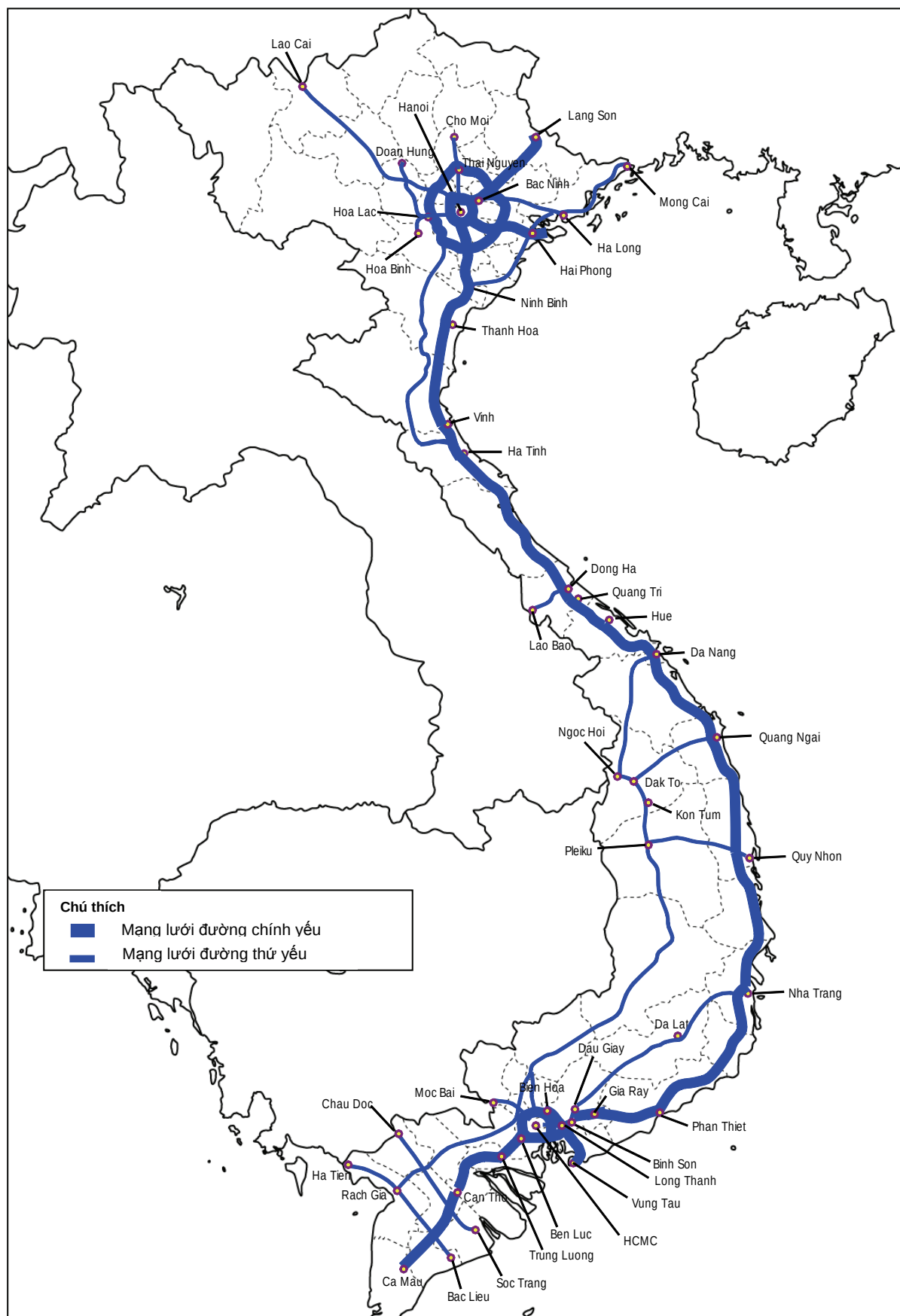
ng nghiệp Dung Quất (DQIZ), nơi đây có công trình nhà máy lọc dầu đã đi vào sản xuất vào ngày 22 tháng 2 năm 2009. Khu công nghiệp Dung Quất rất cần hệ thống cơ sở hạ tầng GTVT phát triển để tiện phân phối sản phẩm không chỉ ở Việt Nam mà còn xuất khẩu. Ô tô tải chuyên chở hàng hóa sản xuất tại CHDCND Lào và được xuất khẩu qua cảng Đà Nẵng có thể chở các loại hàng hóa khác như dầu, các sản phẩm của khu CN Dung Quất.

Hơn nữa, khoảng cách quãng đường giữa Đà Nẵng và Quy Nhơn là 300km, hơi dài nếu không có đường cao tốc Đông – Tây.

(c) Nha Trang – Đà Lạt, 80 km

Các đường cao tốc nên tạo thành một mạng lưới hoàn chỉnh, do vậy không thể dừng tại Đà Lạt. Đoạn tuyến này sẽ là một phương án đường cao tốc cho tuyến đường ven biển. Nó thúc đẩy công nghiệp vùng, đặc biệt góp phần phát triển KT-XH khu vực. Hơn nữa, cả Nha Trang và Đà Lạt đều là điểm đến du lịch nổi tiếng của Việt Nam. Nếu chỉ mất khoảng 1 tiếng lái xe đến các thành phố trên thì chắc chắn cả ngành du lịch vùng sẽ phát triển.

Hình 2.2.3 Mạng lưới đường cao tốc VITRANSS 2 (Mạng lưới tác động tối đa)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Bảng 2.2.1 Danh sách các dự án đường cao tốc VITRANSS 2

STT	Đoạn đường		Chiều dài (km)	Chi phí (triệu USD)	Số làn xe
Mạng lưới đường chính yếu					
1. Trục đường chính Bắc – Nam					
1	CH07	Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh	130	1.176,2	4
2	-	Pháp Vân – Cầu Giẽ	30	Existing	4
3	CH01	Cầu Giẽ – Ninh Bình	50	452,4	4
4	H01	Ninh Bình – Thanh Hóa	75	827,6	6
5	H02	Thanh Hóa – Vinh	140	2.128,0	6
6	H03	Vinh – Hà Tĩnh	20	201,5	4
7	H04	Hà Tĩnh – Quảng Trị	277	2.641,2	4
8	H05	Quảng Trị – Huế	73	711,9	4
9	H06	Huế – Đà Nẵng	105	1.778,0	4
10	CH02	Đà Nẵng – Quảng Ngãi	131	1.048,2	4
11	H07	Quảng Ngãi – Quy Nhơn	150	1.787,8	4
12	H08	Quy Nhơn – Nha Trang	240	3.390,1	4
13	H09	Nha Trang – Phan Thiết	280	2.890,2	4
14	CH03	Phan Thiết – Dầu Giây	100	1.003,8	4
15	CH04	Tp. HCM – Long Thành – Dầu Giây	55	1.110,8	6
16	H10	Long Thành – Nhơn Trạch – Bến Lức	45	738,6	6
17	CH05	Tp. HCM – Trung Lương	40	776,5	6
18	CH06	Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ	92	1.510,0	6
19	H26	Cần Thơ – Cà Mau	150	1.755,7	4
2. Cửa ngõ quốc tế					
20	CH08	Hà Nội – Hải Phòng	105	1.441,2	6
21	H21	Biên Hòa – Vũng Tàu	76	696,5	6
3. Đường vành đai đô thị					
22	H30	Đường vành đai số 4 tại Hà Nội	90	1.350,5	6
23	H31	Đường vành đai số 5 tại Hà Nội	320	2.583,2	6
24	H32	Đường vành đai số 3 tại Tp. HCM	83	1.226,9	6
Mạng lưới đường chính thứ yếu					
25	CH09	Hà Nội – Lào Cai	264	1.218,7	4
26	CH10	Hà Nội – Thái Nguyên	62	248,2	4
27	CH11	Láng – Hòa Lạc	30	450,0	6
28	H11	Đoan Hùng – Hòa Lạc – Phố Châu	457	4.813,1	4
29	H12	Ngọc Hồi – Chơn Thành – Rạch Giá	864	7.974,4	4
30	H13	Thái Nguyên – Chợ Mới	28	256,9	4
31	H14	Hòa Lạc – Hòa Bình	26	214,0	6
32	H15	Bắc Ninh – Hạ Long	136	1.618,8	6
33	CH12	Hạ Long – Móng Cái	128	1.254,7	4
34	H16	Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh	160	1.189,4	4
35	H17	Hồng Lĩnh – Hương Sơn	34	302,0	4
36	H18	Cam Lộ – Lao Bảo	70	699,1	4
37	H19	Quy Nhơn – Pleiku	160	1.615,1	4
38	H20	Dầu Giây – Đà Lạt	189	1.871,0	4
39	H22	Tp. HCM – Thủ Dầu Một – Chơn Thành	69	996,3	6
40	H23	Tp. HCM – Mộc Bài	55	410,5	4
41	H24	Sóc Trăng – Cần Thơ – Châu Đốc	200	1.439,6	4
42	H25	Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu	225	1.619,5	4
43	H27	Quảng Ngãi – DakTo	170	2.073,6	4
44	H28	Nha Trang – Đà Lạt	80	1.062,5	4
45	H29	Bình Sơn – Giá Rẫy	30	249,7	4
46	H29	Đà Nẵng – Ngọc Hồi	250	3.094,2	4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2.3 Vai trò cơ bản của đường cao tốc Bắc - Nam

1) Vai trò đường cao tốc Bắc – Nam trong hệ thống GTVT chung

Nhu cầu về cơ sở hạ tầng GTVT chất lượng cao nhằm tăng khả năng tiếp cận và nhu cầu đi lại, đặc biệt dọc tuyến trục chính xuyên quốc gia, từ lâu đã là một chính sách ưu tiên trong quy hoạch phát triển đất và GTVT quốc gia tại Việt Nam. Quy hoạch này bao gồm việc phát triển Đường cao tốc và đường sắt cao tốc Bắc – Nam, phát triển vận tải hàng không và vận tải ven biển.

Mặc dù đầu tư mạng lưới đường bộ mang tính chiều sâu trong suốt thập kỷ vừa qua nhưng sự chênh lệch cung-cầu ngày một nổi rõ rệt cả trong và xung quanh các khu đô thị chính và dọc các tuyến hành lang GTVT chính do sự tăng mạnh về lưu lượng phương tiện tham gia giao thông đường bộ, kết quả của tốc độ tăng trưởng kinh tế những năm qua. Thêm vào đó, những sự thay đổi đáng kể khác đã diễn ra như tăng lưu lượng xe ô tô vận tải hành khách và hàng hóa và xe tải hạng nặng, cho dù số lượng xe máy vẫn chiếm phần đông trên đường. Những sự thay đổi này đang diễn ra ở khắp mọi nơi trên các tuyến đường bộ quốc gia hầu như chưa đạt tiêu chuẩn cùng với những sự phát triển không quy hoạch hai bên đường. Rất nhiều đoạn của các tuyến đường chính đã bị xuống cấp, không được bảo dưỡng hợp lý khiến cho dòng phương tiện vận tải hành khách và phân phối hàng hóa bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Sự gia tăng tỷ lệ các loại giao thông khác nhau cũng ảnh hưởng đến giao thông liên tỉnh. Mức độ an toàn và thuận tiện cũng giảm theo.

Trong khi những vấn đề này có thể được giải quyết bằng cách mở rộng các đường chính, nhưng khi có quá nhiều đoạn đường như vậy thì nhu cầu về chi phí tái định cư và đầu tư xây dựng cao. Việc tách biệt các loại phương tiện hạng nặng chạy đường dài ra khỏi giao thông nội tỉnh cũng rất khó thực hiện do có nhiều các nút giao đồng mức.

Chính vì các lý do trên, xét trên quan điểm về kinh tế, xã hội và môi trường, nhu cầu cần có các tuyến đường cao tốc đang có xu hướng tăng ở Việt Nam. Những vai trò chính của các tuyến đường cao tốc tại Việt Nam được tổng quát như sau:

- (a) **Tách biệt các phương tiện đường dài ra khỏi giao thông nội tỉnh:** Quá trình đô thị hóa ở Việt Nam sẽ có bước tiến triển dài trong tương lai. Việc phát triển công nghiệp cũng sẽ phát triển và mở rộng dọc các tuyến đường chính. Trong khi các tuyến đường hiện có vẫn cần phải được nâng cấp, việc phát triển các tuyến đường cao tốc nhằm tách biệt các phương tiện chạy đường dài là rất quan trọng với bối cảnh thay đổi này. Do lượng xe máy tham gia giao thông ở Việt Nam vẫn cao, vẫn cần tính đến loại phương tiện này trong sử dụng các đường cao tốc;
- (b) **Đẩy mạnh cung cấp các loại hình dịch vụ GTVT cạnh tranh cao nhằm đảm bảo tính hiệu quả, độ an toàn và tính tiện lợi:** Việt Nam đang và sẽ hướng tới một nền kinh tế định hướng thương mại, điều này đòi hỏi phải có các loại hình dịch vụ GTVT hiệu quả và kinh tế. Đường cao tốc là giải pháp thực tế và hữu hiệu nhằm giảm bớt chi phí vận tải và thời gian đi lại dọc các tuyến hành lang chính và tại các cửa ngõ.. Cùng lúc đó, Việt Nam còn dự định xúc tiến cả ngành du lịch nội địa và quốc tế. Mức độ an toàn và thoải mái trên đường giữa các thành phố với điểm đến du lịch chỉ có thể được đảm bảo khi có mạng lưới đường cao tốc.
- (c) **Là phương tiện chiến lược để phát triển vùng:** Tác động tiềm ẩn của việc phát triển đường cao tốc đối với phát triển vùng phải được đề cập ở mức độ cao nhất có

thể và cần được cân nhắc khi lựa chọn các tuyến đường. Việc phát triển đường cao tốc nên được triển khai gắn kết với phát triển đô thị, công nghiệp, du lịch và các loại hình phát triển khác. Cũng cần xác định các phương pháp hợp lý nhằm tăng cường phát triển kinh tế địa phương thông qua phát triển đường cao tốc;

(d) Là hành lang GTVT cốt lõi tích hợp các phương thức vận tải chính: Cung ứng các dịch vụ vận tải chất lượng cao và hiệu quả gặp khó khăn do khả năng kết nối liên phương thức trong hệ thống GTVT của Việt Nam vẫn còn yếu kém. Do các tuyến đường tắc nghẽn và chưa đạt tiêu chuẩn không thể hoạt động hiệu quả, những tuyến đường cao tốc cần phải hoàn thiện chức năng này của mạng đường bộ. Vì thế, quy hoạch mạng lưới đường cao tốc hiện tại cần được soạn thảo kỹ với những điểm cân nhắc sau đây:

- (i) Đảm bảo tính kết nối giữa những thành phố lớn, thủ phủ và các trung tâm tăng trưởng bao gồm các khu công nghiệp chính, các bến cảng và sân bay; tất cả đều phải được tiếp cận với mạng lưới đường cao tốc trong một khoảng thời gian di chuyển hợp lý;
- (ii) Triển khai mạng lưới đường hiệu quả với những con đường cấp quốc gia và các tuyến đường tỉnh chính yếu, cũng như các đường đô thị; và
- (iii) Cung cấp các loại dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa chất lượng cao bằng cách tăng cường các công trình liên phương thức, logistics, và các công trình dịch vụ cho người sử dụng đường cũng như triển khai các ứng dụng IT.

2) Tầm quan trọng chiến lược và tiến độ triển khai hiện tại của Dự án Đường cao tốc Bắc-Nam

Trong khi những đóng góp của dự án đường cao tốc Bắc-Nam (NSEXY) cho mạng lưới GTVT quốc gia là rất lớn, nó cũng đòi hỏi vốn đầu tư xây dựng quá cao. Vì thế dự án phải được đánh giá thận trọng và có chiến lược.

Việc phát triển các sân bay và cảng biển cũng cần tính đến triển vọng của vận tải quốc tế. Trong khi phát triển năng lực của các cảng hàng không và cảng biển nhằm giải quyết nhu cầu vận tải quốc tế đang gia tăng nhanh chóng là nhiệm vụ cấp bách, thì khả năng kết nối giữa các thành phố chính với các cảng cần phải được đảm bảo đối với vận tải hành khách quốc tế và hàng hóa (đây là vai trò chính của các tuyến giao thông hành lang cửa ngõ). Một mạng lưới tốt hỗ trợ cho ngành công nghiệp trong cung cấp nguyên vật liệu cho sản xuất cũng rất cần thiết.

Chất lượng dịch vụ GTVT từ cấp độ địa phương tới liên thành phố đều phải được tăng cường cũng như khả năng tiếp cận với loại hình dịch vụ vận tải đường dài.

Đối với Đường cao tốc Bắc-Nam, một vài đoạn đường chắc chắn sẽ được xây dựng hoặc đang được xây dựng. Hiện tại, việc xây dựng Đường cao tốc Bắc-Nam dự kiến sẽ được bắt đầu từ 3 vị trí là Hà Nội, Đà Nẵng và Tp. HCM. Đối với đoạn đường phía Bắc, tuyến Hà Nội – Cầu Giẽ đã được xây dựng và đoạn Cầu Giẽ – Ninh Bình (CH01) đang được xây dựng. Dựa trên phân tích đa tiêu chí, các đoạn đường từ Ninh Bình tới Hà Tĩnh (H01, H02, H03) nên được phát triển theo dạng đường ưu tiên trong giai đoạn sau. Về các đoạn tuyến ở miền Trung, Đà Nẵng – Quảng Ngãi (CH02) đã được cam kết xây dựng. Đoạn Huế – Đà Nẵng (H06) và sau đó là đoạn Quảng Trị – Huế (H05) sẽ được cân nhắc trong giai đoạn tiếp theo. Liên quan tới đoạn đường phía Nam, đoạn đường Tp. HCM – Long Thành – Dầu Giây (CH04) cũng vừa được cam kết triển khai, đoạn đường Phan Thiết –

Dầu Giây (CH03) được dự kiến sẽ xây dựng ngay giai đoạn 1 và đoạn Nha Trang – Phan Thiết (H09) nên để đến giai đoạn kế tiếp. Đoạn Hà Tĩnh – Quảng Trị (H04) và đoạn Quảng Ngãi – Quy Nhơn (H07) sẽ là những đoạn đường cao tốc cuối cùng được xây dựng để hoàn thiện toàn bộ tuyến đường.

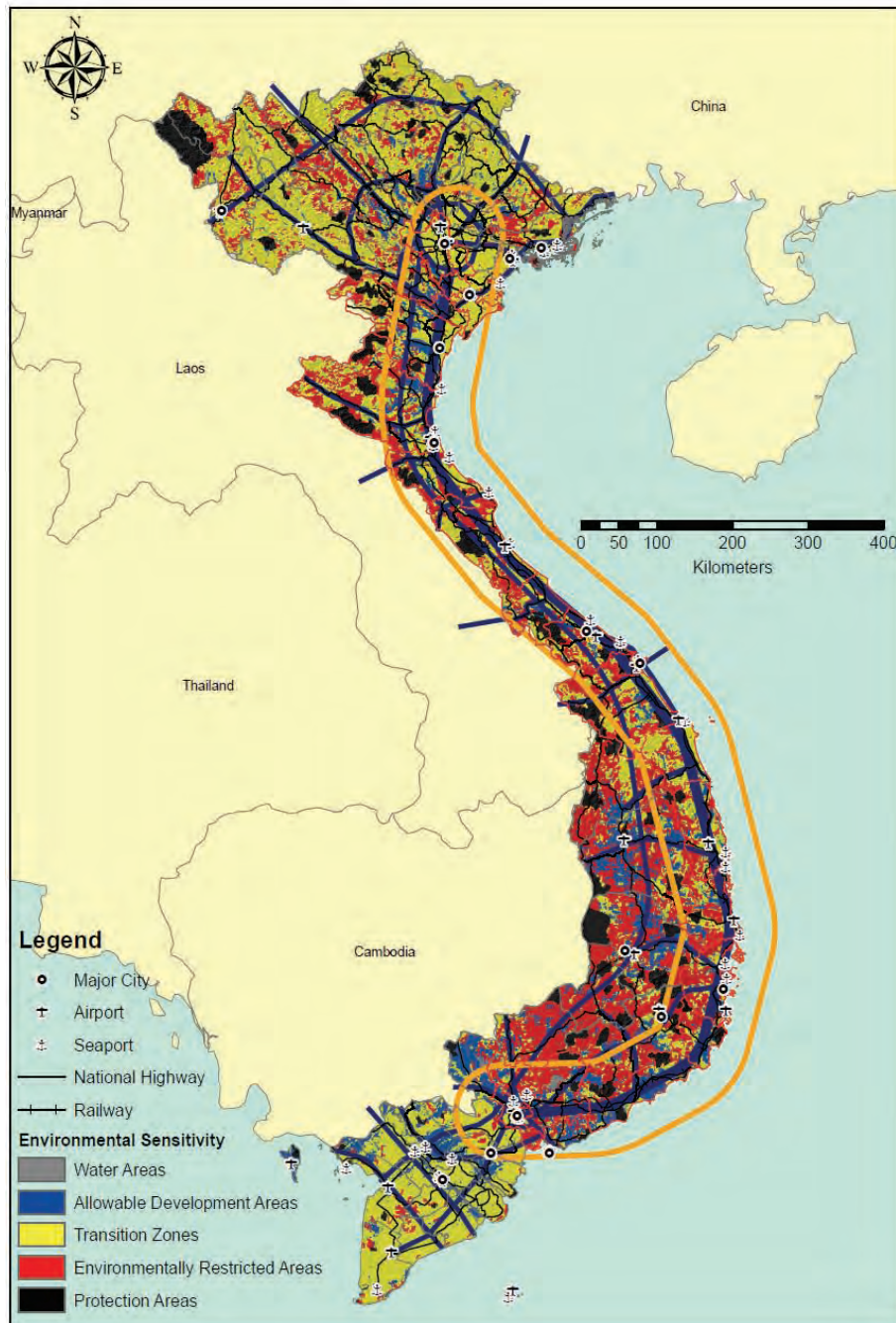
3 CÁC ĐẶC ĐIỂM VỊ THẾ CỦA HÀNH LANG VEN BIỂN BẮC-NAM

3.1 Cấu trúc không gian

1) Tổng quan

Hành lang ven biển Bắc-Nam này là trục xương sống quốc gia quan trọng nhất của Việt Nam kết nối Thủ đô Hà Nội với trung tâm kinh tế/thương mại lớn nhất của cả nước - Thành phố Hồ Chí Minh (Tp.HCM), đi qua một loạt các thành phố quy mô vừa và nhỏ. Hành lang này sẽ phục vụ cả giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không và đường thủy. Về cơ bản, tuyến sẽ chạy dọc ven biển, đi qua dải đất hẹp nhất của đất nước. Tuy nhiên, địa hình dốc tại một số khu vực, đặc biệt quanh khu vực đèo Hải Vân, điểm giữa của tuyến. Hành lang này đi qua 23 tỉnh/thành dọc theo Quốc lộ 1 (QL1) từ Hà Nội đến Tp.HCM với tổng chiều dài khoảng 1.790km.

Hình 3.1.1 **Vị trí hành lang ven biển Bắc - Nam**

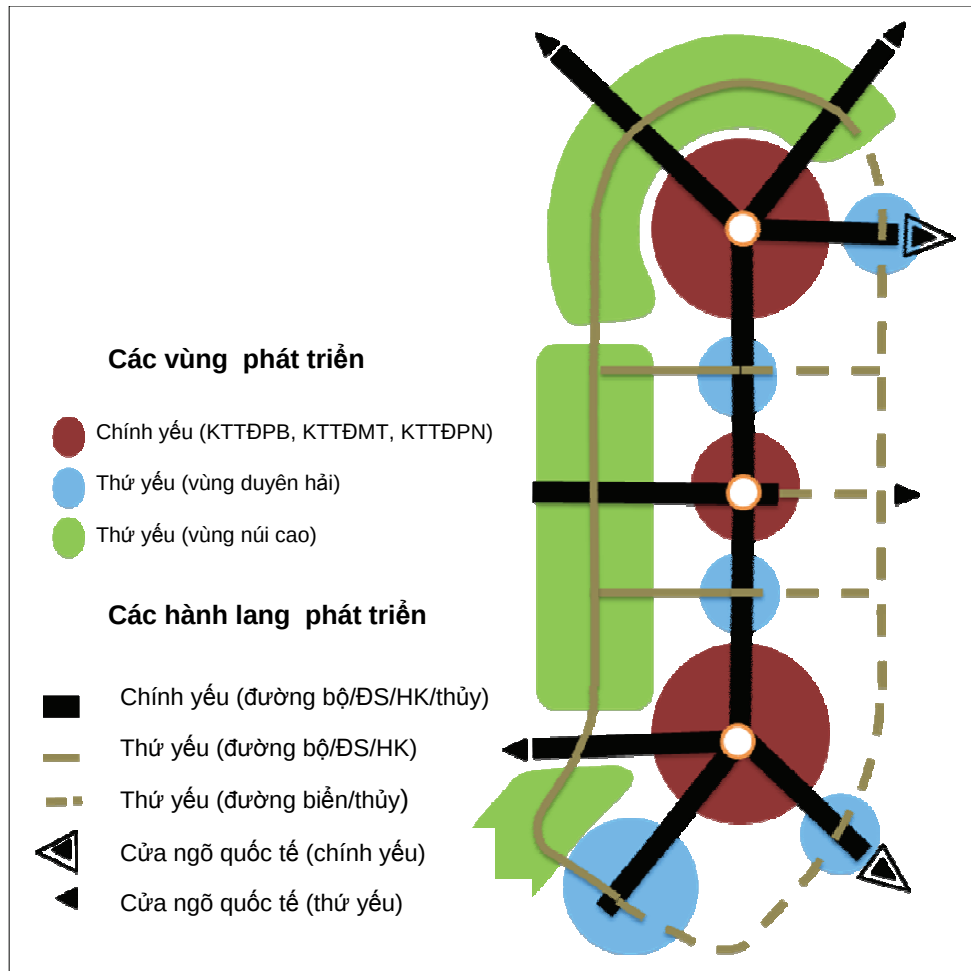


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2) Cấu trúc không gian tổng thể

Bởi giao thông vận tải thường phát triển theo hình thái phát triển kinh tế, nên cũng góp phần phân chia ranh giới và phân bố không gian. Xét ở tầm vĩ mô, hệ thống giao thông vận tải sẽ hỗ trợ và tăng cường sự phát triển của ba vùng kinh tế trọng điểm (được trình bày trong Hình 3.1.2).

Hình 3.1.2 Khung phát triển không gian quốc gia



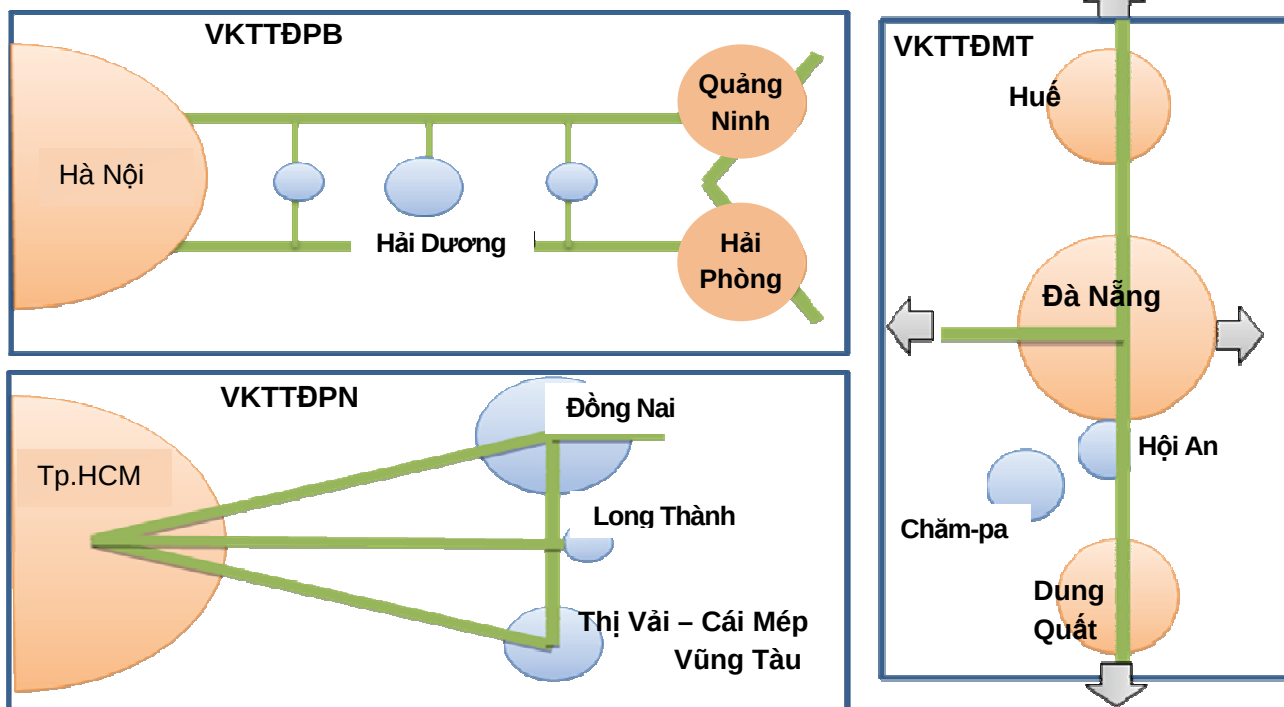
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Ba cụm đô thị sẽ được ưu tiên số một trong công tác định cư cho người dân, được hỗ trợ và liên kết nhờ mạng lưới đường cao tốc chiến lược năng lực cao, hệ thống đường sắt cao tốc, vận tải ven biển và vận tải đường hàng không. Đồng thời, 3 cụm này cũng đóng vai trò là các cửa ngõ quốc tế. Tuyến Đường cao tốc Bắc-Nam sẽ đi qua Hành lang ven biển Bắc-Nam kết nối các cụm đô thị này.

3) Tác động đối với phát triển vùng

Ở cấp độ tiếp theo, mỗi cụm đô thị nêu trên sẽ đóng vai trò là hạt nhân phát triển của khu vực tương ứng, nghĩa là các tỉnh lân cận. Vì thế, các cụm đô thị này cần phải có được kết cấu hạ tầng giao thông cấp hai tương ứng bao gồm hệ thống quốc lộ và đường liên tỉnh, xe khách và có thể gồm cả các dịch vụ đường sắt vùng, và ở một chừng mực nào đó, bao gồm cả vận tải hàng không và đường thủy nội địa. Tuyến ĐCT Bắc-Nam sẽ đóng vai trò là trực thúc đẩy phát triển vùng xung quanh các trung tâm đô thị. Hình 3.1.3 trình bày sơ đồ các cấu trúc giao thông vùng.

Hình 3.1.3 Cấu trúc Giao thông vùng cách điệu hóa



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

3.2 Điều kiện tự nhiên

1) Tổng quan

Xét về điều kiện môi trường, chỉ có một phần của hành lang này được coi là nhạy cảm, đặc biệt là trong các khu vực như Khu bảo tồn Thiên nhiên Bà Nà – Núi Chúa (gần đèo Hải Vân) và Vườn quốc gia Núi Chúa – Thanh Hải (tỉnh Ninh Thuận). Thêm vào đó, có nhiều khu vực rừng tự nhiên hoặc sườn dốc cần hạn chế phát triển, đặc biệt là ở phía nam. Hơn nữa, tại miền Bắc và miền Trung thường có bão ảnh hưởng đến hành lang này và hạ tầng giao thông ven biển, thỉnh thoảng có gây thiệt hại nghiêm trọng.

2) Đặc điểm địa tầng

Tuyến ĐCT Bắc-Nam phần lớn nằm trên lớp trầm tích trẻ tuổi Đệ Tứ và các lớp đất yếu. Để đánh giá sơ bộ điều kiện địa chất tuyến ĐCT tương lai, có thể chia thành các đoạn sau:

- (1) **Ninh Bình – Nam Thanh Hóa:** Tuyến đi trên nền đất yếu, có bề dày lớn hàng chục mét. Các lớp đất đá tiền Đệ Tứ (bao gồm Hệ tầng Nậm Pịa, Hệ tầng Cò Nòi, Hệ tầng Đồng Giao) và Địa tầng Địa tứ (Hệ tầng Vĩnh Phúc, Hệ tầng Hải Hưng, Hệ tầng Thái Bình).
- (2) **Nam Thanh Hóa – Nghệ An – Quảng Bình:** Tuyến đi chủ yếu trên vùng đất yếu, bề dày trung bình <10,0m, xen kẽ các dải cát ven biển. Ở một vài nơi, tuyến sẽ đi trên các trầm tích trước Đệ Tứ.
- (3) **Quảng Bình – Quảng Trị:** Tuyến đi chủ yếu trên vùng các dải cát ven biển, bề dày lớn, đôi chỗ xen kẽ các lớp đất yếu với bề dày <10,0m; một số đoạn tuyến thuộc tỉnh Quảng Trị, Huế đi trên nền đá gốc trước Đệ Tứ.
- (4) **Quảng Trị – Huế – Túy Loan (Đà Nẵng):** Phân đoạn từ Quảng Trị đến đèo Hải Vân gồm: Hệ tầng Long Đại, Hệ tầng Tân Lâm, Hệ tầng Cam Lộ, Phức hệ Trà Bồng, Trầm tích sông biển, Trầm tích nguồn gốc sông, sông biển, gió biển, Thành tạo Bazan Hôlôcen không phân

Đoạn từ Hải Vân đến Túy Loan: tuyến đi trên đất đá Hệ tầng Hải Vân; Granit phức hệ Hải Vân.

(5) Quảng Ngãi – Phan Thiết

Tuyến đi chủ yếu trên vùng các dải cát ven biển, bề dày lớn, các lớp đất yếu chỉ xen kẽ và lấp đầy tại các vùng đất trũng, bề dày phổ biến <10,0m; một vài đoạn tuyến đi trên các trầm tích tiền Đệ Tứ.

3) Thủy văn

Đặc điểm thủy văn của các khu vực liên quan đến dự án có thể tóm tắt như sau:

(1) Vùng đồng bằng Bắc Bộ

Vùng đồng bằng Bắc Bộ nằm giữa hai miền núi Đông bắc và Tây bắc, ngăn cách với đồng bằng Thanh Hóa bằng một dải đồi thấp, hẹp kéo dài từ Nho Quan ra đến biển. Đặc điểm chung của các sông ở vùng đồng bằng Bắc Bộ là độ dốc rất nhỏ, trung bình 0,02 – 0,05m/km và uốn khúc quanh co. Dọc theo các sông lớn và các phụ lưu đã có trên 1.500km đê ngăn lũ do con người xây dựng nên, và chính hệ thống đê này đã khiến đồng bằng Bắc Bộ có hai loại sông với chế độ thủy văn khác nhau:

Các con sông lớn trên vùng đồng bằng Bắc Bộ có liên quan đến tuyến ĐCT Bắc-Nam chủ yếu là phần hạ lưu sông Hồng, bao gồm dòng chính và các chi lưu. Sông Hồng là sông lớn nhất miền Bắc, tuy nhiên chiều dài trong phạm vi vùng đồng bằng chưa được 200km.

(2) Vùng Thanh Hóa – Nghệ An – Hà Tĩnh

Một số đặc điểm thủy văn chủ yếu của vùng này bao gồm:

- (i) Mạng lưới sông ngòi tự nhiên tương đối dày với mật độ $1\text{km}/\text{km}^2$, sông ngắn, có độ dốc khá lớn, hiện tượng sông di động và đổi dòng khá phổ biến.
- (ii) Các hệ thống sông tương đối độc lập, chia thành các lưu vực rõ rệt phân biệt bởi các dãy núi chạy ra đến tận biển. Ở khu vực này có 3 hệ thống sông: Hệ thống sông vùng Thanh Hóa, Hệ thống sông vùng Thanh – Nghệ An, Hệ thống các sông Nghệ Tĩnh.
- (iii) Chế độ thủy văn phức tạp về cả biến động dòng chảy và phân bố dòng chảy. Lượng dòng chảy năm giảm dần từ Thanh Hóa đến Nghệ An và tăng lên ở Hà Tĩnh.
- (iv) Mùa lũ trong vùng diễn ra từ tháng 6 đến tháng 10 ở Thanh Hóa, từ tháng 8 đến tháng 9 ở Nghệ An và kéo dài đến tháng 12 ở Hà Tĩnh. Các đợt lũ thường là do mưa bão và thường trong vòng 2-4 ngày.
- (v) Các sông trong vùng còn chịu ảnh hưởng của thủy triều khiến nước lũ thoát chậm, điển hình là vùng Diễn Châu. Việc mở rộng khẩu độ cầu, cống không thể giải quyết được hoàn toàn tình trạng ngập lụt vì hệ thống đê, đập ngăn mặn ở phía hạ lưu ảnh hưởng rất lớn đến quá trình thoát lũ.

(3) Vùng Quảng Bình – Quảng Trị – Thừa Thiên-Huế

Hầu hết các sông trong vùng này đều bắt nguồn từ dãy Trường Sơn. Do địa hình núi cao gần biển, dải đồng bằng ven biển hẹp nên sông suối ngắn, độ dốc lòng sông và hệ số hình dạng lớn. Phần lớn các sông có dạng hình nan quạt, lũ tập trung nhanh ở các nhánh sông, khi xuống đến cửa sông lại bị ảnh hưởng của thủy triều nên nước rút chậm. Các hệ thống sông trong vùng bao gồm: Sông Gianh, sông Kiến Giang, sông Thạch Hãn và sông Hương. Mùa lũ từ tháng 8 đến tháng 12.

(4) Vùng Trung Bộ

Vùng này bắt đầu từ đèo Hải Vân đến Bình Thuận, mùa lũ từ tháng 10 đến tháng 12. Mùa lũ xuất hiện sau mùa mưa khoảng 1 tháng. Lũ thường xảy ra khoảng một tháng tính từ đầu mùa mưa ở các sông lớn trong vùng là hệ thống sông Thu Bồn và hệ thống sông Ba.

3.3 Các đặc điểm Kinh tế – Xã hội

Như trình bày trong Bảng 3.3.1, tổng dân số của vùng bị ảnh hưởng trực tiếp bởi hành lang ven biển Bắc - Nam là 48 triệu người vào năm 2008, chiếm 56% tổng dân số cả nước. Theo dự báo, dân số sẽ tăng lên 65 triệu người vào năm 2030 (chiếm 57% dân số cả nước). Tăng trưởng GDP trung bình trong 7 năm qua đạt khoảng 9%, cao hơn mức trung bình của cả nước. Các đặc điểm chính của hành lang này là tỷ lệ đô thị hóa tăng nhanh chóng cùng với mức GDP bình quân đầu người tăng cao. Hành lang này là trục xương sống kinh tế, đóng vai trò thiết yếu đối với quá trình tăng trưởng của cả nước, và trong tương lai, vai trò của trục hành lang này đối với đất nước càng được củng cố hơn.

Vùng Đông Nam Bộ gồm Tp.HCM, hai tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa – Vũng Tàu, có sản lượng công nghiệp chiếm 46,6% so với cả nước, bởi có nhiều các công ty có vốn đầu tư nước ngoài nằm trong khu vực này. Vùng công nghiệp lớn thứ hai là vùng Đồng bằng sông Hồng chiếm 25% tổng sản lượng công nghiệp cả nước. Đây là những khu vực được hưởng lợi trực tiếp nhờ tuyến ĐCT Bắc-Nam.

Bảng 3.3.1 Thông tin KT-XH các tỉnh/thành dọc theo tuyến ĐCT Bắc-Nam (ven biển)

Tỉnh/ thành	Diện tích (km ²) ¹⁾	Dân số (000 người)			Tỷ lệ dân số thành thị (2008) (%)	GRDP (2007) (triệuUSD) ²⁾	GRDP bình quân (2007) (USD)	Tỷ lệ hộ nghèo (2006) (%)	FDI (1988-2008) (triệuUSD) ³⁾
		2000	2008	Tăng trưởng (%/năm)					
Hà Nội	3.349	2.739	6.116	2,2	42,0	6.697	2.036	3,0	20.228
Hà Tây	-	2.414	-	-	-	1.329	519	12,4	-
Hưng Yên	923	1.081	1.167	1,0	11,2	734	635	11,5	729
Hà Nam	860	796	834	0,6	10,0	385	467	12,8	203
Nam Định	1.652	1.904	1.990	0,6	16,9	908	456	12,0	120
Ninh Bình	1.389	890	936	0,6	16,9	460	495	14,3	535
Thanh Hóa	11.135	3.494	3.713	0,8	10,0	1.597	432	27,5	6.993
Nghệ An	16.499	2.887	3.131	1,0	12,3	1.474	475	26,0	335
Hà Tĩnh	6.026	1.275	1.307	0,3	13,1	471	365	31,5	7.941
Quảng Bình	8.065	802	858	0,9	14,5	411	481	26,5	35
Quảng Trị	4.744	581	636	1,1	24,6	305	487	28,5	68
Thừa Thiên-Huế	5.065	1.064	1.151	1,0	31,8	641	557	16,4	1.900
Đà Nẵng	1.283	704	818	1,9	86,9	939	1.166	4,0	3.080
Quảng Nam	10.438	1.389	1.492	0,9	17,5	785	529	22,8	767
Quảng Ngãi	5.153	1.200	1.303	1,0	14,7	615	477	22,5	4.652
Bình Định	6.040	1.481	1.593	0,9	26,6	911	577	16,0	253
Phú Yên	5.061	801	886	1,3	20,3	460	522	18,5	6.315
Khánh Hòa	5.218	1.051	1.162	1,3	40,7	1.149	1.002	11,0	817
Ninh Thuận	3.358	515	583	1,6	32,3	227	395	22,3	9.953
Bình Thuận	7.810	1.066	1.189	1,4	40,0	802	685	11,0	778
Đồng Nai	5.903	2.039	2.290	1,5	31,5	2.657	1.179	5,0	14.753
Bình Dương	2.695	738	1.072	4,8	31,1	1.406	1.375	0,5	9.984
Tp.HCM	2.096	5.226	6.612	3,0	85,2	14.179	2.234	0,5	29.246
Long An	4.494	1.330	1.439	1,0	17	1.049	733	8,7	2.896
Tiền Giang	2.484	1.623	1.742	0,9	15	1.036	600	13,2	295
Đồng Tháp	3.375	1.578	1.683	0,8	17	966	578	12,1	44
Vĩnh Long	1.479	1.018	1.069	0,6	15	702	661	11,0	57
Cần Thơ	1.402	1.836	1.171	-5,5	52	1.310	1.134	7,5	799

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Ghi chú: ¹⁾ theo ranh giới hành chính mới tính đến tháng 1/2010, ²⁾ giá hiện hành 2007, ³⁾ giá cố định 1994.

3.4 Nhu cầu giao thông vận tải

Hành lang cao tốc Bắc - Nam bao gồm tất cả các phương thức giao thông hiện có ở Việt Nam mặc dù giao thông đường thủy nội địa chỉ đóng vai trò thứ yếu ở cả điểm đầu và điểm cuối hành lang. Tuyến Quốc lộ 1 (QL1) cùng với tuyến đường sắt Bắc-Nam chạy suốt dọc chiều dài hành lang. Hai tuyến hạ tầng giao thông này rõ ràng là trục xương sống của cả nước. Có rất nhiều bến cảng và sân bay nằm tại các thành phố chính trong khu vực hành lang, và đều đóng vai trò quan trọng trong vận tải hành khách và vận tải hàng hóa giữa các thành phố trong khu vực.

1) Nhu cầu vận tải hiện nay

Vận tải hiện nay đang là vấn đề bức xúc đối với hành lang này. Lưu lượng trên mặt cắt ngang của tất cả các phương thức dao động trong khoảng 39-65 nghìn lượt/ngày đối với vận tải hành khách và 59-98 tấn/ngày đối với vận tải hàng hóa. Vận tải hành khách đặc biệt cao tại các thành phố như Hà Nội, Đà Nẵng và Tp. HCM, trong khi đó, vận tải hàng hóa quá tải ở cả miền Bắc và miền Trung.

Hiện nay, vận tải hành khách chủ yếu do dịch vụ xe khách đảm nhiệm, tỷ phần đảm nhận của vận tải đường sắt và hàng không vẫn chưa đáp ứng đủ. Vận tải biển và đường bộ (bằng xe tải) chiếm tỷ phần đảm nhận cao, vận tải đường dài chủ yếu bằng đường bộ. Tỷ phần đảm nhận của vận tải đường sắt vẫn chưa cao.

2) Đặc điểm nhu cầu và chênh lệch Cung-Cầu

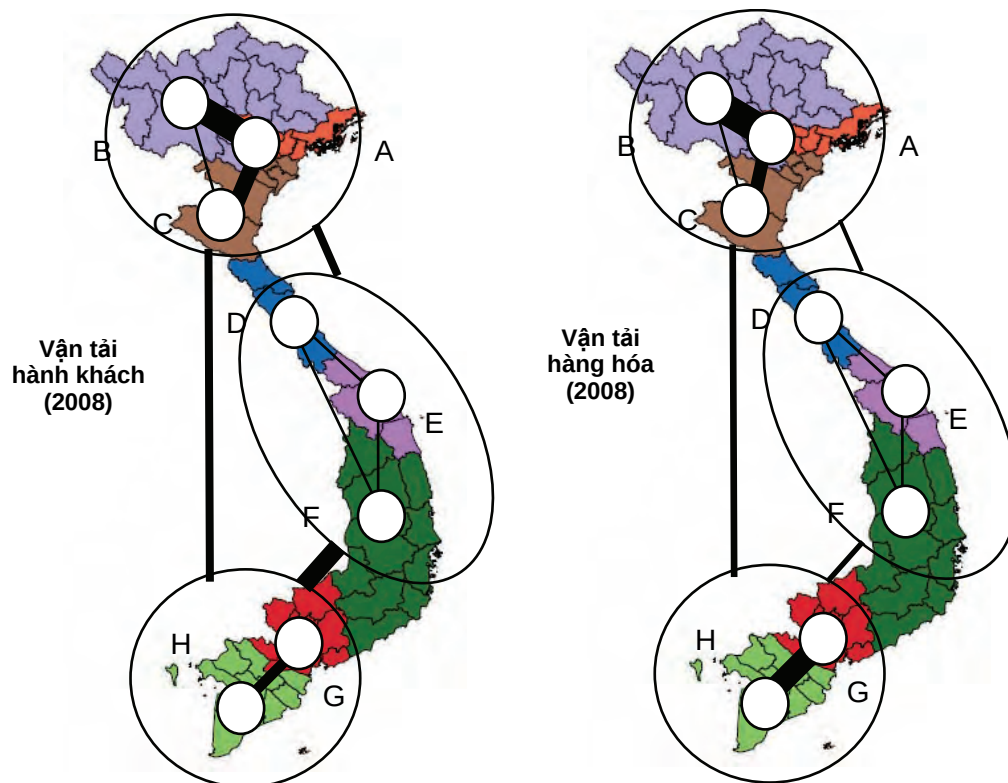
Dự báo nhu cầu vận tải dọc hành lang này sẽ tăng đột biến vào năm 2030. Theo đó, lưu lượng trên mặt cắt sẽ tăng khoảng 5-8 lần đối với vận tải hành khách và 3-5 lần đối với vận tải hàng hóa.

Trong tương lai, nhu cầu giao thông đường bộ suốt hành lang sẽ vượt năng lực. Ít nhất, năng lực đường bộ sẽ cần phải tăng lên gấp đôi ở cả miền Bắc và miền Nam.

Nhu cầu vận tải hàng không sẽ tăng lên kỷ lục. Nếu như trong tương lai, giao thông đường sắt và đường bộ không được cải thiện thì tất cả các sân bay chính hiện có đều sẽ bị quá tải.

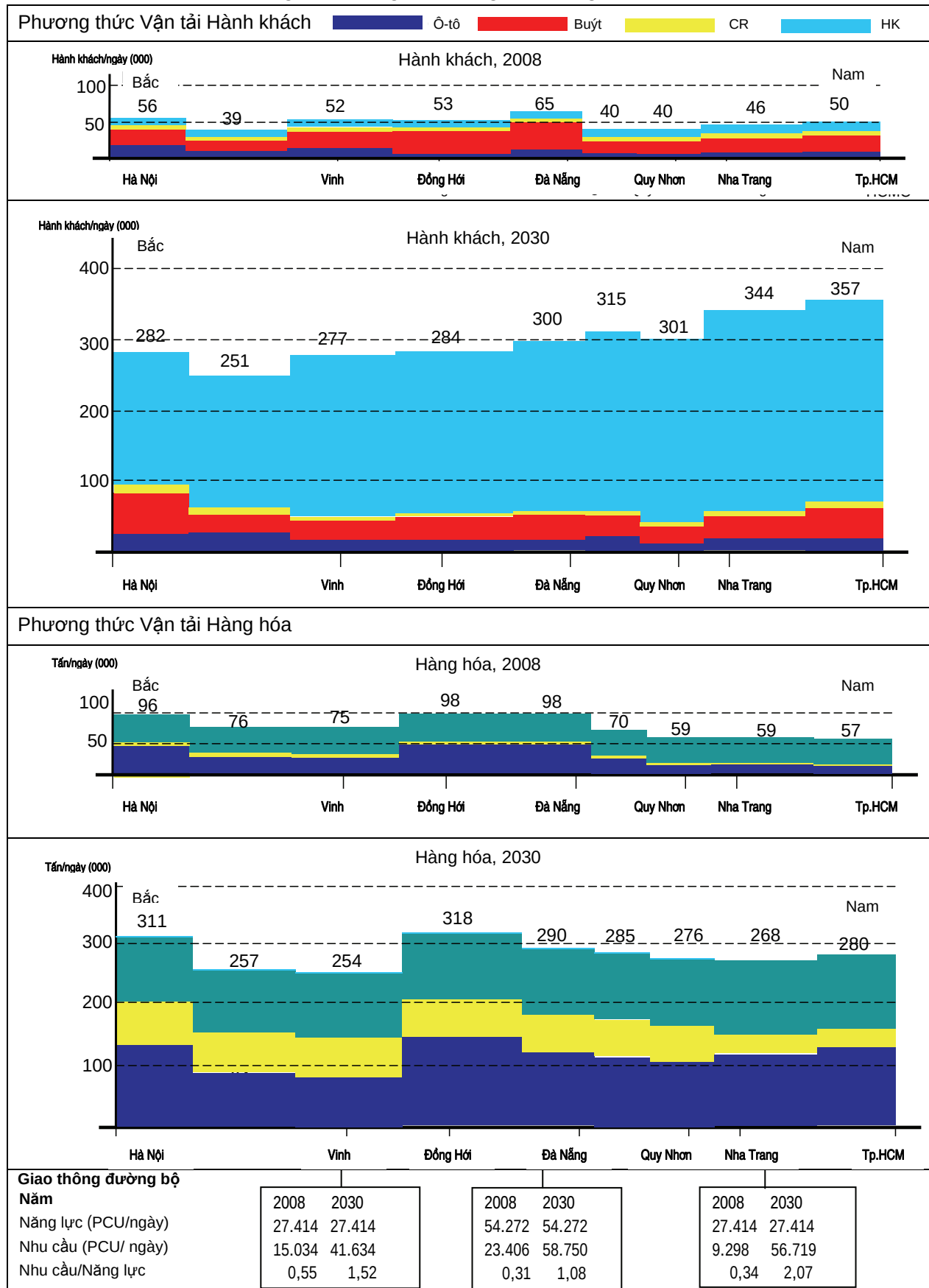
Một yếu tố quan trọng khác là năng lực vận tải hàng hóa của giao thông đường sắt hiện có. Nhu cầu vận tải hàng hóa đối với giao thông đường sắt sẽ tăng cao do hướng tuyến và chi phí thấp (xem Hình 3.4.2).

Hình 3.4.1 Nhu cầu giao thông giữa các miền Bắc, Trung và Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 3.4.2 Nhu cầu giao thông hiện tại và tương lai, khoảng cách Cung-Cầu trong hành lang ven biển Bắc-Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

3.5 Tính kết nối mạng lưới giao thông trong liên kết vùng

Tuyến QL1 hầu hết là 2 làn xe, chỉ có một số đoạn gần các thành phố lớn quy mô 4 làn xe. Mặt đường được bảo trì tương đối tốt. Tuy nhiên đối với các cầu trên tuyến thì vẫn còn một số cầu trong tình trạng xấu. Điển hình là ở Quảng Ngãi và Khánh Hòa, và có nhiều cầu bị xuống cấp nghiêm trọng. Hiện nay, tình trạng kết cấu đường cần phải được tăng cường để có thể đáp ứng các loại phương tiện hạng nặng đang ngày càng gia tăng cùng với quá trình container hóa.

Năng lực giao thông đường sắt còn hạn chế do tiêu chuẩn thiết kế cũng như thời gian sử dụng. Đường sắt vẫn là đường đơn và các đầu máy diesel. Mặc dù đường ray được bảo trì khá tốt, tuy nhiên lại có nhiều cầu quá niên hạn sử dụng và nhiều đoạn hạn chế tốc độ (đến 15km/h trong khu vực hành lang) cần phải cải tạo, sửa chữa và xây dựng lại.

Có một số cảng hàng không trong khu vực hành lang được trình bày trong Bảng 3.5.1. Cảng hàng không Tân Sơn Nhất tại Tp.HCM được đề xuất được thay thế bằng Cảng hàng không Long Thành vào năm 2015 nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng mặc dù đây là cảng hàng không có năng lực thông qua lớn nhất tại Việt Nam. Cảng hàng không Nội Bài tại Hà Nội cũng đã bão hòa, và đang chuẩn bị xây dựng một nhà ga mới. Cảng hàng không Nội Bài vẫn còn đủ không gian để mở rộng. Cảng hàng không Đà Nẵng, với một nhà ga mới đang được xây dựng, sẽ không gặp vấn đề nào về năng lực vận tải. Tuy nhiên, cảng hàng không này vẫn chưa đáp ứng được các khuyến cáo kỹ thuật của Tổ chức Hàng không dân dụng Quốc tế (CIAO) về khoảng cách giữa đường lăn và đường cất hạ cánh, cũng như bề rộng của đường băng.

Trong hành lang này, có rất nhiều bến cảng phục vụ vận tải ven biển và tàu đi biển (xem Bảng 3.5.1). Trong số các cảng chính, cảng Hải Phòng có chiều sâu thiết kế là 7,3m. Tuy nhiên, trước giai đoạn nạo vét định kỳ thì chỉ sâu khoảng 4-5m, vì thế các tàu sẽ phải đợi thủy triều lên cao mới có thể ra/vào cảng. Năng lực tiếp nhận tàu của cảng Hải Phòng đã gần đạt mãn tải do nhu cầu tăng nhanh, đặc biệt là các tàu container. Cảng Cái Lân – tỉnh Quảng Ninh đang gặp phải khó khăn trong việc mở rộng năng lực do các hạn chế về môi trường bởi cảng nằm trong khu vực vịnh Hạ Long cần được bảo vệ. Các cảng Đà Nẵng và Bình Định (Quy Nhơn) cần phải nâng cao năng lực nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng nhanh. Các cảng tại Tp.HCM đang mắc phải vấn đề về năng lực, và các tàu phải đi lên thượng lưu các sông tới 80km. Do mớn nước của luồng vào cảng chỉ khoảng 8m, không thể tiếp nhận các tàu lớn trên tuyến vận tải chính mặc dù nhu cầu rất lớn.

Bảng 3.5.1 Cơ sở hạ tầng giao thông của Hành lang ven biển Bắc-Nam

Đ U Y N G B Q Đ U Y N G S A T	Vị trí		Hà Nội-Vinh (QL1, 365km)	Vinh-Đà Nẵng (QL1, 650km)	Đà Nẵng-Nha Trang (QL1, 510km)	Nha Trang-Tp.HCM (QL1, 350km)
	Chiều rộng		4 làn:15% 2 làn: 85%	4 làn:12% 2 làn: 88%	4 làn:5% 2 làn: 95%	4 làn:20% 2 làn: 80%
	Điều kiện mặt đường		Tốt: 50% TB: 18% Kém: 32%	Tốt: 37% TB: 63%	Tốt: 85% TB: 8% Kém: 7%	Tốt: 14% TB: 68% Kém: 18%
	Cầu	Số lượng	56	175	264	94
		Chiều dài(m)	3.810	10.135	18.585	3.407
	Ray		Loại ray (ray đơn)			
	Vị trí		Hà Nội-Vinh	Vinh-Đà Nẵng	Đà Nẵng-Nha Trang	Nha Trang-Tp.HCM
	Số lượng Đường ngang		294	272	269	238
	Cầu	Số lượng	127	270	487	267
		Chiều dài(m)	3.390	11.298	14.588	5.667

C A N G H A N G K H O N G	Vị trí		Hà Nội (Nội Bài)	Vinh (Nghệ An)	Quảng Bình (Đồng Hới)	Huế (Phú Bài)	Đà Nẵng (Đà Nẵng)	Quảng Nam (Chu Lai)	Bình Định (Phù Cát)	Phú Yên (Đông Tác)	Khánh Hòa (Cam Ranh)	Tp.HCM (Tân Sơn Nhất)
	Dịch vụ		Quốc tế/ Nội địa	Nội địa	Nội địa	Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Nội địa	Nội địa	Nội địa	Nội địa	Quốc tế/ Nội địa
	Đường băng (m)		3.800	2.400	2.400	2.700	3.048	3.658	3.048	2.743	3.048	3.800
	Năng lực	Lượt (000/năm)	6.000	100	300	582	1.000	291	291	20	243	15.000
		Hàng hóa (tấn/năm)	150.000	-	-	-	-	-	-	-	-	150.000

C A N G B I Ê N	Vị trí		Quảng Ninh	Hải Phòng	Thanh Hóa	Nghệ An	Hà Tĩnh	TT Huế	Đà Nẵng	Quảng Ngãi	Bình Định	Khánh Hòa	Bà Rịa-Vũng Tàu	Đồng Nai	Tp. HCM
	Cảng Loại 1		Cẩm Phả, Hòn Gai	Hải Phòng	Nghi Sơn	Cửa Lò	Vũng Áng	Chân Mây	Đà Nẵng	Dung Quất	Quy Nhơn	Nha Trang, Ba Ngòi	Vũng Tàu	Đồng Nai	HCM
	Dịch vụ		Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa	Quốc tế/ Nội địa
	Cầu tàu	Số lượng	12	51	6	9	4	7	20	3	8	6	34	22	82
		Chiều dài (m)	2.240	5.513	2.292	836	304	780	2.249	170	1.120	749	5.348	2.791	9.068
	Sâu (m)		-12	-8.7	-10	-7.5	-10.8	-12.5	-12	-9.5	-12	-11.8	-12	-9.5	-13
	Năng lực (000 tấn/năm)		5.115	9.712	0	786	501	287	2.044	29	1.669	2.572	1.623	790	12.422

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2