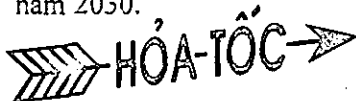


Số ~~4161~~ /BGTVT-KHĐT

V/v xin ý kiến về Đề án kết nối mạng
giao thông khu vực miền Trung và Tây
Nguyên đến năm 2025, định hướng đến
năm 2030.

Hà Nội, ngày 07 tháng 5 năm 2019



Kính gửi:	
UBND TỈNH THANH HÓA	
CÔNG VĂN ĐẾN	
Số:.....	14.459.....
Ngày:..08/..5/..19..	

Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố: Thanh Hóa, Nghệ An,
Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng,
Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa,
Ninh Thuận, Bình Thuận, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk
Nông, Lâm Đồng.

Nhằm mục tiêu đánh giá toàn diện hiện trạng, đề xuất phương án kết nối, xây dựng danh mục, lộ trình, thứ tự ưu tiên, phương án, hình thức đầu tư hoàn thiện cơ sở hạ tầng giao thông khu vực miền Trung và Tây Nguyên giai đoạn 2021-2025 và giai đoạn 2026-2030, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng và hoàn chỉnh Đề án kết nối mạng giao thông khu vực miền Trung và Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

Bộ Giao thông vận tải đề nghị Ủy ban nhân dân các tỉnh nghiên cứu, tham gia ý kiến về nội dung Đề án kết nối mạng giao thông khu vực miền Trung và Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

Văn bản tham gia ý kiến đề nghị gửi Bộ Giao thông vận tải trước ngày 17/5/2019 để làm cơ sở tổng hợp hoàn thiện Đề án.

(Sao gửi kèm theo Đề án kết nối mạng giao thông khu vực miền Trung và Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030)

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn!./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Tổng cục ĐBVN;
- Viện Chiến lược và phát triển GTVT;
- Lưu VT, KHĐT (03 bản).

KT. BỘ TRƯỞNG

THỦ TRƯỞNG



Lê Đình Thọ

Số: 44/TT-TCĐBVN

Hà Nội, ngày 26 tháng 4 năm 2019

TỜ TRÌNH

**Về việc phê duyệt Đề án Kết nối mạng giao thông các tỉnh khu vực
miền Trung và Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030**

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Căn cứ Văn bản số 12952/BGTVT-KHĐT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông vận tải về việc lập Đề án kết nối mạng giao thông các tỉnh khu vực miền Trung và Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

Căn cứ Quyết định số 66/QĐ-BGTVT ngày 10/01/2019 của Bộ GTVT về việc phê duyệt Đề cương nhiệm vụ lập Đề án kết nối mạng giao thông các tỉnh khu vực miền Trung và Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

Tổng cục Đường bộ Việt Nam kính trình Bộ Giao thông vận tải Dự thảo Đề án với các nội dung chủ yếu như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT

Vùng miền Trung và Tây Nguyên có vị trí đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội cũng như đảm bảo quốc phòng - an ninh. Đặc điểm phía Đông là các tỉnh miền Trung từ Thanh Hóa đến Ninh Thuận, giáp biển với chiều dài hơn 1700 km bờ biển có nhiều cảng biển lớn, là cửa ngõ giao thương quốc tế và án ngữ hành lang Bắc Nam của đất nước, vùng phía tây là các tỉnh Tây Nguyên từ Kon Tum đến Đắk Nông, giáp với các nước bạn Lào và Campuchia, là đầu mối giao thương, trung chuyển hàng hóa và dịch vụ thương mại - du lịch của các nước tiểu vùng sông Mê Kông với vùng biển Đông, trọng điểm phát triển cây công nghiệp, nông - lâm nghiệp, thủy điện - thủy lợi..., đây cũng là vùng có vai trò phòng hộ đầu nguồn, bảo tồn và phát triển tài nguyên rừng, bảo vệ đa dạng sinh học của quốc gia và khu vực. Vùng miền Trung - Tây Nguyên tách thành 2 khu vực có đặc điểm riêng:

Vùng miền Trung: nằm ở trung độ trên các trục giao thông chính Bắc - Nam và mặt tiền của lãnh thổ nước ta, có ý nghĩa chiến lược về giao lưu kinh tế Bắc - Nam, Đông - Tây; có quan hệ chặt chẽ với Tây Nguyên, Lào, Đông Bắc Campuchia, Đông Bắc Thái Lan và Myanmar, là cửa ra biển của các tuyến hành lang Đông - Tây, nối với đường hàng hải quốc tế. Từ các cảng biển Miền Trung đến các đường hàng hải quốc tế chỉ khoảng 190 km, dễ dàng giao lưu với Hồng Kông, Đài Loan, vùng Viễn Đông của Liên bang Nga, Nhật Bản. Qua vùng này

là con đường ra biển gần nhất của Lào, Đông Bắc Campuchia, Đông Bắc Thái Lan. Vùng nằm ở trung tâm vùng Đông Nam Á: chỉ mất độ khoảng hai giờ bay từ Hồng Kông, Thái Lan, Đài Loan, Philippines, Singapore, Malaysia sẽ tới được điểm nghỉ ngơi du lịch Đà Nẵng, Hội An, Nha Trang, Vân Phong, Huế để tận hưởng cảnh quan và môi trường lý tưởng của Miền Trung.

Vùng Tây Nguyên: phần lớn diện tích lãnh thổ thuộc về phía Tây dãy Trường Sơn, gồm 5 tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông, Lâm Đồng; phía Tây giáp với các tỉnh Nam Lào và Đông Bắc Campuchia; phía Tây Nam giáp với các tỉnh vùng Đông Nam Bộ và phía Bắc, Đông giáp các tỉnh vùng miền Trung. Đặc thù tự nhiên quan trọng là một sơn nguyên bao gồm nhiều dãy núi trung bình, nhiều cao nguyên, có tài nguyên thiên nhiên phong phú và đa dạng, có tầm ảnh hưởng lớn về môi trường sinh thái, có tầm khống chế lớn về quốc phòng, độ cao trung bình 600-800 m so với mực nước biển (thấp nhất 200 m (Đắk Lắk), cao nhất 1.500 m (Lâm Đồng), với 550 km đường biên giới tiếp giáp 2 nước Lào và Campuchia. Tây Nguyên có vị trí chiến lược về chính trị, an ninh - quốc phòng của cả nước, nằm trong khu vực hợp tác của Tiểu vùng Mê Kông mở rộng (GMS) và Tam giác phát triển Việt Nam – Lào – Campuchia. Tây Nguyên có vai trò quan trọng trong việc bảo vệ môi trường sinh thái, là đầu nguồn của nhiều hệ thống sông và chiếm tỉ trọng lớn trong tổng diện tích rừng của cả nước, đồng thời cũng là vùng sản xuất và chế biến lớn các sản phẩm công nghiệp như cà phê, cao su, hồ tiêu, chè...; cũng như công nghiệp khai thác và chế biến khoáng sản, công nghiệp thủy điện.

Khu vực miền Trung Tây Nguyên bao gồm 19 tỉnh/TP (Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông, Lâm Đồng) với tổng diện tích 15.040,6 nghìn ha, bằng 45,4% diện tích cả nước. Dân số năm 2017 của vùng khoảng 25,7 triệu người, bằng 27,4%, so với cả nước; mật độ dân số 171 người/km², thấp hơn mật độ dân số cả nước (283 người/km²). Tốc độ tăng trưởng kinh tế của vùng tương đối ổn định. Trong giai đoạn 2010 – 2015 tốc độ tăng GDP bình quân đạt 8,92%/năm, giai đoạn 2015 - 2017 tốc độ tăng GDP bình quân đạt 7,59%/năm, cao hơn tốc độ tăng bình quân chung của cả nước (lần lượt là 5,9%/năm và 6,5%/năm). Tổng sản phẩm (GDP) theo giá hiện hành năm 2017 là 1.088,4 nghìn tỷ đồng, đóng góp 21,7% GDP cả nước.

Hệ thống giao thông vận tải trong Vùng có đầy đủ 5 phương thức vận tải. Trong những năm qua hệ thống giao thông trong Vùng đã được ưu tiên đầu tư, bước đầu đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của Vùng, tuy nhiên do hạn chế về khả năng nguồn lực và sự kết nối giữa các ngành, các phương thức, các địa phương chưa tốt dẫn đến khả năng kết nối giao thông trên mạng lưới còn hạn chế, xuất hiện một số điểm nghẽn làm giảm hiệu quả khai thác, tăng chi phí vận tải và logistic, ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh trong vùng

cũng như quốc tế.

Để tăng cường kết nối mạng lưới giao thông nội vùng, liên vùng và quốc tế, tăng hiệu quả khai thác, vận tải, tháo gỡ các điểm nghẽn, việc xây dựng Đề án kết nối mạng giao thông các tỉnh khu vực miền Trung và Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 là rất cần thiết.

II. NỘI DUNG CHÍNH CỦA ĐỀ ÁN

1. Hiện trạng mạng giao thông

Vùng miền Trung, Tây Nguyên có đủ 5 phương thức vận tải : đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không.

1.1. Đường bộ

Tổng chiều dài mạng đường bộ toàn Vùng khoảng 66.786 km, trong đó: đường bộ cao tốc có 2 tuyến chiều dài 146 km; quốc lộ có 67 tuyến, dài khoảng 11.525 km; đường tỉnh chiều dài khoảng 7.497 km, đường huyện khoảng 13.183 km, đường xã khoảng 25.380 km và đường đô thị khoảng 9.201 km.

Do đặc điểm địa hình miền Trung, Tây Nguyên, mạng đường bộ trong vùng đã hình thành các trục dọc và các trục ngang cũng như hệ thống đường tỉnh tạo nên mạng lưới kết nối liên hoàn, cụ thể:

a) Đường bộ cao tốc: có 2 tuyến cao tốc với tổng chiều dài 146 km, gồm cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi , dài 127 km (hoàn thành năm 2018) và cao tốc Liên Khương – Đà Lạt, dài 19 km (hoàn thành năm 2010).

b) Quốc lộ: có 67 quốc lộ, đoạn quốc lộ đi qua với chiều dài 11.525 km, gồm quốc lộ: 1, 10, 7, 7B, 8, 8B, 8C, 9, 9B, 9C, 9D, 12A, 12C, 14C, 14B, 14D, 14E, 14H, 15, 15B, 15C, 15D, 16, 19, 19B, 19C, 19D, 20, 24, 24B, 24C, 25, 26, 26B, 1D, 1C, 27, 27B, 27C, 28, 28B, 29, 14G, 40, 40B, 45, 46, 46B, 46C, 47, 47B, 47C, 48, 48B, 48C, 48D, 48E, 49, 49B, 49C, 55, 217, 217B, 281, Nghi Sơn – Bãi Trành, đường Hồ Chí Minh, đường Đông Trường Sơn... Trên quốc lộ 1 có một số hầm lớn như hầm Hải Vân, Đèo Cà, Phú Gia, Phước Tượng, Cổ Mã.

Quốc lộ có đầy đủ cấp hạng kỹ thuật, từ cấp VI đến cấp I, một số đoạn qua thành phố, thị xã và một số thị trấn được mở rộng theo cấp đường đô thị. Kết cấu mặt đường: BTN 7.591,85 km, chiếm 66,53%; BTXM 518,03 km, chiếm 4,54%; láng nhựa 2.851,89 km, chiếm 24,68%; đường đá dăm, cấp phối 484,83 km chiếm 4,25% (đá dăm 144,35km, cấp phối 340,49 km). Hiện tại có 18 tuyến quốc lộ/ 828,72 km có những đoạn có chiều rộng mặt đường trung bình 3,5m (tương ứng 1 làn xe), trong đó có những đoạn được xây dựng/ sửa chữa định kỳ từ những năm 1999, 2001, 2003, 2005, 2007 đến nay chưa được cải tạo, sửa chữa, tập trung tại các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Quảng Bình, TT. Huế, Quảng Nam, Bình Định, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk.

c) Đường địa phương: có khoảng 7.497 km đường tỉnh, 13.183 km đường huyện, 25.380 km đường xã và 9.201 km đường đô thị. Một số trục đường tỉnh quan trọng vừa là trục phát triển kinh tế xã hội của tỉnh, vừa là trục có ý nghĩa

kết nối liên tỉnh.

1.2. Đường sắt

a) Tuyến đường sắt

- Tuyến đường sắt Bắc – Nam: khổ 1.000 mm dài khoảng 1.726 km, trong đó đoạn qua vùng dài khoảng 1.462 km, từ ga Thanh Hóa (Km 141+500) đến Bình Thuận (Km 1603+100). Tuyến lưu thông với vận tốc tối đa cho tàu hàng là 50km/h, tàu khách là 90 km/h, năng lực thông qua khoảng 18 đôi tàu/ngày đêm.

- Tuyến đường sắt Tháp Chàm – Đà Lạt: tuyến đường bị phá hủy nhiều đoạn, và cơ bản dừng hoạt động, hiện tại chỉ khai thác đoạn cuối tuyến từ Trại Mát đến Đà Lạt (khoảng 6,5 km) chủ yếu cho nhu cầu du lịch.

b) Hệ thống ga: trên đoạn qua khu vực miền Trung có 158 ga, gồm ga Bỉm Sơn, Vinh, Đồng Hới, Đồng Hà, Huế, Đà Nẵng, Nha Trang, Diêu Trì là các ga cấp I; ga Thanh Hóa, Tháp Chàm là cấp II, còn lại là ga cấp III, IV. Hệ thống ga phân bố tương đối hợp lý nhưng số lượng đường ga thiếu, chiều dài ngắn, hạn chế năng lực.

1.3. Đường thủy nội địa

Vùng miền Trung, Tây Nguyên có 10 sông tương đối lớn và một số kênh có khả năng khai thác vận tải như sông Mã (Thanh Hóa), sông Lam (Nghệ An), sông Nghèn (Hà Tĩnh), sông Gianh (Quảng Bình), sông Thạch Hãn (Quảng Trị), sông Hương (Thừa Thiên - Huế), sông Hãn (Đà Nẵng), sông Thu Bồn (Quảng Nam), sông Ba (Bình Định), sông Sê San, sông Sêrepoc chảy sang Campuchia và chảy vào sông Mê Kông; sông Ba từ Gia Lai chảy về Tuy Hòa và sông Đồng Nai từ Lâm Đồng chảy về Đồng Nai. Các luồng tuyến sông khu vực miền Trung chảy theo hướng Tây – Đông, mùa mưa thường gây lũ lụt, ảnh hưởng tiêu cực đến công trình giao thông, mùa khô nước sông cạn, gây khó khăn cho vận tải thủy; hiện tại việc khai thác vẫn chủ yếu dựa vào điều kiện tự nhiên, khai thác hiệu quả hơn ở vùng giáp cửa biển, ven biển và từ đất liền ra các đảo. Các sông khu vực Tây Nguyên có độ dốc lớn, nước chảy xiết về mùa mưa và khô kiệt về mùa khô, do đặc điểm này, giao thông đường thủy nội địa bị hạn chế, chỉ có vận tải nhỏ lẻ ở các tỉnh Đắk Lắk và Lâm Đồng, chưa có tuyến đường thủy nội địa được công bố trong khu vực này.

1.4. Đường biển

Toàn vùng có 14 cảng biển, gồm các cảng biển loại I và II, trong đó có 1 cảng loại IA là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế:

- Cảng loại I: có 8 cảng, gồm các cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa), Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng (loại IA), Dung Quất (Quảng Ngãi), Quy Nhơn (Bình Định), Khánh Hòa.

- Cảng loại II: có 6 cảng, gồm các cảng Quảng Bình, Quảng Trị, Kỳ Hà (Quảng Nam), Vũng Rô (Phú Yên), Cà Ná (Ninh Thuận), Bình Thuận..

Hiện tại, ngoài khả năng kết nối đường bộ đến các bến, cảng tương đối thuận lợi thì chưa có kết nối với cao tốc, kết nối đường sắt vào cảng; chưa có hệ

thống cảng cạn ICD và trung tâm logistics trong vùng. Một số bến có dự báo tăng trưởng hàng thông qua trong tương lai gần vượt quá năng lực thiết kế như Tiên Sa, Chân Mây, một số bến có kế hoạch xây dựng mới cần thiết phải quy hoạch chi tiết và xây dựng hệ thống giao thông kết nối như bến Liên Chiểu (cảng Đà Nẵng), bến Mỹ Thủy (cảng Quảng Trị)...

1.5. Hàng không

Vùng miền Trung, Tây Nguyên hiện có 12 cảng hàng không, trong đó 3 cảng hàng không quốc tế là Đà Nẵng, Phú Bài, Cam Ranh và 9 cảng hàng không nội địa. Hiện tại, nhiều cảng hàng không số lượng hành khách và hàng thông qua đã vượt công suất thiết kế hiện nay, đặc biệt có cảng hàng không Cam Ranh vượt 256,6% công suất khách, 499,6% hàng hóa, các cảng khách đều có mức vượt cao CHK Phú Bài (114,8% HK, 175% HH), CHK Đà Nẵng (107,9% HK, 181% HH), CHK Thọ Xuân (581,6% HH), CHK Vinh (350,8% HH), CHK Chu Lai (133,9% HK), CHK Phù Cát (187,4% HK, 147,7% HH), CHK PleiKu (124,9% HH), CHK Liên Khương (140,3% HH). Theo công suất thiết kế quy hoạch đến năm 2020 và 2030 các cảng hàng không vẫn đảm bảo được năng lực.

Các cảng hàng không khu vực miền Trung, Tây Nguyên chưa có trung tâm logistics phục vụ xử lý hàng hóa hàng không.

2. Hiện trạng kết nối mạng giao thông

2.1. Kết nối đường bộ

• Kết nối quốc tế qua các cửa khẩu đường bộ

Kết nối với nước bạn Lào:

- Kết nối qua các cặp cửa khẩu Quốc tế (6 kết nối):

(1). Cặp cửa khẩu quốc tế Na Mèo/Xôm Vẳn (Thanh Hóa/ Nậm Xôi): phía Việt Nam: Quốc lộ 217, cấp IV; phía Lào: Quốc lộ 6, cấp V.

(2). Cặp cửa khẩu quốc tế Nậm Cắn/Nậm Cắn (Nghệ An/ Xiang Khoang): phía Việt Nam: Quốc lộ 7, cấp III; phía Lào: Quốc lộ 7, cấp VI.

(3). Cặp cửa khẩu quốc tế Cầu Treo/ Nậm Phao (Hà Tĩnh/ Borikhamxai): phía Việt Nam: Quốc lộ 8, cấp III; phía Lào: Quốc lộ 8, cấp IV.

(4). Cặp cửa khẩu quốc tế Cha Lo/ Na Phàu (Quảng Bình/ Khammouan): phía Việt Nam: Quốc lộ 12A, cấp III; phía Lào: Quốc lộ 12A, cấp V.

(5). Cặp cửa khẩu quốc tế Lao Bảo/ Đen Sạ Vẳn (Quảng Trị/ Sarvanakhet): phía Việt Nam: Quốc lộ 9, cấp III; phía Lào: Quốc lộ 9, cấp III.

(6). Cặp cửa khẩu quốc tế Bờ Y/ Phu Cưa (Kon Tum/ Attapu): phía Việt Nam: Quốc lộ 40, cấp IV, V; phía Lào: Quốc lộ 18B, cấp V.

- Kết nối qua các cặp cửa khẩu chính (4 kết nối):

(1). Cặp cửa khẩu chính La Lay/ La Lay (Quảng Trị/ Saravan): phía Việt Nam: QL15D; phía Lào: đường khu vực.

(2). Cặp cửa khẩu chính Hồng Vân/ Cu Tai (TT Huế/ Saravan): phía Việt Nam: QL49, cấp VI; phía Lào: đường khu vực.

(3). Cặp cửa khẩu chính A Đốt/ Tà Vàng (TT Huế/ Xekong): phía Việt

Nam: đường khu vực; phía Lào: đường khu vực.

(4). Cặp cửa khẩu chính Nam Giang/ Đắc Tà Oóc (Quảng Nam/ Xekong): phía Việt Nam: QL14D, cấp IV; phía Lào: QL16, cấp VI.

- Kết nối qua các cửa khẩu phụ: chủ yếu các kết nối là đường giao thông nông thôn, riêng có kết nối cặp cửa khẩu Tén Tăn/ Xôm Vắn (Thanh Hóa/ Houaphan), kết nối phía Việt Nam là QL15, phía Lào đang là đường khu vực.

Kết nối nước bạn Campuchia:

- Kết nối qua các cặp cửa khẩu Quốc tế (1 kết nối):

(1). Cặp cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh/O Za Dao (Gia Lai/Ratanaki): phía Việt Nam: kết nối với cửa khẩu Lệ Thanh (tỉnh Gia Lai): QL19; cấp III; phía Campuchia: QL78, cấp III.

- Kết nối qua các cửa khẩu chính (3 kết nối):

(1). Cửa khẩu chính Đắc Ruê/Chi Miết (Đắc Lắc/Mondonkiry): phía Việt Nam: QL29, cấp VI, V; phía Campuchia: đường lâm nghiệp.

(2). Cửa khẩu chính Đắc Peur/Busara (Đắc Nông/Mondonkiry): phía Việt Nam: ĐH.24, cấp III; phía Campuchia: là đường giao thông nông thôn.

(3). Cửa khẩu chính Bu Prăng/Đắc Đam (Đắc Nông/Mondonkiry): phía Việt Nam: QL14C, cấp V; phía Campuchia: đường giao thông nông thôn.

- Kết nối qua các cửa khẩu phụ: chủ yếu các kết nối là đường giao thông nông thôn.

Đánh giá chung về kết nối đối ngoại

- Chưa có tuyến kết nối là cao tốc

- Kết nối các cửa khẩu quốc tế, chính phía Việt Nam là các quốc lộ, tuy nhiên kết nối phía Lào, Campuchia vẫn còn những tuyến đường địa phương.

- Quy mô, chất lượng kết nối giữa Việt Nam đối với Lào và Campuchia không đồng nhất, cấp kĩ thuật và chất lượng đường phía Việt Nam tốt hơn.

• *Kết nối liên vùng, liên tỉnh*

Kết nối vùng với mạng giao thông liên vùng, liên tỉnh thông qua hệ thống các trục dọc và các trục ngang.

- Kết nối dọc: kết nối vùng miền Trung, Tây Nguyên với vùng Đồng bằng sông Hồng, miền núi phía Bắc, vùng Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long cũng như kết nối dọc các tỉnh miền Trung, dọc các tỉnh Tây Nguyên thông qua các trục xương sống QL1, đường Hồ Chí Minh, đường ven biển, QL14C.

Hệ thống các trục dọc xương sống mới được nâng cấp, cải tạo như QL1 đạt cấp III, 4 làn xe, đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên đạt cấp III, QL14C (cấp VI-IV), đường ven biển (nâng cấp nhiều đoạn đạt cấp III – II), nâng cao năng lực kết nối, hiệu quả khai thác cũng như tăng cường đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

- Kết nối ngang: cơ bản kết nối các khu vực trong tỉnh và kết nối các tỉnh Nam Trung Bộ với các tỉnh Tây Nguyên, thông qua các trục quốc lộ ngang theo hướng Đông – Tây.

+ Cơ bản các trục ngang đảm bảo kết nối thuận lợi, trừ một đó đoạn tuyến phía Tây qua khu vực núi cao, địa hình phức tạp, cấp kĩ thuật và chất lượng đường bị hạn chế như QL15D (cấp VI), QL12A (V-IV) QL49 (cấp VI), QL14D (cấp VI-V), QL29 (cấp VI-V), QL14C (VI), QL24, QL25, QL19...(đoạn giáp ranh giữa các tỉnh). Trên nhiều tuyến quốc lộ còn cầu hạn chế tải trọng, chưa phù hợp cấp đường, nhiều đoạn bị ngập vào mùa mưa, một số đoạn tuyến quốc lộ đi qua khu vực trung tâm đô thị, khu di tích (qua thành phố Kon Tum, thị xã Buôn Hồ, Ba Đồn, Đà Lạt, Bảo Lộc...) ảnh hưởng đến năng lực kết nối chung của toàn tuyến.

+ Trong khu vực còn thiếu kết nối mạng lưới cao tốc theo quy hoạch.

+ Một số tuyến quốc lộ liên vùng, liên tỉnh còn bị gián đoạn như QL16, đường Đông Trường Sơn, một số khu vực cục bộ phải đi vòng xa như kết nối huyện Tuy An (Phú Yên) kết nối Krong Nô (Gia Lai), khu vực An Lão (Bình Định) kết nối Ba Tơ (Quảng Ngãi), Kbang (Gia Lai), khu vực Tây Nam kết nối với Đông Nam và ra cảng Mỹ Thủy (Quảng Trị)....

• *Kết nối với các khu kinh tế động lực của địa phương*

Vùng miền Trung, Tây Nguyên có trên 17 khu kinh tế động lực của địa phương, 28 khu công nghiệp đang hoạt động và 18 khu công nghiệp đang trong quá trình xây dựng, hơn 14 di sản văn hóa thế giới và nhiều điểm du lịch lớn tầm quốc gia và quốc tế. Các khu kinh tế động lực, khu công nghiệp, du lịch hầu hết được quy hoạch tại các vị trí giao thông thuận tiện, đầu mối giao thông, gần các cảng biển, quốc lộ, hệ thống đường tỉnh chính của địa phương.

Các kết nối đường bộ đến các khu vực này cơ bản thuận lợi, các trục đường kết nối có quy mô từ cấp III đến cấp I, nhiều khu vực có nhiều trục đường kết nối.

2.2. Kết nối đường sắt

Đường sắt Bắc – Nam qua vùng từ Thanh Hóa đến Bình Thuận, dài 1462 km (chiếm 84,7% so với chiều dài toàn tuyến). Đây là tuyến đường sắt có hành trình dài, tính chất kết nối vùng với quốc gia.

Hiện trạng kết cấu hạ tầng đường sắt Bắc – Nam (nói chung) và đoạn qua khu vực miền Trung (nói riêng) còn hạn chế, quy mô công nghệ lạc hậu, tải trọng chưa đáp ứng yêu cầu, còn nhiều cầu hạn chế tải trọng, nhiều hầm bị xuống cấp, nhiều đường ngang dọc tuyến, ảnh hưởng đến khả năng khai thác và đảm bảo an toàn chạy tàu; một số đoạn qua khu vực đèo Hải Vân, Khe Nét hạn tầng đường sắt bị xuống cấp nghiêm trọng cần cải tạo, tăng cường năng lực.

Hiện còn một số ga nằm trong trung tâm thành phố, cách tuyến chính 4 – 10 km (ga Đà Nẵng, Quy Nhơn), cũng là một những điểm cần nghiên cứu điều chỉnh nhằm tăng cường khả năng kết nối và khai thác hiệu quả chung của hệ thống đường sắt.

Hiện tại chưa có đường sắt kết nối Tây Nguyên.

2.3. Đường thủy nội địa

Giao thông thủy nội địa không phải là thế mạnh của khu vực miền Trung, Tây Nguyên. Do đặc thù điều kiện địa hình dốc, các sông châu theo hướng Đông – Tây, phía thượng nguồn có một số thủy điện, dẫn đến nhiều đoạn sông bị cạn vào mùa khô, chỉ khai thác các đoạn ngắn, trong địa bàn một tỉnh (khu vực phía Đông) cũng như các khu vực gần cửa biển. Năng lực kết nối giữa đường bộ với các cảng, bến thủy nội địa hạn chế, chủ yếu trên cơ sở mạng đường hiện có, ít được quan tâm đầu tư, mở rộng.

2.4. Đường biển

Khu vực miền Trung có 14 cảng biển, đều là các cảng biển nhóm I, II, các cảng biển nhóm I đều có kết nối đường biển quốc tế cũng như kết nối với các tuyến vận tải ven biển.

Tuy nhiên còn một số hạn chế trong kết nối như chưa có kết nối lên cao tốc, chưa có đường sắt kết nối vào một số cảng tiềm năng (Đà Nẵng, Nhơn Hội, Cửa Lò,...), chưa có trung tâm ICD, Logistics. Một số bến cảng đã và sẽ khai thác quá công suất như bến Chân Mây, Tiên Sa... Một số bến kết nối đường bộ còn hạn chế như bến Dung Quất II, cảng Vũng Rô (Phú Yên), bến Kỳ Hà...

2.5. Hàng không

Trong vùng có 12 cảng hàng không, trong đó có 3 cảng hàng không quốc tế là Đà Nẵng, Phú Bài và Cam Ranh.

- Về khả năng kết nối: cơ bản các cảng hàng không có kết nối thuận lợi với hệ thống đường bộ, quy mô kết nối các cảng hàng không quốc tế đạt cấp II, các cảng hàng không khác đạt từ cấp III đến cấp II, đáp ứng nhu cầu hiện tại, tuy nhiên riêng kết nối với cảng hàng không Phù Cát đang là tuyến đường địa phương mới đạt cấp IV.

- Trừ các cảng hàng không Tuy Hòa, Buôn Ma Thuột, Đồng Hới, các cảng hàng không còn lại đều đã vượt công suất thiết kế thời điểm hiện tại cả về năng lực thông qua hàng hóa và hành khách, thậm trí có những cảng hàng không vượt 581,6% công suất thiết kế đối với hàng hóa (như cảng hàng không Thọ Xuân), cảng hàng không Cam Ranh vượt 499,6% hàng hóa, 256% hành khách, Đà Nẵng vượt 107,9% hành khách, 181% hàng hóa... .

- Các cảng hàng không đều chưa có trung tâm logistics hàng không.

3. Nhu cầu vận tải

Trên cơ sở rà soát, phân tích đánh giá hiện trạng và các chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, giao thông vận tải của vùng Đông Nam Bộ, nhu cầu vận tải đến năm 2030 của vùng, như sau:

- Thị phần vận tải hàng hóa đường sắt trên hành lang Bắc – Nam khoảng 9,8%-12,2%, đường bộ 17%-24%, đường biển 64,5%-72,3%, hàng không 0,28%-0,4%.

- Thị phần vận tải hàng hóa trên hành lang còn lại theo hướng Đông – Tây chủ yếu là đường bộ.

- Thị phần vận tải hành khách trên hành lang Bắc – Nam: đường sắt

16,69% - 21,34%, đường bộ 45,31% - 62,47%, đường không 20,03% - 33,35%.

- Thị phần vận tải đường bộ trên hành lang còn lại theo hướng Đông – Tây chủ yếu là đường bộ.

4. Phương án kết nối mạng giao thông

4.1. Quan điểm, mục tiêu

a) Quan điểm:

- Kết nối giao thông vận tải vùng miền Trung, Tây Nguyên phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội của vùng, cả nước, chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia, vùng và các địa phương trong vùng; đảm bảo quốc phòng, an ninh.

- Kết nối giao thông vận tải vùng gắn với đặc điểm địa lý của vùng, đảm bảo giao thông thuận lợi quốc tế, liên vùng và liên tỉnh, đảm bảo phát huy hiệu quả năng lực kết cấu hạ tầng giao thông hiện có và kết nối đồng bộ giữa các phương thức vận tải, nâng cao hiệu quả toàn mạng, đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

- Kết nối giao thông vận tải có tính đến ứng phó tác động tiêu cực của môi trường, chủ động ứng phó hiệu quả đối với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

- Tập trung giải quyết các “điểm nghẽn” về kết nối mạng giao thông, ưu tiên đầu tư các công trình trọng điểm, mang tính đột phá, đóng vai trò động lực phát triển kinh tế - xã hội của vùng, địa phương

- Chú trọng phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistic để hỗ trợ tốt nhất cho các hoạt động lưu thông hàng hóa và xuất nhập khẩu của toàn vùng.

b) Mục tiêu:

Mục tiêu tổng quát:

Tăng cường kết nối giữa hệ thống giao thông của vùng với hệ thống giao thông cả nước và quốc tế nhằm giảm chi phí vận tải, phát huy hiệu quả các dự án kết cấu hạ tầng giao thông đã và đang được đầu tư, đặc biệt là các dự án có tính chất động lực, tác động lan tỏa của khu vực, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, củng cố quốc phòng – an ninh.

Mục tiêu cụ thể :

• Về vận tải

Đáp ứng nhu cầu vận tải với chất lượng ngày càng cao, giá cả hợp lý đảm bảo an toàn, tiện lợi; phát triển vận tải công cộng khối lượng lớn, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistic; kiểm chế tiến tới giảm sự gia tăng tai nạn giao thông và giảm thiểu tác động xấu đến môi trường trong khai thác vận tải.

- Thị phần vận tải hàng hóa đường sắt trên hành lang Bắc – Nam khoảng 9,8%-12,2%, đường bộ 17%-24%, đường biển 64,5%-72,3%, hàng không 0,28%-0,4%.

- Thị phần vận tải hành khách trên hành lang Bắc – Nam: đường sắt 16,69% - 21,34%, đường bộ 45,31% - 62,47%, đường không 20,03% - 33,35%.

• Về kết cấu hạ tầng giao thông

- Hình thành mạng lưới cao tốc khu vực miền Trung, Tây Nguyên theo quy hoạch, xây dựng các nút giao kết nối giữa các cao tốc và các khu kinh tế động lực của địa phương, các cảng biển.

- Nâng cấp, mở rộng, cải tạo các tuyến trục ngang chính vừa mang tính kết nối quốc tế, kết nối vùng và kết nối liên tỉnh.

- Nối thông các các tỉnh quốc lộ còn bị gián đoạn, triển khai xây dựng thêm một số tuyến liên tỉnh tại các khu vực kết nối hạn chế, phải đi đường vòng, mật độ liên thông thấp.

- Xây dựng, cải tạo các cầu đường bộ, cầu đường sắt hạn chế tải trọng, cầu, hầm không đồng bộ quy mô của đường, các cầu có tính không hạn chế trên hệ thống đường thủy nội địa của vùng.

- Xây dựng một số tuyến đường sắt kết nối cảng biển, tăng cường đầu tư, nâng cấp, cải tạo các tuyến đường bộ kết nối vào các cảng biển, cảng đường thủy nội địa.

- Nâng cấp các cảng hàng không theo quy hoạch, đảm bảo nâng cao năng lực công suất; nâng cấp, cải tạo hệ thống đường sắt hiện có, nghiên cứu một số tuyến đường sắt mới có tính kết nối vùng.

- Nghiên cứu xây dựng hệ thống các cảng cạn ICD và phát triển các trung tâm Logistics trong vùng.

4.3. Các phương án kết nối

- Đường bộ:

+ Tập trung xây dựng 10 đoạn tuyến cao tốc Bắc – Nam, với chiều dài khoảng 772 km, gồm Mai Sơn – QL45 – Nghi Sơn – Diễn Châu – Bãi Vọt, Cam Lộ - La Sơn, Nha Trang – Cam Lâm – Vĩnh Hảo – Phan Thiết – Dầu Giây, Dầu Giây – Liên Khương.

+ Hoàn thiện mạng lưới quốc lộ, đồng bộ cấp kỹ thuật; xây dựng các đoạn tuyến quốc lộ chưa thông (QL16/ 10 km, Đông Trường Sơn/ 30 km, QL15D/60 km); xây dựng một số đoạn tránh khu du lịch, đoạn qua trung tâm đô thị.

+ Xây dựng thêm các tuyến kết nối liên tỉnh: Phú Yên – Gia Lai, Bình Định - Quảng Ngãi, Lâm Đồng – Ninh Thuận – Bình Thuận, tuyến ngang theo hướng Đông - Tây qua địa bàn tỉnh Quảng Trị (kết nối cửa khẩu La Lay và bến Mỹ Thủy, cảng Quảng Trị)...

- Đường thủy nội địa:

Nâng cao khả năng khai thác của các tuyến đường thủy nội địa hiện có, đặc biệt giải quyết các nút thắt là các cầu không bảo đảm tĩnh không.

- Đường sắt:

+ Cải tạo một số đoạn tuyến đường sắt qua khu vực đèo Hải Vân, đèo Khe Nét.

+ Nâng cấp đoạn Hòa Duyệt – Thanh Luyên.

+ Tiếp tục hiện đại hóa hệ thống thông tin tín hiệu, gia cố hầm, xây dựng mới, cải tạo cầu hạn chế tải trọng.

+ Nghiên cứu đi rời ga Đà Nẵng ra khu vực Liên Chiểu, nghiên cứu dừng hoạt động của ga Quy Nhơn.

+ Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt mới: đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam, tuyến Vũng Áng – Tân Ấp – Mụ Giạ, tuyến nối Tây Nguyên (Đà Nẵng – Kon Tum – Đắc Lắc – Bình Phước), tuyến khai thác bờ xít (Đắc Nông – Chơn Thành), tuyến Tháp Chàm – Đà Lạt, Đông Hà – Lao Bảo – bến cảng Mỹ Thủy, Tuy Hòa – Buôn Ma Thuột, Đắc Nông – Bình Thuận.

- Đường biển:

+ Triển khai đầu tư xây dựng, cải tạo các cầu bến Cửa Lò, Vũng Áng, Sơn Trà, Chân Mây.

+ Xây mới bến Liên Chiểu, Mỹ Thủy.

+ Nâng cấp bến Hòn La, Cửa Việt.

+ Xây dựng đường bộ nối bến Dung Quất II, nối cảng Quy Nhơn (QL19), nối cảng Vũng Rô (QL29), bến Kỳ Hà, Mỹ Thủy.

+ Xây dựng tuyến đường sắt kết nối Diêu Trì – Nhơn Hội, đường sắt nối bến Cửa Lò, đường sắt nối bến Liên Chiểu.

- Hàng không:

+ Nâng cấp mở rộng các cảng hàng không theo quy hoạch: cảng hàng không Đà Nẵng, Phú Bài, Cam Ranh, Thọ Xuân, Vinh, Đồng Hới, Chu Lai, Tuy Hòa, Phù Cát, Pleiku, Buôn Mê Thuột, Liên Khương.

+ Nghiên cứu quy hoạch chi tiết, xây dựng cảng hàng không Phan Thiết, Quảng Trị.

+ Nâng cấp tuyến đường vào cảng hàng không Tuy Hòa.

4.4. Nhu cầu vốn và danh mục đầu tư

Tổng nhu cầu vốn đầu tư giai đoạn 2021 – 2025 khoảng 311.602 tỷ đồng, trong đó đường bộ cao tốc khoảng 126.104 tỉ đồng, các dự án đường bộ khác khoảng 85. tỉ đồng, đường sắt 23.313 tỉ đồng, hàng không 52.574 tỉ đồng, cảng biển 23.948,4 tỉ đồng. *(Chi tiết tại Phụ lục kèm theo).*

5. Giải pháp, chính sách thực hiện

5.1. Giải pháp, chính sách phát triển KCHT GTVT

- Thực hiện công tác rà soát, điều chỉnh lại các quy hoạch GTVT đã ban hành, đảm bảo quy hoạch phát triển GTVT phải đồng bộ với các quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Vùng; Chiến lược phát triển GTVT Quốc gia và các quy hoạch chuyên ngành GTVT.

- Tăng cường phối hợp giữa các địa phương trong Vùng, giữa các ngành trong việc nghiên cứu hoàn thiện, đề xuất các chính sách phù hợp với đặc thù của Vùng trong triển khai đầu tư KCHT GTVT đồng bộ và đạt hiệu quả, đề xuất nghiên cứu mô hình quản lý và điều phối phát triển Vùng của các Bộ, ngành và địa phương.

- Khai thác triệt để năng lực kết cấu hạ tầng hiện có; chú trọng công tác bảo trì; tập trung đầu tư đồng bộ các công trình quan trọng bức thiết có vai trò

động lực phát triển kinh tế; chú trọng phát triển giao thông địa phương đáp ứng yêu cầu xây dựng và phát triển nông thôn mới.

- Tập trung đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải.

- Nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ ASEAN để đảm bảo sự kết nối và hội nhập quốc tế.

- Tăng cường phối hợp giữa Trung ương và địa phương, đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng và triển khai thi công đảm bảo đúng tiến độ.

5.2. Giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Đẩy mạnh tái cơ cấu thị phần vận tải, ưu tiên đầu tư cho các phương thức vận tải khối lượng lớn như đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường thủy nội địa, đường biển nhằm giảm áp lực cho đường bộ.

- Tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ vận tải; đổi mới phương tiện, công nghệ, trang thiết bị dịch vụ vận tải, ưu tiên phát triển vận tải container, đa phương thức, dịch vụ logistics để điều tiết hợp lý giữa các phương thức vận tải.

- Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới, hiện đại hóa các phương tiện vận tải đường bộ và nâng cao chất lượng dịch vụ bảo đảm tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường; thiết lập trung tâm điều hành vận tải ở các thành phố lớn đặc biệt là Tp. Đà Nẵng và trên đường cao tốc nhằm quản lý điều tiết giao thông vận tải; tăng cường công tác kiểm tra tải trọng xe.

- Ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng tại đô thị, đặc biệt là vận tải khối lượng lớn. Đồng thời kiểm soát sự phát triển phương tiện cá nhân.

- Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải biển và các dịch vụ Hàng hải, áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức; Đổi mới công nghệ xếp dỡ tại các đầu mối vận tải.

- Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng không trên cơ sở tăng tần suất chuyến bay và bố trí giờ bay thích hợp; Kết nối giữa các chuyến bay để trung chuyển một cách hợp lý, nhanh chóng và tiện lợi.

- Tổ chức hợp lý các đầu mối vận tải, đặc biệt tại khu vực thành phố Đà Nẵng, giảm thiểu lượng xe trung chuyển phải đi vào trung tâm thành phố, gây ách tắc giao thông.

5.3. Giải pháp đảm bảo nguồn vốn đầu tư phát triển KCHT GTVT

- Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển KCHTGT và vận tải. Huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải dưới nhiều hình thức.

- Tranh thủ tối đa các nguồn vốn ODA để đầu tư các công trình KCHT GTVT trọng điểm, quy mô lớn, có tác dụng lan tỏa. Ưu tiên đầu tư phát triển CSHT GTVT trong Vùng đối với những công trình trọng điểm, có tính chất đột phá, tạo ra liên kết Vùng. Ưu tiên bố trí đủ nguồn vốn đối ứng các dự án ODA; bố trí đủ nguồn ngân sách để đầu tư một số công trình cấp bách, đặc biệt hệ

thống cầu yếu và các công trình gia cố bền vững chống sạt lở, biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

- Sử dụng hiệu quả nguồn ngân sách nhà nước, đầu tư trọng tâm, trọng điểm, tránh đầu tư dàn trải; ưu tiên đầu tư phát triển những công trình có tính đột phá tạo liên kết vùng.

- Tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức của các nước, các tổ chức tài chính quốc tế với các hình thức đa dạng.

- Sử dụng hợp lý và hiệu quả vốn đầu tư từ NSNN và có tính chất ngân sách. Rà soát, sắp xếp bố trí vốn đảm bảo đúng mục tiêu, thời gian hoàn thành dự án theo quy định.

- Sửa đổi bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền để tăng tính thương mại của các dự án giao thông và trách nhiệm đóng góp của người sử dụng, đảm bảo lợi ích của nhà đầu tư.

5.4. Giải pháp tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ

- Tiếp tục nghiên cứu áp dụng công nghệ mới trong xây dựng công trình ngầm, xử lý nền đất yếu, công trình cầu vượt sông lớn, mặt đường cấp cao; nghiên cứu sử dụng vật liệu mới trong xây dựng đường giao thông phù hợp điều kiện địa chất, thủy văn của Vùng.

- Tăng cường ứng dụng các công nghệ tiên tiến của thế giới trong lĩnh vực xây dựng, khai thác, quản lý và cung cấp dịch vụ vận tải, kho bãi, logistics.

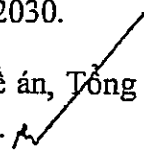
5.5. Giải pháp nguồn nhân lực

- Tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho cán bộ theo dõi đầu tư xây dựng trong Vùng.

- Ban hành chính sách khuyến khích, thu hút nhân tài làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước liên quan đến lĩnh vực đầu tư, xây dựng và vận tải.

- Thành lập các trung tâm điều hành vận tải hàng hóa, hành khách nhằm phát huy tối đa khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải.

Tổng cục Đường bộ Việt Nam xin gửi kèm theo Tờ trình, dự thảo Quyết định và dự thảo báo cáo Đề án kết nối mạng giao thông các tỉnh miền Trung, Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.

Trên đây là nội dung chính của Dự thảo Đề án, Tổng cục Đường bộ Việt Nam tâu kính trình Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo./. 

Nơi nhận:

- Như trên;
- TTr Lê Đình Thọ (để báo cáo);
- Tổng Cục trưởng (để b/c);
- Vụ KHĐT (Bộ GTVT);
- Lưu: VT, KHĐT.

KT. TỔNG CỤC TRƯỞNG
PHÓ TỔNG CỤC TRƯỞNG



Nguyễn Xuân Ảnh

Phụ lục

Danh mục các dự án đầu tư

(Kèm theo Tờ trình số 44/TT-Tr-TCĐBVN ngày 26 tháng 4 năm 2019 về việc phê duyệt Đề án Kết nối mạng giao thông các tỉnh khu vực miền Trung, Tây Nguyên đến năm 2025, định hướng đến năm 2030)

1. Danh mục các dự án cao tốc

STT	Tuyến cao tốc	Chiều dài	Quy mô	TMĐT	Chi phí xây dựng	Nguồn		Tiến độ
						NSNN	BOT, khác	
1	La Sơn - Túy Loan	66	2 làn	11,500	11,500		11,500	HT QII/2019
2	Mai Sơn - QL45	63	4 làn	14,703	12,918	3,169	9,749	Trước 2020
3	QL45 - Nghi Sơn	43	4 làn	7,769	6,333	2,003	4,330	Trước 2020
4	Nghi Sơn - Diễn Châu	50	4 làn	8,648	8,381	2,550	5,831	Trước 2020
5	Diễn Châu - Bãi Vọt	50	4 làn	13,596	13,338	8,077	5,261	Trước 2020
6	Cam Lộ - La Sơn	102	2 làn	7,900	7,669	7,669		Trước 2020
7	Nha Trang - Cam Lâm	29	4 làn	5,131	7,615	5,058	2,557	Trước 2020
8	Cam Lâm - Vĩnh Hảo	91	4 làn	15,031	13,687	9,311	4,376	Trước 2020
9	Vĩnh Hảo - Phan Thiết	106	4 làn	19,648	11,603	3,884	7,719	Trước 2020
10	Phan Thiết - Dầu Dây	98	4 làn	19,571	14,360	2,480	11,880	Trước 2020
11	Dầu Giây - Liên Khương	140	4 làn	30,200				Trước 2020
	Tổng	838		142,197				(Không bao gồm chi phí đoạn La Sơn – Túy Loan)

2. Danh mục các dự án khác

STT	Tên đường	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư	Nguồn
I	ĐƯỜNG BỘ	3103,311	85,663	
1	QL15: Km53-Km109 (Thanh Hóa)	56	1,084.5	Trái phiếu CP và các nguồn vốn khác
2	QL217: đoạn tránh thành nhà Hồ	8	168.0	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
3	QL217B: đoạn tránh đi tích lăng miếu Triệu Tường	5	105.0	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
4	QL45: Km76+000 - Km80+656	4.7	201.3	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
5	QL47B: tỉnh thanh Hóa		460.4	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
6	QL10: đoạn Gòng - Bút Sơn	10		
7	Nghi Sơn - Bãi Trành: Km12+885-Km20+000, Km21+000-Km53+180	39.3	1,037.8	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
8	QL7: Xử lý sụt trượt Khe Thơi - Nậm Cắn		572.1	NSNN/ trái phiếu CP
9	QL7: Km0-Km36	36	792.0	
10	QL48B: Km13+500 - Km25 (Nghệ An)	11.5	340.3	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
11	QL48: Km64-Km112 (Nghệ An)	48	1,040.8	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
12	QL1: tuyến tránh TP. Vinh (mở thêm 2 làn xe)			
13	QL12C: Cảng Vũng Áng - Tuyến tránh QL1 (quy mô 20,5 m)		466.7	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
14	QL15B: Đoạn Ngã ba Đồng lộc - QL1	9.8	263.3	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
15	Hầm đèo ngang/ QL1: mở rộng thêm 2 làn xe			
16	QL12A: đoạn tránh TX Ba Đồn Quảng Bình		242.8	NSNN/TPCP và các Nguồn vốn khác
17	QL9B: Km0-Km4 (Quán Hàu - Vĩnh Tuy), Km20-km52 (Ngã ba vạn Ninh- Ngã ba Tăng Ký), Quảng Bình	36	655.5	NSNN/ trái phiếu CP
18	Cầu sông Gianh/QL1 (xây dựng thêm 1 đơn nguyên 2 làn xe), Quảng Bình		313.3	NSNN và các nguồn vốn hợp pháp khác
19	Cầu Quán Hàu/QL1 (xây dựng thêm 1 đơn nguyên 2 làn xe), Quảng Bình		230.6	NSNN và các nguồn vốn hợp pháp khác
20	QL12A: đoạn Đ. HCM (Khe Ve) - cửa khẩu Cha Lo	39	1,000.0	
21	Xây dựng cầu Xả Ốt 2 (Km83+281/QL9) khu vực cửa khẩu Lao Bảo		16,868.0	Việt Nam 16,868 tỉ (TPCP), Lào 16,539 tỉ (ODA)

STT	Tên đường	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư	Nguồn
22	QL15D: (Đường HCM_T - cửa khẩu La Lay, Quảng Trị)	12.2	597.4	NSNN/TPCP và các nguồn vốn hợp pháp khác
23	QL15D: (Đường HCM_T - QL1) (Quảng Trị)	54	1,512.0	NSNN/TPCP và các Nguồn vốn khác
24	QL49C: Km0-Km41+800, Quảng Lợi - Cảng Chân Mây (Quảng Trị)	41.8	1,170.4	NSNN/TPCP và các Nguồn vốn khác
25	QL49B: Km0-Km73, Km93-Km104+800	84.8	2,374.4	NSNN/TPCP và các Nguồn vốn khác
26	QL 14B: Túy Loan - cầu Hà Nha	27	1,200.0	NSNN
27	QL 14D: Km0-Km75	75	3,014.0	
28	QL 14G: Km2+360 - Km66	63.05	999.0	NSNN
29	QL 14E: Km15+800 - Km89+432	73.6	1,836.0	NSNN
30	QL14H: Km60-Km73+540	13.54	200.0	NS tỉnh
31	QL14C: 4 tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông	322	4,830.0	NSNN
32	QL24: đoạn qua Kon Tum, Quảng Ngãi	65	2,075.0	NSNN
33	QL25: đoạn qua Gia Lai, Phú Yên	125	2,500.0	NSNN
34	QL24B: Km23+40-Km27+400	5.9	230.0	NSNN
35	QL24C: Km0-Km95+400	95.4	1,317.0	NSNN
36	QL19: Đoạn qua Gia Lai, Bình Định	126	2,000.0	
37	QL19B: Km0 - Km60	60	1,116.0	NSNN
38	QL19C: qua Đắk Lắk, Phú Yên, Bình Định	152	3,040.0	NSNN
39	QL19C: tránh TT. La Hai	3.2	100.0	NSNN
40	QL29: đoạn qua Phú Yên, Đắk Lắk	290	5,800.0	NSNN
41	QL26 (trừ các đoạn BOT), qua Khánh Hòa, Đắk Lắk	132.6	2,652.0	NSNN
42	QL26B: Km0 - Km14+200	14.2	650.0	NSNN
43	QL27: 2 tỉnh Đắk Lắk, Lâm Đồng, Ninh Thuận	282	5,640.0	NSNN
44	QL27B: Km0 - Km53+000	53	1,490.0	NSNN
45	QL27C: qua Lâm Đồng, Khánh Hòa	120	2,400.0	NSNN
46	QL40: đoạn qua tỉnh Kon Tum	22	440.0	NSNN
47	QL40B: Km53 - Km200+940	147.94	4,159.0	NSNN
48	QL40B: Km1+770 - Km14+200	12.43	200.0	Trái phiếu chính phủ
49	QL40B: Km14+200 - Km32+300	18.1	420.0	Ngân sách tỉnh Quảng Nam
50	Cầu yếu sông Trường/QL40B		150.0	Vay Hàn Quốc (EDCF)
51	QL28: 2 tỉnh Đắk Nông, Lâm Đồng	137	740.0	NSNN

STT	Tên đường	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư	Nguồn
52	QL28B: qua tỉnh Lâm Đồng, Bình Thuận	28	560.0	NSNN
53	QL55: qua tỉnh Lâm Đồng	24	560.0	NSNN
	Tuyến tránh khác			
54	Tránh Tây thành phố Bảo Lộc mở Tân Rai nối QL20	24	1248	NSNN
55	Đường tránh Quốc lộ 20, đường vành đai thành phố Đà Lạt.	29.1	1300	NSNN
	Đường nối liên tỉnh khác			
56	Đường nối Gia Lai - Phú Yên	48.5	1200	NSNN
57	Nâng cấp tuyến đường 5B, đoạn: An Hòa, huyện An Lão, tỉnh Bình Định - huyện Ba Tơ, tỉnh Quảng Ngãi	17.7	100	NSNN
58	Tuyến liên tỉnh Lâm Đồng - Ninh Thuận - Khánh Hòa: ĐT.727 - QL27B kéo dài			NSNN
II	CẢNG BIỂN		23,948.4	
1	Tiếp tục xây dựng bến số 6 Cửa Lò (cảng Nghệ An)		719.0	Xã hội hóa
2	Xây dựng bến 3, 4, 5 Vũng Áng (cảng Hà Tĩnh)		1,500.0	Xã hội hóa
3	Xây dựng bến tổng hợp, chuyên dùng Sơn Trà (cảng Đà Nẵng)		500.0	Xã hội hóa
4	Xây dựng bến Liên Chiểu (cảng Đà Nẵng)			Xã hội hóa
5	Tiếp tục xây dựng bến số 2 Chân Mây		544.0	Xã hội hóa
6	Xây dựng bến Mỹ Thủy (cảng Quảng Trị)		13,860.0	ODA
7	Xây dựng bến container trung chuyển quốc tế Vân Phong (cảng Khánh Hòa)		418	XHH
8	Xây dựng bến Vân Phong (cảng Khánh Hòa)		500.0	XHH
9	Nâng cấp cảng Hòn La			
10	Nâng cấp cảng Cửa Việt		450.0	
	Đường kết nối cảng (đường bộ, đường sắt)			
1	Đường Tịnh Phong - cảng Dung Quất II	16.568	4434.65	XHH
2	QL19: Đoạn nối cảng Quy Nhơn - QL1	18.7	392.7	NSNN+XHH
3	QL29: Đoạn nối cảng Vũng Rô - QL1	10	210	NSNN+XHH
4	Tuyến nối bến Kỳ Hà - QL1	10	210	NSNN+XHH
5	Tuyến nối bến Mỹ Thủy	10	210	NSNN+XHH

STT	Tên đường	Chiều dài (km)	Tổng mức đầu tư	Nguồn
III	ĐƯỜNG SẮT			
	<i>Tuyến đường sắt Bắc - Nam</i>		23,313	
1	Cải tạo đường sắt khu vực đèo Hải Vân		3900	NSNN: 1.170 tỷ, ODA (Nhật): 2.730 tỷ
2	Cải tạo đường sắt khu vực Khe Nét		1024	NSNN: 307 tỷ, ODA (Hàn Quốc): 717 tỷ
3	Nâng cấp đoạn Hòa Duyệt - Thanh Luyện	13	1074	NSNN
4	Hiện đại hóa TTTH: Vinh - Sài Gòn		2329	NSNN: 699, ODA (Trung Quốc): 1630
5	Gia cố hầm (22 hầm)		1270	NSNN
	<i>Tuyến kết nối cảng, KCN</i>			
1	Tuyến Diêu Trì - Nhơn Bình - bến Nhơn Hội (cảng Quy Nhơn)	23.2	1200	XHH + khác (ngoài NSNN)
2	Tuyến đường sắt nối bến Cửa Lò (cảng Nghệ An)	20	1680	Doanh nghiệp
3	Tuyến đường sắt nối Mỏ Thạch Khê (Hà Tĩnh)	25	3360	Doanh nghiệp
4	Di dời ga đường sắt Đà Nẵng, làm mới đoạn kết nối mới	21	7476	BOT
IV	HÀNG KHÔNG		52,574	
1	CHK Đà Nẵng		6,780	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
2	CHK Cam Ranh		6,280	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
3	CHK Phú Bài		6,335	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
4	CHK Thọ Xuân		956	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
5	CHK Vinh		6,650	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
6	CHK Đồng Hới		3,340	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
7	CHK Chu Lai		8,560	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
8	CHK Tuy Hòa		1,860	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
9	CHK Phù Cát		3,950	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
10	CHK Pleiku		3,250	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
11	CHK Buôn Ma Thuột		730	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
12	CHK Liên Khương		3,610	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
13	Mở rộng đường vào sân bay Phù Cát từ QL1		273	NSNN+XHH + khác (ngoài NSNN)
	Tổng	2,795.01	185,498	