

CHÍNH PHỦ

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

Số: ~~769~~ /BC-CP

Hà Nội, ngày 30 tháng 9 năm 2026

BÁO CÁO

Tổng kết việc thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh

Kính gửi: Quốc hội

Đường Hồ Chí Minh là công trình quan trọng quốc gia đã được Quốc hội khoá XI thông qua chủ trương đầu tư xây dựng tại Nghị quyết số 38/2004/QH11 ngày 03/12/2004. Để phù hợp với nguồn lực và thực tế triển khai dự án, Quốc hội đã thông qua Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết số 38/2004/QH11; đồng thời trong quá trình giám sát cũng đã ban hành Nghị quyết số 63/2022/QH15 ngày 16/6/2022 và Nghị quyết số 265/2025/QH15 ngày 11/12/2025 xác định đến hết năm 2026 cơ bản nối thông đường Hồ Chí Minh trên cơ sở sử dụng Quốc lộ 32 và Quốc lộ 21.

Thực hiện yêu cầu của Quốc hội tại Nghị quyết số 63/2022/QH15 về “*Tổng kết, đánh giá việc thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13, báo cáo Quốc hội vào năm 2026*”, Chính phủ đã có Báo cáo số 506/BC-CP ngày 05/8/2026 báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh. Trên cơ sở Kết luận số 239/KL-UBTVQH16 ngày 08/9/2026 của Ủy ban thường vụ Quốc hội và Báo cáo thẩm tra số 657/BC-UBKHCNMT16 của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội, Chính phủ đã hoàn thiện Báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh với những nội dung chủ yếu như sau:

A. KHÁI QUÁT CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ DỰ ÁN

1. Phạm vi dự án: Dự án có điểm đầu tại Pác Bó (Cao Bằng), điểm cuối tại Đất Mũi (Cà Mau), dài 3.183 km (tuyến chính dài 2.499 km, nhánh phía Tây dài 684 km).

2. Hướng tuyến qua một số điểm khống chế chủ yếu:

a) Tuyến chính (dài 2.499km) qua các điểm: Pác Bó, thành phố Cao Bằng,

thành phố Bắc Kạn, Chợ Mới, Chợ Chu, đèo Muồng, ngã ba Trung Sơn, ngã ba Phú Thịnh, cầu Bình Ca, ngã ba Bình Ca, ngã ba Phú Hộ, thị xã Phú Thọ, cầu Ngọc Thập, Cổ Tiết, Ba Vì, Sơn Tây, Hòa Lạc, Xuân Mai, Chợ Bến, Xóm Kho, Ngọc Lặc, Lâm La, Tân Kỳ, Khe Cò, Can Lộc, phía Đông hồ Kẻ Gỗ, Bùng, Cam Lộ, cầu Tuần, Khe Tre, đèo Đê Bay, đèo Mũi Trâu, Túy Loan, Thanh Mỹ, đèo Lò Xo, Ngọc Hồi, Kon Tum, PleiKu, Buôn Ma Thuột, Gia Nghĩa, Đồng Xoài, Chơn Thành, ngã ba Tân Vạn, Tân Thạnh, Mỹ An, Thành phố Cao Lãnh, cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống, Lộ Tẻ, Rạch Sỏi, Minh Lương, Gò Quao, Vĩnh Thuận, Thành phố Cà Mau, Năm Căn, Đất Mũi.

b) Nhánh phía Tây (dài 684km) qua các điểm: Khe Cò, Phố Châu, Tân Ấp, Khe Ve, đèo Đá Đẽo, Khe Gát, đèo U Bò, Tăng Ký, Cầu Khi, Sen Bụt, Khe Sanh, Đắc Rông, đèo Pê Ke, A Lưới, A Đớt, A Tép, Hiên, Thanh Mỹ.

3. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật: Mặt cắt ngang được quy hoạch theo từng đoạn với quy mô từ 2 đến 6 làn xe; Cấp thiết kế, quy mô mặt cắt ngang, chiều dài từng đoạn sẽ được chuẩn xác trong giai đoạn lập dự án đầu tư.

4. Phân kỳ đầu tư:

- Theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013:

+ Đến năm 2020: hoàn thành các dự án thành phần để nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) với quy mô 2 làn xe;

+ Sau năm 2020: nâng cấp các đoạn tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam.

- Theo Nghị quyết số 63/2022/QH15 và Nghị quyết số 265/2025/QH15:

+ Đến hết năm 2026: Cơ bản nối thông đường Hồ Chí Minh trên cơ sở sử dụng QL.32, QL.21.

+ Rà soát, từng bước đầu tư, nâng cấp đường Hồ Chí Minh theo quy mô phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

5. Nguồn vốn đầu tư để thông tuyến vào năm 2020:

- Vốn trái phiếu Chính phủ tập trung đầu tư các dự án thành phần cấp thiết do Quốc hội quyết định;

- Vốn ODA, vốn vay ưu đãi và các hình thức đầu tư khác (BT, BOT, PPP) được sử dụng để hoàn thành các dự án thành phần còn lại;

- Nguồn vốn, dự toán các dự án thành phần do Chính phủ thẩm định, báo cáo Ủy ban thường vụ Quốc hội theo kế hoạch hàng năm.

(Chi tiết các đoạn tuyến như Phụ lục 1 kèm theo)

6. Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 giao Chính phủ thực hiện một số nhiệm vụ, giải pháp:

(1) Hoàn thành công tác nghiệm thu và thanh, quyết toán các dự án thành phần đã khai thác; sử dụng hợp lý, hiệu quả các nguồn vốn đầu tư trong hạn mức

đã được phân bổ.

(2) Thực hiện việc phân kỳ đầu tư một cách khoa học, khả thi; tập trung chỉ đạo hoàn thành đồng bộ các dự án thành phần qua Tây Nguyên và Bình Phước (Quốc lộ 14 cũ) và các dự án thành phần thuộc Dự án kết nối khu vực trung tâm đồng bằng Mêkông với đường Hồ Chí Minh. Huy động các nguồn vốn hợp pháp khác để đầu tư các đoạn tránh đô thị và các đoạn tuyến theo quy hoạch nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

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

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

7. Mục tiêu

Việc đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh nhằm các mục tiêu sau:

(1) Tạo sự liên thông ở khu vực phía Tây Tổ quốc và sự liên hệ chặt chẽ ba miền Bắc - Trung - Nam.

(2) Hình thành hệ thống cơ sở hạ tầng để khai thác tiềm năng ở phía Tây Tổ quốc; điều chỉnh lại cơ cấu kinh tế, phân bổ lại dân cư và lực lượng lao động trong phạm vi cả nước, góp phần xoá đói giảm nghèo.

(3) Hình thành trục dọc xuyên Việt thứ hai, giảm tải cho Quốc lộ 1; kết hợp với Quốc lộ 1 cùng hệ thống đường ngang từng bước hoàn thiện mạng lưới giao thông Bắc - Trung - Nam; bảo đảm giao thông thông suốt đi lại quanh năm; liên kết với các vùng trọng điểm kinh tế, các cửa khẩu, các cảng biển trên toàn quốc và các nước trong khu vực, đáp ứng xu thế hội nhập của nền kinh tế.

(4) Góp phần bảo đảm phòng thủ biên giới, ổn định chính trị, bảo đảm an ninh, quốc phòng.

(5) Giáo dục truyền thống, niềm tự hào dân tộc cho các thế hệ mai sau.

B. ĐÁNH GIÁ TỔNG THỂ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN NGHỊ QUYẾT 66/2013/QH13

1. Đánh giá tổng thể

Với ý nghĩa to lớn, tầm quan trọng và mục tiêu của đường Hồ Chí Minh như Nghị quyết số 66/2013/QH13 đã đề ra, đường Hồ Chí Minh được sự quan tâm đặc biệt của Đảng, Quốc hội, Chính phủ, các cấp các ngành cùng các địa phương và nhân dân nơi tuyến đường đi qua, chỉ đạo điều hành xuyên suốt của cả hệ thống chính trị từ Trung ương đến địa phương từ khâu quy hoạch, công tác chuẩn bị đầu tư, công tác giải phóng mặt bằng, thực hiện đầu tư, quản lý khai thác, hỗ trợ tháo gỡ khó khăn, vướng mắc đến đôn đốc chỉ đạo quyết liệt trong quá trình thực hiện dự án. Cụ thể:

- Về cơ chế chính sách, sự chỉ đạo, lãnh đạo:

+ Dự án được Quốc hội giám sát, hàng năm Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội đều tổ chức giám sát và tổng kết đánh giá, đồng thời có các định hướng chỉ đạo kịp thời.

+ Chính phủ đã quan tâm, kịp thời ban hành các cơ chế chính sách nhằm đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án, nâng cao chất lượng công trình và hiệu quả đầu tư; đa dạng hóa phương thức đầu tư nhằm thu hút nhiều nguồn lực xã hội trong điều kiện ngân sách nhà nước còn hạn chế¹.

+ Các Bộ đã kịp thời tham mưu cho Chính phủ và chỉ đạo tháo gỡ các vướng mắc; có hướng dẫn và hỗ trợ kịp thời cho các địa phương trong quá trình tổ chức thực hiện công tác giải phóng mặt bằng. Tập trung thực hiện chức năng quản lý nhà nước, hỗ trợ trong việc triển khai thực hiện, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, ngăn ngừa tiêu cực, tham nhũng, sai phạm.

- Về công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư:

+ Được sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, có sự chỉ đạo trực tiếp của các cấp ủy đảng và chính quyền địa phương đôn đốc, kiểm tra, khen thưởng và xử lý kịp thời công tác giải phóng mặt bằng; thường xuyên nắm bắt tìm hiểu khó khăn, trực tiếp kiểm tra giám sát cũng như đối thoại với người dân để tháo gỡ và đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng.

+ Vốn cho công tác giải phóng mặt bằng được ưu tiên, bố trí đủ kinh phí.

+ Thực hiện linh hoạt nhiều hình thức tái định cư (tự nguyện, phân tán, tập trung, xen ghép...), xây dựng các khu tái định cư với quy mô phù hợp.

+ UBND các tỉnh, thành phố tuyến đường đi qua quan tâm phối hợp, chỉ đạo và yêu cầu các chủ công trình hạ tầng kỹ thuật phải chủ động bố trí kinh phí và tổ chức di dời theo đúng cam kết với cơ quan quản lý hạ tầng giao thông khi xây dựng các công trình này.

+ Cùng với sự vào cuộc của toàn xã hội, các cơ quan truyền thông cùng tham gia quản lý, giám sát dự án, sự thành công của Dự án đường Hồ Chí Minh có sự đóng góp rất lớn của toàn xã hội và các cơ quan truyền thông. Do làm tốt công tác tuyên truyền, dự án đã được nhân dân đồng tình ủng hộ, tham gia giám sát, phát hiện những tồn tại, vướng mắc trong quá trình triển khai dự án (tiến độ, chất lượng, giải phóng mặt bằng, an toàn giao thông, vệ sinh môi trường, ...) để cơ quan chức năng có những biện pháp xử lý kịp thời, đảm bảo tiến độ và chất lượng công trình, tránh bức xúc trong dư luận.

- Về công tác tổ chức triển khai thực hiện dự án: Được sự quan tâm chỉ đạo

¹ Trong năm 2013, để sớm hoàn thành đầu tư nâng cấp mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn qua khu vực Tây Nguyên và Bình Phước, Chính phủ đã nghiên cứu một số cơ chế quản lý và thực hiện các dự án “áp dụng hình thức chỉ định thầu” đã rút ngắn thời gian 1,5 năm. Trong năm 2021, Chính phủ đã có Nghị quyết số 60/NQ-CP ngày 16/6/2021 về việc áp dụng cơ chế đặc thù để tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng cho các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông, trong đó có đoạn Cam Lộ - La Sơn thuộc đường Hồ Chí Minh.

của Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng:

+ Nỗ lực tập trung thực hiện các công tác chuẩn bị dự án và tổ chức thực hiện dự án nhằm đáp ứng các mục tiêu như đã đề ra.

+ Xây dựng các phương thức hiệu quả nhằm huy động tối đa nguồn lực.

+ Xác định các dự án ưu tiên đầu tư trước, bảo đảm sử dụng hiệu quả nguồn vốn ngân sách nhà nước, trái phiếu Chính phủ.

+ Đẩy mạnh phân cấp cho các cơ quan, đơn vị thực hiện đầu tư xây dựng các dự án thành phần nhằm phát huy tính tự chủ gắn với trách nhiệm cụ thể của các cơ quan, đơn vị.

Nhờ những nỗ lực của cả hệ thống chính trị như đã nêu trên, đường Hồ Chí Minh đến nay đã đạt được những thành tựu to lớn, khẳng định chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh là đúng đắn, dự án đã mang lại hiệu quả rõ rệt trên nhiều mặt đối với các địa phương phía Tây Tổ quốc, tạo điều kiện để đồng bào dân tộc ít người vùng sâu, vùng xa, vùng căn cứ cách mạng phát triển kinh tế - xã hội, cải thiện đời sống.

(Kết quả thực hiện được thể hiện tại Phụ lục 3 kèm theo)

2. Về kết quả thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ trọng tâm

Thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13, dự án đã cơ bản hoàn thành các mục tiêu chính đã đề ra, cụ thể như sau:

2.1. Về thực hiện mục tiêu hoàn thành các dự án thành phần để nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) với quy mô 2 làn xe

Theo Nghị Quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020, hoàn thành nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) quy mô tối thiểu 2 làn xe với chiều dài khoảng 2.744 km², tình hình triển khai như sau:

- Đến năm 2015, Chính phủ đã chỉ đạo triển khai cơ bản nối thông từ Pác Bó đến Đất Mũi với quy mô 2 làn xe³, hoàn thành các dự án thành phần với tổng chiều dài 2.061 km/2.744 km.

- Giai đoạn 2016 - 2020, Chính phủ đã tiếp tục triển khai 404 km/683 km còn lại (do nguồn lực còn khó khăn nên còn khoảng 279 km chưa triển khai⁴).

- Giai đoạn 2021-2025, tiếp tục bố trí vốn để tiếp tục đầu tư xây dựng 05 dự án với tổng chiều dài 191,5 km⁵. Tuy nhiên, do vướng mắc về GPMB, vật liệu xây dựng và địa hình địa chất khu vực⁶ Quốc hội cho phép điều chỉnh thời gian

² Không bao gồm các đoạn đi trùng đã và đang được đầu tư bằng các dự án khác.

³ Có tận dụng các đường hiện có

⁴ Gồm: Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km), Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận (55 km) chưa bố trí được vốn ngân sách nhà nước để đầu tư; đoạn Hòa Liên - Túy Loan (11km) thuộc dự án BOT La Sơn - Túy Loan chưa triển khai được do chậm trễ trong công tác GPMB; các đoạn Chơn Thành - Đức Hòa (74 km), Đoạn Hùng - Phú Thọ (23 km) và Cồ Tiêt - Chợ Bến (87,5 km) dự kiến đầu tư BOT nhưng không khả thi về phương án tài chính.

⁵ Gồm các đoạn: Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km), Đoạn Hùng - Phú Thọ (23 km), Hòa Liên - Túy Loan (11km), Chơn Thành - Đức Hòa (74 km), Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận (55 km).

⁶ Gồm các đoạn: Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km), Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận (55 km).

hoàn thành nhiệm vụ các dự án này đến hết năm 2026 (Nghị quyết 265/2025/QH15). Hiện nay, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng tập trung triển khai đề cơ bản hoàn thành theo đúng mục tiêu của Quốc hội (đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến tận dụng nổi thông qua Quốc lộ 21 và Quốc lộ 32).

Riêng đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến (87,5 km) đã hoàn thành công tác lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi trong năm 2023, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng nghiên cứu cân đối nguồn vốn để triển khai các đoạn: (i) Cổ Tiết - Yên Bài, dài 30,5km, quy mô 04 làn xe, GPMB theo quy mô 06 làn xe, sơ bộ TMĐT khoảng 17.489 tỷ đồng. Bộ Xây dựng đã đề xuất đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030, tuy nhiên trong giai đoạn này cần tập trung nguồn lực, ưu tiên bố trí vốn cho các dự án trong Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết Đại hội 14 của Đảng, nên chưa cân đối được nguồn vốn để triển khai dự án này; (ii) Đoạn Yên Bài - Chợ Bến, dài khoảng 57 km (đi trùng với đường Vành đai V, vùng thủ đô Hà Nội), quy mô hoàn chỉnh 06 làn xe, sơ bộ TMĐT khoảng 20.195 tỷ đồng, Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư dự án⁷.

2.2. Về thực hiện mục tiêu sau năm 2020 nâng cấp các đoạn tuyến theo tiêu chuẩn đường cao tốc phù hợp với Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020

Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/1/2025 và Quyết định số 1088/QĐ-BXD ngày 30/6/2026 của Bộ Xây dựng, trong đó đường Hồ Chí Minh có một số đoạn được quy hoạch là đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây và một số đoạn đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông, Chính phủ đã và đang triển khai đầu tư một số đoạn theo giai đoạn phân kỳ, cụ thể:

- Đoạn đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông: Đã và đang đầu tư 482 km, gồm các đoạn: Diễn Châu - Bãi Vọt (49 km), Bãi Vọt - Hàm Nghi (35,2 km), Hàm Nghi - Vũng Áng (54,2 km), Vũng Áng - Bùng (55,3km), Bùng - Vạn Ninh (48,8 km), Vạn Ninh - Cam Lộ (65,5km), Cam Lộ - La Sơn - Hòa Liên - Túy Loan (174 km).

- Đoạn đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Tây và cao tốc khác: Đã và đang đầu tư 295,5 km, gồm các đoạn: Gia Nghĩa - Chơn Thành (129 km), TP. Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành (58,75 km), Mỹ An - Cao Lãnh (27 km), đầu tư nâng cấp tuyến Cao Lãnh - Lộ Tẻ - Rạch Sỏi (80,5 km).

2.3. Thực hiện tốt các yêu cầu nêu trong Nghị quyết số 38/2004/QH11, phù hợp với những nội dung đã được điều chỉnh tại Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013.

Tại Nghị quyết 66/2013/QH13, Quốc hội đã điều chỉnh các nội dung về chiều dài, hướng tuyến, quy mô tiêu chuẩn kỹ thuật từng đoạn của Nghị quyết số

⁷ Nghị quyết số 38/2026/QH16 ngày 24/8/2026 của Quốc hội.

38/2004/QH11 tại các khoản 1, 2, 3 Điều 2 Nghị quyết 66/2013/QH13.

Thực hiện nhiệm vụ Quốc hội giao về việc lựa chọn hướng tuyến của đường Hồ Chí Minh, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch tổng thể đường Hồ Chí Minh và quy hoạch chi tiết⁸. Quy hoạch tổng thể và quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh đã đáp ứng được các yêu cầu của Quốc hội. Thực hiện Luật Quy hoạch, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó, đã điều chỉnh hướng tuyến đường Hồ Chí Minh đoạn từ Rộ (Nghệ An) đến Yên Lộc (Hà Tĩnh) để kết hợp đầu tư với tuyến đường kết nối thủ đô Viêng Chăn đến thủ đô Hà Nội; nhánh thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành tích hợp với tuyến cao tốc kết nối quốc tế giữa thành phố Hồ Chí Minh với Cửa khẩu Hoa Lư và điều chỉnh quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật một số đoạn cho phù hợp với tình hình thực tế hiện nay.

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

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

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

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

Như vậy, quy hoạch đường Hồ Chí Minh được tích hợp đồng bộ vào quy hoạch mạng lưới đường bộ, đáp ứng nhu cầu vận tải, bảo đảm kết nối vùng, miền, kết nối quốc tế, đáp ứng yêu cầu an ninh quốc phòng (*Phụ lục 2 kèm theo*).

⁸ Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007 và Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012

2.4. *Khả năng hoàn thành dứt điểm công tác nghiệm thu và thanh, quyết toán các dự án thành phần đã hoàn thành. Sử dụng hợp lý, hiệu quả các nguồn vốn đầu tư trong hạn mức đã được phân bổ, chống tham nhũng, thất thoát, thực hành tiết kiệm, chống lãng phí*

- Về công tác quyết toán: các dự án thành phần đường Hồ Chí Minh hoàn thành đã được tập trung thực hiện công tác nghiệm thu và thanh, quyết toán theo quy định. Kết quả đến hết năm 2015 đã cơ bản hoàn thành công tác quyết toán giai đoạn 1⁹; đến hết tháng 6/2026 đã trình phê duyệt quyết toán các dự án giai đoạn 2 và đã cơ bản được phê duyệt¹⁰, các dự án nổi thông còn lại sẽ triển khai quyết toán ngay sau khi các dự án hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng, dự kiến hoàn thành công tác quyết toán trong năm 2027.

- Về sử dụng hợp lý, hiệu quả các nguồn vốn đầu tư: trong quá trình triển khai, tuân thủ đúng theo các quy định về quản lý đầu tư xây dựng, tuân thủ đúng các quy định pháp luật về các dự án công trình quan trọng quốc gia. Trong quá trình triển khai, Chính phủ và Bộ Xây dựng đã có báo cáo giám sát tình hình thực hiện dự án. Các dự án thành phần đều tuân thủ đúng trình tự, thủ tục đầu tư xây dựng cơ bản hiện hành. Kết quả đã được thể hiện qua các kết luận của Kiểm toán nhà nước, Thanh tra Chính phủ và thanh tra của các Bộ, Ngành.

Theo các Nghị quyết số 38/2004/NQ-QH11 và Nghị quyết số 66/2013/QH13, dự án đường Hồ Chí Minh bao gồm nhiều dự án thành phần, triển khai qua nhiều giai đoạn, sử dụng nhiều nguồn vốn khác nhau, trong đó tuân thủ đúng các quy định về bố trí và sử dụng nguồn vốn, cụ thể: “*Vốn trái phiếu chính phủ tập trung cho các dự án thành phần cấp thiết do Quốc hội quyết định*”; “*Vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi và các hình thức đầu tư khác (BT, BOT, PPP) được sử dụng để hoàn thành các dự án thành phần còn lại*”; “*Cơ cấu nguồn vốn và dự toán từng dự án thành phần do Chính phủ thẩm định, phê duyệt và báo cáo Ủy ban thường vụ Quốc hội theo kế hoạch hằng năm*”.

Kể từ ngày 01/01/2015, theo quy định của Luật Đầu tư công, mỗi dự án thành phần phải được quyết định chủ trương đầu tư mới đảm bảo điều kiện bố trí kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn để thực hiện¹¹ và tuân thủ nguyên tắc chỉ bố trí cho các dự án khởi công mới sau khi đã bố trí đủ vốn thanh toán nợ đọng xây dựng cơ bản và thực hiện các dự án chuyển tiếp¹².

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

⁹ Đã thẩm định và phê duyệt được 59/59 hạng mục.

¹⁰ Đã được phê duyệt quyết toán 2.367 km/2.488 km đã thi công hoàn thành, đang thẩm định để phê duyệt quyết toán 121 km/05 DATP (La Sơn - Hoà Liên; cầu Cao Lãnh; Cao Lãnh - Vàm Cống; cầu Vàm Cống; Đoạn Hùng - Phú Thọ).

¹¹ Điều 55 Luật số 49/2014/QH13, Điều 52 Luật số 39/2019/QH14, Điều 55 Luật số 58/2024/QH15 được sửa đổi, bổ sung một số điều bởi Luật số 90/2025/QH15.

¹² Điều 54 Luật số 49/2014/QH13, Điều 51 Luật số 39/2019/QH14, Điều 54 Luật số 58/2024/QH15 được sửa đổi, bổ sung một số điều bởi Luật số 90/2025/QH15.

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

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

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

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

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

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

Thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội về việc khẩn trương hoàn thành việc cấm mốc giới theo quy hoạch để bàn giao cho các địa phương quản lý, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng phối hợp với chính quyền địa phương triển khai và bàn giao cọc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới đường bộ theo quy

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

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

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

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

Chính phủ đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật¹³, tạo hành lang pháp lý để áp dụng cơ chế chính sách cho việc huy động các nguồn xã hội hóa đã góp phần đẩy nhanh tiến độ triển khai một số dự án thành phần, đặc biệt là các dự án thành phần tại khu vực Tây Nguyên và Bình Phước trước đây có nhu cầu đầu tư rất cấp bách nhưng điều kiện nguồn vốn đầu tư hết sức hạn hẹp.

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

¹³ Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009; Nghị định số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015; Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018; Nghị định số 243/2025/NĐ-CP ngày 11/9/2025

Về giải pháp quản lý, khai thác hiệu quả công trình: Các dự án thành phần trên tuyến đường Hồ Chí Minh hoàn thành trong thời gian qua đã góp phần từng bước hoàn chỉnh hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông các địa phương nơi tuyến đường đi qua, lưu lượng xe hàng năm lưu thông trên đường Hồ Chí Minh ngày càng tăng cao nhất là các tuyến Hà Nội - Thanh Hóa - Vinh, khu vực Tây Nguyên và tỉnh Đồng Nai (Bình Phước cũ). Trên cơ sở kết quả thực hiện đầu tư các dự án trên tuyến chính, Bộ Xây dựng đã báo cáo và được Chính phủ, Quốc hội cho phép thực hiện đầu tư các dự án tuyến nhánh nhằm tăng cường tính kết nối, thu hút phương tiện lưu thông trên tuyến... qua đó phát huy tối đa hiệu quả sử dụng nguồn vốn đầu tư xây dựng công trình.

3. Về hiệu quả đầu tư dự án

Đường Hồ Chí Minh đã mang lại hiệu quả trên nhiều lĩnh vực của đời sống xã hội. Việc hoàn thành và đưa vào khai thác các đoạn tuyến đường Hồ Chí Minh trong thời gian qua đã góp phần hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội; liên kết các đô thị, khu du lịch, khu công nghiệp; tăng cường giao thương hàng hóa, thúc đẩy phát triển du lịch khu vực... được người dân và xã hội đánh giá cao.

Tuyến đường Hồ Chí Minh đã tạo nên trục dọc Bắc - Nam thứ hai ở khu vực phía Tây Tổ quốc cùng với Quốc lộ 1 ở phía Đông, kết nối 3 miền Bắc - Trung - Nam, bảo đảm giao thông thông suốt quanh năm, giảm chi phí vận tải thông qua việc rút ngắn thời gian lưu thông, hình thành hệ thống cơ sở hạ tầng để khai thác và phát triển vùng đất giàu tiềm năng ở phía Tây Tổ quốc; góp phần điều chỉnh lại cơ cấu kinh tế, phân bổ lại dân cư và lực lượng lao động trong phạm vi cả nước, góp phần tích cực xoá đói giảm nghèo; kết nối các khu du lịch và các di tích lịch sử, liên kết các vùng trọng điểm kinh tế, các cửa khẩu, các cảng biển trên toàn quốc và các nước trong khu vực, đáp ứng xu thế hội nhập của nền kinh tế đất nước.

- Tại khu vực miền Trung và Tây Nguyên, tuyến đi sát khu vực biên giới, song song và một số đoạn đi trùng với tuyến đường tuần tra biên giới¹⁴ nên có ý nghĩa rất quan trọng về bảo đảm an ninh - quốc phòng, ổn định chính trị vùng biên giới phía Tây Tổ quốc; tạo điều kiện thuận lợi cho công tác bảo vệ chủ quyền an ninh, trật tự, an toàn xã hội khu vực biên giới; góp phần ổn định tình hình an ninh chính trị trong khu vực, chống xâm nhập, vượt biên trái phép; tạo điều kiện cho các địa phương phát triển sản xuất khu vực biên giới.

- Tại các khu vực trước đây là vùng sâu, vùng xa và khu vực biên giới, tuyến đường đã góp phần đẩy mạnh lưu thông hàng hóa tiêu thụ nông sản cho người dân; tạo điều kiện thuận lợi để kết nối và mở rộng một số cửa khẩu với các nước bạn láng giềng nhằm trao đổi lưu thông hàng hóa qua lại giữa hai bên; góp phần quan trọng vào việc phát triển kinh tế xã hội, xoá đói giảm nghèo cho đồng bào các dân tộc khu vực biên giới.

¹⁴ Quyết định số 313/QĐ-TTg ngày 14/3/2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Đề án Quy hoạch xây dựng đường tuần tra biên giới đất liền giai đoạn 2006 - 2010 và những năm tiếp theo”

Tại Nghị quyết số 66/2013/NQ-QH ngày 29/11/2013, Quốc hội đã đánh giá: “*Công trình đường Hồ Chí Minh đã từng bước phát huy hiệu quả, góp phần phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của cả nước; thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng và an ninh; góp phần xóa đói, giảm nghèo, nhất là ở các khu vực, địa phương có tuyến đường đi qua*”.

- Việc đưa vào khai thác 419 km khu vực Tây Nguyên sớm hơn 1,5 năm so với yêu cầu của Quốc hội đã rút ngắn thời gian di chuyển, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội các tỉnh Tây Nguyên và tỉnh Đồng Nai (Bình Phước cũ), tăng cường năng lực của tuyến đường huyết mạch nối các tỉnh Tây Nguyên với duyên hải miền Trung và Đông Nam Bộ. Theo báo cáo của các địa phương Tây Nguyên, cơ cấu kinh tế chuyển dịch dần từ nông nghiệp sang công nghiệp, dịch vụ, trong những năm gần đây tốc độ tăng trưởng kinh tế các tỉnh này đều có tăng so với trước khi tuyến đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên và tỉnh Đồng Nai (Bình Phước cũ) chưa được đầu tư xây dựng.

Đồng thời, tuyến đường đã tạo thuận lợi, giảm ùn tắc, tăng cường bảo đảm an toàn giao thông và phá vỡ thế ngõ cụt, đảm bảo giao thông thuận tiện cả bốn hướng - đi các tỉnh phía Bắc, phía Nam bằng đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14), xuống các tỉnh ven biển bằng Quốc lộ 24, Quốc lộ 25, Quốc lộ 26, Quốc lộ 27, Quốc lộ 28, Quốc lộ 29, Quốc lộ 13 và kết nối với các nước Lào, Campuchia, Thái Lan bằng Quốc lộ 40 thông qua các cửa khẩu, góp phần mở rộng giao lưu kinh tế, thương mại, gắn sản xuất hàng hóa của các tỉnh Tây Nguyên với thị trường trong và ngoài nước. Về vận tải hành khách từng bước được nâng cao cả về số lượng và chất lượng, đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân, sản lượng vận tải hàng hóa qua các năm đều tăng, khoảng 80% lượng hàng hóa và hành khách của các tỉnh Tây Nguyên và Đồng Nai đều tập trung trên tuyến đường Hồ Chí Minh.

- Điểm nhấn của đường Hồ Chí Minh khu vực phía Nam giai đoạn vừa qua là các công trình cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống với kết cấu cầu dây văng hiện đại, kết hợp với các đoạn tuyến nối đã hình thành trục giao thông trung tâm kết nối các tỉnh, thành phố trong khu vực tứ giác Long Xuyên. Đây là đoạn tuyến với nhiều công trình quy mô lớn được đưa vào khai thác đã phá vỡ ngăn cách về đường bộ, tạo nên tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của cả nước. Cùng với đó, việc đưa đường Hồ Chí Minh đoạn Năm Căn - Đất Mũi vào khai thác đã góp phần thay đổi đáng kể kinh tế - văn hóa - xã hội của tỉnh Cà Mau, đặc biệt là góp phần thúc đẩy phát triển tiềm năng du lịch và an ninh quốc phòng cho vùng biển cực Nam của Tổ quốc. Lần đầu tiên đã có tuyến đường bộ đến tận điểm cuối của đất nước, tạo điều kiện thuận lợi cho người và phương tiện lưu thông, góp phần phát triển du lịch trong khu vực.

Với sự quan tâm đặc biệt của Đảng, nhà nước cùng các địa phương và nhân dân nơi tuyến đường đi qua; sự vào cuộc, chỉ đạo điều hành xuyên suốt của cả hệ thống chính trị từ Trung ương đến địa phương, từ khâu quy hoạch, chuẩn bị đầu tư, giải phóng mặt bằng, tổ chức thực hiện đến khai thác nên dự án đường Hồ Chí

Minh đã phát huy hiệu quả to lớn.

4. Tồn tại, hạn chế, nguyên nhân và trách nhiệm

4.1. Tồn tại, hạn chế

a) Giai đoạn chuẩn bị đầu tư

- Công tác nghiên cứu quy hoạch được thực hiện trên bản đồ với tỷ lệ 1/10.000 nên vẫn còn mang tính định hướng, trong bước đầu tư cần thực hiện hiệu chỉnh cho chính xác.

- Do chưa lường trước được dịch bệnh Covid-19 và các đợt bão lũ bất thường và đặc biệt do nguồn lực quốc gia hạn chế nên chưa tập trung đầu tư nổi thông 02 làn xe theo đúng tiến độ yêu cầu tại Nghị quyết số 66/2013/QH13.

- Một số dự án dự kiến kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT¹⁵ không triển khai được do phương án tài chính của dự án không khả thi.

- Dự án trải dài, đi qua nhiều khu vực đồi núi có địa chất phức tạp, đào sâu, đắp cao, nên trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư chưa lường hết được các điều kiện bất lợi dẫn đến bước thực hiện đầu tư phải điều chỉnh một số giải pháp kỹ thuật, điều chỉnh hướng tuyến cục bộ.

- Về công tác chuyển đổi mục đích sử dụng rừng phải thực hiện nhiều thủ tục, liên quan đến nhiều cấp có thẩm quyền của địa phương và trung ương nên quá trình triển khai mất nhiều thời gian, phần nào đó tác động đến tiến độ thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư như DATP đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn.

b) Giai đoạn thực hiện đầu tư

- Công tác GPMB đã được UBND các tỉnh, thành phố quan tâm chỉ đạo cơ bản đáp ứng tiến độ triển khai các DATP nhưng vẫn còn một số địa phương bàn giao chậm, bàn giao không liên tục ảnh hưởng đến tiến độ và chi phí các dự án, như: Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn địa phận tỉnh Tuyên Quang; đoạn Hòa Liên - Túy Loan, thành phố Đà Nẵng (còn 100 m vướng mặt bằng trên đường gom song hành); dự án Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận thuộc địa phận An Giang (tỉnh Kiên Giang cũ). Nguyên nhân chủ yếu do một số địa phương chưa thực sự quyết liệt, chưa đề xuất giải pháp hợp lý để xử lý chênh lệch đơn giá đền bù tại vùng giáp ranh giữa hai tỉnh và chênh lệch phạm vi giải phóng mặt bằng của dự án với quy mô theo quy hoạch.

- Một số khu vực có tình trạng khan hiếm vật liệu xây dựng, đẩy giá vật liệu cát, đá trên thị trường tăng cao, nhất là các dự án trong vùng Đông Nam bộ và Tây Nam bộ ảnh hưởng đến tiến độ thi công các dự án như đoạn Chơn Thành - Đức Hòa thiếu vật liệu đá, đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận thiếu vật liệu cát đắp, đá. Đặc biệt những tháng đầu năm 2026, giá nhiên liệu tăng đột biến kéo theo giá các loại vật tư, vật liệu thi công tăng theo làm ảnh hưởng đến tiến độ các dự án.

¹⁵ Đoạn Đuan Hùng - Chợ Bến.

- Việc công bố giá vật liệu tại một số địa phương chưa kịp thời và chưa cập nhật sát giá thị trường theo thời điểm thực tế dẫn đến ảnh hưởng đến tiến độ thi công và chi phí đầu tư.

- Do nguồn lực hạn chế một số dự án phải dừng, giãn tiến độ đã làm kéo dài thời gian hoàn thành dự án, các hạng mục công trình thi công dở dang bị xuống cấp.

- Một số hạng mục trong quá trình thực hiện đầu tư phải điều chỉnh, bổ sung thiết kế để đảm bảo phù hợp với quy hoạch địa phương điều chỉnh, phù hợp với thực tế hiện trường để phát huy hiệu quả công trình.

c) Giai đoạn khai thác

- Một số địa phương có tuyến đường đi qua chưa thật sự quan tâm công tác quy hoạch và đầu tư các dự án phát triển kinh tế - xã hội gắn với đường Hồ Chí Minh để phát huy hiệu quả hơn nữa của công trình.

- Công tác quản lý quy hoạch và quản lý hành lang an toàn giao thông đường bộ còn hạn chế, có tình trạng lấn chiếm và xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường bộ, tự ý đầu nối trái phép vào tuyến đường. Cụ thể như: việc cấp đất của một số địa phương không tính đến hành lang đường bộ, thậm chí nhiều hộ dân được cấp đất trên đất đường bộ; có hiện tượng bám mặt đường do tình trạng đô thị hoá dọc tuyến; tự ý đầu nối khi chưa được cơ quan quản lý cấp phép...

- Một số trạm thu phí hoàn vốn một số dự án thành phần triển khai theo hình thức BOT, mặc dù đã được các cơ quan nhà nước và địa phương thực hiện theo quy định pháp luật khi lập trạm nhưng trong quá trình khai thác, để đáp ứng nhu cầu kết nối và phát triển kinh tế - xã hội, cấp có thẩm quyền đã triển khai đầu tư một số dự án có hướng tuyến kết nối hoặc song hành với dự án BOT, phát sinh nguy cơ sụt giảm doanh thu, ảnh hưởng phương án tài chính của dự án BOT trên đường Hồ Chí Minh (Dự án đầu tư xây dựng công trình đường Hồ Chí Minh đoạn từ Quốc lộ 2 đến Hương Nộn và nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 32 đoạn từ Cổ Tiết đến Cầu Trung Hà, tỉnh Phú Thọ; Dự án nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Km1738+148 - Km1763+610, tỉnh Đắk Lắk (BOT Km678+734 - Bắc TP Buôn Ma Thuột (Km704 QL14) theo hình thức hợp đồng BOT; Dự án đầu tư nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14) đoạn từ Cầu 38 đến thị xã Đồng Xoài (Km921+025 - Km962+331 QL14), tỉnh Bình Phước theo hình thức hợp đồng BOT.

(Chi tiết tại Phụ lục 5 kèm theo)

- Công tác quản lý, bảo trì: Nguồn vốn ngân sách nhà nước dành cho bảo trì hàng năm còn hạn hẹp, thiếu nguồn vốn bảo trì định kỳ nên trong quá trình khai thác, nhiều đoạn tuyến có mặt đường bê tông nhựa chưa được sửa chữa đúng thời hạn quy định, bị lão hóa, rạn nứt, ổ gà, lún võng, nguy cơ mất an toàn giao thông. Tuyến đường trải dài từ Bắc vào Nam, đi qua địa hình vực sâu, núi cao;

địa chất, thủy văn phức tạp nên thường xuyên xảy ra sụt trượt vào mùa mưa bão, Mặc dù đã được Bộ Xây dựng chỉ đạo Cục Đường bộ Việt Nam, nhà đầu tư BOT khẩn trương khắc phục để đảm bảo giao thông, ứng cứu, thông xe trong thời gian nhanh nhất, tuy nhiên còn làm gián đoạn và ảnh hưởng đến sự thuận lợi trong quá trình khai thác.

4.2. Nguyên nhân

a) Nguyên nhân khách quan

- Xuất phát điểm của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trước năm 2025 chưa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế nên tổng nhu cầu đầu tư rất lớn, trong khi vốn ngân sách nhà nước hạn chế, việc huy động các nguồn vốn hợp pháp khác chưa thực sự hiệu quả dẫn đến thiếu hụt nguồn vốn đầu tư.

- Mục tiêu đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đặt ra đối với từng giai đoạn còn cao, trong điều kiện tuyến đi qua khu vực địa hình khó khăn, xử lý đất yếu nên suất đầu tư xây dựng công trình lớn,... dẫn đến vượt khả năng cân đối nguồn lực quốc gia, ngành GTVT, tính khả thi phương án tài chính các dự án để huy động đầu tư theo hình thức PPP thấp.

- Kinh tế trong nước bị ảnh hưởng nặng do suy thoái kinh tế toàn cầu năm 2008 - 2011 (số liệu thống kê cho thấy kinh tế Việt Nam bị lạm phát cao, năm 2008 CPI 19,9%, giai đoạn 2010-2011 CPI lần lượt là 11,8% và 18,13%), đại dịch Covid-19 diễn biến phức tạp, khó lường, gần đây là xung đột Trung - Đông, ảnh hưởng nặng nề đến nền kinh tế đã dẫn đến khó khăn trong cân đối nguồn lực đầu tư tuyến đường.

- Thời gian qua, có nhiều dự án trọng điểm quốc gia và dự án của các địa phương đồng loạt triển khai nên xảy ra tình trạng khan hiếm và giá vật liệu xây dựng (cát, đá) tăng cao, gây khó khăn về tài chính cho các nhà thầu, ảnh hưởng đến tiến độ các dự án, đặc biệt là khu vực Đông Nam bộ và Tây Nam bộ. Do ảnh hưởng từ cuộc chiến tranh Trung Đông tác động đến thị trường nhiên liệu (xăng, dầu) gây khan hiếm nguồn cung và giá thành nhiên liệu lên cao đặc biệt là từ tháng 2/2026 đến tháng 4/2026, ảnh hưởng rất lớn đến kế hoạch triển khai thi công, nguồn tài chính của các nhà thầu thi công, vì vậy mà ảnh hưởng lớn đến tiến độ thi công.

- Đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến thuộc dự án Đoan Hùng - Chợ Bến theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 dự kiến đầu tư BOT nhưng do lưu lượng chưa cao, đã có các quốc lộ hiện hữu đi song hành (QL32, QL21A) trong khi nguồn vốn ngân sách nhà nước tham gia hỗ trợ hạn chế nên phương án tài chính không khả thi.

- Hàng năm đều xảy ra mưa bão và điển hình là cơn bão YAGI (xảy ra vào tháng 9/2024) dẫn đến phải điều chỉnh thiết kế, thu hồi và chuyển đổi mục đích sử dụng rừng (CĐMĐSDR) bổ sung đối với đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn, hưởng đến tiến độ thi công dự án. Khu vực miền Bắc, miền Trung chịu ảnh hưởng lớn của mùa mưa bão, đặc biệt trong giai đoạn 2024 - 2025 xảy ra nhiều đợt mưa

lũ lớn, liên tiếp, kéo dài làm giảm số lượng ngày thi công thực tế trên công trường.

b) Nguyên nhân chủ quan

- Chưa đề xuất các giải pháp hiệu quả để huy động, cân đối nguồn vốn thực hiện đúng theo các mục tiêu đề ra tại Nghị quyết số 66/2013/QH13 một số đoạn tuyến do lưu lượng xe còn thấp, không được các nhà đầu tư quan tâm.

- Trong quá trình lập dự án đầu tư hoặc thực hiện đầu tư, do một số địa phương đã đầu tư các dự án thành phần, điều chỉnh quy hoạch nên phải chỉnh sửa cập nhật cho phù hợp các quy hoạch của địa phương dẫn đến kéo dài thời gian công tác chuẩn bị đầu tư và thực hiện đầu tư.

- Công tác chỉ đạo, tổ chức thực hiện đôi khi thiếu tập trung và kịp thời; việc thực hiện đầu tư còn một số hạn chế như: một số ít dự án có giải pháp thiết kế chưa tối ưu dẫn đến quá trình thi công phải điều chỉnh, bổ sung, thay đổi thiết kế,... làm kéo dài thời gian thi công, phát sinh chi phí. Một số nhà thầu xây lắp khi triển khai thi công chưa tập trung huy động đầy đủ nhân lực, thiết bị, tài chính,... nên một vài gói thầu chậm tiến độ thi công so với yêu cầu.

- Năng lực quản trị rủi ro của một số chủ đầu tư, Ban QLDA còn hạn chế, chưa chủ động xây dựng các kịch bản ứng phó với biến động thị trường. Khi xảy ra hiện tượng khan hiếm vật liệu cục bộ (đất đắp, cát, đá,...) hoặc biến động giá vật liệu lớn (xăng, dầu, sắt, thép,...), các chủ đầu tư còn lúng túng, chậm đề xuất các giải pháp kỹ thuật thay thế hoặc cơ chế bù giá phù hợp.

- Công tác phối hợp giữa Bộ Xây dựng, Ban QLDA và chính quyền địa phương có lúc chưa nhịp nhàng, thông suốt, làm kéo dài thời gian xử lý các vướng mắc trong quá trình thi công đặc biệt là về nguồn vật liệu xây dựng (đất đắp, cát, đá). Thủ tục hành chính liên quan đến cấp phép gia hạn, nâng công suất mỏ theo cơ chế đặc thù của một số địa phương còn rườm rà, thực hiện thiếu đồng bộ giữa các cơ quan liên quan của địa phương.

- Mặc dù công tác giải phóng mặt bằng đã được các địa phương quan tâm, tuy nhiên vẫn có một số địa phương mặt bằng bàn giao chậm, bàn giao không liên tục ảnh hưởng đến tiến độ các dự án. Kinh phí giải phóng mặt bằng tăng do thay đổi giá đền bù từ thời điểm chuẩn bị dự án đến thời điểm chi trả làm phát sinh chi phí, tăng vốn.

- Việc thay đổi bộ máy chính quyền các cấp do sát nhập các tỉnh, thành, chuyển từ chính quyền ba cấp về chính quyền hai cấp, tinh gọn bộ máy hành chính các cấp phần nào làm ảnh hưởng đến tiến độ GPMB của các địa phương.

- Công tác quản lý quy hoạch và quản lý hành lang an toàn giao thông đường bộ: Công tác tuyên truyền vận động của một số địa phương chưa tốt. Chưa có sự phối hợp chặt chẽ và quyết liệt của một số địa phương trong quá trình đầu tư dự án và duy trì trật tự hành lang.

Công tác quản lý hành lang phức tạp, đa dạng trải rộng trên tuyến qua địa bàn nhiều tỉnh, lực lượng thanh tra, kiểm tra; các quy định ban hành về xử lý các

tồn đọng đối với đất thuộc hành lang đường bộ do lịch sử để lại chưa được xử lý kịp thời; ý thức chấp hành pháp luật của người dân thấp nên còn tình trạng vi phạm hành lang an toàn giao thông; một số địa phương chưa quan tâm đúng mức tới công tác tuyên truyền, quản lý hành lang an toàn.

Từ những nguyên nhân chủ quan nói trên, Chính phủ xác định trách nhiệm của một số bộ, ngành, địa phương đối với các tồn tại, hạn chế trong quá trình triển khai dự án như sau:

(i) Đối với công tác dự báo thị trường, quản trị rủi ro về vật liệu và biến động giá: Năng lực dự báo thị trường và quản trị rủi ro của một số Chủ đầu tư còn hạn chế, chưa chủ động xây dựng các kịch bản dự phòng rủi ro trong quá trình triển khai dự án. Khâu khảo sát trữ lượng, chất lượng và khả năng cung ứng thực tế của các mỏ vật liệu tại một số phân đoạn chưa sát với thực tiễn, chưa đánh giá hết rủi ro hoặc nguy cơ tranh chấp nguồn cung khi có nhiều dự án đồng loạt triển khai. Vì vậy, khi xảy ra biến động lớn của thị trường về nhiên liệu (xăng, dầu), khan hiếm vật liệu cục bộ (đất đắp, cát, đá), các Chủ đầu tư còn lúng túng, bị động, trong việc nghiên cứu, đề xuất các giải pháp kỹ thuật thay thế hoặc cơ chế chia sẻ rủi ro về giá.

(ii) Trong công tác phối hợp giữa Bộ Xây dựng và các địa phương: Mặc dù, Bộ Xây dựng đã chủ động, kịp thời ban hành nhiều văn bản đôn đốc, đề nghị các địa phương quan tâm giải quyết các vướng mắc đặc biệt là các vướng mắc về nguồn vật liệu (điển hình là giải quyết tình trạng khan hiếm vật liệu đất đắp, cát, đá của dự án Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận). Tuy nhiên, trong quá trình thi công dự án, tại một số thời điểm Bộ chưa thực sự sát sao, quyết liệt đôn đốc triển khai, vì vậy hiệu quả đạt được không như mong muốn.

(iii) Một số ít dự án thành phần có giải pháp thiết kế chưa tối ưu, dẫn đến phải điều chỉnh, bổ sung, thay đổi thiết kế trong quá trình thi công làm kéo dài thời gian và phát sinh chi phí: Mặc dù các đơn vị tư vấn được lựa chọn đều đáp ứng các điều kiện, tiêu chuẩn về năng lực, kinh nghiệm theo quy định. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực tế, việc bố trí các chuyên gia, nhân sự chủ chốt của tư vấn tại một số thời điểm chưa tương xứng với tính chất kỹ thuật phức tạp, đặc thù của địa hình, địa chất một số ít dự án. Chất lượng công tác thu thập số liệu, khảo sát chi tiết (đặc biệt là khảo sát địa chất công trình, thủy văn, bãi đỗ thải) có lúc chưa sâu, chưa bao quát hết các yếu tố bất lợi phát sinh trong thực địa. Do đó, giải pháp thiết kế tại một số ít hạng mục chưa đạt độ tối ưu tuyệt đối về kinh tế - kỹ thuật nên phải điều chỉnh, bổ sung thiết kế cho phù hợp với thực địa.

(iv) Đối với công tác GPMB, bảo vệ hành lang an toàn giao thông, quản lý hành lang an toàn: Mặc dù, hệ thống chính trị của các địa phương đã có nhiều nỗ lực trong công tác giải phóng mặt bằng nhưng do dự án đường Hồ Chí Minh có quy mô lớn, trải dài qua nhiều địa hình, nguồn gốc đất đai qua các thời kỳ hết sức phức tạp, nên công tác điều hành ở một số địa phương có lúc, có nơi còn lúng túng, chưa thực sự quyết liệt và đồng bộ, dẫn đến tiến độ bàn giao mặt bằng tại

một số dự án chưa liên tục, còn tình trạng "xôi đỗ", ảnh hưởng đến tiến độ thi công.

Do lực lượng chức năng tại cấp cơ sở còn mỏng, công tác kiểm tra, rà soát và phối hợp giữa chính quyền cơ sở với các cơ quan quản lý đường bộ tại một số thời điểm chưa được thực hiện thường xuyên, chặt chẽ dẫn đến còn xảy ra hiện tượng người dân coi nói công trình hoặc lấn chiếm hành lang trái quy định sau khi đã cắm mốc lộ giới.

Hình thức và nội dung tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đất đai, an toàn giao thông của một số địa phương có lúc chưa thực sự phong phú, chưa sát thực tế. Do đó, mức độ tiếp cận thông tin và ý thức chấp hành pháp luật về bảo vệ HLTGT của một bộ phận người dân chưa đồng đều, dẫn đến việc vận động tạo sự đồng thuận trong công tác GPMB và duy trì trật tự hành lang đường bộ có nơi còn kéo dài, hiệu quả chưa đạt như kỳ vọng.

C. BÀI HỌC KINH NGHIỆM

Qua hơn 20 năm thực hiện dự án đường Hồ Chí Minh, nhất là trong giai đoạn 10 năm từ 2016 đến 2025, đã đúc kết được các bài học kinh nghiệm:

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

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

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

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

(5) *Áp dụng các công nghệ mới, chuyển đổi số*: Từ khâu khảo sát, thiết kế đến công tác quản lý dự án (quản lý tiến độ, chất lượng, chi phí,...) cần áp dụng các công nghệ mới, mô hình thông tin công trình (BIM), trí tuệ nhân tạo AI,... để định hướng toàn bộ quá trình triển khai từ lập kế hoạch, phân bổ nguồn lực đến giám sát tiến độ và đánh giá kết quả.

(6) *Về tổ chức, thực hiện:* Tăng cường phân cấp thực hiện đầu tư xây dựng các dự án thành phần trên tuyến đường Hồ Chí Minh và tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, ngăn ngừa tiêu cực, tham nhũng, sai phạm. Chính phủ sẽ chỉ đạo quyết liệt triển khai thực hiện dự án trong thời gian tới, bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật, chất lượng, tiến độ, hiệu quả, không để xảy ra lãng phí, thất thoát, tham nhũng, tiêu cực; nghiên cứu phương án bố trí vốn, đảm bảo đủ và kịp thời thực hiện dự án; có hình thức vận hành, khai thác phù hợp, hiệu quả, đảm bảo đúng chủ trương, đường lối của Đảng, Nghị quyết của Quốc hội.

(7) *Nâng cao kỷ luật, kỷ cương trong đầu tư công:* Việc quyết định chủ trương đầu tư phải gắn liền với khả năng cân đối nguồn lực thực tế, tránh tình trạng phê duyệt dự án quy mô lớn nhưng không bố trí được vốn, dẫn đến thi công dở dang, kéo dài qua nhiều nhiệm kỳ gây lãng phí. Khi đã phê duyệt dự án thì phải tập trung bố trí vốn dứt điểm để thi công sớm đưa công trình vào khai thác, phát huy ngay hiệu quả kinh tế - xã hội, tránh tình trạng đầu tư manh mún, kéo dài.

D. MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN DỰ ÁN GIAI ĐOẠN TIẾP THEO

1. Mục tiêu, dự kiến kế hoạch triển khai

Để thực hiện quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong giai đoạn tiếp theo căn cứ nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực, tiếp tục nghiên cứu đầu tư đường Hồ Chí Minh quy hoạch cao tốc và nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh theo quy mô quy hoạch. Dự kiến kế hoạch triển khai cụ thể như sau:

a) Dự kiến triển khai giai đoạn 2026 - 2030:

- Nghiên cứu, đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc phía Tây khu vực phía Bắc và miền Trung: (i) đoạn Phú Thọ - Cổ Tiết (18,5 km); (ii) đoạn Cổ Tiết - Yên Bái (30,5 km); (iii) đoạn Yên Bái - Chợ Bền (57 km, đi trùng với dự án Đường vành đai V vùng thủ đô Hà Nội).

- Nghiên cứu, đầu tư các tuyến cao tốc phía Tây khu vực Tây Nguyên và phía Nam: (i) đoạn Ngọc Hồi - Pleiku; (ii) đoạn Pleiku - Buôn Ma Thuột - Gia Nghĩa; (iii) nâng cấp đoạn Chơn Thành - Đức Hoà; (vi) đoạn Đức Hòa - Mỹ An.

- Nghiên cứu đầu tư nâng cấp, mở rộng một số đoạn tuyến theo lưu lượng, nhu cầu vận tải và phát triển giao thông: (i) Nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Pác Bó - Cao Bằng; (ii) Đầu tư nâng cấp, mở rộng, tăng cường một số đoạn tuyến trên đường Hồ Chí Minh qua các tỉnh/thành phố từ Quảng Trị đến Quảng Ngãi; (iii) Nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Vĩnh Phong - An Xuyên...

b) Dự kiến triển khai sau năm 2030: tiếp tục đầu tư các đoạn cao tốc theo quy hoạch từ Chợ Bền (Phú Thọ) đến Rộ (Nghệ An) và đầu tư nâng cấp các đoạn tuyến còn lại theo quy hoạch.

2. Giải pháp thực hiện

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

2.2. Giải pháp, chính sách thu hút vốn đầu tư: Đổi mới tư duy, nhận thức về vai trò, vị trí của đường Hồ Chí Minh để ưu tiên tập trung nguồn lực nhà nước đầu tư tuyến đường theo quy hoạch. Đây là tuyến đường đi qua vùng khó khăn, vùng sâu vùng xa có đông bào dân tộc sinh sống, liên quan đến quốc phòng - an ninh, việc huy động các nguồn vốn khác hiệu quả thấp, do đó Chính phủ xác định nguồn vốn đầu tư công là chủ đạo.

2.3. Giải pháp, chính sách về tổ chức thực hiện: Tiếp tục công khai quy hoạch tạo sự đồng thuận, nhất trí cao trong mọi tầng lớp nhân dân; Phối hợp đồng bộ, chặt chẽ trong quá trình thực hiện quy hoạch giữa trung ương và địa phương, bảo đảm các quy hoạch địa phương phải tuân thủ các định hướng của quy hoạch đường Hồ Chí Minh trong việc phê duyệt kế hoạch sử dụng đất và quản lý quỹ đất; phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương để xử lý các vấn đề liên ngành, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ (nhất là quy hoạch đô thị, công nghiệp,...) và các địa phương có các đoạn tuyến đang và sắp đầu tư trong thời gian tới cần kịp thời công bố giá vật liệu xây dựng, đảm bảo phù hợp với giá thị trường và công bố chỉ số giá xây dựng để làm cơ sở tính chi phí cho dự án.

2.4. Giải pháp, chính sách về kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện: Căn cứ kế hoạch triển khai dự án, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát định kỳ, đột xuất quá trình triển khai dự án để kịp thời có phương án xử lý các khó khăn, vướng mắc nhằm đảm bảo tiến độ và các mục tiêu của dự án.

Đ. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT

Kiến nghị Quốc hội:

1. Thông qua Báo cáo tổng kết tổng kết việc thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh.

2. Giao Chính phủ:

- Khẩn trương hoàn thành thủ tục quyết toán các dự án thành phần đã đưa vào khai thác; chậm nhất đến hết năm 2027 hoàn thành toàn bộ công tác quyết toán và chính thức kết thúc dự án đường Hồ Chí Minh quy mô 02 làn xe.

- Rà soát, cân đối sớm bố trí nguồn vốn để đầu tư đoạn Cổ Tiết - Yên Bái; triển khai các đoạn tuyến trên đường Hồ Chí Minh theo quy hoạch, phù hợp nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực và hiệu quả đầu tư.

Trên đây là Báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh, Chính phủ kính báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội (để b/c);
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng CP (để b/c);
- Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban KHCN&MT của Quốc hội;
- Các Bộ: Xây dựng, Tài chính;
- VPCP, BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, Cục Thông tin và Truyền thông CP;
- Các Vụ: KTTH, TKBT, QHĐP, TH;
- Lưu VT, CN (3b). ⁵⁸ 47



**TM. CHÍNH PHỦ
TU. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG**

[Handwritten signature]
Trần Hồng Minh

Phụ lục I
CHI TIẾT CÁC ĐOẠN TUYẾN ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH THEO NGHỊ QUYẾT SỐ 66/2013/QH13
(Kèm theo Báo cáo số 169/BC-CP ngày 30 tháng 9 năm 2026 của Chính phủ)

TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Danh mục dự án nối thông toàn tuyến tối thiểu 2 làn xe đến năm 2020	Chiều dài (km)	Nguồn vốn	Tiến độ	
								kế hoạch/Thực tế	
								Khởi công	Hoàn thành
I	Pác Bó - Hòa Lạc	382				177			
1	Pác Bó - thị xã Cao Bằng	45	2	Cấp III MN					
2	Thị xã Cao Bằng - Km 124 + 700 QL2 (Ngã ba Bình Ca)	234	2	Cấp III MN	Tuyến tránh thị trấn Ngân Sơn và thị trấn Nà Phặc	10	TPCP	2016/2016	2018/2018
					Chợ Mới - Ngã ba Trung Sơn	47	TPCP	2016/2016	2018/2026
					Cầu Bình Ca (cả đường dẫn từ ngã ba Phú Thịnh đến ngã ba Bình Ca)	13	TPCP	2016/2016	2018/2018
3	Km 124 + 700 QL2 (Ngã ba Bình Ca) - Đoạn Hùng	15	4	Cấp II cấp 80 - 100km/h					
4	Đoạn Hùng - Sơn Tây (giao đường vào Làng văn hóa các dân tộc Việt Nam và đường vành đai V)	73	4	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Cầu Ngọc Tháp và tuyến nối QL2 -QL32 (ngã ba Phú Hộ - cổ Tiết)	19	TPCP	2009/2009	2016/2016
5	Sơn Tây (giao đường vào Làng văn hóa các dân tộc Việt Nam và đường vành đai V) -Hòa Lạc	15	6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Đoạn Đoạn Hùng - ngã ba Phú Hộ và Cổ Tiết - Hòa Lạc	88	BOT	2016/...	/...
II	Hòa Lạc - ngã ba Tân Vạn	2,289		Tuyến chính: 1.605 km Nhánh phía Tây: 684 km Nhánh Chơn Thành - Tân Vạn: 63km		692			
6	Hòa Lạc - Chợ Bến	42	6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Đoạn Hòa Lạc - Chợ Bến	42	BOT	2016/...	2020/...
7	Chợ Bến - Xóm Kho	48	4 - 6	Cao tốc cấp 60 - 80km/h					
8	Xóm Kho - Lâm La	132							
	Xóm Kho - Thạch Quảng	14	4 - 6	Cao tốc cấp 60 - 80km/h					
	Thạch Quảng - Lâm La	118	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h					
9	Lâm La - Tân Kỳ	55	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h					
10	Tân Kỳ - Khe Cò - Yên Lộc -Bùng	252	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h					
11	Bùng - Cam Lộ	117	4	Cao tốc cấp 80 - 100km/h					
12	Cam Lộ - La Sơn	103	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	Cam Lộ - La Sơn	103	BT	2014/2018	2017/2021
13	La Sơn - Túy Loan	79	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	La Sơn - Túy Loan	79	BT	2014/2013	2017/2024
14	Túy Loan - Thạnh Mỹ	50	2	Cấp III					
15	Thạnh Mỹ - Ngọc Hồi	170	2	Cấp III MN					

TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Danh mục dự án nối thông toàn tuyến tối thiểu 2 làn xe đến năm 2020	Chiều dài (km)	Nguồn vốn	Tiến độ	
								kế hoạch/Thực tế	
								Khởi công	Hoàn thành
16	Ngọc Hồi - Buôn Mê Thuột - Đồng Xoài - Chơn Thành	494	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Tân Cảnh - Kon Tum	23,7	TPCP	2013/2013	2016/2015
					Kon Tum - Pleiku	35,5	TPCP	2010/2010	2014/2014
					Pleiku - Cầu 110 (Km 542 - Km 607 + 600 QL14)	57,6	BOT	2013/2013	2016/2015
					Km 607 + 600 - Km 678 + 734	70,16	TPCP	2013/2013	2016/2015
					Km 678 + 734 - Bắc TP Buôn Ma Thuột (Km 704 QL14)	25,46	BOT	2013/2013	2016/2015
					Đoạn phía Nam TP Buôn Ma Thuột	13	TPCP	2009/2009	2014/2014
					Đoạn Nam TP Buôn Ma Thuột Km 734 + 600 - Km 765 QL14	29,31	BOT	2013/2013	2016/2015
					Buôn Ma Thuột Km 765 - Km 817 và cả cầu Serepok (trừ đoạn qua TT Đắk Mil)	50,7	TPCP	2013/2013	2016/2015
					Km 817 - Cây Chanh (Km 887 QL14) trừ đoạn qua TX Gia Nghĩa, TT Kiến Đức	53,57	BOT	2010/2010	2016/2015
					Cây Chanh - Cầu 38 (Km 887 + 200 đến Km 921 + 025,91 QL14)	33,8	TPCP	2010/2010	2016/2015
					Cầu 38 (Km 921 + 025,91) - Đồng Xoài (Km 962 + 331)	41,3	BOT	2011/2011	2016/2015
					Đồng Xoài - Chơn Thành (Km 970 + 700 - Km 994 + 188 kể cả đoạn đi theo đường hiện hữu đến Chơn Thành dài khoảng 7 km)	30,7	TPCP	2011/2011	2016/2015
					14 cầu trên đoạn Đắk Nông và Bình Phước	3	TPCP	2014/2014	2016/2015
17	Chơn Thành - Tân Vạn	63	6	Cao tốc cấp 100km/h					
18	Nhánh phía Tây (Khe Cò - Khe Gát - Khe Sanh - Đắk Rông - Thạnh Mỹ)	684	2	Cấp III và cấp IV MN					
III	Chơn Thành - Đắk Mũi	512				297			
19	Chơn Thành - Tân Thạnh	133	4	Cao tốc cấp 100km/h	Chơn Thành - Đức Hòa	84	TPCP	2009/2009	2016/2026
20	Tân Thạnh - Gò Quao	185				150			
	Tân Thạnh - Mỹ An - Nút giao An Bình (Cao Lãnh)	50	4	Cao tốc cấp 80km/h					

TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Danh mục dự án nối thông toàn tuyến tối thiểu 2 làn xe đến năm 2020	Chiều dài (km)	Nguồn vốn	Tiến độ kế hoạch/Thực tế	
								Khởi công	Hoàn thành
	Nút giao An Bình (Cao Lãnh) -Lộ Tè	51	6	Cao tốc cấp 80 km/h	Cầu Cao Lãnh	8	ODA	2013/2013	2017/2017
					Tuyến nối cầu Cao Lãnh - cầu Vàm Cống	16	ODA	2014/2014	2017/2017
					Cầu Vàm Cống	6	ODA	2013/2013	2017/2019
	Lộ Tè - Rạch Sỏi	57	6	Cao tốc cấp 100km/h	Lộ Tè - Rạch Sỏi	55	ODA	2014/2015	2017/2020
	Rạch Sỏi - Gò Quao	27	4	Cấp II	Rạch Sỏi - Bến Nhứt - Gò Quao -Vĩnh Thuận	65	TPCP	2016/2016	2018/2027
21	Gò Quao - Vĩnh Thuận	38	4	Cấp II					
22	Vĩnh Thuận - Năm Căn	97	2	Cấp III ĐB					
23	Năm Căn - Đất Mũi	59	2	Cấp III ĐB	Năm Căn - Đất Mũi	59	TPCP	2009/2009	2016/2018
					Cầu Năm Căn	4	TPCP	2012/2012	2014/2014
Cộng		3.183	Tuyến chính: 2.499 km Nhánh phía Tây: 684 km Nhánh Chơn Thành - Tân Vạn: 63km	Cộng	1.165,8				
				- Vốn TPCP	561,56				
				- Vốn ODA	85				
				- Vốn BOT, BT	519,24				

Phụ lục II

**SO SÁNH CÁC ĐIỂM KHÔNG CHẼ CHỦ YẾU VÀ QUY MÔ, TIÊU CHUẨN KỸ THUẬT CÁC ĐOẠN TUYẾN
THEO QUYẾT ĐỊNH SỐ 194/QĐ-TTg VÀ QUYẾT ĐỊNH SỐ 1454/QĐ-TTg
(Kèm theo Báo cáo số **769** /BC-CP ngày **30** tháng 9 năm 2026 của Chính phủ)**

Theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ					Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ				
TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Lý do điều chỉnh
I	Pác Bó - Hòa Lạc	382				385			
1	Pác Bó - thị xã Cao Bằng	45	2	Cấp III MN	Pác Bó - Thành phố Cao Bằng	45	2-4	III	
2	Thị xã Cao Bằng - Km 124 + 700 QL2 (Ngã ba Bình Ca)	234	2	Cấp III MN	Thành phố Cao Bằng - Chợ Mới (trùng QL.3)	150	2-4	III-IV	
					Chợ Mới, Bắc Kạn - Giao QL.2, thành phố Tuyên Quang (Điểm đầu cao tốc)	80	2-4	III-II	
3	Km 124 + 700 QL2 (Ngã ba Bình Ca) - Đoạn Hùng	15	4	Cấp II cấp 80 - 100km/h	Tuyên Quang - Phú Thọ	40	4	Cao tốc	
4	Đoạn Hùng - Sơn Tây (giao đường vào Làng văn hóa các dân tộc Việt Nam và đường vành đai V)	73	4	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Phú Thọ - Ba Vì (Hà Nội)	55	6	Cao tốc	Quy mô được hoạch định với tầm nhìn đến năm 2050 trên cơ sở cập nhật Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, phương hướng phát triển các phương thức vận tải khác
5	Sơn Tây (giao đường vào Làng văn hóa các dân tộc Việt Nam và đường vành đai V) -Hòa Lạc	15	6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Ba Vì (Hà Nội) - Hòa Lạc	15	6	Cao tốc	
II	Hòa Lạc - ngã ba Tân Vạn	2,289	<i>Tuyến chính: 1.542 km Nhánh phía Tây: 684 km Nhánh Chợ Thành - Tân Vạn: 63km</i>			2,314	<i>Tuyến chính: 1.554 km Nhánh phía Tây: 700 km Nhánh TP. Hồ Chí Minh - Chợ Thành: 60km</i>		
6	Hòa Lạc - Chợ Bến	42	6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Hòa Lạc - Chợ Bến	42	6	Cao tốc	
7	Chợ Bến - Xóm Kho	48	4 - 6	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	Chợ Bến (Hòa Bình) - Thạch Quảng (Thanh Hóa)	62	4	Cao tốc	
8	Xóm Kho - Lâm La	132							
	<i>Xóm Kho - Thạch Quảng</i>	<i>14</i>	<i>4 - 6</i>	<i>Cao tốc cấp 60 - 80km/h</i>					
	<i>Thạch Quảng - Lâm La</i>	<i>118</i>	<i>4 - 6</i>	<i>Cao tốc cấp 80 - 100km/h</i>	Thạch Quảng (Thanh Hóa) - Tân Kỳ (Nghệ An)	173	4	Cao tốc	
9	Lâm La - Tân Kỳ	55	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Tân Kỳ - Rộ (Nghệ An)	59	4	Cao tốc	
10	Tân Kỳ - Khe Cò - Yên Lộc - Bùng	252	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	Rộ - Vinh (Nghệ An)	40	6	Cao tốc	Cập nhật hướng tuyến theo tuyến cao tốc kết nối quốc tế giữa Viên Chăn với Hà Nội
					Vinh (Nghệ An) - Bùng (Quảng Bình)	168	6	Cao tốc	

Theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ					Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ				
TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Lý do điều chỉnh
11	Bùng - Cam Lộ	117	4	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Bùng (Quảng Bình) - Cam Lộ (Quảng Trị)	119	6	Cao tốc	Cập nhật quy mô đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông
12	Cam Lộ - La Sơn	103	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h	Cam Lộ (Quảng Trị) - Túy Loan (Đà Nẵng)	176	6	Cao tốc	
13	La Sơn - Túy Loan	79	4	Cao tốc cấp 60 - 80km/h					
14	Túy Loan - Thanh Mỹ	50	2	Cấp III	Túy Loan - Thanh Mỹ (Trùng QL.14B)	50	2-4	III-IV	
15	Thanh Mỹ - Ngọc Hồi	170	2	Cấp III MN	Thanh Mỹ (Quảng Nam) - Ngọc Hồi (Kon Tum) trùng QL.14	170	2-4	III-IV	Đoạn Thanh Mỹ, Nam Giang, Quảng Nam - Đức Hòa, Long An (QL.14 hiện tại) dài 748km, gồm: đoạn Thanh Mỹ - Ngọc Hồi dài 170 km; đoạn Ngọc Hồi - Chơn Thành dài 494 km; đoạn Chơn Thành - Đức Hòa dài 84 Km
16	Ngọc Hồi - Buôn Mê Thuột - Đồng Xoài - Chơn Thành	494	4 - 6	Cao tốc cấp 80 - 100km/h	Ngọc Hồi (Kon Tum) - Chơn Thành (Bình Phước) trùng QL.14 Tổng chiều dài chỉ tính theo các đoạn quy hoạch là cao tốc dưới đây:	494	2-4	III-IV	
					Ngọc Hồi (Kon Tum) - Gia Nghĩa (Đắk Nông)	355	6	Cao tốc	
					Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)	140	6	Cao tốc	
17	Chơn Thành - Tân Vạn	63	6	Cao tốc cấp 100km/h	TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành	60	6	Cao tốc	Cập nhật hướng tuyến theo tuyến cao tốc kết nối quốc tế giữa TP. Hồ Chí Minh với Cửa khẩu Hoa Lư dài 130 Km, quy mô 6 làn xe
18	Nhánh phía Tây (Khe Cò - Khe Gát - Khe Sanh - Đắk Rông - Thanh Mỹ)	684	2	Cấp III và cấp IV MN	Rộ, Thanh Chương, Nghệ An - Thanh Mỹ, Nam Giang, Quảng Nam (đường Hồ Chí Minh)	700	2-4	III-IV	
III	Chơn Thành - Đất Mũi	512				485			
19	Chơn Thành - Tân Thạnh	133	4	Cao tốc cấp 100km/h	Chơn Thành (Bình Phước) - Tân Thạnh (Long An)	133	6	Cao tốc	Quy mô được hoạch định với tầm nhìn đến năm 2050 trên cơ sở cập nhật Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, phương hướng phát triển các phương thức vận tải khác
20	Tân Thạnh - Gò Quao	185				158			
	Tân Thạnh - Mỹ An - Nút giao An Bình (Cao Lãnh)	50	4	Cao tốc cấp 80km/h	Tân Thạnh (Long An) - Mỹ An - Nút giao An Bình (Đồng Tháp)	51	6	Cao tốc	Quy mô được hoạch định với tầm nhìn đến năm 2050 trên cơ sở cập nhật Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, phương hướng phát triển các phương thức vận tải khác
	Nút giao An Bình (Cao Lãnh) - Lộ Tẻ	51	6	Cao tốc cấp 80 km/h	Nút giao An Bình (Đồng Tháp) - Lộ Tẻ (Cần Thơ)	29	6	Cao tốc	

Theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ					Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ				
TT	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Đoạn tuyến	Chiều dài (km)	Số làn xe	Cấp thiết kế	Lý do điều chỉnh
	Lộ Tè - Rạch Sỏi	57	6	Cao tốc cấp 100km/h	Lộ Tè (Cần Thơ) - Rạch Sỏi (Kiên Giang)	51	6	Cao tốc	
	Rạch Sỏi - Gò Quao	27	4	Cấp II	Rạch Sỏi - Gò Quao	27	4	III	
21	Gò Quao - Vĩnh Thuận	38	4	Cấp II	Gò Quao - Vĩnh Thuận	38	4	III	
22	Vĩnh Thuận - Năm Căn	97	2	Cấp III ĐB	Vĩnh Thuận - Cà Mau	65	2-4	III	
					Cà Mau - Năm Căn (trùng QL.1)	32	4	III	
23	Năm Căn - Đất Mũi	59	2	Cấp III ĐB	Năm Căn - Đất Mũi	59	2-4	III	
Cộng		3.183	Tuyến chính: 2.436 km Nhánh phía Tây: 684 km Nhánh Chơn Thành - Tân Vạn: 63km			3.184	Tuyến chính: 2.424 km Nhánh phía Tây: 700 km Nhánh TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành: 60km		

Phụ lục III

KẾT QUẢ THỰC HIỆN NGHỊ QUYẾT SỐ 66/2013/QH13

(Kèm theo Báo cáo số 769 /BC-CP ngày 30 tháng năm 2026 của Chính phủ)

I. Kết quả thực hiện dự án

1. Về quy hoạch

a) Quy hoạch đường Hồ Chí Minh

Công tác quy hoạch đường Hồ Chí Minh đã được Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ quan tâm chỉ đạo Bộ Xây dựng tổ chức lập, trình duyệt theo quy định từ quy hoạch tổng thể¹, quy hoạch chi tiết², quy hoạch hệ thống đường ngang³ nối đường Hồ Chí Minh với các tuyến đường bộ quốc gia theo trục dọc Bắc - Nam⁴, các cửa khẩu quốc tế, cảng biển, cảng hàng không, các trung tâm kinh tế, chính trị. Để tăng cường hiệu quả đầu tư, Bộ Xây dựng đã quy hoạch các trạm dịch vụ, trạm dừng nghỉ trên tuyến đường Hồ Chí Minh⁵.

Quy hoạch mạng lưới đường bộ được xây dựng trên cơ sở kế thừa quy hoạch trước đây, cập nhật các quy hoạch địa phương, quy hoạch khu công nghiệp, các đầu mối giao thông, kết nối với hệ thống đường bộ các nước trong khu vực phù hợp với các thỏa thuận quốc tế; hồ sơ quy hoạch đã được tiếp thu ý kiến của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, các địa phương có tuyến đường Hồ Chí Minh đi qua để đảm bảo tính đồng bộ với các định hướng phát triển các ngành và địa phương. Các quy hoạch này từng bước được triển khai đầu tư để hình thành mạng lưới giao thông đáp ứng nhu cầu vận tải, hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội các địa phương, tạo thuận lợi trong việc ứng phó với thiên tai và tăng cường củng cố quốc phòng, an ninh; là cơ sở quan trọng để thực hiện đầu tư và giao địa phương quản lý quỹ đất. Như vậy, quy hoạch đường Hồ Chí Minh nói chung và quy hoạch mạng lưới đường bộ đã được rà soát, hoạch định đáp ứng nhu cầu vận tải, bảo đảm kết nối vùng, miền, kết nối quốc tế, đáp ứng yêu cầu quốc phòng - an ninh.

Thực hiện Luật Quy hoạch và Nghị quyết số 110/NQ-CP ngày 02/12/2019 của Chính phủ, toàn bộ nội dung quy hoạch đường Hồ Chí Minh đã được tích hợp vào quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050⁶. Nội dung quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam nói chung, trong đó có quy hoạch đường Hồ Chí Minh nói riêng đã được công bố công khai theo quy định của Luật Quy hoạch⁷ để các địa phương, tổ chức, cá nhân được biết, tham gia đầu tư và giám sát thực hiện quy hoạch, bảo đảm tính công khai, minh bạch. Trong quá trình nghiên cứu lập quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch

¹ Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007 của Thủ tướng Chính phủ.

² Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ.

³ Quyết định số 371/QĐ-TTg ngày 03/4/2012 của Thủ tướng Chính phủ: 108 tuyến, chiều dài khoảng 10.466km.

⁴ Quốc lộ 1, đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, đường bộ ven biển.

⁵ Quyết định số 1594/QĐ-BGTVT ngày 29/4/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

⁶ Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ; Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/1/2025 của Thủ tướng Chính phủ; Quyết định số 1088/QĐ-BXD ngày 30/6/2026 của Bộ Xây dựng.

⁷ Trên phương tiện thông tin đại chúng, phát hành ấn phẩm, trung bày, trang thông tin điện tử của Bộ GTVT và Tổng cục Đường bộ Việt Nam.

vùng, quy hoạch tỉnh, Chính phủ sẽ chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương cập nhật quy hoạch đường Hồ Chí Minh vào các quy hoạch nêu trên, thực hiện rà soát và điều chỉnh nếu cần thiết bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất.

b) Các quy hoạch có liên quan đến đường Hồ Chí Minh

Bên cạnh đó, để phát huy tối đa hiệu quả của dự án, tại Quyết định 194/QĐ - TTg ngày 15/02/2012, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo các Bộ nghiên cứu các quy hoạch có liên quan để đảm bảo tính đồng bộ, phát huy hiệu quả đường Hồ Chí Minh, cụ thể:

- Bộ Xây dựng đã lập, trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt định hướng quy hoạch chung xây dựng dọc tuyến đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 1)⁸, trong đó định hướng phát triển đường Hồ Chí Minh là hành lang giao thông, hạ tầng kỹ thuật phía Tây đất nước; là trục phát triển kinh tế, đô thị với 5 vùng đô thị thuộc 16 tỉnh, thành phố từ Hà Nội đến Bình Dương. Đến nay, dọc tuyến đường Hồ Chí Minh đã hình thành nhiều đô thị, hỗ trợ phân bố lại dân cư⁹, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế.

- Bộ Công thương đã lập, phê duyệt: (i) quy hoạch hệ thống cửa hàng xăng dầu dọc tuyến đường Hồ Chí Minh¹⁰, với khoảng 650 cửa hàng xăng dầu đáp ứng nhu cầu của các phương tiện lưu thông trên tuyến, nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội các địa phương dọc tuyến; (ii) quy hoạch phát triển công nghiệp, thương mại dọc tuyến đường Hồ Chí Minh¹¹ để phát huy lợi thế về tài nguyên, phát triển các khu công nghiệp khai thác và chế biến khoáng sản, sản xuất vật liệu xây dựng, cơ khí, luyện kim, dệt may, da giày,... từng bước hình thành các nhà máy, khu công nghiệp¹² hỗ trợ các địa phương chuyển dịch cơ cấu kinh tế, nâng cao tỷ trọng công nghiệp - thương mại, tạo công ăn việc làm, nâng cao thu nhập người dân.

- Bộ Quốc phòng đã lập, trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch bảo tồn, tu bổ, tôn tạo và phát huy giá trị lịch sử đường Hồ Chí Minh - Đông Trường Sơn¹³. Hiện nay dọc tuyến đường Hồ Chí Minh đã hình thành nhiều chuỗi du lịch là các cụm di tích lịch sử, văn hóa, danh lam thắng cảnh¹⁴ để phát triển kinh tế kết hợp với phát triển dịch vụ, du lịch và gìn giữ niềm tự hào về truyền thống anh hùng dân tộc.

- Nhằm huy động sức mạnh của tuổi trẻ vào công cuộc phát triển kinh tế xã hội đất nước, xóa đói giảm nghèo, bảo đảm quốc phòng - an ninh, giáo dục và rèn luyện thanh niên, từ năm 2000, Chính phủ đã chỉ đạo Trung ương Đoàn TNCS

⁸ Quyết định 27/2004/QĐ-TTg ngày 02/3/2004 của Thủ tướng Chính phủ.

⁹ Hòa Lạc, Xuân Mai (Hà Nội); Lam Sơn - Sao Vàng (Thanh Hóa), Phố Châu (Hà Tĩnh), Chân Mây (TP Huế), Khâm Đức (Đà Nẵng), Kon Tum (tỉnh Quảng Ngãi), PleiKu (Gia Lai), Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk), Gia Nghĩa (Lâm Đồng),...

¹⁰ Quyết định số 11617/QĐ-BCT ngày 22/12/2014 của Bộ Công Thương.

¹¹ Quyết định số 2931/QĐ-BCT ngày 13/7/2016 của Bộ Công Thương

¹² Mía đường Lam Sơn, phân bón Sao Vàng, sữa TH True Milk,...

¹³ Quyết định số 123/2007/QĐ-TTg ngày 30/7/2007 của Thủ tướng Chính phủ.

¹⁴ An toàn khu Thái Nguyên, ngã ba Đồng Lộc, Xuân Sơn, nghĩa trang liệt sỹ Trường Sơn, di tích A Lưới, Khâm Đức, Phong Nha - Kẻ Bàng,...

Hồ Chí Minh xây dựng các làng Thanh niên lập nghiệp dọc đường Hồ Chí Minh¹⁵. Giai đoạn 2001 - 2005, 8 làng thanh niên lập nghiệp tại các tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Nam, Gia Lai đã trồng mới 1.400 ha rừng, bảo vệ 10.000 ha rừng, tăng độ che phủ rừng lên 52%, trồng hàng trăm ha cây công nghiệp (mía, chè, cao su) và cây ăn quả góp phần phát triển kinh tế địa phương, xây dựng nông thôn mới.

Như vậy, việc triển khai quy hoạch đường Hồ Chí Minh và các quy hoạch liên quan đã tạo điều kiện cho các địa phương khai thác tiềm năng, lợi thế, hỗ trợ phát triển kinh tế xã hội dọc tuyến, tạo không gian phân bố, sắp xếp lại hệ thống đô thị, công nghiệp, du lịch, dịch vụ, thương mại, chuyển dịch cơ cấu kinh tế.

2. Công tác chuẩn bị dự án

Xác định chất lượng của công tác chuẩn bị dự án là yếu tố tác động lớn đến tiến độ, giá thành, hiệu quả đầu tư, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng tăng cường chất lượng công tác lập, thẩm định, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư, Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án thành phần (DATP).

Công tác chuẩn bị đầu tư các DATP đường Hồ Chí Minh triển khai theo đúng quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng; chú trọng đến công tác bảo vệ môi trường sinh thái, ứng phó biến đổi khí hậu, đặc biệt là các đoạn đặc thù như đi qua rừng đặc dụng, vườn quốc gia,... trong đó Bộ Xây dựng đã triển khai các nội dung:

- Phê duyệt khung tiêu chuẩn của các dự án thành phần để bảo đảm tính thống nhất về áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn cho các dự án, đồng thời thường xuyên cập nhật các tiêu chuẩn, quy chuẩn mới để áp dụng cho phù hợp.

- Lựa chọn tư vấn có năng lực kinh nghiệm; chỉ đạo khảo sát kỹ lưỡng địa hình, địa chất, thủy văn để xác định quy mô, hướng tuyến, giải pháp thiết kế công trình bảo đảm kinh tế - kỹ thuật, phù hợp quy hoạch, hạn chế giải phóng mặt bằng, giảm chi phí xây dựng, giảm thiểu tác động đến môi trường, đảm bảo các yêu cầu về thoát lũ, kết nối đồng bộ với hạ tầng kỹ thuật khu vực,....

- Nghiên cứu ứng dụng giải pháp công nghệ mới nhằm tăng cường ổn định công trình, chống sạt lở như: sử dụng neo OVM, rọ đá có neo, tường chắn bê tông cốt thép, thi công hầm theo công nghệ NATM, sử dụng cầu cạn giảm thiểu tác động đến môi trường, giảm đào đắp tại các vị trí nguy cơ sạt lở cao, áp dụng kết cấu mặt đường bê tông xi măng. Đối với khu vực đất yếu như đoạn Năm Căn - Đất Mũi, sử dụng cọc dự ứng lực đường kính lớn để rút ngắn thời gian thi công các cầu khoảng 01 năm, kiểm soát chất lượng công trình.

- Xây dựng các phương án hướng tuyến làm cơ sở phân tích, so sánh lựa chọn phương án tối ưu để đạt hiệu quả cao nhất cho dự án; tạo điều kiện thuận lợi kết nối các đầu mối vận tải.

¹⁵ Giai đoạn 2001 - 2005, 08 làng thanh niên lập nghiệp tại các tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Quảng Nam, Gia Lai

- Quan tâm chú trọng đến công tác bảo vệ môi trường sinh thái, ứng phó biến đổi khí hậu. Các dự án thành phần thuộc đường Hồ Chí Minh đều thực hiện đầy đủ thủ tục lập Báo cáo đánh giá tác động môi trường. Hồ sơ đánh giá tác động môi trường đều được Tư vấn lập trên cơ sở quy định và có tham vấn các cơ quan quản lý chuyên ngành, địa phương, tổ chức liên quan. Với các đoạn đặc thù như đi qua rừng đặc dụng, vườn Quốc gia,... sử dụng giải pháp thiết kế hạn chế ảnh hưởng đến môi trường sinh thái tự nhiên như: xây dựng cầu chui, hầm chui cho thú qua lại, gia cố neo với các đoạn nền đào sâu để hạn chế phạm vi giải phóng mặt bằng chiếm dụng rừng tự nhiên...

Trong bước triển khai thi công, lựa chọn Tư vấn quan trắc và giám sát môi trường thực hiện công tác kiểm tra và đánh giá độc lập, bảo đảm dự án thi công tuân thủ các quy định về môi trường.

- Công tác ứng phó với biến đổi khí hậu được các đơn vị tư vấn đưa vào ngay từ trong bước chuẩn bị triển khai dự án, cập nhật các điều kiện địa chất, thủy văn bất lợi vào quy mô kết cấu công trình.

- Lấy ý kiến, thỏa thuận thống nhất với các địa phương có tuyến đường đi qua về hướng tuyến, quy mô, các công trình trên tuyến, đặc biệt là các công trình phục vụ dân sinh như nút giao, hầm chui, đường gom dân sinh,... nhằm đảm bảo sự phù hợp với quy hoạch địa phương, nâng cao hiệu quả khai thác.

Nhờ quán triệt chỉ đạo thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư dự án kỹ lưỡng nên quá trình thực hiện đầu tư đã hạn chế được việc điều chỉnh, bổ sung thiết kế, đảm bảo tiến độ, chất lượng cũng như giá thành công trình, phát huy hiệu quả đầu tư các dự án thành phần.

3. Công tác giải phóng mặt bằng, cắm mốc giới, bảo vệ hành lang an toàn đường bộ

3.1. Công tác giải phóng mặt bằng

Nhờ có sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, sự chia sẻ, ủng hộ của nhân dân và phối kết hợp chặt chẽ giữa Bộ Xây dựng với các địa phương nên công tác giải phóng mặt bằng các DATP cơ bản đáp ứng tiến độ triển khai. Tuy nhiên, cá biệt vẫn có một số địa phương mặt bằng bàn giao chậm, không liên tục, ảnh hưởng đến tiến độ các dự án¹⁶. Nguyên nhân chủ yếu do địa phương chưa thực sự quyết liệt, chưa đề xuất giải pháp hợp lý để xử lý chênh lệch đơn giá đền bù tại vùng giáp ranh giữa hai tỉnh và chênh lệch phạm vi giải phóng mặt bằng của dự án với quy mô theo quy hoạch.

¹⁶ Hạng mục xây dựng cầu 110 thuộc Dự án đầu tư nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Km1667+570 - Km1738+148, tỉnh Đắk Lắk sau hơn 02 năm địa phương không thể giải phóng mặt bằng dẫn đến hết thời gian bố trí vốn không triển khai được và phải dừng thi công; Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn La Sơn - Túy Loan gặp khó khăn, vướng mắc trong công tác giải phóng mặt bằng (từ khi khởi công dự án đến tháng 8/2018 chỉ bàn giao được 1,5 km/11 km) trên địa bàn thành phố Đà Nẵng nên đoạn từ Hòa Liên - Túy Loan (dài khoảng 11km) đã phải chuyển đổi từ hình thức BT sang đầu tư công; dự án Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn, khởi công tháng 6/2024 nhưng đến tháng 6/2026 mới bàn giao toàn bộ mặt bằng; dự án Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận, khởi công tháng 3/2024 nhưng đến tháng 3/2026 mới cơ bản bàn giao đủ mặt bằng.

3.2. Công tác cấm mốc tìm tuyến và xác định hành lang đường bộ

Thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội đến hết năm 2017, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) phối hợp với chính quyền địa phương triển khai cấm cọc giải phóng mặt bằng, mốc lộ giới đường bộ theo quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh đối với các đoạn tuyến chưa lập dự án hoặc không đi trùng hướng tuyến đường Hồ Chí Minh giai đoạn 1 với tổng chiều dài khoảng 800 km và bàn giao cho các địa phương quản lý; công bố công khai quy hoạch trên các phương tiện thông tin để nhân dân biết và thực hiện; các đoạn đã lập dự án hoặc triển khai đầu tư, công tác cấm cọc giải phóng mặt bằng và lộ giới đã được thực hiện trong các dự án. Công tác cấm mốc lộ giới theo quy hoạch chi tiết chậm 2 năm¹⁷ so với yêu cầu của Quốc hội do cần nghiên cứu điều chỉnh cục bộ hướng tuyến để đảm bảo khớp nối với các dự án đã và đang triển khai; giảm thiểu ảnh hưởng đến các công trình hiệu hữu¹⁸; đảm bảo phát huy tối đa hiệu quả dự án.

3.3. Công tác quản lý hành lang an toàn đường Hồ Chí Minh

Để giữ quỹ đất, hạn chế chi phí giải phóng mặt bằng khi đầu tư theo quy mô hoàn chỉnh, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong công tác quản lý, bảo vệ. Đến nay, cơ bản hàng lang dành cho đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh được quản lý chặt chẽ, không chồng lấn các quy hoạch khác, giảm thiểu hiện tượng lấn chiếm. Tuy nhiên, cá biệt một số đoạn có tình trạng người dân xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang đã công bố hoặc tự ý mở một số điểm đầu nối trái phép vào tuyến đường Hồ Chí Minh¹⁹. Nguyên nhân chủ yếu do công tác quản lý hành lang phức tạp, phạm vi trải rộng qua địa bàn nhiều tỉnh, xử lý các vi phạm hành lang do lịch sử để lại chưa kịp thời, ý thức chấp hành của một số người dân chưa cao; một số địa phương ở cấp cơ sở chưa thực sự quan tâm đến công tác quản lý hành lang. Để khắc phục tình trạng này, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng phối hợp với chính quyền địa phương xử lý các trường hợp vi phạm kết hợp với việc tuyên truyền nâng cao nhận thức của nhân dân.

4. Về công tác đầu tư xây dựng

4.1. Nối thông đường Hồ Chí Minh

Theo Nghị Quyết số 66/2013/QH13 đến năm 2020, hoàn thành nối thông toàn tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) quy mô tối thiểu 2 làn xe với chiều dài khoảng 2.744 km²⁰. Dự án đường Hồ Chí Minh được khởi công xây dựng vào tháng 5/2000. Đến cuối năm 2026 sẽ cơ bản hoàn thành nối thông toàn tuyến trên cơ sở sử dụng Quốc lộ 32 và Quốc lộ 21 và hoàn thành nghiên cứu tiền khả thi DATP đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến dài 87,5 km, dự kiến sử dụng nguồn

¹⁷ Đến hết năm 2015 đã thực hiện hoàn thành khoảng 640 km/800 km, còn lại khoảng 160 km cần nghiên cứu điều chỉnh cục bộ hướng tuyến quy hoạch chi tiết.

¹⁸ Các khu đông dân cư, trường học, di tích văn hóa, di tích lịch sử, hồ đập, nghĩa trang, đường điện cao thế, công trình hạ tầng kỹ thuật,...

¹⁹ Đoạn qua tỉnh Thanh Hóa trong năm 2021 đã lập biên bản và xử lý tổng số 17 trường hợp.

²⁰ Không bao gồm các đoạn đi trùng đã và đang được đầu tư bằng các dự án khác.

vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030 và sau 2030 để triển khai.

Tình hình thực hiện cụ thể như sau:

a) Khu vực từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Chợ Bến (Hòa Bình, nay là tỉnh Phú Thọ) dài khoảng 273 km, đã hoàn thành 157 km²¹, đang thi công 28,5 km²², đang triển khai chuẩn bị đầu tư 1 DATP với tổng chiều dài khoảng 87,5 km²³, trong đó:

- Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km/TMĐT 1.665 tỷ đồng) đã khởi công tháng 6/2024, dự kiến 30/9/2026 hoàn thành, đưa vào khai thác.

- Đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến (87,5 km/TMĐT 49.767 tỷ đồng): tại Nghị quyết 63/2022/QH15, Quốc hội giao Chính phủ, Bộ Xây dựng triển khai ngay công tác chuẩn bị đầu tư trong năm 2022 - 2023, báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định chủ trương đầu tư dự án. Năm 2023, đã hoàn thành công tác lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án. Tuy nhiên, trong giai đoạn đó do chưa cân đối được nguồn vốn nên chưa đủ điều kiện trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt chủ trương đầu tư dự án. Hiện nay, dự án được tách thành 2 đoạn:

+ Đoạn Cổ Tiết - Yên Bái, dài 30,5km, đề xuất phân kỳ đầu tư theo quy mô 04 làn xe, GPMB theo quy mô hoàn chỉnh 06 làn xe; mặt cắt ngang theo quy mô Bền = 33 m có dải dự trữ ở giữa, sơ bộ TMĐT khoảng 17.489 tỷ đồng. Bộ Xây dựng đã đề xuất đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030, tuy nhiên trong giai đoạn này cần tập trung nguồn lực, ưu tiên bố trí vốn cho các dự án trong Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết Đại hội 14 của Đảng, nên chưa cân đối được nguồn vốn để triển khai dự án này.

+ Đoạn Yên Bái - Chợ Bến, dài khoảng 57 km (đi trùng với đường Vành đai V, vùng thủ đô Hà Nội), đầu tư theo quy mô hoàn chỉnh 06 làn xe, sơ bộ TMĐT khoảng 20.195 tỷ đồng, đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư dự án (Nghị quyết số 38/2026/QH16 ngày 24/8/2026).

b) Khu vực từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum) khoảng 1.532 km bao gồm cả nhánh Tây dài 684 km, đã hoàn thành toàn bộ, trong đó đoạn Hoà Liên - Tuý Loan (11 km/TMĐT 2.113 tỷ đồng) đã thông xe kỹ thuật và đưa vào sử dụng ngày 19/8/2025.

c) Khu vực Tây Nguyên từ Tân Cảnh (Quảng Ngãi, trước là tỉnh Kon Tum) đến Chơn Thành (Đồng Nai, trước là tỉnh Bình Phước) dài khoảng 553 km, đã hoàn thành toàn bộ km²⁴, vượt tiến độ hơn 1,5 năm so với yêu cầu của Quốc hội

²¹ Pác Bó - Cao Bằng (53 km); cầu Ngọc Tháp (2 km); QL2 đến Hương Nộn và QL32 đoạn từ Cổ Tiết đến cầu Trung Hà (dài 35 km); Đoạn Phú Thọ - Cổ Tiết (19,5km); cầu Bình Ca và đường dẫn đầu cầu (4 km); tuyến tránh thị trấn Ngân Sơn, tránh thị trấn Nà Phặc (11 km); Đoạn Chợ Mới - Chợ Chu (17 km); Cầu Bến Nước, cầu Suối Cốc và đường dẫn hai đầu cầu (1,5km); đoạn Đoạn Hùng - Phú Thọ (23 km).

²² Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (28,5 km).

²³ Đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến (87,5 km).

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

và hoàn thành 121 km/07 DATP các tuyến nhánh²⁵.

d) Khu vực từ Chợ Thành (Đồng Nai) đến Đất Mũi (Cà Mau) khoảng 386 km, đã hoàn thành 257 km²⁶, đang đầu tư 2 DATP dài 129 km, trong đó:

- Đoạn Chợ Thành - Đức Hòa (74 km/TMĐT 2.293 tỷ đồng) đã khởi công tháng 11/2023, dự kiến thông xe kỹ thuật vào tháng 9/2026 và hoàn thành toàn bộ dự án trong năm 2026.

- Đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận (55 km/TMĐT 4.145 tỷ đồng), khởi công tháng 3/2024. Dự án có phạm vi đầu tư khoảng 51,94km, do tiến độ bàn giao mặt bằng chậm và khan hiếm về nguồn vật liệu nên dự kiến đến hết năm 2026 hoàn thành 36,88/51,94 km (bao gồm 25/25 cầu); còn lại 15,06 km hiện đang gia tải xử lý nền đất yếu do chậm bàn giao mặt bằng và khan hiếm nguồn vật liệu, Bộ Xây dựng đang chỉ đạo Chủ đầu tư quyết liệt triển khai để cơ bản thông tuyến trong năm 2026, đưa vào khai thác Quý I/2027. Để đạt được mốc tiến độ này, Bộ Xây dựng đã ban hành các Công điện chỉ đạo quyết liệt (Công điện số 25/CĐ-BXD ngày 10/7/2026, Công điện số 37/CĐ-BXD ngày 15/8/2026), trong đó: yêu cầu các chủ thể tham gia dự án triển khai đồng bộ các biện pháp để đẩy nhanh tiến độ, cụ thể:

+ Đối với Chủ đầu tư: yêu cầu Giám đốc Ban QLDA phải họp kiểm điểm, đánh giá kết quả thực hiện hàng tuần, yêu cầu các nhà thầu có các giải pháp khắc phục ngay trong tuần kế tiếp các công việc chậm so với kế hoạch tuần (bổ sung thiết bị, nhân lực, vật lực, tăng ca, tăng kíp,...); Căn cứ khối lượng còn lại, xây dựng lại tiến độ chi tiết từng hạng mục theo tuần của từng nhà thầu, kèm theo nhu cầu máy móc thiết bị, nhân lực, tổ chức tăng ca, tăng kíp, đảm bảo việc tổ chức thi công hoàn thành Dự án trong năm 2026; Khẩn trương điều chuyển khối lượng hoặc chấm dứt hợp đồng, bổ sung nhà thầu phụ thay thế theo đúng quy định đối với các nhà thầu không có chuyển biến, chậm trễ hoặc không thể khắc phục, không có khả năng hoàn thành; thanh toán khối lượng hoàn thành, kịp thời giải ngân nhằm tháo gỡ tài chính cho các đơn vị thi công; tiếp tục làm việc với các sở, ban ngành của tỉnh An Giang để hỗ trợ nguồn đá còn thiếu cho Dự án, cùng với các nhà thầu chủ động tìm các nguồn vật liệu khác để giải quyết khó khăn về vật liệu,...

+ Đối với Nhà thầu thi công: yêu cầu Lãnh đạo cao nhất của các nhà thầu trực tiếp kiểm tra công trường, kịp thời bổ sung thiết bị, nhân lực, vật lực để tăng ca, tăng kíp đáp ứng kế hoạch hàng ngày; Phải huy động sẵn thiết bị thi công để tổ chức thi công cuốn chiếu nền, móng, mặt đường, hệ thống ATGT ngay sau khi dỡ tải; có biện pháp tăng tải để rút ngắn thời gian chờ lún,...

²⁵ Sử dụng vốn TPCP còn dư giai đoạn 2014 - 2016 của các dự án mở rộng QL1A và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên theo Nghị quyết số 99/2015/QH13 ngày 11/11/2015 của Quốc hội và các Quyết định số 1977/QĐ-TTg ngày 14/10/2016; số 1978/QĐ-TTg ngày 14/10/2016 của Thủ tướng Chính phủ.

²⁶ Đoạn nối QL13 với QL14 thuộc dự án Chợ Thành - Đức Hòa; Tuyến N2 Cù Chi - Đức Hòa, Thạnh Hóa - Mỹ An (60km); Dự án Mỹ An - Vàm Cống (27km); dự án cầu Vàm Cống (6km); Cầu Cao Lãnh (8km); tuyến nối cầu Cao Lãnh với cầu Vàm Cống (16km); Dự án kết nối trung tâm đồng bằng sông Mê Kông đoạn Lộ Tẻ - Rạch Sỏi (55km); Đoạn Bến Nhất - Gò Quao (10,25km); Cầu Đầm Cù (2km); Đoạn Năm Căn - Đất Mũi (59km) và cầu bộ khu vực tứ giác Long Xuyên.

+ Đối với Tư vấn giám sát kiểm soát chặt chẽ quan trắc lún, theo dõi diễn biến lún, rà soát, tính toán, dự báo thời điểm dỡ tải và xem xét quyết định thời điểm dỡ tải đảm bảo tuân thủ chỉ dẫn kỹ thuật của dự án.

Với những biện pháp trên, từ tháng 8/2026 đến nay dự án đã có nhiều chuyển biến tích cực. Mặc dù thời tiết khu vực đang vào mùa mưa nhưng các Nhà thầu đã tận dụng tối đa thời tiết thuận lợi, bổ sung nhiều dây chuyền thiết bị để tăng ca nhiều mũi thi công. Một số đoạn tuyến đã dỡ tải (khoảng 8 km trong tháng 8 và tháng 9) để hoàn thiện nền đường và thi công móng, mặt đường; đến nay cơ bản đã được định hướng về nguồn vật liệu đá còn thiếu để cung cấp cho Dự án.

Các giải pháp kỹ thuật và biện pháp tổ chức thi công áp dụng trong Dự án đều đã được tính toán khoa học, phù hợp với địa chất, địa hình khu vực thi công, đã được phê duyệt trong hồ sơ thiết kế, hồ sơ mời thầu và được các nhà thầu cam kết tuân thủ trong hồ sơ dự thầu, hợp đồng đã ký kết. Đến nay, dự án đã triển khai thi công được khối lượng tương đối lớn (trên 70%) dựa trên biện pháp thi công được duyệt; nhiều hạng mục công việc dở dang và các nhà thầu đã tập kết máy móc, dây chuyền thiết bị, vật tư tại công trường. Việc áp dụng các biện pháp đột phá, đặc thù sẽ làm thay đổi biện pháp thi công, phá vỡ các nguyên tắc đấu thầu, có thể gây lãng phí ở một số công việc đã được thực hiện trước đây, đồng thời nhà thầu phải mất thêm thời gian để thay đổi dây chuyền thiết bị. Chính phủ đã yêu cầu Bộ Xây dựng tập trung thực hiện đột phá ở khâu tổ chức thi công và tháo gỡ thủ tục hành chính, tối ưu hóa năng suất bằng cách tăng ca, tăng kíp (thi công 3 ca, 4 kíp), tổ chức nhiều mũi thi công cuốn chiếu liên tục để đáp ứng mục tiến độ đề ra.

Như vậy, trước thời điểm Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành Kết luận số 239/KL-UBTVQH16, Bộ Xây dựng đã tập trung chỉ đạo, tháo gỡ các khó khăn để đến cuối năm 2026 sẽ cơ bản hoàn thành mục tiêu nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh đặt ra tại Nghị quyết số 66/2013/QH13.

4.2. Nâng cấp đường Hồ Chí Minh phù hợp quy hoạch

Việc rà soát, từng bước đầu tư, nâng cấp đường Hồ Chí Minh theo quy mô phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo rà soát, nghiên cứu và báo cáo cấp có thẩm quyền đầu tư một số đoạn tuyến như sau:

a) Các đoạn đã và đang đầu tư:

- Đoạn đi trùng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông:

+ Đã đầu tư theo quy mô cao tốc 4 làn xe một số đoạn đường Hồ Chí Minh đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông dài 308 km, gồm các đoạn: Diễn Châu - Bãi Vọt (49 km), Bãi Vọt - Hàm Nghi (35,2 km), Hàm Nghi - Vũng Áng (54,2 km), Vũng Áng - Bùng (55,3km), Bùng - Vạn Ninh (48,8 km), Vạn Ninh - Cam Lộ (65,5km); hoàn thành, đưa vào khai thác trong giai đoạn 2024 - 2025.

+ Đang đầu tư mở rộng đoạn Cam Lộ - La Sơn - Hòa Liên theo quy mô

cao tốc 4 làn xe, trong đó, đoạn Cam Lộ - La Sơn (98 km/TMĐT 6.463 tỷ đồng): khởi công cuối tháng 12/2025, dự kiến hoàn thành năm 2027; đoạn La Sơn - Hòa Liên (65 km/TMĐT 3.218 tỷ đồng): khởi công cuối tháng 5/2025, dự kiến hoàn thành cuối tháng 12/2026.

- Cao tốc Bắc - Nam phía Tây và cao tốc khác:

+ Đầu tư theo tiêu chuẩn đường cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành (129 km/TMĐT 25.893 tỷ đồng): dự án đã được Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 138/2024/QH15 ngày 28/6/2024, được chia thành 5 DATP²⁷ và được giao cho UBND tỉnh Đồng Nai (tỉnh Bình Phước cũ) là cơ quan có thẩm quyền và UBND tỉnh Lâm Đồng (tỉnh Đắk Nông cũ) là cơ quan chủ quản thực hiện. Dự án khởi công tháng 4/2025²⁸ và tháng 8/2025²⁹, theo yêu cầu dự án cơ bản hoàn thành năm 2026, đưa vào vận hành khai thác năm 2027.

+ Đầu tư theo tiêu chuẩn đường cao tốc quy mô 4 làn xe đoạn TP. Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành (58,75 km/TMĐT 18.590 tỷ đồng): dự án được Quốc hội³⁰ chấp thuận sử dụng nguồn vốn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và được chia thành 02 dự án độc lập, tình hình triển khai như sau:

++ Đoạn qua TP Hồ Chí Minh (tỉnh Bình Dương trước đây): dự án đã được HĐND tỉnh Bình Dương phê duyệt chủ trương đầu tư theo hình thức PPP³¹ (chiều dài 52,15 km/TMĐT 17.116 tỷ đồng), khởi công năm 2025, dự kiến hoàn thành năm 2027.

++ Đoạn qua tỉnh Đồng Nai (tỉnh Bình Phước trước đây): dự án đã được HĐND tỉnh Bình Phước phê duyệt chủ trương đầu tư theo hình thức đầu tư công³² (chiều dài khoảng 6,6 km/TMĐT 1.474 tỷ đồng), khởi công tháng 8/2025, sản lượng đến tháng 7/2023 đạt khoảng 40%, theo tiến độ được duyệt, dự án dự kiến hoàn thành năm 2026.

+ Đầu tư theo tiêu chuẩn cao tốc quy mô 4 làn xe đoạn Mỹ An - Cao Lãnh (27 km/TMĐT 6.128 tỷ đồng): dự án đã được phê duyệt chủ trương đầu tư³³ và dự án đầu tư³⁴ theo hình thức đầu tư công sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Hàn Quốc và được giao cho Ban QLDA Mỹ Thuận quản lý. Dự án đã khởi công tháng 7/2025, dự kiến hoàn thành năm 2028.

+ Đầu tư nâng cấp tuyến Cao Lãnh - Rạch Sỏi để khai thác theo tiêu chuẩn

²⁷ Gồm: DATP 1: đầu tư xây dựng đường cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành theo phương thức đối tác công tư do UBND tỉnh Đồng Nai (tỉnh Bình Phước cũ) là cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện; DATP 2: đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đoạn qua tỉnh Lâm Đồng (tỉnh Đắk Nông cũ), do tỉnh Lâm Đồng là cơ quan chủ quản thực hiện; DATP 3: đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đoạn qua tỉnh Đồng Nai, do tỉnh Đồng Nai là cơ quan chủ quản thực hiện; DATP 4: Bồi thường, hỗ trợ TĐC đoạn qua tỉnh Lâm Đồng, do tỉnh Lâm Đồng là cơ quan chủ quản thực hiện; DATP 5: Bồi thường, hỗ trợ TĐC đoạn qua tỉnh Đồng Nai, do tỉnh Đồng Nai là cơ quan chủ quản thực hiện.

²⁸ DATP 2 (đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đoạn qua tỉnh Lâm Đồng) khởi công ngày 28/4/2025.

²⁹ DATP 1 (ĐTXD đường cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành) khởi công ngày 19/8/2025.

³⁰ Nghị quyết số 106/2023/QH15 ngày 28/11/2023

³¹ Nghị quyết số 49/NQ-HĐND ngày 08/12/2023 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương.

³² Nghị quyết số 02/NQ-HĐND ngày 13/5/2024 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Phước.

³³ Quyết định số 2203/QĐ-TTg ngày 27/12/2021 và số 1730/QĐ-TTg ngày 29/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ

³⁴ Quyết định số 63/QĐ-BGTVT ngày 19/01/2024 của Bộ GTVT

cao tốc: dự án do Ban QLDA Mỹ Thuận làm chủ đầu tư, khởi công từ tháng 5 và tháng 7/2024³⁵, hoàn thành vào Quý IV/2025.

b) Để từng bước nâng cấp một số đoạn tuyến đường Hồ Chí Minh phù hợp theo quy hoạch được duyệt, dự kiến nghiên cứu, đầu tư xây dựng một số đoạn trong giai đoạn 2026 - 2030, cụ thể:

- Dự kiến triển khai đầu tư:

+ Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây (CT.02): (i) Nâng cấp, mở rộng theo tiêu chuẩn đường cao tốc phía Tây đoạn Phú Thọ - Cổ Tiêt (18,5 km/TMĐT khoảng 8.029 tỷ đồng); (ii) Xây dựng đường bộ cao tốc phía Tây đoạn Cổ Tiêt - Yên Bái (30,5 km/TMĐT 17.489 tỷ đồng); (iii) đoạn Yên Bái - Chợ Bến (57 km, đi trùng với dự án Đường vành đai V vùng thủ đô Hà Nội); (iv) Nâng cấp, mở rộng theo tiêu chuẩn đường cao tốc đoạn Đức Hòa - Mỹ An (64 km/TMĐT khoảng 45.461 tỷ đồng).

+ Nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh: (i) Nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Pác Bó - Cao Bằng (38 km/TMĐT khoảng 3.682 tỷ đồng); (ii) Đầu tư nâng cấp, mở rộng, tăng cường một số đoạn tuyến trên đường Hồ Chí Minh qua các tỉnh từ Quảng Trị đến Quảng Ngãi (89,4 km/TMĐT 2.811 tỷ đồng); (iii) Nâng cấp, mở rộng đoạn Vĩnh Phong - An Xuyên (39 km/TMĐT khoảng 3.665 tỷ đồng).

- Nghiên cứu đầu tư: (i) nâng cấp đoạn Chơn Thành - Đức Hoà thành cao tốc Bắc - Nam phía Tây (84km/TMĐT 16.400 tỷ đồng); (ii) các đoạn cao tốc Bắc - Nam phía Tây: Ngọc Hồi - Pleiku (90km/TMĐT 16.200 tỷ đồng); Pleiku - Buôn Ma Thuột - Gia Nghĩa (256 km/TMĐT 81.883 tỷ đồng).

Trong những năm qua, các dự án thành phần (DATP) đường Hồ Chí Minh đã được Chính phủ, Bộ Xây dựng quyết liệt chỉ đạo tập trung triển khai thực hiện nhằm đáp ứng yêu cầu cơ bản nối thông tuyến đường vào năm 2026 và từng bước nâng cấp một số đoạn tuyến theo quy hoạch đáp ứng yêu cầu theo các Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013; số 63/2022/QH15 ngày 16/6/2022; số 265/2025/QH15 ngày 11/12/2025 của Quốc hội.

5. Công tác huy động vốn đầu tư

5.1. Tổng mức đầu tư các DATP để nối thông toàn tuyến đường Hồ Chí Minh là 129.075 tỷ đồng (thời điểm tháng 6/2026). Tình hình bố trí nguồn vốn đầu tư công và huy động nguồn vốn ngoài ngân sách đến nay cụ thể như sau:

- Các dự án đã và đang đầu tư có tổng mức đầu tư 91.391 tỷ đồng (vốn ngân sách nhà nước là 71.590 tỷ đồng; vốn huy động ngoài ngân sách đầu tư theo hình thức BOT là 7.103 tỷ đồng; vốn huy động ngoài ngân sách đầu tư theo hình thức BT là 12.698 tỷ đồng). Căn cứ vào nhu cầu, nguồn vốn đã cân đối và bố trí là 83.920 tỷ đồng gồm:

³⁵ Đoạn Cao Lãnh - Lộ Tẻ (tháng 5/2024) và Lộ Tẻ - Rạch Sỏi (tháng 7/2024)

+ Giai đoạn đến năm 2020 đã bố trí 62.316 tỷ đồng³⁶ (nguồn vốn ngân sách nhà nước 43.728 tỷ đồng, nguồn vốn ngoài ngân sách 18.588 tỷ đồng).

+ Giai đoạn 2021 - 2025 đã cân đối bố trí 19.129 tỷ đồng vốn ngân sách nhà nước (4.181 tỷ đồng cho dự án chuyển tiếp³⁷, 7.791 tỷ đồng cho 04 DATP³⁸ nổi thông, 7.157 tỷ đồng thanh toán dự án La Sơn - Túy Loan đầu tư theo hình thức BT).

+ Giai đoạn 2026 - 2030 đã cân đối bố trí 2.475 tỷ đồng³⁹.

- Tổng mức đầu tư các dự án còn lại để cơ bản nổi thông tuyến theo Nghị quyết 63/2022/QH15 là 13.969 tỷ đồng, gồm: (i) đoạn Tuyên Quang - Phú Thọ do UBND tỉnh Tuyên Quang triển khai là 3.753 tỷ đồng và (ii) 04 DATP do Bộ Xây dựng triển khai (đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn; đoạn Hòa Liên - Túy Loan; đoạn Chơn Thành - Đức Hòa và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận) là 10.216 tỷ đồng, bao gồm:

(i) 02 DATP khởi công trong năm 2023⁴⁰: Bộ Xây dựng đã cân đối, bố trí vốn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 và 2026-2030 là 4.367 tỷ đồng, đảm bảo bố trí đủ theo TMĐT dự án được duyệt.

(ii) 02 DATP khởi công trong năm 2024⁴¹: Bộ Xây dựng rà soát, cân đối, bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 và 2026-2030 là 5.280⁴² tỷ đồng, số vốn còn lại sẽ được bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026 - 2030 đáp ứng nhu cầu đầu tư theo tiến độ.

5.2. Triển khai Nghị quyết số 38/2004/QH11 và Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội, trong điều kiện nguồn lực đất nước khó khăn và nhu cầu đầu tư các dự án thành phần đường Hồ Chí Minh rất lớn, Bộ Xây dựng xác định việc huy động nguồn vốn ngoài ngân sách tham gia đầu tư đóng vai trò rất quan trọng. Đến hết năm 2021 đã huy động được khoảng 19.801 tỷ đồng từ nguồn vốn ngoài ngân sách để đầu tư 07 dự án thành phần với tổng chiều dài khoảng 311 km theo hình thức BOT, BT.

Thông tin các dự án đầu tư theo hình thức BOT, BT

³⁶ Vốn ngân sách nhà nước cho ngành GTVT đã bố trí cho dự án đường Hồ Chí Minh là 36.408 tỷ; vốn bố trí thông qua các Nghị quyết khác của Quốc hội là 7.320 tỷ đồng cho các dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông và mở rộng Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên; nguồn vốn của các dự án BOT, BT đã huy động là 18.588 tỷ đồng.

³⁷ Dự án Cam Lộ - La Sơn

³⁸ Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (1.201 tỷ đồng); đoạn Hoà Liên - Túy Loan (1.726 tỷ đồng); đoạn Chơn Thành - Đức Hoà (1.969 tỷ đồng) và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận (2.895 tỷ đồng).

³⁹ Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn (412,7 tỷ đồng); đoạn Hoà Liên - Túy Loan (654,9 tỷ đồng); đoạn Chơn Thành - Đức Hoà (215 tỷ đồng) và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận (1.192 tỷ đồng).

⁴⁰ Đoạn Hoà Liên - Túy Loan có TMĐT 2.113 tỷ đồng và đoạn Chơn Thành - Đức Hoà có TMĐT 2.293 tỷ đồng.

⁴¹ Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn có TMĐT 1.665 tỷ đồng và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận có TMĐT 4.145 tỷ đồng.

⁴² Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn bố trí 1.394,53 tỷ đồng và đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận bố trí 3.885,6 tỷ đồng.

TT	Dự án thành phần	Chiều dài (km)	TMĐT (tỷ đồng)	Vốn huy động (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
	Tổng cộng	311	19.801	19.801	
1	Đầu tư theo hình thức BT	68	12.698	12.698	
	La Sơn - Hòa Liên	68	11.485	11.485	2013 - 2021
2	Đầu tư theo hình thức BOT	243	7.103	7.103	
2.1	QL2 đến Hương Nộn và nâng cấp, mở rộng QL32 - cầu Trung Hà	36	1.109	1.109	2015 - 2016
2.2	Pleiku - Cầu 110	58	1.775	1.775	2013 - 2015
2.3	Km1738+148-Km1763+610, tỉnh Đắk Lắk	25	836	836	2013 - 2015
2.4	Km1793+600 - Km1824+00, tỉnh Đắk Nông	29	1.024	1.024	2013 - 2015
2.5	Km 817 - Cây Chanh	54	1.391	1.391	2010 - 2015
2.6	Cầu 38 - Đồng Xoài	41	968	968	2011 - 2015

Nhìn chung các dự án được triển khai xây dựng đảm bảo tuân thủ trình tự, thủ tục đầu tư theo quy định. Riêng khu vực Tây Nguyên có 05 dự án thành phần đầu tư theo hình thức BOT, chiều dài 207 km, tổng mức đầu tư 5.994 tỷ đồng đã hoàn thành đầu tư vượt tiến độ khoảng 1,5 năm so với yêu cầu của Quốc hội, là một trong những kỷ lục vượt tiến độ từ trước đến nay; quá trình đầu tư đã tiết kiệm được chi phí trượt giá, đồng thời với việc rà soát áp dụng các giải pháp thiết kế phù hợp, tiết kiệm 5% từ chỉ định thầu, quản lý giá thành chặt chẽ, giải phóng mặt bằng nhanh nên đã tiết giảm được kinh phí để tạo điều kiện để đầu tư bổ sung một số hạng mục khác, hoàn chỉnh đồng bộ các dự án, tăng cường kết nối dự án với hệ thống hạ tầng có liên quan để nâng cao hiệu quả đầu tư. Đến nay, các dự án đầu tư theo hình thức BOT đang khai thác, kinh doanh ổn định, đáp ứng nhu cầu vận tải, góp phần thông tuyến đường Hồ Chí Minh, đảm bảo an ninh quốc phòng và tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của các địa phương.

Tuy nhiên, việc kêu gọi đầu tư theo hình thức xã hội hóa các trạm dừng nghỉ trên tuyến chưa hiệu quả, mặc dù quy mô và mức đầu tư các trạm dừng nghỉ không lớn. Theo quyết định phê duyệt các trạm dừng nghỉ trên tuyến đường Hồ Chí Minh, các trạm dừng nghỉ sẽ được đầu tư xây dựng từ năm 2014 theo hình thức PPP để đáp ứng nhu cầu dừng nghỉ của hành khách, phương tiện lưu thông trên tuyến. Triển khai thực hiện quy hoạch, một số trạm dừng nghỉ trên tuyến⁴³ đã và đang được các địa phương đầu tư, kêu gọi xã hội hóa đầu tư. Hiện nay một số

⁴³ Các trạm dừng nghỉ: Lam Kinh (Thanh Hóa), Thái Hòa (Nghệ An), Lập Ngân và trạm Miền Trung (Thừa Thiên Huế), trạm Đắk Nông, trạm Gia Lai, trạm Kon Tum,...

trạm dừng nghỉ trên đường Hồ Chí Minh đi trùng với tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã được tích hợp vào mạng lưới trạm dừng nghỉ trên tuyến cao tốc này và đã và đang được khẩn trương triển khai xây dựng⁴⁴. Tuy nhiên, số lượng các trạm dừng nghỉ đã đầu tư còn rất khiêm tốn, một số đoạn có chiều dài ngắn và lưu lượng vận tải thời gian đầu chưa cao như đoạn Cà Mau - Đất Mũi nên chưa kêu gọi được nhà đầu tư.

6. Công tác quyết toán dự án

Công tác quyết toán được thực hiện tuân thủ theo các quy định của pháp luật, hướng dẫn của Bộ Tài chính và cơ bản đáp ứng tiến độ yêu cầu.

6.1. Quyết toán chi phí xây lắp

- Đối với các DATP giai đoạn nối thông tuyến đã hoàn thành, đến nay, đã phê duyệt quyết toán 2.367 km/2.488 km đã hoàn thành (đạt 95%), đang trình phê duyệt quyết toán 121 km, cụ thể:

+ Đường Hồ Chí Minh giai đoạn 1 đoạn từ Hòa Lạc (Hà Nội) đến Tân Cảnh (Kon Tum nay là tỉnh Quảng Ngãi) dài 1.350 km đã phê duyệt quyết toán toàn bộ vào năm 2016⁴⁵.

+ Các DATP giai đoạn 2 đã phê duyệt quyết toán 1.017 km/1.138 km hoàn thành (đạt 89,4%); đang thẩm định để phê duyệt quyết toán 121 km/05 DATP⁴⁶.

- Đối với các DATP giai đoạn nối thông tuyến còn lại⁴⁷ sẽ triển khai quyết toán ngay sau khi các dự án hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng. Dự kiến hoàn thành công tác quyết toán trong năm 2027.

6.2. Quyết toán chi phí GPMB

Đa số các địa phương triển khai quyết toán chi phí giải phóng mặt bằng cơ bản đáp ứng tiến độ, tuy nhiên vẫn còn một số địa phương tiến độ triển khai chậm, chưa hoàn thành quyết toán toàn bộ chi phí GPMB⁴⁸.

7. Công tác thanh tra, kiểm toán

Dự án được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư và giám sát thực hiện, đồng thời nhận được nhiều sự quan tâm của các cơ quan nên Chính phủ, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo chủ đầu tư chủ động mời các cơ quan kiểm soát như thanh tra các Bộ, Kiểm toán nhà nước thực hiện thanh tra, kiểm toán ngay trong giai đoạn thi công các dự án. Giai đoạn từ năm 2010 đến năm 2021, đã có 29 cuộc thanh tra, kiểm toán của Thanh tra Chính phủ, thanh tra các bộ, ngành và Kiểm toán Nhà

⁴⁴ Các trạm: Vạn Ninh - Cam Lộ; Cam Lộ - La Sơn; La Sơn - Hòa Liên, Hòa Liên - Túy Loan,...

⁴⁵ Quyết định số 1214/QĐ-BTC ngày 30/5/2016 của Bộ Tài chính.

⁴⁶ Đoạn: La Sơn - Hòa Liên, cầu Cao Lãnh, Cao Lãnh - Vàm Cống, cầu Vàm Cống, Đoạn Hùng - Phú Thọ.

⁴⁷ Các đoạn: Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn; Hòa Liên - Túy Loan; Chơn Thành - Đức Hòa; Rạch Sỏi - Bến Nhứt, Gò Quao - Vĩnh Thuận.

⁴⁸ Gồm các địa phương: tỉnh Thái Nguyên (dự án Chợ Mới - Chợ Chu), tỉnh Phú Thọ (dự án Cầu Ngọc Tháp và tuyến nối QL 2 với QL 32), tỉnh Đồng Nai (dự án cây Chanh - Cầu 38, đoạn qua TX Đồng Xoài, Chơn Thành - Đức Hòa), tỉnh Đồng Tháp (dự án Mỹ An - Vàm Cống).

nước tiến hành thanh tra/kiểm toán đối với 40 dự án (bình quân mỗi dự án có 1,7 lượt thanh tra hoặc kiểm toán); Giai đoạn 2022 - đến nay đã có 11 cuộc thanh tra, kiểm toán của Thanh tra Chính phủ, Thanh tra các bộ, ngành, địa phương và Kiểm toán Nhà nước tiến hành thanh tra/kiểm toán đối với 21 lượt dự án⁴⁹. Tất cả các DATP trước khi hoàn thành đưa vào khai thác đều được Kiểm toán nhà nước kiểm toán tính tuân thủ và giá trị.

Các kết luận thanh tra, báo cáo kiểm toán đều đánh giá quá trình tổ chức thực hiện đầu tư cơ bản tuân thủ các quy định về quản lý đầu tư, quản lý chi phí; phù hợp với các quy hoạch liên quan; công tác lập, thẩm định, phê duyệt tổng mức đầu tư, dự toán thực hiện theo đúng trình tự, thẩm quyền quy định; việc quản lý và sử dụng vốn đầu tư các DATP đảm bảo chặt chẽ, đúng mục đích; các khoản mục chi phí được lập, thẩm định, phê duyệt và thanh toán cơ bản phù hợp với quy định của Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu và các quy định pháp luật liên quan. Một số sai sót, tồn tại được các cơ quan thanh tra, kiểm toán chỉ ra⁵⁰, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị kịp thời khắc phục ngay nên không ảnh hưởng đến hiệu quả kinh tế của dự án, không để xảy ra tham nhũng, lãng phí.

8. Công tác quản lý, bảo trì và vận hành, khai thác

8.1. Duy tu, bảo trì

Công tác quản lý và bảo trì đường Hồ Chí Minh sau khi được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng theo đúng các quy định về đầu tư xây dựng, công tác quản lý, khai thác bảo trì, tuân thủ quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật; hoạt động quản lý và bảo trì đã ứng dụng các thành tựu, kết quả nghiên cứu khoa học đảm bảo an toàn, hiệu quả⁵¹. Xác định đường Hồ Chí Minh là tuyến đường có ý nghĩa quan trọng, Chính phủ đã chỉ đạo ưu tiên nguồn lực cho công tác quản lý, bảo trì (từ năm 2010 đến năm 2025 đã bố trí khoảng 7.698 tỷ đồng⁵²), thực hiện công tác bảo dưỡng, sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất, cải tạo điểm đen, khắc phục bão lũ, góp phần đảm bảo an toàn giao thông. Tuy nhiên, do nhiều đoạn đã đưa vào khai thác trên 19 năm, đi qua các

⁴⁹ Năm 2022, Kiểm toán Nhà nước (KTNN) kiểm toán dự án Cam Lộ - La Sơn, La Sơn - Túy Loan (BT), Tuyên Quang - Phú Thọ; Năm 2023: KTNN kiểm toán dự án Cam Lộ - La Sơn, Thanh tra CP thanh tra dự án Cam Lộ - La Sơn; Năm 2024: Thanh tra Bộ Xây dựng thanh tra các dự án Hòa Liên - Túy Loan, Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận, Vũng Áng - Bùng, KTNN kiểm toán các dự án: Bãi Vọt - Hàm Nghi, ; Hàm Nghi - Vũng Áng, Vạn Ninh - Cam Lộ; Năm 2025: KTNN kiểm toán dự án Rạch Sỏi - Bến Nhất, Gò Quao - Vĩnh Thuận, Diên Châu - Bãi Vọt, Thanh tra Chính phủ thanh tra các dự án: Vũng Áng - Bùng, Mỹ An - Cao Lãnh, Lộ Tê - Rạch Sỏi, Thanh tra tỉnh Tuyên Quang thanh tra dự án Tuyên Quang - Phú Thọ; Năm 2026: KTNN kiểm toán các dự án Chơn Thành - Đức Hòa, mở rộng La Sơn - Hòa Liên, Bùng - Vạn Ninh, Mỹ An - Cao Lãnh.

⁵⁰ Thiết kế cơ sở của một số dự án còn phải điều chỉnh trong quá trình thực hiện, nhất là giải pháp xử lý đất yếu, điều chỉnh bổ sung các hạng mục theo điều kiện thực tế tại các địa phương. Tổng mức đầu tư các dự án còn phải điều chỉnh do tăng chi phí GPMB, thay đổi thể chế, chính sách,...

⁵¹ Công nghệ cào bóc tái chế nguội móng mặt đường bê tông nhựa; Cải tiến sơn giảm tốc dạng vạch đơn liên tục, vạch mắt võng nâng cao ATGT; Sử dụng cột hộ lan hình Z để tăng khả năng ATGT; Sử dụng lớp phủ tạo nhám và màu trong xử lý điểm đen về ATGT; Sử dụng cọc tiêu phản quang, đỉnh phản quang; Áp dụng công nghệ thiết bị trong thi công, kiểm tra cầu đường; Nghiên cứu, đề xuất giải pháp để các nhà sản xuất, chế tạo xe kiểm tra cầu dạng robot; Xây dựng mới hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu quan trắc cầu dây văng; Cập nhật được khoảng 3.000 cầu lên hệ thống quản lý cầu địa phương.

⁵² Trong giai đoạn từ 2010 đến 2015 đã bố trí khoảng 1.674 tỷ đồng; từ năm 2016 đến năm 2020 đã bố trí khoảng 2.129 tỷ đồng, năm 2021 khoảng 432 tỷ đồng, năm 2022 khoảng 665 tỷ đồng; năm 2023 khoảng 751 tỷ đồng; năm 2024 khoảng 938 tỷ đồng; năm 2025 khoảng 1.109 tỷ đồng.

vùng có địa hình địa chất phức tạp nhất là khu vực miền Trung, Tây Nguyên, nguồn vốn bảo trì còn hạn chế nên một số vị trí mặt đường hư hỏng chưa được kịp thời sửa chữa đã gây khó khăn cho phương tiện đi lại.

8.2. Tình hình sạt lở trên đường Hồ Chí Minh

Do nhiều đoạn tuyến đường Hồ Chí Minh đi qua địa hình miền núi có địa chất, thủy văn phức tạp; ảnh hưởng của thời tiết ngày càng khắc nghiệt do biến đổi khí hậu, đặc biệt giai đoạn 2024-2025 xảy ra nhiều cơn bão lịch sử (năm 2024 bão Yagi, năm 2025 bão Bualoi và Matmo) đã tác động làm hư hỏng công trình giao thông đường bộ nói chung và đường Hồ Chí Minh nói riêng. Sau các mùa mưa bão năm 2024-2025, trên đường Hồ Chí Minh đã xảy ra 22 vị trí hư hỏng như sạt lở nền, mặt đường, ta luy dương, ta luy âm. Các hư hỏng đã được Cục Đường bộ Việt Nam khẩn trương khắc phục các hư hỏng, bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

Hiện nay còn tồn tại 01 điểm sạt tại Km1900+300-Km1900+650, trước đây đã được UBND tỉnh Đắk Nông (cũ) phê duyệt BCNCKT tại Quyết định số 1010/QĐ-SXD ngày 30/6/2025. Tuy nhiên trong quá trình khảo sát, lập TKBVTC do địa chất có thay đổi phức tạp so với BCNCKT được duyệt nên chủ đầu tư đã phê duyệt điều chỉnh BCNCKT dự án tại Quyết định số 2160/QĐ-UBND ngày 18/5/2026, hiện đang TKBVTC và dự toán, dự kiến thi công vào tháng 10/2026.

8.3. Công tác khai thác

Từ khi đưa vào khai thác sử dụng, đường Hồ Chí Minh đã thực sự phát huy hiệu quả, chia sẻ một phần lưu lượng vận tải cho Quốc lộ 1, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông và đảm bảo giao thông thông suốt đặc biệt là khi xảy ra bão lũ hoặc sự cố gây ách tắc trên tuyến Quốc lộ 1.

Để phát huy hiệu quả đường Hồ Chí Minh, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Xây dựng xây dựng các giải pháp tổng thể, kết hợp với tuyên truyền và thực hiện quy hoạch, đầu tư phát triển kinh tế xã hội khu vực dự án đi qua. Thời gian qua, đường Hồ Chí Minh đã thực sự phát huy hiệu quả, chia sẻ một phần lưu lượng vận tải cho Quốc lộ 1, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông đặc biệt là khi xảy ra bão lũ hoặc sự cố gây ách tắc trên tuyến Quốc lộ 1. Lưu lượng phương tiện trên đường Hồ Chí Minh ngày một tăng, đặc biệt tại các khu vực có tốc độ phát triển kinh tế cao như đoạn Thanh Hóa - Nghệ An, Kon Tum; các đoạn khác lưu lượng các phương tiện cơ bản ổn định mặc dù có tác động của việc nâng cấp tuyến khác đi song hành⁵³. Hiệu quả khai thác tuyến đường đã từng bước được nâng lên, đặc biệt là đoạn Hà Nội - Thanh Hoá và đoạn Hòa Cầm - Thạnh Mỹ - Ngọc Hồi - Tân Cảnh đi khu vực Tây nguyên.

Ngoài ra, để nâng cao năng lực khai thác hiệu quả đường Hồ Chí Minh hàng năm, Chính phủ đã báo cáo Quốc hội phân bổ vốn để thực hiện đầu tư các dự án tuyến nhánh nối các quốc lộ, các cửa khẩu quốc tế, cảng biển, cảng hàng không, các trung tâm kinh tế - chính trị - xã hội, các di sản - lịch sử - văn hoá với đường Hồ Chí Minh nhằm thu hút phương tiện lưu thông trên tuyến... qua đó phát

⁵³ Hoàn thành các dự án mở rộng Quốc lộ 1 lên quy mô 4 làn xe tại Nghệ An, Quảng Bình.

huy tối đa hiệu quả sử dụng nguồn vốn đầu tư xây dựng công trình. Các tuyến đường nối đường Hồ Chí Minh với các trung tâm kinh tế, di tích lịch sử - văn hoá, danh lam - thắng cảnh đã hoàn thành đầu tư xây dựng (khoảng 100km), bao gồm: tuyến Nghi Sơn - Bãi Trành nối với khu kinh tế Nghi Sơn (Thanh Hoá); đường về quê Bác nối với khu di tích Kim Liên - Nam Đàn (Nghệ An); đường vào khu di tích Hải Thượng Lãn Ông (Hà Tĩnh); đường vào khu di sản thiên nhiên Phong Nha - Kẻ Bàng (Quảng Bình); đường vào khu di tích ngục Đắk Glei, đường vào khu di tích ngục Kon Tum (Kon Tum). Ngoài ra, các địa phương cũng tập trung nguồn lực đầu tư các đường ngang nối với đường Hồ Chí Minh theo phân cấp.

9. Công tác bảo vệ môi trường

Các DATP đường Hồ Chí Minh được triển khai đảm bảo tuân thủ chặt chẽ quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường trong quá trình xây dựng, quản lý, khai thác, đặc biệt là các khu vực có tính đa dạng sinh học cao như đoạn qua rừng đặc dụng, vườn quốc gia, ... để đề xuất giải pháp thiết kế nhằm hạn chế ảnh hưởng môi trường, tính đa dạng sinh học, như: xây dựng hệ thống cầu cạn, cầu chui, hầm chui cho thú qua lại; sử dụng rọ đá tại các đoạn nền đắp cao; gia cố neo tại các đoạn nền đào sâu để hạn chế phạm vi giải phóng mặt bằng chiếm dụng rừng tự nhiên, ... khi triển khai thi công, công tác quan trắc và giám sát bảo đảm tuân thủ quy định về môi trường.

Trong thời gian tới, khi triển khai các DATP nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh theo quy hoạch, Chính phủ sẽ chỉ đạo Bộ Xây dựng và các Bộ, ngành liên quan tiếp tục nghiên cứu, xem xét kỹ lưỡng để có thể dự báo, phòng ngừa và đưa ra các giải pháp thiết kế, thi công nhằm hạn chế tối đa ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường, hạn chế tác động đến các khu vực có tính đa dạng sinh học cao.

II. Một số khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai

1. Về khả năng cân đối nguồn lực

Xác định đường Hồ Chí Minh là công trình quan trọng quốc gia, có ý nghĩa to lớn về chính trị, kinh tế, quốc phòng - an ninh, xóa đói giảm nghèo, Đảng và Nhà nước đã rất quan tâm và bố trí nguồn lực để triển khai Dự án từ năm 2000 đến nay. Trong giai đoạn từ năm 2000 đến 2011, dự án triển khai cơ bản đáp ứng tiến độ yêu cầu. Tuy nhiên, do chịu ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội nên nhiều dự án phải dừng giãn tiến độ trong đó có các DATP thuộc đường Hồ Chí Minh. Do đó, giai đoạn từ năm 2011 đến hết năm 2015 mặc dù đã được phê duyệt dự án đầu tư⁵⁴ nhưng có rất ít các dự án giao thông nói chung và

⁵⁴ Trên cơ sở Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội, Chính phủ, Bộ GTVT đã triển khai lập dự án đầu tư và triển khai xây dựng các DATP nhằm nối thông theo đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết: Pác Bó - Cao Bằng; Ngân Sơn - Nà Phặc; Chợ Mới - Chợ Chu; đoạn Ngã ba Trung Sơn - Phú Thịnh - Cầu Bình Ca - Quốc lộ 2; Cầu Ngọc Thập - Cổ Tiêt; Nâng cấp Quốc lộ 14 đường Hồ Chí Minh; Đoạn Chơn Thành - Đức Hòa; Tuyến N2 nối Đồng Tháp - Cao Lãnh - Vàm Cống - Rạch Sỏi; đoạn Bến Nhất - Gò Quao; đoạn Năm Căn - Đất Mũi.

dự án đường Hồ Chí Minh nói riêng⁵⁵ được triển khai đầu tư.

Trong bối cảnh quy mô nền kinh tế chưa đủ lớn, khả năng nguồn lực có hạn nên đến hết năm 2020 chưa cân đối bố trí đủ nguồn vốn để nối thông toàn tuyến như mục tiêu của Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội. Trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 và 2026 - 2030 đã cân đối bố trí đủ nhu cầu vốn để cơ bản hoàn thành nối thông toàn tuyến vào năm 2026.

2. Về hình thức đầu tư

- Do khó khăn về nguồn lực, trước đây Bộ GTVT dự kiến đầu tư đoạn Chơn Thành - Đức Hòa theo hình thức PPP nhưng do các quy định của pháp luật thay đổi, dự án có đặc thù là đã đầu tư một phần nhưng phải đình hoãn từ năm 2011 nên việc triển khai theo hình thức PPP vướng mắc⁵⁶ nên phải chuyển đổi hình thức đầu tư và Bộ Xây dựng đã cân đối, bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 để đầu tư với quy mô 02 làn xe.

- Theo Nghị quyết số 66/2013/QH13, đoạn Đoan Hùng - Chợ Bến thực hiện theo hình thức BOT. Để đáp ứng nhu cầu vận tải cũng như thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội các địa phương trung du và miền núi phía Bắc, Chính phủ đã đầu tư các đoạn: Đoan Hùng - Phú Thọ (23km) thuộc dự án cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ⁵⁷, hoàn thành năm 2023, đầu tư bằng nguồn vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, vốn ngân sách địa phương và huy động từ các nguồn vốn hợp pháp khác, do UBND tỉnh Tuyên Quang làm chủ đầu tư; đoạn Phú Thọ - Cổ Tiêt (19,5km) đầu tư theo hình thức BOT, hoàn thành năm 2017. Riêng đoạn Cổ Tiêt - Chợ Bến (87,5km), giai đoạn 2016 - 2020, Bộ Xây dựng đã nghiên cứu đầu tư theo hình thức BOT; kết quả nghiên cứu cho thấy do nhu cầu vận tải giai đoạn này chưa cao và có các Quốc lộ 32, Quốc lộ 21A đi song hành nên phương án tài chính không khả thi (phần ngân sách nhà nước tham gia vượt mức tối đa 50% theo quy định pháp luật⁵⁸ nhưng thời gian hoàn vốn vẫn lên đến trên 25 năm). Tuy nhiên, trong giai đoạn 2016 - 2020 điều kiện ngân sách nhà nước hết sức hạn hẹp nên không thể cân đối nguồn vốn từ ngân sách nhà nước để tham gia thực hiện dự án trong khi các tuyến QL.21A, QL.32 đang khai thác với quy mô cấp III, 2 làn xe đáp ứng nhu cầu giao thông trước mắt, vì vậy Quốc hội đã cho phép tận dụng các đoạn quốc lộ này để nối thông đường Hồ Chí Minh nhằm đảm bảo tiết kiệm, hiệu quả trong điều kiện nguồn lực khó khăn. Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 1454/QĐ-TTg đoạn này là tuyến cao tốc phía Tây, chiều dài 87,5km, quy mô 6 làn xe sẽ được nghiên cứu để đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030.

⁵⁵ Một số dự án đã phê duyệt, triển khai nhưng do khó khăn về cân đối nguồn vốn phải tạm dừng, giãn tiến độ từ năm 2011 hoặc chưa thể tiếp tục đầu tư: Đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn; 74km đoạn Chơn Thành - Đức Hòa; Đoạn Rạch Sỏi - Bến Nhất và Gò Quao - Vĩnh Thuận.

⁵⁶ Việc định giá tài sản công theo Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và phần vốn góp vào dự án vượt quá 50% theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

⁵⁷ Đầu tư bằng nguồn vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025, vốn ngân sách địa phương và huy động từ các nguồn vốn hợp pháp khác, do UBND tỉnh Tuyên Quang làm chủ đầu tư

⁵⁸ Khoản 2 Điều 69 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư quy định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án không quá 50%.

3. Về đầu tư theo hình thức BOT

Việc hoàn thành các DATP đầu tư theo hình thức BOT, BT đã góp phần giảm ùn tắc giao thông trên đường Hồ Chí Minh, chia sẻ lưu lượng với Quốc lộ 1, hạn chế tai nạn giao thông, giảm chi phí vận tải... đối với tuyến Tây Nguyên về thành phố Hồ Chí Minh đã giảm thời gian chạy xe ít nhất 3 - 4 giờ. Cùng với đó, các dự án được đưa vào khai thác sử dụng cũng góp phần kích thích tăng trưởng kinh tế khu vực dự án đi qua. Qua quá trình triển khai thực hiện dự án, năng lực quản lý, điều hành của Bộ Xây dựng và các cơ quan, đơn vị có liên quan đã được nâng cao một bước.

Từ khi triển khai xây dựng (năm 2000) đến nay, việc kêu gọi đầu tư đường Hồ Chí Minh theo hình thức BOT, BT khó thu hút nhà đầu tư và thường bị kéo dài thời gian hơn đầu tư công, các chủ thể đều hạn chế về kinh nghiệm, trước nhu cầu cấp bách phát triển kết cấu hạ tầng, việc triển khai không tránh khỏi những tồn tại, hạn chế: (1) Chỉ kêu gọi được nhà đầu tư trong nước với nguồn lực hạn chế mà chưa kêu gọi được nhà đầu tư nước ngoài và nguồn vốn tín dụng nước ngoài; (2) Quá trình kinh doanh khai thác xuất hiện thêm các tuyến đường song hành, đường ngang qua khu vực trạm thu phí dẫn đến xe tránh trạm hoặc phân lưu làm giảm doanh thu, ảnh hưởng phương án tài chính./.

Phụ lục IV

TÌNH HÌNH CÁC DỰ ÁN THÀNH PHẦN ĐANG TRIỂN KHAI

(Kèm theo Báo cáo số 769 /BC-CP ngày 30 tháng 9 năm 2026 của Chính phủ)

I. NỘI THÔNG ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH

1. Dự án thành phần đầu tư xây dựng đoạn Chợ Chu - Ngã ba Trung Sơn

Dự án có chiều dài 28,5 km (không bao gồm đoạn xây dựng cầu Bến Nước tại Km263+820, cầu Suối Cóc tại Km269+860 và 1,2 km đường dẫn 2 đầu cầu), đi qua 2 tỉnh Thái Nguyên và Tuyên Quang; TMĐT 1.665 tỷ đồng; quy mô đường cấp III miền núi theo tiêu chuẩn thiết kế TCVN4054-2005, vận tốc thiết kế $V_{tk} = 60$ km/h; bề rộng nền đường $B_{nền} = 9$ m; bề rộng mặt đường $B_{mặt} = 8$ m. Dự kiến hoàn thành năm 2026.

Tình hình thực hiện:

- Công tác GPMB: đến hết tháng 6/2026, các địa phương mới cơ bản hoàn thành bàn giao mặt bằng (28,5/28,5 km). Trong đó, tỉnh Thái Nguyên từ tháng 6/2024 đến tháng 6/2025 cơ bản hoàn thành bàn giao mặt bằng (12,24km/12,24km); tỉnh Tuyên Quang, tháng 12/2024 mới bắt đầu bàn giao mặt bằng, đến ngày 20/6/2026 mới hoàn thành bàn giao (16,74 km/16,74 km).

- Công tác đầu tư xây dựng: dự án đã được khởi công ngày 07/6/2024. Sản lượng đến nay đạt khoảng 99%, dự kiến 30/9/2026 hoàn thành, đưa vào khai thác.

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

Dự án có chiều dài khoảng 11,5 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; TMĐT 2.112,985 tỷ đồng; quy mô đường cao tốc, $V_{tk} = 80$ km/h theo TCVN 5729:2012; quy mô 4 làn xe hoàn chỉnh ($B_{nền} = 22$ m).

Tình hình thực hiện:

- Công tác GPMB: đã hoàn thành công tác GPMB tuyến chính, còn lại 100m trên tuyến đường gom chưa bàn giao mặt bằng. Ban ĐHCM sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ với địa phương sớm bàn giao phần mặt bằng còn lại, để hoàn thành toàn bộ dự án trong năm 2026.

- Công tác đầu tư xây dựng: dự án khởi công xây dựng tháng 8/2023, thông xe kỹ thuật và đưa vào sử dụng tuyến chính vào ngày 19/8/2025, hiện đang dồn địa phương bàn giao nốt phần mặt bằng còn lại trên đường gom để hoàn thành dự án trong năm 2026.

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

Dự án có chiều dài 74 km, đi qua các tỉnh Bình Dương, Tây Ninh và Long An; TMĐT khoảng 2.293 tỷ đồng; quy mô đường cấp III đồng bằng theo TCVN 4054 - 2005, vận tốc thiết kế $V_{tk} = 80$ km/h; bề rộng nền đường $B_{nền} = 12,25$ m;

bề rộng mặt đường $B_{\text{mặt}} = 11,25 \text{ m}$.

Tình hình thực hiện:

- Công tác GPMB: đến tháng 12/2025 đã hoàn thành.
- Công tác đầu tư xây dựng: dự án khởi công tháng 11/2023. Sản lượng thực hiện đến nay đạt khoảng 96%, dự kiến thông xe kỹ thuật vào tháng 9/2026 và hoàn thành toàn bộ dự án, đưa vào khai thác trong năm 2026.

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

Dự án có chiều dài đầu tư là 55 km (phạm vi đầu tư khoảng 51,94 km), đi qua các tỉnh Cà Mau (Bạc Liêu cũ) và An Giang (Kiên Giang cũ); TMĐT khoảng 4.145 tỷ đồng¹; quy mô đường cấp III đồng bằng theo TCVN 4054 - 2005, vận tốc thiết kế $V_{\text{tk}} = 80 \text{ km/h}$; bề rộng nền đường $B_{\text{nền}} = 12 \text{ m}$; bề rộng mặt đường $B_{\text{mặt}} = 11 \text{ m}$. Dự kiến hoàn thành năm 2025.

Tình hình thực hiện:

- Công tác GPMB: đến ngày 15/6/2026, địa phương mới cơ bản bàn giao đủ mặt bằng sạch (51,94 km), tuy nhiên đến nay còn vướng 01 đường điện 220 KV chưa di dời, 01 khu tái định cư chưa triển khai thi công. Ban ĐHCM sẽ tiếp tục phối hợp với các địa phương xử lý dứt điểm các vướng mắc liên quan để sớm hoàn thành bàn giao toàn bộ mặt bằng sạch, đảm bảo tiến độ thi công dự án.

- Công tác đầu tư xây dựng: dự án khởi công đầu tháng 3/2024. Do tiến độ bàn giao mặt bằng chậm và khan hiếm về nguồn vật liệu nên đến nay dự án đạt khoảng 75%, phần đầu đến cuối năm 2026 hoàn thành 36,88/51,94 km (bao gồm 25/25 cầu); còn lại 15,06 km hiện đang gia tải xử lý nền đất yếu do chậm bàn giao mặt bằng và khan hiếm nguồn vật liệu, Bộ Xây dựng đang chỉ đạo Chủ đầu tư quyết liệt triển khai để cơ bản thông tuyến trong năm 2026, đưa vào khai thác Quý I/2027.

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

Đoạn Cổ Tiết - Chợ Bến đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy hoạch cao tốc 6 làn xe tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021. Tại Nghị quyết 63/2022/QH15, Quốc hội giao Chính phủ, Bộ Xây dựng triển khai ngay công tác chuẩn bị đầu tư trong năm 2022 - 2023, báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định chủ trương đầu tư dự án. Năm 2023 đã hoàn thành BCNCTKT với các nội dung chủ yếu: tổng chiều dài nghiên cứu khoảng 87,5 km, đi qua tỉnh Phú Thọ và Thành phố Hà Nội; đầu tư với quy mô 04 làn xe, công tác GPMB thực hiện theo quy mô hoàn chỉnh 06 làn xe; Giai đoạn hoàn chỉnh đầu tư theo quy hoạch với quy mô 06 làn xe, $B_{\text{nền}} = 33 \text{ m}$, sơ bộ TMĐT khoảng 48.345 tỷ đồng. Tuy nhiên trong giai đoạn đó, do chưa cân đối được nguồn vốn nên chưa đủ điều kiện trình cấp có thẩm quyền xem xét, phê duyệt chủ trương đầu tư dự án. Hiện nay, dự án được tách thành 2 đoạn:

¹ Quyết định số 1150/QĐ-BXD ngày 25/7/2025

- Đoạn Cổ Tiết - Yên Bái, dài 30,5km, đề xuất phân kỳ đầu tư theo quy mô 04 làn xe, GPMB theo quy mô hoàn chỉnh 06 làn xe; mặt cắt ngang theo quy mô Bền = 33 m có dải dự trữ ở giữa, sơ bộ TMDT khoảng 17.489 tỷ đồng. Bộ Xây dựng đã đề xuất đầu tư trong giai đoạn 2026 - 2030, tuy nhiên trong giai đoạn này cần tập trung nguồn lực, ưu tiên bố trí vốn cho các dự án trong Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết Đại hội 14 của Đảng, nên chưa cân đối được nguồn vốn để triển khai dự án này

- Đoạn Yên Bái - Chợ Bến, dài khoảng 57 km (đi trùng với đường Vành đai V, vùng thủ đô Hà Nội), đầu tư theo quy mô hoàn chỉnh 06 làn xe, sơ bộ TMDT khoảng 20.195 tỷ đồng, đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư dự án.²

6. Đường Hồ Chí Minh đoạn tránh Đông thành phố Buôn Ma Thuột

Dự án có chiều dài khoảng 39 km, TMDT là 1.841 tỷ đồng, đầu tư theo hình thức đầu tư công do Ban QLDA Đầu tư xây dựng công trình giao thông và Nông nghiệp phát triển nông thôn tỉnh Đắk Lắk làm chủ đầu tư; quy mô giai đoạn phân kỳ là 2 làn xe, $V_{tk} = 80\text{Km/h}$. Thời gian thực hiện dự án: từ năm 2020, hoàn thành năm 2025.

Tình hình thực hiện: Dự án khởi công năm tháng 12/2021, hoàn thành tháng 12/2025. Nghiệm thu, bàn giao đưa vào sử dụng trong tháng 7/2026.

7. Về xử lý sụt trượt đường Hồ Chí Minh

Do diễn biến khi hậu ngày càng khắc nghiệt, tác động làm hư hỏng công trình giao thông đường bộ nói chung và đường Hồ Chí Minh, giai đoạn 2024 - 2025 xảy ra nhiều cơn bão lịch sử (năm 2024 bão Yagi, năm 2025 bão Bualoi và Matmo) gây sạt lở nền, mặt đường, mái taluy ở một số đoạn tuyến... Sau các mùa mưa bão năm 2024 - 2025, trên đường Hồ Chí Minh đã xảy ra 22 vị trí hư hỏng như sạt lở nền, mặt đường, ta luy dương, ta luy âm tại và đã được Cục Đường bộ Việt Nam khẩn trương khắc phục các hư hỏng, bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

Theo báo cáo của Cục Đường bộ Việt Nam, hiện nay, còn tồn tại 01 vị trí sạt trượt mái ta luy âm tại đoạn tuyến Km1900+350 ÷ Km1900+600 (trái tuyến) thuộc dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 14 đoạn Km817+000 - Km887+000 (tương ứng với đoạn từ Km1876+00 - Km1946+00, đường Hồ Chí Minh), đầu tư theo hình thức BOT do Công ty CP BOT&BT Đức Long Đắk Nông là Nhà đầu tư và UBND tỉnh Đắk Nông (nay là UBND tỉnh Lâm Đồng) là Cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Tình hình triển khai như sau:

Trong mùa mưa năm 2023, sau nhiều ngày mưa kéo dài liên tục trên diện rộng với lượng mưa lớn gây ảnh hưởng đến công trình, từ ngày 02/8/2023 đến ngày 10/8/2023 đã xuất hiện các vết nứt và sạt lở đoạn Km1900+350-Km1900+600 đường Hồ Chí Minh; Nhà đầu tư là Công ty Cổ phần BOT&BT Đức Long Đắk Nông và các đơn vị có liên quan đã tổ chức thực hiện các giải pháp khắc phục tạm thời như sau: (1) Tổ chức các biện pháp đảm bảo an toàn cho người

² Nghị quyết số 38/2026/QH16 ngày 24/8/2026 của Quốc hội.

dân khu vực ảnh hưởng của khối đang sụt trượt; cảnh báo đối với người dân khu vực lân cận; hạn chế các hoạt động lưu thông trong khu vực sự cố; (2) Xem xét hiện trạng và thực hiện các giải pháp tạm thời (như đắp gờ điều chỉnh dòng nước mặt, trám các vết nứt mặt đường, ...) để hạn chế hiện tượng nước ngầm xuống gây phá hoại nền mặt đường và mái dốc; (3) Điều chỉnh phương án phân làn, phân luồng, tổ chức giao thông cho phù hợp với tình hình thực tế; (4) Thanh thải, đào giảm tải khối đất san nền phía tả luy âm. Đến nay, tình hình lưu thông và ATGT khu vực đoạn tuyến xảy ra sự cố cơ bản ổn định, an toàn, không ùn tắc giao.

Đồng thời, Nhà đầu tư đã lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư dự án khắc phục sự cố công trình và được UBND tỉnh Đắk Nông (cũ) chấp thuận chủ trương đầu tư dự án³. Tuy nhiên, trong quá trình khảo sát, lập hồ sơ Thiết kế bản vẽ thi công - dự toán công trình, do điều kiện địa chất có thay đổi phức tạp so với hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi đã được phê duyệt nên phải có sự điều chỉnh so với bước Thiết kế cơ sở cho phù hợp và đảm bảo ổn định công trình, dẫn đến Tổng mức đầu tư và tiến độ thực hiện dự án vượt so với Tổng mức đầu tư và tiến độ thực hiện của dự án đã được phê duyệt tại Quyết định số 1010/QĐ-UBND ngày 30/6/2025 của UBND tỉnh Đắk Nông (cũ). Vì vậy, dự án đã được UBND tỉnh Lâm Đồng duyệt điều chỉnh BCNCKT⁴. Hiện nay, Nhà đầu tư đang tổ chức lập, hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công và dự toán công trình; dự kiến khởi công xây dựng vào tháng 10/2026.

Mặc dù đã được xử lý nhưng một số vị trí vẫn có nguy cơ tái diễn sụt trượt do điều kiện địa hình, địa chất bất lợi, mưa lũ bất thường do biến đổi khí hậu, đặc biệt là các đoạn tuyến miền núi thuộc khu vực Bắc Kạn cũ, Cao Bằng, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình cũ, Quảng Trị thường xuyên xuất hiện sạt lở taluy trong mùa mưa bão; Khu vực đèo Lò Xo, nhánh Tây đường Hồ Chí Minh và một số đoạn qua Tây Nguyên có địa chất phức tạp, nguy cơ mất ổn định mái dốc cao. Cục Đường bộ Việt Nam đang nghiên cứu bố trí hệ thống giám sát và cảnh báo sớm thiên tai tại các khu vực có nguy cơ sạt lở, ngập úng cũng như nghiên cứu giải pháp bền vững hóa cho các đoạn nền đất yếu, khu vực sụt trượt phức tạp nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác và bảo đảm an toàn giao thông.

II. TỪNG BƯỚC NÂNG CẤP PHÙ HỢP QUY HOẠCH

A. Các đoạn đi trùng cao tốc Bắc - Nam phía Đông

1. Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 đoạn Diên Châu - Bãi Vọt

Dự án có chiều dài khoảng 49,3 km đầu tư theo hình thức BOT; TMĐT 13.338 tỷ đồng (phần vốn Nhà nước tham gia thực hiện dự án khoảng 8.077 tỷ đồng; nguồn vốn Nhà đầu tư khoảng 5.261 tỷ đồng); quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100$ km/h; thời gian hoàn vốn khoảng 18 năm 11 tháng.

- Tình hình thực hiện: Dự án khởi công tháng 5/2021 và hoàn thành đưa

³ Quyết định số 1010/QĐ-SXD ngày 30/6/2025 của UBND tỉnh Đắk Nông (cũ).

⁴ Quyết định số 2160/QĐ-UBND ngày 18/5/2026 của UBND tỉnh Lâm Đồng.

vào sử dụng từ tháng 9/2024, đã trình cấp có thẩm quyền hồ sơ quyết toán dự án.⁵

- Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Kiểm toán Nhà nước kiểm toán 2 lần vào các năm 2020 và 2025.

2. Dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đoạn Bãi Vọt - Hàm Nghi

Dự án có chiều dài khoảng 35,28 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; TMĐT 7.643 tỷ đồng tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100$ km/h.

- Tình hình thực hiện: Dự án khởi công tháng 01/2023 và hoàn thành đưa vào sử dụng từ tháng 4/2025. Hiện, đang triển khai công tác quyết toán.

- Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Kiểm toán Nhà nước chuyên ngành IV kiểm toán năm 2024.

3. Dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đoạn Hàm Nghi - Vũng Áng

Dự án có chiều dài khoảng 54,2 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; TMĐT 9.734 tỷ đồng tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100$ km/h.

- Tình hình thực hiện: Dự án khởi công tháng 01/2023 và hoàn thành đưa vào sử dụng từ tháng 4/2025. Hiện, đang triển khai công tác quyết toán.

- Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Kiểm toán Nhà nước chuyên ngành IV kiểm toán năm 2024.

4. Dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đoạn Vũng Áng - Bùng

Dự án có chiều dài khoảng 55,34 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; TMĐT 12.548 tỷ đồng tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100$ km/h.

- Tình hình thực hiện: Dự án khởi công tháng 01/2023 và thông xe kỹ thuật vào ngày 19/8/2025, hoàn thành đưa vào sử dụng năm 2026. Dự kiến trình Bộ Xây dựng hồ sơ quyết toán trong tháng 9/2026.

- Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Thanh tra Chính phủ và Thanh tra Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) thanh tra 2 lần vào các năm 2024 và 2025.

5. Dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đoạn Bùng - Vạn Ninh

Dự án có chiều dài khoảng 49 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; TMĐT 7.563,7 tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100$ km/h.

⁵ Tờ trình số 4133/TTr-BQLDAĐS ngày 28/11/2025 của Ban QLDA Đường sắt và Tờ trình số 192/TTr-PTH ngày 18/3/2026 của Công ty cổ phần đầu tư Phúc Thành Hưng.

- Tình hình thực hiện: Dự án khởi công tháng 01/2023 và cơ bản hoàn thành năm 2025; đưa vào khai thác, vận hành từ năm 2026. Hiện, đang triển khai quyết toán dự án.

- Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Kiểm toán Nhà nước chuyên ngành I kiểm toán năm 2026.

6. Dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 đoạn Vạn Ninh - Cam Lộ

Dự án có chiều dài khoảng 65,5 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; TMĐT 9.919 tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100$ km/h.

- Tình hình thực hiện: Dự án khởi công tháng 01/2023 và hoàn thành tuyến chính vào ngày 19/8/2025, hoàn thành dự án trong năm 2026.

- Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Kiểm toán Nhà nước kiểm toán năm 2024.

7. Dự án đầu tư mở rộng đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Cam Lộ - La Sơn

Dự án có chiều dài khoảng 98 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 và giai đoạn 2026 - 2030; TMĐT 6.463 tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 80$ km/h. Tình hình thực hiện:

- Công tác GPMB: Tuyến chính không phải GPMB chỉ GPMB các nút giao và một số vị trí ngã mái taluy, hiện, đã bàn giao được 90% mặt bằng.

- Công tác đầu tư xây dựng: dự án khởi công cuối tháng 12/2025. Sản lượng thực hiện đạt khoảng 40%, dự kiến hoàn thành vào năm 2027.

8. Dự án đầu tư mở rộng đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn La Sơn - Hoà Liên

Dự án có chiều dài khoảng 66 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 và giai đoạn 2026 - 2030; TMĐT 3.217,7 tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 80$ km/h. Tình hình thực hiện:

- Công tác GPMB: Tuyến chính không phải GPMB chỉ GPMB bổ sung một số vị trí đường dân sinh, kéo dài kênh mương thoát nước.

- Công tác đầu tư xây dựng: dự án khởi công cuối tháng 5/2025. Sản lượng thực hiện đến nay đạt khoảng 97%, tuyến chính của Dự án đã cơ bản hoàn thành và tổ chức cho phương tiện lưu thông xe 04 làn xe, đang hoàn thiện để nghiệm thu bàn giao đưa vào khai thác sử dụng. Cuối tháng 6/2026, dự án được bổ sung thêm một số hạng mục (hệ thống giao thông thông minh, hệ thống thu phí, hệ thống kiểm soát tải trọng xe, các vị trí xử lý sạt trượt do ảnh hưởng của mưa bão năm 2025,...), dự kiến hoàn thành các hạng mục bổ sung phát sinh vào cuối năm 2026.

- Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Kiểm toán Nhà nước kiểm toán năm 2026.

B. Các đoạn thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Tây và các cao tốc khác

1. Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành

Dự án có chiều dài khoảng 129 km đầu tư theo hình thức BOT; TMĐT 25.893 tỷ đồng (phần vốn Nhà nước tham gia thực hiện dự án khoảng 12.770 tỷ đồng; nguồn vốn Nhà đầu tư khoảng 13.123 tỷ đồng); quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100$ km/h.

Tình hình thực hiện: Dự án được chia thành 5 DATP⁶. Hiện nay, đang triển khai công tác giải phóng mặt bằng qua các tỉnh Đồng Nai, Lâm Đồng (DATP 4 và DATP 5); Dự án khởi công tháng 4/2025⁷ và tháng 8/2025⁸, tiến độ hoàn thành theo yêu cầu: cơ bản hoàn thành năm 2026, vận hành năm 2027. Tuy nhiên, tháng 3/2026, nhà đầu tư DATP 1 (xây dựng đường cao tốc Gia Nghĩa - Chơn Thành đoạn qua tỉnh Đồng Nai) đang kiến nghị điều chỉnh hợp đồng dự án từ BOT sang BT⁹, ngày 11/6/2026, UBND tỉnh Đồng Nai đã trình điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án¹⁰. Hiện nay, các cấp có thẩm quyền đang xem xét, giải quyết. Mặt khác, DATP 1 đang phải nghiên cứu điều chỉnh phương án thiết kế để phù hợp với điều kiện địa hình thực tế và đảm bảo các chỉ tiêu kỹ thuật theo quy định, dẫn đến hồ sơ thiết kế DATP 2 có thể sẽ phải điều chỉnh để đảm bảo tính đồng bộ, vì nếu triển khai DATP 2 trước khi hồ sơ thiết kế sau thiết kế cơ sở của DATP 1 được phê duyệt sẽ tiềm ẩn nguy cơ gây thất thoát, lãng phí vốn đầu tư công và tính phù hợp của dự án, vì vậy, hiện nay DATP 2 đang tạm dừng thi công.

2. Dự án đường cao tốc Chơn Thành - Thủ Dầu Một - TP Hồ Chí Minh

Dự án dài khoảng 58,75km, sơ bộ TMĐT là 18.590 tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100$ km/h. Tại Nghị quyết số 106/2023/QH15 ngày 28/11/2023, Quốc hội cho phép thí điểm cơ chế tách cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành thành 2 dự án độc lập¹¹ để triển khai.

Tình hình thực hiện

- Đoạn qua tỉnh Bình Dương (nay là Thành phố Hồ Chí Minh) dài 52,15 km/TMĐT 17.116 tỷ đồng đã được HĐND tỉnh Bình Dương trước đây phê duyệt chủ trương đầu tư theo hình thức PPP¹² do UBND Thành phố Hồ Chí Minh là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền. Dự án khởi công tháng 2/2025, dự kiến hoàn thành năm 2027.

⁶ Gồm: DATP 1: đầu tư xây dựng đường cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành theo phương thức đối tác công tư do UBND tỉnh Đồng Nai (tỉnh Bình Phước cũ) là cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện; DATP 2: đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đoạn qua tỉnh Lâm Đồng (tỉnh Đắk Nông cũ), do tỉnh Lâm Đồng là cơ quan chủ quản thực hiện; DATP 3: đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đoạn qua tỉnh Đồng Nai, do tỉnh Đồng Nai là cơ quan chủ quản thực hiện; DATP 4: Bồi thường, hỗ trợ TĐC đoạn qua tỉnh Lâm Đồng, do tỉnh Lâm Đồng là cơ quan chủ quản thực hiện; DATP 5: Bồi thường, hỗ trợ TĐC đoạn qua tỉnh Đồng Nai, do tỉnh Đồng Nai là cơ quan chủ quản thực hiện.

⁷ DATP 2 (đầu tư xây dựng đường gom, cầu vượt ngang đoạn qua tỉnh Lâm Đồng) khởi công ngày 28/4/2025.

⁸ DATP 1 (ĐTĐD đường cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành) khởi công ngày 19/8/2025.

⁹ Văn bản số 43/2026/CV-GNT ngày 17/3/2026 của Công ty TNHH cao tốc Gia Nghĩa - Chơn Thành.

¹⁰ Tờ trình số 36/TTrUBND ngày 11/6/2026 của UBND tỉnh Đồng Nai.

¹¹ Dự án qua địa bàn tỉnh Bình Phước và dự án qua địa bàn tỉnh Bình Dương

¹² Nghị quyết số 49/NQ-HĐND ngày 08/12/2023.

- Đoạn qua tỉnh Bình Phước (nay là tỉnh Đồng Nai) dài 6,6 km/TMĐT 1.474 tỷ đồng; đầu tư theo hình thức đầu tư công do UBND tỉnh Đồng Nai là cơ quan chủ quản. Dự án khởi công năm 2025, đến nay, đã GPMB được 90%, sản lượng thực hiện đạt khoảng 40%, dự kiến hoàn thành năm 2026, đưa vào khai thác từ năm 2027.

3. Dự án xây dựng đường cao tốc Mỹ An - Cao Lãnh

Dự án có chiều dài khoảng 26,6 km đầu tư theo hình thức đầu tư công sử dụng vốn vay ODA của Chính phủ Hàn Quốc; TMĐT 6.128 tỷ đồng; quy mô đường cao tốc 4 làn xe, $V_{tk} = 100 \text{ km/h}$.

Tình hình thực hiện

- Công tác GPMB: địa phương đã bàn giao 100% mặt bằng trên tuyến chính, còn 01 hộ dân trên nhánh Ramp ĐT.846 tiếp tục vận động hộ dân bàn giao.

- Công tác đầu tư xây dựng: Dự án đã khởi công tháng 7/2025, sản lượng thực hiện đạt khoảng 21%, dự kiến hoàn thành năm 2028.

Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Thanh tra Chính phủ thanh tra năm 2025 và Kiểm toán Nhà nước kiểm toán năm 2026.

4. Dự án đầu tư nâng cấp tuyến Cao Lãnh - Lộ Tẻ - Rạch Sỏi để khai thác theo tiêu chuẩn cao tốc

Dự án có chiều dài 80,3 km thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025; TMĐT 1.700 tỷ đồng; quy mô 4 làn xe, $V_{tk} = 80 \text{ km/h}$.

Tình hình thực hiện

- Công tác GPMB: đã cơ bản hoàn thành công tác GPMB.

- Công tác đầu tư xây dựng: Dự án đã khởi công từ tháng 5/2024¹³ và tháng 7/2024¹⁴, hoàn thành Quý IV/2025. Hiện, đang triển khai công tác quyết toán.

- Công tác thanh tra, kiểm toán: Dự án đã được Thanh tra Chính phủ thanh tra năm 2025 đối với đoạn Lộ Tẻ - Rạch Sỏi.

5. Để từng bước nâng cấp một số đoạn tuyến đường Hồ Chí Minh phù hợp theo quy hoạch được duyệt, dự kiến nghiên cứu, đầu tư xây dựng một số đoạn trong giai đoạn 2026 - 2030. Cụ thể:

5.1. Nghiên cứu đầu tư

Bộ Xây dựng dự kiến giao đơn vị trực thuộc nghiên cứu đầu tư một số tuyến đường bộ cao tốc phía Tây như sau: (1) Nâng cấp đoạn Chơn Thành - Đức Hoà (84km/TMĐT 16.400 tỷ đồng); (2) đoạn Ngọc Hồi - Pleiku (90km/TMĐT 16.200 tỷ đồng); (3) đoạn Pleiku - Buôn Ma Thuột - Gia Nghĩa (256 km/TMĐT 81.883 tỷ đồng).

5.2. Dự kiến đầu tư

¹³ Đoạn Cao Lãnh - Lộ Tẻ

¹⁴ Đoạn Lộ Tẻ - Rạch Sỏi

a) Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Phú Thọ - Cổ Tiết

Dự án dài khoảng 18,5 km, sơ bộ TMĐT khoảng 8.029 tỷ đồng.

Bộ Xây dựng đã giao Ban QLDA đường Hồ Chí Minh nghiên cứu đầu tư dự án (Quyết định số 1092/QĐ-BGTVT ngày 30/8/2023), Ban QLDA đường Hồ Chí Minh đã trình Bộ Xây dựng BC chủ trương đầu tư dự án (Tờ trình số 1788/TTr-BĐHCM ngày 30/6/2026).

b) Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Cổ Tiết - Yên Bái (thuộc DATP Cổ Tiết - Chợ Bến)

Dự án dài khoảng 30,5 km, sơ bộ TMĐT khoảng 17.489 tỷ đồng.

Bộ Xây dựng đã giao Ban QLDA đường Hồ Chí Minh nghiên cứu đầu tư dự án (Quyết định số 968/QĐ-BGTVT ngày 20/7/2022), Ban QLDA đường Hồ Chí Minh đã trình Bộ Xây dựng BC chủ trương đầu tư dự án (Tờ trình số 1289/TTr-BĐHCM ngày 20/5/2026).

c) Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Đức Hòa - Mỹ An

Dự án dài khoảng 64 km. Xây dựng tuyến cao tốc với toàn bộ cầu cạn trừ phạm vi nút giao, sơ bộ TMĐT là 45.461 tỷ đồng.

Bộ Xây dựng đã giao Ban QLDA Mỹ Thuận nghiên cứu đầu tư dự án (Quyết định số 1914/QĐ-BGTVT ngày 11/10/2019). Ban QLDA Mỹ Thuận đã trình Bộ Xây dựng thẩm định chủ trương đầu tư Dự án tại Văn bản số 1557/PMUMT-KHTH ngày 9/6/2026.

d) Dự án nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Pác Bó - Cao Bằng

Dự án dài khoảng 38 km, sơ bộ TMĐT 3.682 tỷ đồng.

Bộ Xây dựng đã giao Ban QLDA đường Hồ Chí Minh nghiên cứu đầu tư dự án (Quyết định số 545/QĐ-BXD ngày 07/5/2025), Ban QLDA đường Hồ Chí Minh đã trình Bộ Xây dựng BC chủ trương đầu tư dự án (Tờ trình số 1320/TTr-BĐHCM ngày 22/5/2026).

đ) Dự án nâng cấp, mở rộng, tăng cường một số đoạn tuyến trên đường Hồ Chí Minh qua các tỉnh/thành phố từ Quảng Trị đến Quảng Ngãi

Dự án dài khoảng 89,4 km, sơ bộ TMĐT 2.811 tỷ đồng.

Bộ Xây dựng đã giao Cục ĐBVN nghiên cứu đầu tư dự án (Quyết định số 542/QĐ-BXD ngày 07/5/2025), hiện đã hoàn thành công tác lập Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư dự án.

e) Dự án nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Vĩnh Phong - An Xuyên đi trùng QL 63 (trước đây là đoạn từ Vĩnh Thuận, tỉnh Kiên Giang - thành phố Cà Mau, tỉnh Cà Mau)

Dự án dài khoảng 39,3 km, sơ bộ TMĐT 3.665 tỷ đồng.

Bộ GTVT đã giao Ban QLDA đường Hồ Chí Minh nghiên cứu đầu tư dự án (Quyết định số 1475/QĐ-BGTVT ngày 09/11/2022). Ban QLDA đường Hồ Chí Minh đã báo cáo Bộ Xây dựng đề xuất chủ trương đầu tư dự án (Báo cáo số 1468/BC-BĐHCM ngày 05/6/2026)./.

Phụ lục V

VƯỚNG MẮC TẠI MỘT SỐ DỰ ÁN BOT TRÊN ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH

(Kèm theo Báo cáo số 769 /BC-CP ngày 30 tháng 9 năm 2026 của Chính phủ)

Hiện nay, trên tuyến đường Hồ Chí Minh có 06 dự án BOT, trong đó 01¹ dự án do địa phương là Cơ quan có thẩm quyền và 05² dự án do Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) là Cơ quan có thẩm quyền. Trong đó có 03/05 Dự án có vướng mắc (hoặc có nguy cơ phát sinh vướng mắc), cụ thể như sau:

(1) Dự án đầu tư xây dựng công trình đường Hồ Chí Minh đoạn từ Quốc lộ 2 đến Hương Nộn và nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 32 đoạn từ Cổ Tiết đến Cầu Trung Hà, tỉnh Phú Thọ

Dự án được Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) phê duyệt dự án, lựa chọn nhà đầu tư và ký kết Hợp đồng dự án triển khai theo hình thức hợp đồng BOT theo quy định pháp luật. Dự án đã hoàn thành, đưa vào khai thác từ tháng 01/2017.

Trong quá trình khai thác, để đáp ứng nhu cầu đi lại và phát triển kinh tế - xã hội, tỉnh Phú Thọ đã triển khai đầu tư một số tuyến đường giao thông kết nối và song hành với dự án BOT, ảnh hưởng đến doanh thu dự án BOT, cụ thể:

- *Dự án tuyến nối QL.32 và đường Hồ Chí Minh với QL.70B* được tỉnh Phú Thọ triển khai theo hình thức đầu tư công (kết nối với dự án BOT), sau khi đưa vào khai thác (năm 2018) một số phương tiện đã lựa chọn lưu thông trên tuyến đường này để tránh trạm thu phí của Dự án BOT; từ năm 2021, cơ quan chức năng của tỉnh Phú Thọ đã cấm biển hạn chế phương tiện có tải trọng lớn, qua đó đã giảm thiểu lưu lượng phương tiện tránh trạm thu phí BOT.

- *Dự án đường giao thông nối từ QL.32 đi ĐT.316 kết nối khu công nghiệp Tam Nông với khu công nghiệp Trung Hà* (có hướng tuyến song song với dự án BOT đoạn qua trạm thu phí): trên cơ sở ý kiến của Nhà đầu tư, để tránh ảnh hưởng đến doanh thu dự án BOT, hiện nay tỉnh Phú Thọ chỉ triển khai đầu tư giai đoạn I đoạn từ QL.32 đến ĐT.317G, chưa xem xét triển khai giai đoạn II (đoạn qua trạm thu phí BOT) nên chưa ảnh hưởng đến doanh thu dự án BOT.

Bên cạnh đó, hiện nay Bộ Xây dựng đang nghiên cứu chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Phú Thọ - Cổ Tiết. Theo phương án đề xuất, dự kiến sẽ nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh (khoảng 18,5 km) thuộc phạm vi Dự án BOT đạt tiêu chuẩn đường cao tốc. Trong quá trình hoàn thiện chủ trương đầu tư, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo Chủ đầu tư làm việc với Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án rà soát, đánh giá kỹ tác động đối với Dự án BOT để xây dựng phương án xử lý phù hợp với quy định pháp luật, bảo đảm bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân để báo cáo cấp có

¹ (1) BOT Km 817 - Cây Chanh (Km 887 QL14 cũ) do UBND tỉnh Lâm Đồng là cơ quan có thẩm quyền.

² (1) BOT đoạn Đoan Hùng - ngã ba Phú Hộ và Cổ Tiết - Hòa Lạc; (2) BOT PleiKu - Cầu 110 (Km542 - Km607+600 QL14); (3) BOT Km678+734 - Bắc TP Buôn Ma Thuột (Km704 QL14); (4) BOT đoạn Nam TP Buôn Ma Thuột Km734+600 - Km765 QL14; (5) BOT Cầu 38 (Km921+025,91) - Đồng Xoài (Km962+231).

thẩm quyền xem xét trong quá trình quyết định chủ trương đầu tư.

(2) Dự án nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Km1738+148 - Km1763+610, tỉnh Đắk Lắk (BOT Km678+734 - Bắc TP Buôn Ma Thuột (Km704 QL14) theo hình thức hợp đồng BOT.

Triển khai Nghị quyết số 38/2004/QH11 và Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã phê duyệt Dự án nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Km1738+148 - Km1763+610, tỉnh Đắk Lắk theo hình thức hợp đồng BOT³, tổ chức lựa chọn nhà đầu tư và ký kết hợp đồng dự án⁴. Dự án khởi công tháng 11/2013, hoàn thành đưa vào khai thác tháng 11/2015; Nhà đầu tư tổ chức thu phí tại trạm Km1747, doanh thu thu phí giai đoạn năm 2015- 2020 cơ bản ổn định.

Năm 2015, để tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, trên cơ sở kiến nghị của UBND tỉnh Đắk Lắk và các bộ, ngành, được sự chấp thuận của Quốc hội⁵, Chính phủ đã bố trí nguồn vốn nhà nước đầu tư đường Hồ Chí Minh đoạn tuyến tránh phía Tây thị xã Buôn Hồ theo quy hoạch; Bộ Xây dựng đã phê duyệt dự án theo hình thức đầu tư công, triển khai đầu tư, hoàn thành đưa vào khai thác cuối năm 2020.

Do tuyến tránh phía Tây thị xã Buôn Hồ có hướng tuyến song hành với đường Hồ Chí Minh đoạn qua trạm thu phí Km1747 nên các phương tiện đã lựa chọn lưu thông theo tuyến tránh thị xã Buôn Hồ để không phải mất phí, dẫn đến Dự án bị sụt giảm doanh thu.

Để tháo gỡ vướng mắc về sụt giảm doanh thu tại một số dự án BOT giao thông (trong đó có Dự án BOT đường Hồ Chí Minh, tỉnh Đắk Lắk), Quốc hội đã ban hành Luật PPP sửa đổi (Luật số 90/2025/QH15), trong đó đã bổ sung chính sách chia sẻ phần giảm doanh thu theo tỷ lệ phần chênh lệch giữa doanh thu trong phương án tài chính và doanh thu thực tế (Điều 99a). Chính phủ đã ban hành Nghị định số 122/2026/NĐ-CP ngày 03/4/2026 quy định chi tiết về việc xử lý vướng mắc của dự án BOT giao thông.

Triển khai Nghị định số 122/2026/NĐ-CP, Bộ Xây dựng đang chỉ đạo các cơ quan thuộc Bộ phối hợp với Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án khẩn trương hoàn thiện hồ sơ, thủ tục theo quy định, gửi Kiểm toán nhà nước thực hiện kiểm toán, làm cơ sở để tháo gỡ vướng mắc cho Dự án BOT nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn Km1738+148 - Km1763+610, tỉnh Đắk Lắk.

(3) Dự án đầu tư nâng cấp, mở rộng đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14) đoạn từ Cầu 38 đến thị xã Đồng Xoài (Km921+025 - Km962+331 QL14), tỉnh Bình Phước theo hình thức hợp đồng BOT (gọi tắt là Dự án BOT đoạn từ Cầu 38 đến thị xã Đồng Xoài).

³ Tại Quyết định số 1311/QĐ-BGTVT ngày 17/5/2013 của Bộ Xây dựng. Nội dung chủ yếu: chiều dài 24 km, địa phận tỉnh Đắk Lắk, quy mô 2 làn xe, tổng mức đầu tư khoảng 836 tỷ đồng, sử dụng trạm thu phí tại Km1747 (trong phạm vi dự án) để thu phí hoàn vốn, thời gian thu phí hoàn vốn khoảng 20 năm 2 tháng.

⁴ Hợp đồng BOT số 12698/HĐ.BOT-BGTVT ngày 25/11/2013 ký giữa Bộ Xây dựng với Nhà đầu tư (Liên danh Công ty kinh doanh hàng xuất khẩu Quang Đức, Công ty CP Đông Hưng Gia Lai, Công ty CP thủy điện Sê san 4A).

⁵ Nghị quyết số 99/2015/QH13 ngày 11/11/2015 của Quốc hội về dự toán ngân sách năm 2016.

Dự án được UBND tỉnh Bình Phước ký Hợp đồng BOT số 2618/HĐ.BOT-BINHPHUOC ngày 11/8/2009 với nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án để thực hiện. Từ tháng 12/2013, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chuyển đổi Cơ quan có thẩm quyền từ UBND tỉnh Bình Phước (nay là thành phố Đồng Nai) về Bộ Giao thông vận tải⁶. Dự án đã đưa vào khai thác từ tháng 5/2015, đến nay việc thu phí bảo đảm ổn định và phát huy hiệu quả đầu tư.

Trong quá trình khai thác, để phát triển kinh tế - xã hội, cấp có thẩm quyền đã quyết định đầu tư một số dự án có hướng tuyến kết nối trực tiếp hoặc song hành với dự án BOT dẫn đến phát sinh nguy cơ sụt giảm doanh thu, cụ thể:

- UBND tỉnh Bình Phước (Cơ quan có thẩm quyền) đã phê duyệt đầu tư Dự án BOT đường Đồng Phú - Bình Dương (có hướng tuyến kết nối trực tiếp với Dự án BOT) nên phát sinh nguy cơ sụt giảm doanh thu⁷.

- Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 138/2024/QH15 (Dự án có hướng tuyến song hành với Dự án BOT). Trong quá trình hoàn thiện chủ trương đầu tư, Chính phủ⁸ đã đánh giá và nhận diện được tác động: khi tuyến đường cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành đưa vào khai thác sẽ có thêm sự lựa chọn cho người sử dụng dẫn đến phân chia lưu lượng, gây sụt giảm doanh thu đến doanh thu của Dự án BOT; tuy nhiên, việc định lượng cụ thể mức độ ảnh hưởng đến các dự án BOT chỉ có thể xác định chính xác khi đường cao tốc hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng. Do vậy, trong các bước triển khai tiếp theo, Chính phủ sẽ chỉ đạo Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Nông và các cơ quan liên quan tiếp tục nghiên cứu, phối hợp với doanh nghiệp dự án BOT đánh giá cụ thể mức độ ảnh hưởng, doanh thu thực tế và đề xuất giải pháp xử lý phù hợp, bảo đảm hài hòa lợi ích, hạn chế tối đa ảnh hưởng đến quyền lợi hợp pháp của các nhà đầu tư BOT theo hợp đồng đã ký kết.

Hiện nay, về cơ bản doanh thu Dự án BOT vẫn bảo đảm theo hợp đồng. Sau khi 02 dự án (Dự án cao tốc đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành và Dự án BOT đường Đồng Phú - Bình Dương) hoàn thành đưa vào khai thác, Bộ Xây dựng sẽ phối hợp với các địa phương, Nhà đầu tư và Doanh nghiệp dự án đánh giá cụ thể mức độ ảnh hưởng, tỷ lệ sụt giảm doanh thu để thực hiện giải pháp tháo gỡ theo quy định tại Nghị định số 122/2026/NĐ-CP ngày 03/4/2026 quy định chi tiết về việc xử lý vướng mắc của dự án BOT giao thông./.

⁶ Theo văn bản số 10676/VPCP-KTN ngày 18/12/2013 của Văn phòng Chính phủ.

⁷ Quá trình lập, phê duyệt dự án, tỉnh Bình Phước chưa đánh giá tác động, chưa thỏa thuận với Cơ quan ký kết hợp đồng và Nhà đầu tư dự án BOT. Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với UBND tỉnh Bình Phước và Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã nhận diện và đưa ra những giải pháp xử lý nhằm tránh phá vỡ phương án tài chính của Dự án BOT đoạn từ Cầu 38 đến thị xã Đồng Xoài, trong đó có nghiên cứu di dời trạm thu phí đến vị trí mới tuy nhiên do chưa đánh giá được tác động cụ thể của việc sụt giảm doanh thu thu phí khi Dự án BOT đường Đồng Phú - Bình Dương đi vào khai thác nên việc di dời trạm thu phí có thể dẫn đến lãng phí. Bộ Kế hoạch và Đầu tư cũng đã ý kiến việc UBND tỉnh Bình Phước phải hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về các quyết định của mình (văn bản số 8544/BKHĐT-GSTĐĐT ngày 30/11/2018).

⁸ Tờ trình số 112/TTr-CP ngày 28/3/2024 của Chính phủ trình Quốc hội Báo cáo NCTKT Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư.

QUỐC HỘI

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Nghị quyết số: /2026/QH16

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

DỰ THẢO

NGHỊ QUYẾT

Về việc kết thúc việc thực hiện các mục tiêu đề ra tại Nghị quyết số 38/2004/QH11 và Nghị quyết số 66/2013/QH13 của Quốc hội về chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh

QUỐC HỘI

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị quyết số 203/2025/QH15;

Căn cứ Luật Hoạt động giám sát của Quốc hội và Hội đồng nhân dân năm 2025;

Căn cứ Nghị quyết số 38/2004/QH11 ngày 03 tháng 12 năm 2004 về chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh;

Căn cứ Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29 tháng 11 năm 2013 về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết số 38/2004/QH11;

Căn cứ Nghị quyết số 63/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022;

Căn cứ Nghị quyết số 265/2025/QH15 ngày 11 tháng 12 năm 2025;

Sau khi xem xét Tờ trình số/TTr-CP ngày..... tháng.... Năm 2026 của Chính phủ, Báo cáo số 506/BC-CP ngày 05 tháng 8 năm 2026 của Chính phủ tổng kết việc thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh; Báo cáo thẩm tra số 657/BC-UBKHCNMT16 ngày 23 tháng 8 năm 2026 của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội;

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1.

1. Quốc hội ghi nhận nỗ lực của Chính phủ, các địa phương và nhân dân nơi có tuyến đường Hồ Chí Minh trong việc triển khai thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 về việc điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh theo Nghị quyết số 38/2004/QH11 đến hết năm 2026 đã cơ bản nối thông đường Hồ Chí Minh với quy mô tối thiểu 02 làn xe, tuyến đường có ý nghĩa chiến lược quan trọng về quốc phòng, an ninh, xoá đói, giảm nghèo và phát triển kinh tế - xã hội đất nước theo các Nghị quyết số 38/2004/QH11, số 66/2013/QH13, số 63/2022/QH15 và số 265/2025/QH15.

2. Thông qua Báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội về điều chỉnh một số nội dung và giải pháp nhằm tiếp tục thực hiện có hiệu quả chủ trương đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh.

Điều 2.

Giao Chính phủ:

1. Khẩn trương hoàn thành thủ tục quyết toán các dự án thành phần đã đưa vào khai thác; chậm nhất đến hết năm 2027 hoàn thành toàn bộ công tác quyết toán và chính thức kết thúc dự án đường Hồ Chí Minh quy mô 02 làn xe.

2. Rà soát, cân đối sớm bố trí nguồn vốn để đầu tư đoạn Cổ Tiết - Yên Bái; triển khai các đoạn tuyến trên đường Hồ Chí Minh theo quy hoạch, phù hợp nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực và hiệu quả đầu tư.

3. Chỉ đạo các bộ, ngành và địa phương liên quan tiếp tục rà soát, lập và triển khai các quy hoạch có liên quan nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư dự án.

4. Chỉ đạo Bộ Xây dựng phối hợp với các bộ, ngành, địa phương, nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án đẩy nhanh tiến độ tháo gỡ vướng mắc tại một số dự án BOT giao thông (trong đó bao gồm các dự án BOT trên đường Hồ Chí Minh), bảo đảm hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân.

Điều 3.

1. Chính phủ chịu trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện nghiêm túc Nghị quyết này.

2. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Ủy ban Khoa học công nghệ và Môi trường, các Ủy ban khác của Quốc hội, Đoàn đại biểu quốc hội và Đại biểu quốc hội trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Nghị quyết này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá XVI, kỳ họp thứ... thông qua ngày tháng..... năm 2026.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI