

Số: 1024/BC-BQLDA

Lai Châu, ngày 31 tháng 5 năm 2026

BÁO CÁO

Nghiên cứu tiền khả thi dự án: Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13)

Kính gửi:

- UBND tỉnh Lai Châu;
- Hội đồng thẩm định nội bộ.

Thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư được UBND tỉnh giao tại Quyết định số 489/QĐ-UBND ngày 27/3/2026, Ban QLDA đầu tư xây dựng trình UBND tỉnh, Hội đồng thẩm định nội bộ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án: Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) với nội dung chính như sau:

I. CƠ SỞ CHÍNH TRỊ, PHÁP LÝ

1. Cơ sở chính trị

- Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương Đảng thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng (Kèm theo Báo cáo chính trị của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XIII tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng);

- Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/2/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng trung du và miền núi Bắc Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13/11/2021 của Quốc hội về Quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Kế hoạch sử dụng đất quốc gia 5 năm 2021-2025;

- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa IV về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia và vay, trả nợ công, đầu tư công trung hạn 5 năm 2026-2030 gắn với thực hiện mục tiêu phấn đấu tăng trưởng “2 con số”.

2. Cơ sở pháp lý

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

- Luật Tổ chức Quốc hội ngày 20/11/2014, được sửa đổi bổ sung một số điều bởi Luật số 62/2025/QH15 ngày 17/02/2025;

- Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 ngày 10/12/2025;

- Luật Thủy lợi số 08/2017/QH14 ngày 19/6/2017;

- Luật Lâm nghiệp số 16/2017/QH14 ngày 15/11/2017;

- Luật Quy hoạch số 112/2025/QH15 ngày 10/12/2025;
- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 11/2022/QH15, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 18/2023/QH15, Luật số 47/2024/QH15 và Luật số 54/2024/QH15;
- Luật Địa chất và Khoáng sản số 54/2024/QH15 ngày 29/11/2024;
- Luật Đầu tư công số 58/2024/QH14 ngày 29/11/2024;
- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu thầu, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Hải quan, Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Luật Đầu tư, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công số 90/2025/QH15 ngày 25/6/2025;
- Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 ngày 27/6/2024;
- Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15 ngày 27/6/2024;
- Nghị quyết số 254/2025/QH15 ngày 11/12/2025 của Quốc hội quy định một số cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong tổ chức thi hành Luật Đất đai;
- Nghị định số 85/2025/NĐ-CP ngày 08/04/2025 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;
- Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;
- Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ;
- Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024 của Chính phủ về quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng;
- Nghị định số 19/2026/NĐ-CP ngày 14/01/2026 của Chính phủ quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư;
- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2032 tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn 2050; Quyết định số 1587/QĐ-TTg ngày 17/12/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 149/QĐ-TTg ngày 28/01/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược quốc gia về Bảo tồn đa dạng sinh học đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 450/QĐ-TTg ngày 13/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Chiến lược bảo vệ môi trường Quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 369/QĐ-TTg ngày 04/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng Trung du miền núi phía Bắc thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050;

- Thông báo số 130/TB-VPCP của Văn phòng Chính phủ ngày 17/03/2026 thông báo về kết luận của Thường trực Chính phủ tại buổi làm việc với Ban thường vụ tỉnh ủy Lai Châu;

- Quyết định số 1585/QĐ-TTg ngày 07/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tỉnh Lai Châu thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 2470/QĐ-BXD ngày 30/12/2025 của Bộ Xây dựng về phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến 2050;

- Văn bản số 3529/BXD-KHTC ngày 05/3/2026 của Bộ Xây dựng gửi Bộ Tài chính về việc phối hợp rà soát phương án cân đối kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030;

- Quyết định số 489/QĐ-UBND ngày 27/3/2026 của UBND tỉnh Lai Châu về việc giao nhiệm vụ công tác chuẩn bị đầu tư, lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án: Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13);

- Quyết định số 673/QĐ-UBND ngày 07/4/2026 của UBND tỉnh Lai Châu về việc Tạm ứng Quỹ dự trữ tài chính để thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư dự án: Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13);

- Quyết định số 901/QĐ-UBND ngày 08/5/2026 của UBND tỉnh Lai Châu về việc thành lập Hội đồng thẩm định nội bộ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án: Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13).

II. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

1. Tên dự án: Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13).
2. Nhóm dự án: Dự án quan trọng quốc gia.
3. Cấp quyết định chủ trương đầu tư: Quốc hội.
4. Cấp quyết định đầu tư: Đơn vị được giao cơ quan chủ quản thực hiện dự án.
5. Cơ quan được giao lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi: Ban QLDA đầu tư xây dựng tỉnh Lai Châu.
6. Địa điểm thực hiện dự án: tỉnh Lào Cai, tỉnh Lai Châu.
7. Thời gian thực hiện: 2026-2030.

III. NỘI DUNG CỦA DỰ ÁN

1. Việc đáp ứng dự án tiêu chí quan trọng quốc gia

Dự án có 02 tiêu chí thuộc dự án quan trọng quốc gia theo quy định tại Điều 8 Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15, bao gồm:

(1) Sử dụng vốn đầu tư công từ 30.000 tỷ đồng trở lên (sơ bộ TMĐT là 63.486 tỷ đồng);

(2) Dự án đề nghị áp dụng cơ chế, chính sách đặc biệt cần được Quốc hội quyết định (đề xuất 05 chính sách đặc thù).

Vì vậy, dự án là dự án quan trọng quốc gia là phù hợp với Điều 8 Luật Đầu tư công.

2. Sự cần thiết đầu tư

2.1. Bối cảnh chung

Trong những năm qua, hệ thống đường bộ cao tốc quốc gia đã và đang được Đảng, Chính phủ quan tâm đầu tư nhằm từng bước hoàn thiện mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông, tăng cường khả năng kết nối liên vùng, liên tỉnh, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng - an ninh. Tuy nhiên, trong các trục hướng tâm kết nối về Thủ đô Hà Nội, trục kết nối khu vực phía Bắc hiện vẫn chưa được đầu tư đồng bộ, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển, trong khi đây là khu vực có vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế, xã hội, quốc phòng - an ninh và đối ngoại.

Tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) là trục giao thông chiến lược, giữ vai trò kết nối Thủ đô Hà Nội với khu vực phía Tây Bắc và các cửa khẩu quốc tế, góp phần tăng cường liên kết vùng, thúc đẩy giao thương, phát triển du lịch, đồng thời mở rộng kết nối với Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa. Việc đầu tư hoàn chỉnh tuyến CT.13 là yêu cầu cấp thiết nhằm cụ thể hóa các định hướng, mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đã được xác định trong các chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Thực hiện các nghị quyết của Đảng, Quốc hội và Chính phủ, thời gian qua Nhà nước đã ưu tiên bố trí nguồn lực đầu tư các tuyến cao tốc trục dọc Bắc - Nam phía Đông và một số tuyến trục ngang, trục hướng tâm quan trọng. Trong đó, đoạn tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu đang được nghiên cứu góp phần từng bước hình thành trục kết nối phía Bắc, hướng tới mục tiêu hoàn thành, đưa vào sử dụng trên 5.000Km đường cao tốc vào năm 2030. Việc đầu tư đoạn tuyến này là điều kiện cần thiết để hoàn chỉnh, mạng lưới GTVT trong khu vực, phát huy hiệu quả đầu tư các đoạn tuyến đã được triển khai, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh và tăng cường hợp tác quốc tế.

Từ những phân tích nêu trên, việc nghiên cứu đầu tư dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) là hết sức cần thiết và cấp bách, phù hợp với chủ trương, định hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững khu vực phía Bắc trong giai đoạn mới.

2.2. Tổng quan về quy hoạch đường bộ cao tốc Bảo Hà - Lai Châu

Tuyến Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 và Quy hoạch tỉnh Lai Châu thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1585/QĐ-TTg ngày 07/12/2023. Theo quy hoạch thì tuyến cao tốc CT.13 dự kiến đầu tư sau năm 2030, tuy nhiên theo quy định tại khoản 2, mục III, Điều 1 (*Đối với các dự án quy hoạch đầu tư sau năm 2030, trường hợp các địa phương có nhu cầu đầu tư phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và huy động được nguồn lực, báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho đầu tư sớm hơn*) và khoản 2, Điều 2 (*Các bộ, ngành theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố bố trí nguồn lực, đề xuất các cơ chế chính sách để thực hiện hiệu quả các mục tiêu của quy hoạch, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với việc thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của từng ngành và địa phương*) của Quyết định 1454/QĐ-TTg thì tuyến cao tốc CT13 có thể đầu tư trước năm 2030; mặt khác tại phụ lục 3: Danh mục các nhiệm vụ, đề án, dự án, công trình quan trọng giai đoạn 2026-2030, tầm nhìn đến năm 2045 thuộc Chương trình hành động của Ban chấp hành Trung ương đảng thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng đã đưa dự án: Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu thực hiện trong giai đoạn 2026-2030”.

Tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) cũng đã được cập nhật trong quy hoạch hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến 2050 theo quyết định số 2470/QĐ-BXD ngày 30/12/2025 của Bộ Xây dựng.

2.3. Sự cần thiết đầu tư

Việc đầu tư xây dựng Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu qua địa phận tỉnh Lào Cai và Lài Châu là thực sự cần thiết vì những lý do chủ yếu sau:

a) Phù hợp với chương trình hành động của Ban chấp hành trung ương đảng thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng:

- Chương trình hành động nhằm cụ thể hoá và tổ chức thực hiện hiệu quả Nghị quyết Đại hội XIV của Đảng, bám sát mục tiêu, quan điểm chỉ đạo, định hướng phát triển, nhiệm vụ trọng tâm và các đột phá chiến lược, đồng thời bảo đảm phù hợp với tình hình trong nước, quốc tế và đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh, bền vững đất nước, bảo vệ Tổ quốc giai đoạn 2026 - 2030, tầm nhìn đến năm 2045

- Chương trình hành động đề ra những nhiệm vụ, đề án, công trình, dự án quan trọng, có tính chiến lược trong giai đoạn 2026 - 2030, phân công trách nhiệm cụ thể, rõ nguồn lực, tiến độ và các điều kiện cần thiết để thực hiện, làm căn cứ quan trọng để các cấp, các ngành thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao, góp phần hoàn thành thắng lợi các mục tiêu Đại hội XIV đề ra. Trong đó có tuyến cao tốc Bảo Hà Lai Châu được đề xuất thực hiện trước năm 2030.

- Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng

khóa IV xác định đến năm 2030 đưa vào sử dụng trên 5.000Km đường bộ cao tốc, trong đó có dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13).

b) Cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông luôn đóng vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia, là chỉ số quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các quốc gia. Đường bộ cao tốc là công trình cấp kỹ thuật cao nhất trong hệ thống đường bộ, với quy mô hiện đại, năng lực vận tải lớn, tốc độ cao và an toàn. Hệ thống đường cao tốc đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối, vận tải hàng hóa và hành khách, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh, rút ngắn khoảng cách và thời gian đi lại giữa các vùng, miền, tạo liên kết giữa các trung tâm kinh tế - chính trị, các địa phương, cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế... Kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới¹ cho thấy, đầu tư phát triển đường bộ cao tốc là tất yếu khách quan, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia. Thực tế tại Việt Nam, các địa phương có đường bộ cao tốc kết nối đều có mức tăng trưởng kinh tế cao hơn bình quân cả nước, góp phần xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống nhân dân, tạo diện mạo mới cho các địa phương². Đặc biệt đối với hệ thống đường kết nối khu vực khó khăn của đất nước trong đó có vùng Tây Bắc được đầu tư xây dựng sẽ có tác động mạnh mẽ đến kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh - quốc phòng của khu vực và đất nước.

Sau hơn 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020 và Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, kết cấu hạ tầng giao thông đã có bước phát triển mạnh, một số công trình trọng điểm đã được đầu tư đưa vào khai thác, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế. Tuy nhiên, hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng vẫn chưa đảm bảo tính đồng bộ, hiệu quả, chưa đáp ứng yêu cầu, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, đặc biệt là các công trình trọng điểm, có tác động lan tỏa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội chưa kịp thời đầu tư, khai thác đồng bộ.

Đối với đường bộ cao tốc, sau hơn 16 năm kể từ thời điểm xây dựng tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên³, đến nay cả nước mới đưa vào khai thác khoảng 1.163 km, tương ứng 18% so với quy hoạch, tốc độ xây dựng bình quân 74 km/năm, bằng 1,5% tốc độ phát triển đường cao tốc của Trung Quốc trong giai đoạn vừa qua; chưa hoàn thành mục tiêu “đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường cao tốc”

¹ Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 km, riêng tỉnh Vân Nam trong 3 năm đã xây dựng được khoảng 2.000 km. Đức đã xây dựng 12.993 km. Nhật Bản đã xây dựng được 8.358 km. Hàn Quốc đã xây dựng được 6.160 km. Về mật độ đường cao tốc so với dân số: Việt Nam 12,05 km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 km/1 triệu dân; Đức 156 km/ 1 triệu dân.

² Các địa phương có ĐBCT đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân cao hơn so với cả nước: Giai đoạn 2011-2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố là Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%/năm, Phú Thọ 8,06%/năm, Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%/năm... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6.3%/năm.

³ Đường bộ cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương là tuyến đường bộ cao tốc đầu tiên, khởi công xây dựng năm 2004.

theo Nghị quyết 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI. Việc phân bổ đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc chưa được hợp lý, chưa hài hòa giữa các vùng kinh tế trọng điểm, vùng động lực và vùng khó khăn.

Đánh giá chung về 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020, Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII nhận định: “Việc thực hiện ba đột phá chiến lược có bước chuyển biến tích cực, đạt một số kết quả đáng khích lệ. Tuy nhiên, kinh tế - xã hội phát triển vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của đất nước, một số chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong chiến lược 2011 - 2020 chưa đạt được mục tiêu đề ra; hệ thống kết cấu hạ tầng chưa đảm bảo tính đồng bộ, hiệu quả...”.

c) Đáp ứng nhu cầu vận tải liên vùng của khu vực Tây Bắc giảm tải áp lực cho giao thông trên QL.279, QL32, QL4D.. kết nối các khu công nghiệp, khu đô thị, khu du lịch và phục vụ phát triển kinh tế - xã hội

Tây Bắc là một trong ba vùng trọng điểm quốc phòng - an ninh được Bộ Chính trị thành lập Ban chỉ đạo để tập hợp sức mạnh, nguồn lực đầu tư phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo vững chắc quốc phòng - an ninh, nâng cao đời sống nhân dân khu vực, trong đó yêu cầu tăng cường đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông cần đi trước một bước. Hiện nay, Quốc lộ 279, QL32, QL4D là tuyến đường bộ kết nối từ Hà Nội về Lai Châu có yếu tố hình học hạn chế, tốc độ lưu thông thấp, hằng năm bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi hiện tượng sạt lở ở những vị trí đèo núi hiểm trở gây mất an toàn và ách tắc giao thông.

Khi tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu được hình thành sẽ hoàn thiện mạng giao thông đối ngoại của tỉnh Lai Châu kết nối với Thủ đô Hà Nội (qua cao tốc Nội Bài - Lào Cai) tạo nên trục cao tốc kết nối vùng Tây Bắc với vùng kinh tế Bắc Bộ, kết nối đến cửa khẩu biên giới Ma Lù Thàng và cảng biển quốc tế Lạch Huyện; giảm tải cho Quốc lộ 279, QL32 và QL4D.

Đồng thời, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội các địa phương thuộc 02 tỉnh Lào Cai, Lai Châu, tạo điều kiện khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế các địa phương, đặc biệt sẽ kết nối khu đô thị dọc tuyến: Văn Bàn, Than Uyên, Tân Uyên, Tam Đường, Trung tâm Lai Châu, Phong Thổ, khuyến khích đầu tư, phát huy được tiềm năng lợi thế về du lịch của các địa phương (tương tự tuyến cao tốc Nội Bài - Lào Cai); đáp ứng yêu cầu của quá trình đổi mới trong công cuộc công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước nói chung và khu vực Tây Bắc nói riêng.

d) Lợi thế của tuyến đường so với các tuyến đường hiện hữu

Hình thành tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu, từng bước hoàn thiện mạng lưới giao thông kết nối từ Thủ đô Hà Nội đến khu vực Tây Bắc theo quy hoạch với ưu thế năng lực thông hành lớn, tốc độ cao, thuận tiện, an toàn, rút ngắn khoảng cách, thời gian di chuyển so với các tuyến đường hiện hữu.

Dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu dự kiến sẽ đem lại lợi ích kinh tế to lớn không chỉ cho người tham gia giao thông mà còn đem lại lợi ích cho hàng loạt các hoạt động

kinh tế - xã hội ở các khu vực ảnh hưởng trực tiếp và gián tiếp của dự án (khu công nghiệp Mường So, sân bay Tân Uyên, Mỏ đất hiếm Ta Pao...), dự án đem lại lợi ích cao về mặt kinh tế - xã hội.

Khi sử dụng tuyến đường, các phương tiện vận tải liên tỉnh, tốc độ cao, giảm đáng kể thời gian hành trình, chi phí vận tải, hạn chế ảnh hưởng của thời tiết (sương mù...), giảm ô nhiễm môi trường.

Hiện tại, hướng kết nối từ Thủ đô Hà Nội lên Lai Châu chủ yếu thông qua Quốc lộ 4D hoặc QL279 với tiêu chuẩn đường cấp III miền núi, bị ảnh hưởng nhiều bởi các yếu tố tự nhiên như mưa lũ, sương mù... do vậy khi tuyến đường cao tốc được đưa vào khai thác sẽ rút ngắn quãng đường, thời gian di chuyển, nâng cao mức độ phục vụ với các phương tiện trên tuyến.

e) Phát triển đô thị và du lịch

- Khai thác tiềm năng du lịch: Lai Châu có cảnh quan thiên nhiên hùng vĩ, chưa bị tác động nhiều bởi các hoạt động khai thác của con người, tỉnh có tài nguyên thiên nhiên đặc biệt (21 điểm suối nước khoáng nóng). Đồng thời Lai Châu là một trong ít những địa phương có tiềm năng du lịch nhờ đa dạng văn hoá vật thể và phi vật thể và là vùng đất nổi danh với đời sống văn hóa phong phú, có bề dày truyền thống lịch sử và cách mạng, là địa bàn sinh sống của hơn 20 dân tộc anh em với những bản sắc văn hóa độc đáo. Đây sẽ là nguồn tài nguyên rất thuận lợi để khai thác phục vụ cho phát triển du lịch ở địa phương, đặc biệt là phát triển du lịch văn hóa, du lịch khám phá, du lịch nghỉ dưỡng kết hợp chăm sóc sức khoẻ.

- Phát triển nông nghiệp công nghệ cao: Lai Châu là tỉnh có diện tích tự nhiên lớn, điều kiện khí hậu phù hợp với sự sinh trưởng, phát triển nhiều loại cây trồng, là điều kiện thuận lợi để phát triển sản xuất nông, lâm nghiệp theo hướng nông nghiệp sạch, hữu cơ, đa dạng hóa cây trồng vật nuôi. Tuyến đường được đầu tư sẽ rút ngắn thời gian vận chuyển nông sản xuống đồng bằng từ 12 giờ xuống còn khoảng 5 giờ.

- Phát triển công nghiệp đất hiếm tập trung: Tuyến cao tốc CT.13 (Bảo Hà - Lai Châu) hình thành sẽ là "chìa khóa vàng" đánh thức tiềm năng của các mỏ đất hiếm tại Lai Châu như Đông Pao (Bản Hòn) và Nậm Xe. Lợi ích lớn nhất là việc tối ưu hóa logistics, giúp cắt giảm tới 40 - 50% thời gian và chi phí vận chuyển quặng từ vùng núi cao về các cảng biển hoặc khu công nghiệp chế biến tại đồng bằng.

f) Đảm bảo an ninh quốc phòng và an ninh năng lượng

Tăng cường kiểm soát biên giới: Hiện nay, toàn bộ khu vực biên giới Việt - Trung các tỉnh miền núi phía Bắc đang kết nối với các tuyến trục chính kết nối trực tiếp về Hà Nội và các cảng biển bằng các tuyến đường quốc lộ. Với quy mô các tuyến quốc lộ chỉ đạt cấp IV miền núi, một số cấp V miền núi do đó việc lưu thông rất khó khăn, dẫn đến giảm khả năng ứng phó khi có tình huống khẩn cấp xảy ra.

- Tăng cường khả năng cơ động lực lượng của Quân khu, lực lượng vũ trang tỉnh khi thực hiện các nhiệm vụ quốc phòng - an ninh.

- Củng cố thể trận quốc phòng toàn dân gắn với thể trận an ninh nhân dân.

- Nâng cao hiệu quả quản lý, kiểm soát địa bàn biên giới.
- Tăng cường năng lực phòng thủ dân sự, cứu hộ cứu nạn.
- Góp phần ổn định chính trị, phát triển bền vững khu vực biên giới.
- Phát triển kinh tế gắn với thế trận quốc phòng: Cao tốc đi qua khu vực có vị trí trọng yếu thuộc các huyện Tân Uyên, Tam Đường và thành phố Lai Châu (cũ), tạo điều kiện xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống đồng bào dân tộc thiểu số. Đây là nền tảng cốt lõi để xây dựng thế trận lòng dân và nền quốc phòng toàn dân vững mạnh.
- Tạo nền tảng phát triển hạ tầng chiến lược khu vực Tây Bắc.

Dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với nhiệm vụ củng cố quốc phòng, an ninh khu vực và bảo vệ chủ quyền biên giới quốc gia. Sau khi hoàn thành, dự án sẽ nâng cao đáng kể năng lực cơ động chiến lược, khả năng quản lý địa bàn, phòng thủ dân sự, cứu hộ cứu nạn và xây dựng khu vực phòng thủ vững chắc; đồng thời tạo nền tảng phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh lâu dài trên địa bàn tỉnh Lai Châu và khu vực Tây Bắc.

g) Đáp ứng mong mỏi của nhân dân khu vực Tây Bắc và tỉnh Lai Châu

Dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu là khát vọng, mong mỏi của Nhân dân khu vực Tây Bắc, đặc biệt là Nhân dân 20 dân tộc tỉnh Lai Châu. Dự án thực sự là "giấc mơ có thật" và đáp ứng trọn vẹn mong mỏi bao đời nay của nhân dân tỉnh Lai Châu. Tuyên đường huyết mạch này sẽ xóa bỏ thế cô lập, tạo cú hích lịch sử để địa phương bứt phá về mọi mặt.

3. Điều kiện để thực hiện dự án

Việc đầu tư Dự án có ý nghĩa quan trọng đối với khu vực Tây Bắc của Tổ quốc, được lựa chọn thực hiện theo hình thức đầu tư công phù hợp với chủ trương của Đảng, Quốc hội và Chính phủ, chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế xã hội quốc gia và các vùng, miền, địa phương; phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải và quy hoạch phát triển đường bộ cao tốc, đáp ứng đầy đủ các điều kiện cụ thể như sau:

(1) Việc đầu tư Dự án phù hợp với chương trình hành động của Ban chấp hành trung ương đảng thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng, dự án được đầu tư giai đoạn 2026-2030.

(2) Tuyên cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT13) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 và Quy hoạch tỉnh Lai Châu thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1585/QĐ-TTg ngày 07/12/2023. Theo quy hoạch thì tuyên cao tốc CT.13 dự kiến đầu tư sau năm 2030, tuy nhiên theo quy định tại khoản 2, mục III, Điều 1 (Đối với các dự án quy hoạch đầu tư sau năm 2030, trường hợp các địa phương có nhu cầu đầu tư phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và huy động được nguồn lực, báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho đầu tư sớm hơn) và khoản 2, Điều 2 (Các bộ, ngành theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành

phổ bố trí nguồn lực, đề xuất các cơ chế chính sách để thực hiện hiệu quả các mục tiêu của quy hoạch, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với việc thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của từng ngành và địa phương) của Quyết định 1454/QĐ-TTg thì tuyến cao tốc CT13 có thể đầu tư trước năm 2030.

(3) Tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) cũng đã được cập nhật trong quy hoạch hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến 2050 theo quyết định số 2470/QĐ-BXD ngày 30/12/2025 của Bộ Xây dựng.

(4) Có khả năng cung cấp sản phẩm, dịch vụ liên tục, ổn định, đạt chất lượng đáp ứng nhu cầu người sử dụng.

(5) Thực hiện chủ trương phân cấp, phân quyền cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý và có văn bản đề xuất làm cơ quan chủ quản thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn.

(6) Dự án thực hiện trong quá trình đất nước đang trong quá trình phục hồi kinh tế do vậy có sự vào cuộc mạnh mẽ của Đảng, Chính phủ, Quốc hội, các Bộ ngành và địa phương.

(7) Đáp ứng mong mỏi của nhân dân khu vực Tây Bắc và tỉnh Lai Châu

4. Sự phù hợp của dự án với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và các quy hoạch có liên quan

4.1. Sự phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội

Phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 trong Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, trong đó xác định: Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại, tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông; Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương Đảng thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV trong đó xác định: đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) trong giai đoạn 2026-2030.

4.2. Sự phù hợp với kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội

Phù hợp Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, 5 năm giai đoạn 2026-2030 của Hội đồng nhân dân tỉnh Lai Châu về việc phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, nhất là hạ tầng giao thông có đề cập: “Huy động nguồn lực đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông, tập trung vào các dự án trọng yếu phá thế độc đạo, tăng cường liên kết với các vùng phát triển kinh tế mạnh, đảm bảo kết nối, rút ngắn khoảng cách với các vùng kinh tế trọng điểm, các địa phương. Ưu tiên triển khai đầu tư cao tốc Bảo Hà (Lào Cai) - Lai Châu (CT.13), hầm đường bộ qua đèo Khau Co, hoàn thành hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên; đầu tư cải tạo, nâng cấp một số đoạn tuyến quốc lộ chính yếu (quốc lộ 4H; quốc lộ 4D và quốc lộ 12 kết nối ra cửa khẩu Ma Lù Thàng); đàm phán xây dựng cầu đa năng Ma Lù Thàng kết nối với Trung Quốc; quy hoạch chi tiết cảng hàng không Lai Châu.”

4.3. Sự phù hợp với quy hoạch có liên quan

Dự án phù hợp với quy hoạch tỉnh Lai Châu thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 1585/QĐ-TTg ngày 07/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ; phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2032 tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 của Thủ tướng Chính phủ, phù hợp với Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến 2050 theo Quyết định số 2470/QĐ-BXD ngày 30/12/2025 của Bộ Xây dựng.

5. Đánh giá về dự báo nhu cầu

Dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) có vai trò quan trọng trong hệ thống giao thông của khu vực Tây Bắc, đặc biệt là tỉnh Lào Cai và Lai Châu, khi hoàn thành xây dựng sẽ nâng cao năng lực giao thông và kết nối các khu vực của tỉnh Lào Cai và các khu vực tỉnh Lai Châu. Các tuyến đường này khi hoàn thành sẽ góp phần tạo điều kiện thuận lợi và an toàn đi lại của cư dân khu vực dự án cũng như thuận lợi phát triển không gian, nâng cao năng lực kết nối của các tuyến đường; đáp ứng nhu cầu vận tải nội vùng, liên vùng đi - đến khu vực tỉnh Lai Châu... Do đó công tác phân tích dự báo nhu cầu giao thông không chỉ thực hiện độc lập riêng cho các tuyến đường cải tạo nâng cấp của dự án mà còn được xem xét cho toàn bộ mạng lưới đường trong khu vực nghiên cứu của dự án và tỉnh Lai Châu, tỉnh Lào Cai.

Để dự báo lưu lượng giao thông tuyến dự án nghiên cứu kịch bản trong tương lai, nhu cầu giao thông hiện nay trong phạm vi khu vực liên quan cần phải được xác định. Nhóm nghiên cứu thành lập bảng O-D hiện tại năm 2026 theo loại phương tiện đã được lập theo kết quả của việc khảo sát và phỏng vấn lại cùng với sự điều chỉnh sau:

- Đánh giá khái quát luồng phân bố O-D;
- Nghiên cứu và sử dụng các số liệu OD trong các nghiên cứu trước đây.
- Xem xét giao thông O-D căn cứ vào kết quả đếm xe được thực hiện trong tháng 5 năm 2026.

Bảng ma trận OD tương lai là những số liệu thiết yếu cho dự báo lưu lượng giao thông của các tuyến đường dự án trong khu vực nghiên cứu. Các bảng OD cho tương lai được ước tính trên cơ sở phát triển kinh tế xã hội khu vực nghiên cứu và bảng OD hiện trạng được thành lập theo quá trình hiệu chỉnh nêu trên. Mỗi quá trình và giả định áp dụng đưa ra được xem xét kỹ lưỡng cùng với cập nhật những thông tin cần thiết để ước tính những số liệu OD trong tương lai cho nghiên cứu này. Nhằm mục đích dự báo tăng trưởng giao thông trong tương lai, tốc độ tăng trưởng kinh tế được xác định là một trong những điều kiện cơ bản đầu tiên để dự báo nhu cầu giao thông. Thực tế GRDP của khu vực nghiên cứu, tỉnh Lai Châu, Lào Cai đã tăng trung bình hàng năm 9,4% trong giai đoạn từ năm 2011 đến 2021. Kịch bản tăng trưởng “hai con số” theo mục tiêu Đảng và Chính phủ đề ra đã được nhóm nghiên cứu giao thông đưa vào trong tính toán trong giai đoạn 2026-2030. Sau năm 2030, sẽ không thực tế giả thiết một tốc độ tăng trưởng cao xấp xỉ 10%/năm, kịch bản tăng trưởng kinh tế được nhóm nghiên cứu giả định có xem xét, tham khảo theo tốc độ tăng trưởng các giai đoạn trước. Phân tích

tương quan giữa GRDP và nhu cầu vận tải được tiến hành nhằm mục đích dự báo tốc độ tăng trưởng nhu cầu vận tải trong khu vực nghiên cứu.

Kết quả nghiên cứu: Nhóm nghiên cứu giao thông đã phân tích và xây dựng mô hình dự báo giao thông với kịch bản tăng trưởng “hai con số” của khu vực nghiên cứu. Lưu lượng giao thông trên tuyến đường nghiên cứu cao tốc Bảo Hà Lai Châu đến năm 2050 khoảng 39.000 PCU/ngày đêm, do đó cần thiết đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc với quy mô 4 làn xe.

6. Mục tiêu đầu tư

Hình thành tuyến đường cao tốc hướng tâm kết nối Thủ đô Hà Nội với khu vực Tây Bắc của đất nước, đồng thời kết nối quốc tế qua cửa khẩu Ma Lù Thàng; đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng, tạo dư địa và động lực phát triển không gian vùng gắn với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại; rút ngắn thời gian đi lại, nâng cao năng lực cạnh tranh, tăng cường liên kết, thúc đẩy hợp tác và phát triển vùng; phát huy hiệu quả các dự án đã đầu tư, khai thác tiềm năng du lịch và phát triển sản xuất nông nghiệp, góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh, xóa đói giảm nghèo; qua đó thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIV của Đảng và các Nghị quyết của Bộ Chính trị.

7. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư

7.1. Phạm vi, địa điểm đầu tư

Đầu tư Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu, địa phận tỉnh Lào Cai, Lai Châu phù hợp với 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 số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025; Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Bộ Xây dựng phê duyệt tại Quyết định số 2470/QĐ-BXD ngày 30/12/2025, cụ thể như sau:

- Điểm đầu: Giao cao tốc Hà Nội - Lào Cai, thuộc địa phận xã Bảo Hà, tỉnh Lào Cai.

- Điểm cuối: Khu vực cửa khẩu Ma Lù Thàng, thuộc địa phận xã Phong Thổ, tỉnh Lai Châu.

- Chiều dài tuyến: Khoảng 163,0 km. Sơ bộ các địa phương đi qua:

+ Địa phận Lào Cai: 49,5 km qua 8 xã bao gồm: Bảo Hà, Chiềng Ken, Khánh Yên, Văn Bàn, Dương Quỳ, Nậm Chày, Minh Lương, Nậm Xé.

+ Địa phận Lai Châu: 113,5 km đi qua 12 xã, phường bao gồm: Mường Than, Pắc Ta, Tân Uyên, Mường Khoa, Bản Bo, Bình Lư, Khun Há, Tả Lèng, phường Tân Phong, Sin Suối Hồ, Khổng Lào, Phong Thổ.

7.2. Quy mô đầu tư, tiêu chuẩn kỹ thuật

Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 và quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông theo quyết định số 2470/QĐ-BXD

ngày 30/12/2025 của Bộ Xây dựng thì tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu có quy mô 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh. Trên cơ sở điều kiện từng đoạn tuyến hoạch định vận tốc thiết kế 80-100 km/h theo QCVN 117:2024/BGTVT, TCVN 5729:2012, bề rộng nền đường $B_n=22-24,75m$.

8. Phương án thiết kế sơ bộ

8.1. Hướng tuyến

Hướng tuyến cao tốc cơ bản phù hợp với hướng tuyến quy hoạch ngành quốc gia về mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021; Quyết định 1585/QĐ-TTg ngày 07/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tỉnh Lai Châu thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050; quy hoạch hạ tầng giao thông đường bộ theo QĐ số 2470/QĐ-BXD3.

Hướng tuyến dự kiến nghiên cứu bắt đầu từ Km194 cao tốc Nội Bài - Lào Cai (cách nút giao IC16 khoảng 4Km), tuyến đi song song và bám theo QL279 qua địa phận xã Bảo Hà, Chiềng Ken, Khánh Yên, Văn Bàn, Dương Quỳ, Nậm Chày, Minh Lương, Nậm Xé tỉnh Lào Cai, tuyến đi theo sườn núi bám dọc sông, vượt qua đèo Khau Co bằng hầm sang địa bàn xã Mường Than tỉnh Lai Châu. Từ sau hầm Khau Co tuyến đi theo hướng Bắc - Nam dọc theo đường QL32, tuyến đi qua địa phận xã Mường Than, Pắc Ta, Tân Uyên có địa hình tương đối bằng phẳng, sau đó qua Mường Khoa, Bản Bo, Bình Lư, Khun Há, Tả Lèng và kết nối vào phường Tân Phong, tuyến tiếp tục đi qua khu vực thung lũng điều kiện địa hình tương đối bằng; Từ phường Tân Phong tuyến phát triển sang bên phải QL4D đi song song với QL4D qua địa phận xã Sin Suối Hồ, xã Khổng Lào, xã Phong Thổ sau đó tiếp tục đi song song với QL12 để kết nối với cửa khẩu Ma Lù Thàng. Hướng tuyến nghiên cứu dài khoảng 163Km, ngắn hơn so với quy hoạch (203Km) khoảng 40Km.

Sơ bộ các địa phương đi qua:

- Địa phận Lào Cai: 49,5km qua 8 xã bao gồm: Bảo Hà, Chiềng Ken, Khánh Yên, Văn Bàn, Dương Quỳ, Nậm Chày, Minh Lương, Nậm Xé

- Địa phận Lai Châu: 113,5km đi qua 12 xã, phường bao gồm: Mường Than, Pắc Ta, Tân Uyên, Mường Khoa, Bản Bo, Bình Lư, Khun Há, Tả Lèng, phường Tân Phong, Sin Suối Hồ, Khổng Lào, Phong Thổ.

Phương án này có tổng chiều dài hầm khoảng 12,8Km/7 hầm, tổng chiều dài cầu khoảng 54,91Km.

8.2. Trắc dọc

Trắc dọc thiết kế tuân thủ tiêu chuẩn thiết kế của dự án đảm bảo tần suất thiết kế, các điểm khống chế công trình, kinh tế - kỹ thuật.

Thiết kế trên nguyên tắc đi thấp theo mực nước thiết kế kết hợp hài hoà giữa các yếu tố đường cong bằng và các yếu tố đường cong đứng, đảm bảo xây dựng các công trình trên tuyến (cầu, hầm chui dân sinh, cống), đảm bảo các tiêu chuẩn thiết kế theo

các quy phạm hiện hành, êm thuận trong quá trình vận hành xe và giảm thiểu khối lượng đào đắp cũng như khối lượng các công trình phụ trợ khác.

Cao độ thiết kế được khống chế theo các điều kiện sau:

- Theo cao độ mực nước tính toán: Cao độ vai đường (bên thấp trong trường hợp vào đường cong có siêu cao) đảm bảo cao hơn tối thiểu 50cm mực nước thiết kế được tính toán với tần suất lũ thiết kế.

- Tuyến đường cao tốc tuân thủ các quy định về thiết kế độ dốc dọc của đường cao tốc theo tiêu chuẩn dự án, cụ thể như sau:

+ Độ dốc dọc tối đa không được vượt quá 5% (vận tốc 100Km/h), đảm bảo chiều dài dốc dọc tối đa theo quy định;

+ Trên các đoạn nền đào dài độ dốc dọc tối thiểu bằng 0,5%;

+ Trên các đoạn chuyển tiếp có độ dốc ngang mặt đường dưới 1% thì thiết kế độ dốc dọc lớn hơn hoặc bằng 0,5%;

+ Không ảnh hưởng hoặc ảnh hưởng ít nhất đến các công trình dân cư và các công trình khác dọc hai bên tuyến đường, hạn chế khối lượng phải GPMB;

+ Tránh thiết kế các đoạn dốc đều ngắn chêm giữa các đường cong đứng cùng chiều (nhất là trường hợp cùng chiều lõm);

+ Cố gắng bố trí phạm vi đường cong đứng và đường cong nằm trùng nhau với chiều dài đường cong nằm lớn hơn đường cong đứng, đỉnh chúng không lệch quá 1/4 chiều dài đường cong ngắn hơn;

+ Đường cong đứng bán kính nhỏ không được bố trí trong đoạn đường cong chuyển tiếp.

+ Theo chiều cao kết cấu công trình

Đối với các công trình trên tuyến: Bố trí công trình trên nguyên tắc hạ thấp tối đa trắc dọc đường. Khẩu độ, cao độ cống các loại căn cứ trên kết quả tính toán thủy văn, thủy lực và các công trình có liên quan đến thủy lợi phải được sự thống nhất của địa phương.

Kết quả thiết kế trắc dọc tuyến được thể hiện trong bảng sau:

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Chiều dài (m)	Tỷ lệ (%)
1	$0\% \leq i \leq 0,5\%$	m	17.908,38	11%
2	$0,5\% < i \leq 3\%$	m	105.095,53	65%
3	$3\% < i \leq 4\%$	m	32.292,35	20%
4	$4\% < i < 5\%$	m	7.638,84	5%
Tổng cộng		m	163 000	100%

8.3. Trắc ngang

Quy mô đảm bảo phù hợp với quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, Quy hoạch 1585/QĐ-TTg và quy hoạch hạ tầng giao thông đường bộ theo QĐ số 2470/QĐ-BXD với quy mô 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh, vận tốc thiết kế 80-100km/h, do vậy chiều rộng nền đường đề xuất $B_{nền}=22\text{m} - 24,75\text{m}$, cụ thể như sau:

- Bề rộng nền đường : $B_{nền} = 22 - 24,75 \text{ m}$
- Bề rộng làn xe cơ giới : $B_{mặt} = 4 \times (3,5 - 3,75) = 14 - 15 \text{ m}$
- Bề rộng dải phân cách và dải an toàn : $B_{pc\&at} = 1,5 - 2,25 \text{ m}$
- Dải dừng xe khẩn cấp : $B_{dãi\ dxkc} = 2 \times (2,5 - 3) = 5 - 6 \text{ m}$
- Lề đất : $B_{lề\ đất} = 2 \times 0,75 = 1,5 \text{ m}$

8.4. Nền, mặt đường

- Nền đường:

Nền đường phải đảm bảo kích thước, hình dạng nền đường và ổn định toàn khối, hình dạng nền đường đáp ứng được các yêu cầu xe chạy trong quá trình khai thác, phải có đủ cường độ để chịu được tác dụng của tải trọng xe chạy truyền xuống thông qua kết cấu áo đường;

Ta luy nền đường đào, đắp: độ dốc mái taluy theo điều kiện cấu tạo địa chất. Ta luy nền đường theo TCVN5729:2012; ngoài ra đối với các đoạn đặc biệt cần căn cứ số liệu khảo sát địa chất để tính toán, thiết kế ta luy cho phù hợp. Đối với ta luy nền đường đào trên các sườn núi có độ dốc ngang lớn, địa hình quá khó khăn và độ dốc mái ta luy đào đá và đắp đá thì được phép thiết kế độ dốc ta luy theo TCVN 4054-2005.

- Mặt đường:

Giải pháp thiết kế mặt đường của dự án tham khảo kết cấu mặt đường của dự án cao tốc đang triển khai thực hiện, trong đó bổ sung thêm lớp tạo nhám dày 2,2cm để đảm bảo tuân thủ quy định tại điều 5.2.1 TCCS38:2022/TCĐBVN.

Mô đun đàn hồi yêu cầu:

- + Cao tốc: $E_{yc} \geq 190 \text{ MPa}$.
- + Nhánh nút giao: $E_{yc} \geq 160 \text{ MPa}$.
- + Dải dừng xe khẩn cấp: $E_{yc} \geq 162 \text{ MPa}$.
- Kết cấu mặt đường cao tốc:
 - + Lớp phủ siêu mỏng tạo nhám dày 2,2cm;
 - + Lớp dính bám 0.5 kg/m²;
 - + Bê tông nhựa C16 cải thiện dày 6cm;
 - + Tưới nhựa dính bám 0.5 kg/m²;

- + Bê tông nhựa chặt C19 dày 6cm;
- + Tưới nhựa dính bám 0.5 kg/m²;
- + Hỗn hợp nhựa bán rỗng HHBR 25 dày 10cm;
- + Tưới nhựa thấm bám 0,8kg/m²;
- + CPĐD gia cố xi măng dày 16cm;
- + CPĐD loại I dày 18cm;
- + E_o ≥ 46MPa. Lớp nền thượng K98: dày 50cm đối với nền đắp và 30cm đối với nền đào đất. Đối với nền đá C4 (nở mìn) trở lên không thiết kế lớp nền thượng.

8.5. Nút giao, đường ngang

Để phát huy hiệu quả đường cao cần thiết xây dựng các giao cắt liên thông, trực thông để kết nối với khu công nghiệp, khu đô thị, quốc lộ và các đầu mối giao thông khác. Các đường ngang được hoạch định trên các nguyên tắc sau:

- Ưu tiên kết nối với các trung tâm đô thị, thành phố lớn.
 - Các đường ngang là các đường quốc lộ hoặc đường địa phương, chuyên dùng có ý nghĩa quan trọng trong khu vực.
 - Loại hình nút giao, số làn xe trên các nhánh giao phải dựa trên số liệu lưu lượng dự báo, điều kiện địa hình khu vực nút giao và quy hoạch chung của hai tỉnh Lào Cai và Lai Châu
 - Khoảng cách giữa các chỗ giao khác mức liên thông đảm bảo theo quy định hiện hành bảo đảm an toàn và hiệu quả.
 - Ưu tiên đường nhỏ vượt đường lớn; trong mọi trường hợp phải tính toán so sánh để lựa chọn giải pháp vượt.
 - Thiết kế nút giao có tính đến bố trí trạm kiểm tra tải trọng xe để kiểm soát tải trọng của phương tiện trước khi vào đường cao tốc và phương án đặt trạm thu phí
- Phạm vi dự án dự kiến bố trí nút giao liên thông tại các vị trí sau:

TT	Tên nút giao	Lý trình	Khoảng cách lẻ (km)	Kiểu nút giao	Đường ngang		
					Tên	B (m)	V _{tk} (km/h)
1	Nút IC16	Km0+00	0	Trumpet kép	CT NB LC	23	80
2	Văn Bàn	Km17+000	17,0	Bán hoa thị	QL279	9	60
3	Than Uyên	Km54+200	37,2	Trumpet đơn	QL32	9	60
4	Tân Uyên	Km81+000	26,8	Trumpet đơn	QL32	9	60
5	Tam Đường	Km96+800	15,8	Trumpet đơn	4D	9	60
6	Bản Hòn	Km110+00	15,2	Trumpet đơn	QH	9	60

TT	Tên nút giao	Lý trình	Khoảng cách lẻ (km)	Kiểu nút giao	Đường ngang		
					Tên	B (m)	V _{tk} (km/h)
7	Tân Phong (nút giao quy hoạch)	Km118+500	8,5	Trumpet đơn	4D	9	60
8	Phong Thổ	Km141+500	23	Trumpet đơn	QL12	9	60

8.6. Công trình cầu, hầm

- Công trình cầu được thiết kế vĩnh cửu, có kết cấu phù hợp với qui mô tuyến đường. Để giảm kinh phí xây lắp, Theo điều 6.12.2 tiêu chuẩn TCVN 5729:2012, đối với các đoạn có điều kiện địa hình khó khăn có thể xem xét giảm bề rộng đối với các cầu lớn (chiều dài >100m).

Bảng tổng hợp các cầu chính tuyến: Tổng số 122 cầu.

STT	Lý trình	Chiều dài	Sơ đồ nhịp	Bề rộng	Ghi chú
1	Km 0	1492	37x40m	24,75	Thường
2	Km 1+100	172	4x40m	24,75	Thường
3	Km 1+935	172	4x40m	24,75	Thường
4	Km 2+260	172	4x40m	24,75	Thường
5	Km 7+800	930	90+5*150+90	24,75	ĐH
6	Km 8+600	630	90+3*150+90	24,75	ĐH
7	Km 20+450	252	6x40m	24,75	Thường
8	Km 29+850	132	3x40m	24,75	Thường
9	Km 30+250	212	5x40m	24,75	Thường
10	Km 31+000	572	14x40m	24,75	Thường
11	Km 31+700	492	12x40m	24,75	Thường
12	Km 33+650	612	15x40m	24,75	Thường
13	Km 34+250	172	4x40m	24,75	Thường
14	Km 34+700	212	5x40m	24,75	Thường
15	Km 35+400	492	12x40m	24,75	Thường
16	Km 36+200	252	6x40m	24,75	Thường
17	Km 36+500	132	3x40m	24,75	Thường
18	Km 42+200	1372	34x40m	24,75	Thường

19	Km 43+900	1452	36x40m	24,75	Thường
20	Km 45+250	852	21x40m	24,75	Thường
21	Km 46+200	612	15x40m	24,75	Thường
22	Km 46+700	212	5x40m	24,75	Thường
23	Km 47+500	212	5x40m	24,75	Thường
24	Km 48+100	292	7x40m	24,75	Thường
25	Km 51+850	372	9x40m	24,75	Thường
26	Km 52+700	1052	26x40m	24,75	Thường
27	Km 53+900	1052	26x40m	24,75	Thường
28	Km 57+600	372	9x40m	24,75	Thường
29	Km 59+250	172	4x40m	24,75	Thường
30	Km 62+100	932	23x40m	24,75	Thường
31	Km 63+550	652	16x40m	24,75	Thường
32	Km 64+700	252	6x40m	24,75	Thường
33	Km 65+100	92	2x40m	24,75	Thường
34	Km 65+350	132	3x40m	24,75	Thường
35	Km 66+400	342	8x40m	24,75	Thường
		270	75+120+75	24,75	ĐH
36	Km 67+350	532	13x40m	24,75	Thường
37	Km 70+100	412	10x40m	24,75	Thường
38	Km 70+450	332	8x40m	24,75	Thường
39	Km 73+900	572	14x40m	24,75	Thường
40	Km 74+700	212	5x40m	24,75	Thường
41	Km 75+750	582	14x40m	24,75	Thường
		270	75+120+75	24,75	ĐH
42	Km 76+900	972	24x40m	24,75	Thường
43	Km 78+150	172	4x40m	24,75	Thường
44	Km 80+000	492	12x40m	24,75	Thường
45	Km 81+600	452	11x40m	24,75	Thường
46	Km 82+500	252	6x40m	24,75	Thường
47	Km 85+300	742	18x40m	24,75	Thường

		270	75+120+75	24,75	ĐH
48	Km 82+500	252	6x40m	24,75	Thường
49	Km 88+400	412	10x40m	24,75	Thường
50	Km 89+200	292	7x40m	24,75	Thường
51	Km 91+300	252	6x40m	24,75	Thường
52	Km 91+140	212	5x40m	24,75	Thường
53	Km 93+840	412	10x40m	24,75	Thường
54	Km 94+580	612	15x40m	24,75	Thường
55	Km 95+650	652	16x40m	24,75	Thường
56	Km 96+250	532	13x40m	24,75	Thường
57	Km 96+950	492	12x40m	24,75	Thường
58	Km 97+400	92	2x40m	24,75	Thường
59	Km 97+800	132	3x40m	24,75	Thường
60	Km 100+000	662	16x40m	24,75	Thường
		1080	90+6*150+90	24,75	ĐH
		630	90+3*150+90	24,75	ĐH
61	Km 101+500	172	4x40m	24,75	Thường
62	Km 106+970	172	4x40m	24,75	Thường
63	Km 110+000	812	20x40m	24,75	Thường
64	Km 111+000	132	3x40m	24,75	Thường
65	Km 112+300	212	5x40m	24,75	Thường
66	Km 113+300	452	11x40m	24,75	Thường
67	Km 114+100	252	6x40m	24,75	Thường
68	Km 122+200	532	13x40m	17,5 (24,75)	Thường
69	Km 122+700	372	9x40m	17,5 (24,75)	Thường
70	Km 123+400	772	19x40m	17,5 (24,75)	Thường
71	Km 125+400	612	15x40m	17,5 (24,75)	Thường
72	Km 126+100	172	4x40m	17,5 (24,75)	Thường
73	Km 126+850	532	13x40m	17,5 (24,75)	Thường
74	Km 127+500	412	10x40m	17,5 (24,75)	Thường
75	Km 128+200	212	5x40m	17,5 (24,75)	Thường

76	Km 128+600	132	3x40m	17,5 (24,75)	Thường
77	Km 129+000	212	5x40m	17,5 (24,75)	Thường
78	Km 129+300	132	3x40m	17,5 (24,75)	Thường
79	Km 129+650	292	7x40m	17,5 (24,75)	Thường
80	Km 130+250	292	7x40m	17,5 (24,75)	Thường
81	Km 131+300	372	9x40m	17,5 (24,75)	Thường
82	Km 132+300	892	22x40m	17,5 (24,75)	Thường
83	Km 133+900	612	15x40m	17,5 (24,75)	Thường
84	Km 134+850	372	9x40m	17,5 (24,75)	Thường
85	Km 135+350	292	7x40m	17,5 (24,75)	Thường
86	Km 136+050	452	11x40m	17,5 (24,75)	Thường
87	Km 136+950	492	12x40m	17,5 (24,75)	Thường
88	Km 138+100	212	5x40m	17,5 (24,75)	Thường
89	Km 138+700	612	15x40m	17,5 (24,75)	Thường
90	Km 139+900	1492	37x40m	17,5 (24,75)	Thường
91	Km 140+800	212	5x40m	17,5 (24,75)	Thường
92	Km 141+200	92	2x40m	17,5 (24,75)	Thường
93	Km 142+011	292	7x40m	17,5 (24,75)	Thường
94	Km 142+500	572	14x40m	17,5 (24,75)	Thường
95	Km 143+375	572	14x40m	17,5 (24,75)	Thường
96	Km 143+800	212	5x40m	17,5 (24,75)	Thường
97	Km 144+164	132	3x40m	17,5 (24,75)	Thường
98	Km 144+600	292	7x40m	17,5 (24,75)	Thường
99	Km 145+100	172	4x40m	17,5 (24,75)	Thường
100	Km 146+400	252	6x40m	17,5 (24,75)	Thường
101	Km 146+200	452	11x40m	17,5 (24,75)	Thường
102	Km 146+700	292	7x40m	17,5 (24,75)	Thường
103	Km 147+700	492	12x40m	17,5 (24,75)	Thường
104	Km 150+220	132	3x40m	17,5 (24,75)	Thường
105	Km 150+920	412	10x40m	17,5 (24,75)	Thường
106	Km 151+700	412	10x40m	17,5 (24,75)	Thường

107	Km 152+700	292	7x40m	17,5 (24,75)	Thường
		510	75+3x120+75	17,5 (24,75)	ĐH
108	Km 154+000	1372	34x40m	17,5 (24,75)	Thường
109	Km 155+450	412	10x40m	17,5 (24,75)	Thường
110	Km 155+900	132	3x40m	17,5 (24,75)	Thường
111	Km 156+250	132	3x40m	17,5 (24,75)	Thường
112	Km 156+550	92	2x40m	17,5 (24,75)	Thường
113	Km 157+250	732	18x40m	17,5 (24,75)	Thường
114	Km 157+850	172	4x40m	17,5 (24,75)	Thường
115	Km 158+550	612	15x40m	17,5 (24,75)	Thường
116	Km 158+150	172	4x40m	17,5 (24,75)	Thường
117	Km 159+800	132	3x40m	17,5 (24,75)	Thường
118	Km 160+200	332	8x40m	17,5 (24,75)	Thường
119	Km 160+500	52	1x40m	17,5 (24,75)	Thường
120	Km 160+750	92	2x40m	17,5 (24,75)	Thường
121	Km 161+300	812	20x40m	17,5 (24,75)	Thường
122	Km 162+600	412	10x40m	17,5 (24,75)	Thường

Bề rộng cầu 17,5m áp dụng đối với đoạn từ Tân Phong đến Cửa khẩu Ma Lù Thàng, theo điều 6.12.2 tiêu chuẩn TCVN 5729:2012, đối với các đoạn có điều kiện địa hình khó khăn có thể xem xét giảm bề rộng đối với các cầu lớn (chiều dài >100m). Bề rộng 17,5m áp dụng tốc độ khai thác đáp ứng 80km/h. Trường hợp bề rộng 24,75m áp dụng cho vận tốc 100km/h.

- Công trình hầm: Đầu tư 2 ống hầm độc lập, mỗi ống hầm bố trí 2 làn xe ô tô lưu thông 1 chiều xe chạy.

Quy mô mặt cắt ngang hầm như sau:

Phần xe chạy:	2 x 3,75m	= 7,50m
Gờ chắn bánh:	1 x 0,30m	= 0,30m
Dải an toàn trong:	1 x 0,75m	= 0,75m
Dải an toàn biên:	1 x 1,00m	= 1,00m
Đường công vụ:	1 x 1,00m	= 1,00m

Tổng **10,55m**

Bảng tổng hợp thiết kế công trình hầm: Tổng số 7 hầm.

TT	Tên hầm	Lý trình	Chiều dài hầm (m)
----	---------	----------	-------------------

1	Hầm số 1	Km 5+400	3.000
2	Hầm số 2	Km 9+00	1.170
3	Hầm số 3	Km 37+300	9.55
4	Hầm số 4	Km 50+000	3.000
5	Hầm số 5	Km 68+600	1.750
6	Hầm số 6	Km 102+400	1.180
7	Hầm số 7	Km 149+100	1.750
	Tổng cộng		12/805

- Như vậy, trên tuyến chính có tổng cộng 54.910md cầu và 12.805 md hầm, cụ thể như sau:

STT	Phân đoạn	Cầu giản đơn (m)	Cầu đúc hẫng (m)	Hầm (m)
1	Km 0-49+500	10.544	1.560	5.125
2	Km 49+500-163	39.776	3.030	7.680

8.7. Công trình phòng hộ và an toàn giao thông

Hệ thống ATGT: bố trí đầy đủ theo các quy định hiện hành nhằm hướng dẫn giao thông trên dọc tuyến để lái xe tiếp nhận được các thông tin một cách đầy đủ, tiện lợi nhằm nâng cao điều kiện an toàn giao thông. Hình dáng, quy cách, vị trí, kích thước, màu sắc ... của hệ thống này tuân theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2024/BGTVT.

Hệ thống ITS, thu phí và các công trình phục vụ khai thác bố trí dọc theo tuyến đường cao tốc gồm: Hệ thống giao thông thông minh (ITS), hệ thống thu phí, trạm cân tải trọng xe, các công trình phục vụ khai thác.

8.8. Đường gom, hầm chui dân sinh

Hệ thống đường gom giữa các nút giao và các điểm liên hệ ngang trên tuyến được thiết kế tối thiểu đạt tiêu chuẩn GTNT loại B ($B_n/B_m=5/3,5$), các đoạn tuyến có nhu cầu lớn được thiết kế phù hợp với lưu lượng xe trong khu vực. Ngoài ra, kết hợp sử dụng hệ thống đường bộ hiện tại để liên hệ hai bên tuyến. Sơ bộ bố trí 23,658km đường gom dọc tuyến.

Bảng tổng hợp dự kiến đường gom trên tuyến:

TT	Điểm đầu	Điểm cuối	Vị trí	Chiều dài (m)
1	Km00+883,62	Km01+953,19	Đường gom Trái T1	1069,57

2	Km02+724,43	Km03+168,12	Đường gom Trái T2	443,69
3	Km12+308,72	Km13+456,08	Đường gom Trái T3	1147,36
4	Km19+616,27	Km20+413,78	Đường gom phải P1	797,51
5	Km20+826,85	Km21+964,14	Đường gom Trái T4	1137,29
6	Km26+461,29	Km27+392,24	Đường gom phải P2	930,95
7	Km28+299,30	Km29+330,84	Đường gom Trái T5	1031,54
8	Km32+409,62	Km32+709,26	Đường gom Trái T6	299,64
9	Km38+125,08	Km39+168,38	Đường gom Trái T7	1043,30
10	Km55+107,69	Km56+015,1	Đường gom phải P3	907,52
11	Km58+680,67	Km58+923,16	Đường gom Trái T8	242,49
12	Km61+244,09	Km61+756,79	Đường gom phải P4	512,70
13	Km62+726,70	Km63+440,06	Đường gom Trái T9	713,36
14	Km64+238,24	Km64+811,11	Đường gom phải P5	572,87
15	Km70+379,43	Km72+105,15	Đường gom Trái T10	1725,72
16	Km72+546,66	Km72+934,05	Đường gom phải P6	387,39
17	Km83+844,29	Km85+122,79	Đường gom phải P7	1278,50
18	Km86+701,56	Km87+506,52	Đường gom phải P8	804,96
19	Km88+200,74	Km88+263,25	Đường gom Trái T11	62,51
20	Km88+890,21	Km89+151,86	Đường gom Trái T12	261,65
21	Km89+653,79	Km90+325,73	Đường gom phải P9	671,94
22	Km91+697,44	Km92+598,22	Đường gom Trái T13	900,78
23	Km98+853,41	Km99+034,14	Đường gom phải P10	180,73
24	Km108+582,84	Km108+743,94	Đường gom Trái T14	161,10
25	Km109+800,00	Km113+400,00	Đường gom Trái T15	3600,00
26	Km112+894,11	Km112+979,17	Đường gom phải P11	85,06
27	Km114+282,79	Km114+993,56	Đường gom phải P12	710,77
28	Km115+389,46	Km115+728,94	Đường gom Trái T16	339,48
29	Km118+859,23	Km119+357,18	Đường gom Trái T17	497,95

30	Km120+066,23	Km120+603,32	Đường gom phải P13	537,09
31	Km121+002,74	Km121+435,43	Đường gom phải P14	432,69
32	Km124+167,55	Km124+337,78	Đường gom phải P15	170,23
TỔNG				23.658,34

Hầm chui dân sinh trên đường cao tốc phục vụ nhu cầu dân sinh đi lại giữa hai bên đường cao tốc. Kích thước theo chiều ngang đảm bảo chiều rộng tối thiểu 4m. Trong trường hợp khu vực đông dân cư, nhu cầu dân sinh lớn hơn sẽ làm hầm đôi hoặc chuyển sang phương án xây dựng cầu.

Khẩu độ hầm chui dân sinh được bố trí theo giá trị lớn hơn giữa quy mô, cấp đường ngang tương ứng theo tiêu chuẩn đường giao thông nông thôn TCVN10380-2014, TCVN 4054-05 với cấp B TCVN10380-2014; đồng thời phù hợp với văn bản thỏa thuận địa phương.

Phạm vi dự án dự kiến bố trí hầm chui dân sinh tại các vị trí sau:

TT	Điểm đầu	Điểm đầu
1	Km14+665,19	Hầm dân sinh
2	Km16+034,40	Hầm dân sinh
3	Km16+343,41	Hầm dân sinh
4	Km17+320,06	Hầm dân sinh
5	Km18+209,31	Hầm dân sinh
6	Km19+140,55	Hầm dân sinh
7	Km19+633,92	Hầm dân sinh
8	Km20+155,05	Hầm dân sinh
9	Km21+417,64	Hầm dân sinh
10	Km21+920,64	Hầm dân sinh
11	Km24+016,61	Hầm dân sinh
12	Km26+788,73	Hầm dân sinh
13	Km27+385,31	Hầm dân sinh
14	Km27+838,98	Hầm dân sinh
15	Km28+316,48	Hầm dân sinh
16	Km32+712,03	Hầm dân sinh

17	Km33+074,19	Hầm dân sinh
18	Km39+085,87	Hầm dân sinh
19	Km39+603,06	Hầm dân sinh
20	Km56+639,56	Hầm dân sinh
21	Km60+476,08	Hầm dân sinh
22	Km64+419,96	Hầm dân sinh
23	Km72+093,08	Hầm dân sinh
24	Km72+762,51	Hầm dân sinh
25	Km83+846,02	Hầm dân sinh
26	Km87+334,10	Hầm dân sinh
27	Km90+684,00	Hầm dân sinh
28	Km92+605,94	Hầm dân sinh
29	Km103+527,26	Hầm dân sinh
30	Km104+086,75	Hầm dân sinh
31	Km108+564,20	Hầm dân sinh
32	Km115+732,97	Hầm dân sinh
33	Km124+176,72	Hầm dân sinh
34	Km131+170,07	Hầm dân sinh

8.9. Hệ thống chiếu sáng

Đầu tư hệ thống chiếu sáng tại các nút giao liên thông và cầu, hầm trên tuyến.

8.10. Công trình phục vụ công tác vận hành, khai thác

- Hệ thống giao thông thông minh (ITS): đầu tư hệ thống ITS hiện đại, bảo đảm thuận lợi trong việc kiểm soát, điều khiển giao thông trên toàn tuyến.

- Hệ thống thu phí: sử dụng công nghệ thu phí điện tử không dừng; tổ chức quản lý, vận hành khai thác phù hợp; bảo đảm thống nhất, đồng bộ và hiệu quả.

- Công trình kiểm soát tải trọng xe: đầu tư hệ thống kiểm soát tải trọng xe theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ QCVN 116:2024/BGTVT.

- Trạm dừng nghỉ: Căn cứ quy định tại 11.6.1 TCVN 5729-2012⁴ và điều kiện

⁴ Quy định tại 11.6.1 TCVN 5729-2012: khoảng từ 50 km đến 60 km nên bố trí một trạm phục vụ kỹ thuật thông thường (có khả năng cấp xăng, dầu, sửa chữa nhỏ và dừng xe, có nhà nghỉ, nhà vệ sinh, cửa hàng ăn); khoảng

địa hình, tiêu chuẩn kỹ thuật, đề xuất bố trí 03 trạm phục vụ kỹ thuật thông thường tại khoảng Km28 và 01 trạm phục vụ kỹ thuật lớn tại Km78 trên tuyến (mỗi vị trí gồm 02 trạm mỗi bên), vị trí, quy mô và hình thức đầu tư trạm dừng nghỉ sẽ được chuẩn xác trong bước tiếp theo (Trạm dừng nghỉ được đầu tư bằng 1 dự án khác dự án đầu tư đường cao tốc; phạm vi GPMB trạm dừng nghỉ nằm trong phạm vi GPMB dự án đường cao tốc)

8.11. Phân tích lựa chọn công nghệ

- Công tác khảo sát: Công nghệ đo đạc trực tiếp mặt đất (máy toàn đạc điện tử); Công nghệ đo đạc độ cao (máy thủy chuẩn điện tử với mia từ mã vạch); Công nghệ đo đạc chi tiết với thiết bị thu tín hiệu vệ tinh 2 tần số GNSS; Công nghệ bay chụp UAV (Drone) với thiết bị bay điều khiển mặt đất.

- Công tác thiết kế: Sử dụng hệ thống mô hình thông tin xây dựng (BIM). Các phần mềm mô hình kết cấu cầu phổ biến như Revit, Tekla, Civil 3D, Infracore... Những thông tin của mô hình thiết kế được trao đổi và kết nối trực tuyến với nhau để hỗ trợ cho việc quản lý và ra những quyết định liên quan tới công trình. Việc kết hợp các thông tin về các bộ phận trong công trình với các thông tin khác như định mức, đơn giá, tiến độ thi công... sẽ tạo nên một mô hình thực tế ảo của công trình, nhằm mục đích tối ưu hóa thiết kế, thi công, vận hành quản lý công trình. Công nghệ BIM tạo ra kết quả kịp thời và chính xác cho tất cả các giai đoạn của dự án. Nó còn cung cấp một nền tảng tích hợp kết nối người lập mô hình, thiết kế, thi công, quản lý trong một mô hình duy nhất. Đây là giải pháp hiện đại giúp giảm thiểu sự chênh lệch về chi phí, thời gian và giao tiếp do các điều chỉnh về quy mô, quy hoạch, yêu cầu mục đích thiết kế. Trong tính toán ứng xử kết cấu, sử dụng các phần mềm chuyên dụng dựa trên các phương pháp phần tử hữu hạn để tính toán kết cấu phẳng, không gian cho các bài toán tĩnh lực học, động lực học, khí động lực và ổn định ở các lĩnh vực thiết kế cầu như RM (Bentley), MIDAS Civil (MIDAS IT), STAADIII, SAP2000, VN3D, 3DPILE, FBPILE, MISES3;...

- Vật liệu mới, kết cấu mới: Sử dụng bê tông cường độ cao (HPC) và siêu cao (UHPC) đến 80Mpa, bê tông cốt sợi cho các kết cấu phù hợp như cọc BTCT li tâm DƯL, dầm T ngược, dầm U...; Sử dụng cáp DƯL có giới hạn bền cao hơn 1860Mpa (có thể đến 2000Mpa); Sử dụng sợi carbon, vật liệu composite trong sửa chữa tăng cường cầu; Sử dụng cáp quang, các cảm biến lắp đặt vào kết cấu để theo dõi, quan trắc, đánh giá tuổi thọ cầu; Sử dụng thép bền thời tiết để giảm thiểu chi phí duy tu trong quá trình khai thác; Sử dụng bê tông asphalt đàn hồi làm khe co giãn cho các cầu có khẩu độ vừa phải để tăng êm thuận khai thác; Sử dụng ống xoắn thoát nước thấm thấu mặt cầu để tăng tuổi thọ công trình; Sử dụng tường chống ồn cho các vị trí đi qua khu dân cư.

- Về công nghệ thi công: Áp dụng hoàn thiện và phát triển công nghệ thi công

từ 120 km đến 200 km nên bố trí một trạm phục vụ lớn (có khả năng sửa chữa phương tiện, cấp xăng, dầu, ngoài ra còn có thể tiếp đón người đi đường với nhà ăn, khách sạn, văn phòng chỉ dẫn du lịch, chỉ dẫn trung chuyên...), có xét phù hợp với đối tượng khách chiếm đa số và còn phải có chỗ đỗ xe lâu.

bê tông khối lớn, bê tông tự đầm đặc biệt trong thi công kết cấu phần dưới, móng mố trụ cầu; công nghệ và thiết bị thi công cọc khoan nhồi đường kính lớn, cọc ống thép đường kính lớn, cọc vít, BTCT li tâm DUL, cọc composite ống thép, móng nhóm cọc lớn; Về công nghệ và thiết bị thi công của đầm chính như: dây chuyền sản xuất đầm hộp thép được áp dụng công nghệ BIM, cắt CNC; công nghệ đúc hẫng, lắp hẫng; công nghệ đà giáo di động; công nghệ chở nổi, cầu lắp bằng cần trục nổi; Áp dụng công nghệ thi công hàm tiên tiến.

Về hệ thống giao thông thông minh: Hệ thống các thiết bị ITS bên đường; Trung tâm Quản lý điều hành giao thông; Hệ thống thu phí:

9. Sơ bộ nhu cầu sử dụng đất và phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

9.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng

Thực hiện giải phóng mặt bằng với quy mô 4 làn xe hoàn chỉnh cùng với phần đất làm đường công vụ, bãi đỗ thải, bãi trữ.... Tuân thủ theo Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ thì phần đất dành cho đường bộ bao gồm đất của đường bộ và hành lang an toàn đường bộ.

Phạm vi GPMB và quản lý hành lang an toàn đường bộ:

- GPMB theo quy mô 4 làn xe theo quy hoạch, phạm vi từ mép ngoài cùng của nền đường ra mỗi bên 3,0m (trường hợp không có đường gom) và 1,0m trong trường hợp có đường gom;

- Thực hiện cắm mốc lộ giới: phạm vi mỗi bên 17m từ ranh giới GPMB (theo Mục 3, Khoản 1 Điều 10 của Nghị định 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024) và giao cho địa phương, các cơ quan quản lý đường bộ quản lý hành lang an toàn đường bộ, phục vụ mở rộng trong trường hợp cần thiết phải điều chỉnh quy hoạch với tầm nhìn dài hạn hơn.

9.2. Sơ bộ diện tích đất chiếm dụng

- Tổng diện tích đất chiếm dụng sơ bộ khoảng 1.407 ha, gồm: diện tích rừng và đất rừng trong phạm vi thực hiện dự án là 604,4451 ha, trong đó diện tích có rừng đạt 218,0634 ha (36,08%) và diện tích chưa thành rừng là 386,3817 ha (63,92%); còn lại 802,55ha đất khác. Dự kiến số hộ bị ảnh hưởng khoảng 1882 hộ, tái định cư khoảng 941 hộ.

- Đề nghị quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng:

+ Trên cơ sở tổng hợp số liệu hiện trạng, tổng diện tích rừng đề nghị quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác để thực hiện dự án là 218,0634 ha. Cơ cấu theo chức năng rừng cho thấy diện tích đề nghị chuyển mục đích là rừng phòng hộ 5,7756 ha (2,65%), rừng đặc dụng 17,8241 ha (8,17%), rừng sản xuất 91,9631 ha (42,17%), diện tích rừng ngoài quy hoạch lâm nghiệp 102,5006 ha (47,00%).

+ Xét theo nguồn gốc, diện tích đề nghị chuyển mục đích chủ yếu là rừng tự nhiên là 70,3526 ha (32,26%), rừng trồng là 147,7108 ha (67,74%). Trong rừng tự

nhien, rừng lá rộng thường xanh nghèo và nghèo kiệt là chủ yếu (Nghèo: 25,7594 ha, chiếm 11,81% tổng diện tích), tiếp đến là rừng nghèo kiệt 17,2941 ha, (7,93%). Trong rừng trồng, rừng trồng gỗ núi đất chiếm tỷ trọng lớn trong diện tích rừng trồng đề nghị chủ trương chuyển đổi MĐSDR 139,8443 ha (64,13%).

(Chi tiết tại hồ sơ: Hồ sơ chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng)

9.3. Nhu cầu tài nguyên

Nhu cầu sử dụng tài nguyên khác chủ yếu là các loại vật liệu xây dựng như đất đắp, cát đắp, cát xây dựng, cát thoát nước và đá xây dựng.

Dự kiến sơ bộ nhu cầu sử dụng các tài nguyên khác để xây dựng công trình gồm:

- Đá: là vật liệu chính sản xuất bê tông xi măng, bê tông nhựa xây dựng công trình và làm móng và mặt đường, cần khối lượng lớn. Dự kiến nhu cầu khoảng 6 triệu m³;

- Cát: sản xuất bê tông xi măng, bê tông nhựa. Dự kiến nhu cầu khoảng 3 triệu m³;

- Đất đắp: Dự kiến nhu cầu khoảng 18 triệu m³, trong đó tận dụng khoảng 12 triệu m³ đất đào;

Trong quá trình lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án, Tư vấn đã điều tra sơ bộ khả năng cung ứng vật liệu của địa phương, cơ bản đáp ứng nhu cầu vật liệu.

9.4. Sơ bộ chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

Chi phí giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư được xác định trên cơ sở khối lượng giải phóng mặt bằng dự kiến và đơn giá bồi thường về đất, tài sản trên đất; đơn giá hỗ trợ theo quy định của UBND tỉnh Lào Cai và Lai Châu (có tham khảo ý kiến các địa phương rà soát).

TT	Hạng mục	Lào Cai	Lai Châu	Tổng cộng
I	Chi phí bồi thường	3.157.374.116.360	3.722.199.342.900	6.879.573.459.260
1	Bồi thường về đất	2.883.235.019.700	3.346.680.318.400	6.229.915.338.100
2	Bồi thường về tài sản, kiến trúc	269.743.579.100	365.885.809.700	635.629.388.800
3	Bồi thường về cây cối, hoa màu	4.395.517.560	9.633.214.800	14.028.732.360
II	Chính sách hỗ trợ	39.983.178.000	76.285.500.000	116.268.678.000
III	Chi phí tái định cư	109.451.450.880	219.859.964.280	329.311.415.160
IV	Chi phí thực hiện	99.204.262.357	120.550.344.215	219.754.606.573
	TỔNG CỘNG	3.406.013.007.597	4.138.895.151.395	7.544.908.158.993

Kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được lập trên cơ sở khối lượng GPMB dự kiến và các đơn giá đất, tài sản trên đất, mức hỗ trợ do UBND tỉnh áp dụng tại thời điểm năm 2025. Kinh phí đã bao gồm cả kinh phí dự kiến để xây dựng hạ tầng khu tái định cư.

Tổng kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư dự kiến là 7.544 tỷ đồng. Trong các bước tiếp theo sẽ tính toán chi tiết cụ thể hóa kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.

9.5. Tổ chức thực hiện

Dự kiến thực hiện công tác giải phóng mặt bằng theo địa phận mỗi tỉnh Lào Cai và Lai Châu. Trong đó UBND tỉnh Lào Cai làm cơ quan chủ quản dự án thành phần giải phóng mặt bằng trên địa phận tỉnh Lào Cai, UBND tỉnh Lai Châu làm cơ quan chủ quản phần giải phóng mặt bằng trên địa phận tỉnh Lai Châu.

10. Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

Từ thực tiễn triển khai các dự án trong thời gian qua, đối với các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020 (Nghị quyết số 52/2017/QH14 của Quốc hội), dự kiến 8 dự án triển khai theo phương thức PPP và 3 dự án đầu tư công. Tuy nhiên, quá trình triển khai đã phát sinh một số yếu tố ảnh hưởng đến tính khả thi và tiến độ nên Quốc hội đã cho phép chuyển đổi 05 dự án thành phần từ phương thức PPP sang đầu tư công⁵, chỉ còn lại 03 dự án đầu tư theo phương thức PPP nhưng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia hỗ trợ cao; tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025 (Nghị quyết số 44/2022/QH15 của Quốc hội) chia làm 12 dự án thành phần được thực hiện theo hình thức đầu tư công. Các dự án đầu tư thời gian vừa qua được Quốc hội thông qua như cao tốc Quy Nhơn - Pleiku, Vinh - Thanh Thủy cũng được đầu tư theo hình thức đầu tư công.

Trong quá trình nghiên cứu, qua rà soát, đánh giá ưu, nhược điểm các hình thức đầu tư Dự án như: (i) đầu tư công và sau khi hoàn thành sẽ thu phí để thu hồi vốn nhà nước; (ii) đầu tư theo phương thức đối tác công - tư (PPP), loại hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT) và loại hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao (BT), trong đó:

- Đầu tư theo hình thức đầu tư công, sau khi hoàn thành thu phí để thu hồi vốn nhà nước có ưu điểm là sớm khởi công dự án; triển khai đầu tư nhanh, phù hợp mục tiêu đầu tư hạ tầng thiết yếu. Tuy nhiên, cần huy động vốn ngân sách nhà nước lớn trong điều kiện nhà nước còn thực hiện nhiều mục tiêu khác;

- Đầu tư theo phương thức PPP có ưu điểm phù hợp với định hướng theo Nghị quyết 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị, tuy nhiên trường hợp vốn ngân sách nhà nước hỗ trợ 50% thì thời gian thu phí hoàn vốn không khả thi. Để bảo đảm tính khả thi của Dự án, ngân sách nhà nước hỗ trợ cần hỗ trợ khoảng 80% (Nghiên cứu của Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) tại Văn bản số 14038/BGTVT-

⁵ Nghị quyết số 117/2020/QH14 ngày 19/6/2020 của Quốc hội và Nghị quyết số 1213/NQ-UBTVQH14 ngày 04/02/2021 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

KHĐT ngày 25/12/2024 cho dự án cao tốc Quy Nhơn - Pleiku, cho thấy việc đầu tư cho dự án theo hình thức PPP cần nguồn vốn nhà nước hỗ trợ lên đến 78,3-85,3% tổng mức đầu tư), không phù hợp với quy định của Luật đầu tư theo phương thức PPP và Luật 57/2024/QH15 sửa đổi bổ sung một số Luật.

Mặt khác, khu vực triển khai đầu tư xây dựng dự án là địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội còn nhiều khó khăn, đồng thời giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong việc bảo đảm quốc phòng, an ninh khu vực Tây Bắc nói riêng và cả nước nói chung. Do đó, việc sớm đầu tư xây dựng dự án bằng hình thức đầu tư công là hết sức cần thiết. Ngoài ra, việc đầu tư theo hình thức đầu tư công cho dự án trọng điểm quốc gia phù hợp với định hướng của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 79-NQ/TW, ngày 6/1/2026 về phát triển kinh tế nhà nước “Phân bổ vốn đầu tư công tập trung, tránh dàn trải, manh mún. Ngân sách trung ương tập trung đầu tư các công trình hạ tầng chiến lược, kết nối liên vùng, khu vực và quốc tế, các dự án có tính chất đột phá về phát triển kinh tế - xã hội. Địa phương chủ động quyết định đầu tư theo quy hoạch và khả năng cân đối nguồn lực, phục vụ tốt nhất các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh trên địa bàn, theo tinh thần "địa phương quyết, địa phương làm, địa phương chịu trách nhiệm". Tiếp tục rà soát, hoàn thiện pháp luật quản lý đầu tư công nhằm nâng cao hiệu quả phân bổ, sử dụng, giải ngân vốn đầu tư công”.

Từ những phân tích, đánh giá nêu trên và sự cần thiết, tính cấp bách, hiệu quả đầu tư, để bảo đảm triển khai thành công và sớm hoàn thành Dự án, kiến nghị triển khai đầu tư Dự án theo hình thức đầu tư công, sau khi hoàn thành sẽ xây dựng phương án để thu hồi vốn nhà nước.

Như vậy, việc triển khai đầu tư Dự án theo hình thức đầu tư công là phù hợp, bảo đảm tính khả thi của dự án, đẩy nhanh tiến độ thực hiện, phù hợp với các quy định của pháp luật.

11. Sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn vốn

11.1. Sơ bộ tổng mức đầu tư

Cơ cấu các khoản mục chi phí trong Tổng mức đầu tư của Dự án được thực hiện theo quy định tại Nghị định 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 về Quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình và Thông tư 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng. Sơ bộ tổng mức đầu tư bao gồm: Chi phí giải phóng mặt bằng, chi phí xây dựng, chi phí thiết bị, chi phí quản lý dự án, tư vấn đầu tư và chi phí khác và chi phí dự phòng, cụ thể:

- Chi phí giải phóng mặt bằng được xác định trên cơ sở khối lượng giải phóng mặt bằng dự kiến và đơn giá bồi thường về đất, tài sản trên đất; đơn giá hỗ trợ theo quy định của UBND tỉnh Lào Cai và Lai Châu (có tham khảo ý kiến các địa phương rà soát).

- Chi phí xây dựng và thiết bị được xác định theo khoản 1, điều 3 của Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/08/2021 của Bộ Xây dựng hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng và điều 4 của nghị định số 10/2021/NĐ-

CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng. Cụ thể:

- Chi phí xây dựng của Dự án được xây dựng kết hợp các phương pháp xác định: Phương pháp xác định theo suất vốn đầu tư xây dựng và Phương pháp xác định từ dữ liệu về chi phí của các dự án, công trình tương tự đã thực hiện.

Theo đó, các hạng mục chi phí xây dựng đường ô tô cao tốc của dự án với quy mô $B_n=22-24,75m$ được xác định trên cơ sở suất vốn đường ô tô cao tốc 4 làn xe hoàn chỉnh tốc độ 80-100km/h tại Quyết định số 425/QĐ-BXD ngày 30/03/2026 của Bộ Xây dựng mã hiệu 14111.04.

Hạng mục Trạm thu phí tự động không dùng áp dụng suất vốn đầu tư tương ứng.

Hạng mục ITS phần xây dựng đã bao gồm trong suất vốn đường cao tốc (phần xây dựng) do đó chỉ xem xét đối với phần thiết bị. Hạng mục này áp dụng suất vốn suất đầu tư Quyết định số 425/QĐ-BXD ngày 30/03/2026 của Bộ Xây dựng

Hạng mục cầu trên tuyến bao gồm cầu vượt sông và cầu vượt địa hình. Được áp dụng suất xây dựng dự án cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu đoạn Sơn la và dự án cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, có xem xét đến số lượng nhịp của cầu để lựa chọn phù hợp.

Chi phí suất vốn đầu tư, chi phí suất xây dựng các dự án tham khảo được quy đổi về mặt bằng không thời gian của dự án thông qua hệ số khu vực (Kv) theo bảng 101 Quyết định số 425/QĐ-BXD và hệ số thời gian (Ktg) theo chỉ số giá xây dựng thời điểm tính toán và chỉ số giá xây dựng suất vốn đầu tư, suất chỉ tiêu xây dựng dự án tham khảo.

- Chi phí quản lý dự án, tư vấn đầu tư và chi phí khác dự tính 15% chi phí xây dựng và thiết bị (không vượt quá tỷ lệ 15% theo Thông tư số 11/2021/TT-BXD), tham khảo tại dự án cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu

- Chi phí dự phòng gồm dự phòng khối lượng 10% và dự phòng trượt giá 5%. Trong đó, tỷ lệ dự phòng trượt giá được xác định căn cứ vào kế hoạch phân bổ vốn dự kiến 4 năm từ 2026, 2027, 2028, 2029, 2030 lần lượt 0,2%, 20%, 30%, 30% và 19,8%; chỉ số giá xây dựng công trình bình quân tính toán theo chỉ số giá xây dựng các năm 2026, 2027, 2028, 2029, 2030 theo phương pháp bình quân gia quyền giá trị xây dựng công trình (cầu/đường). Chỉ số trượt giá bình quân tính toán được dự tính trên cơ sở chỉ số giá xây dựng khu vực Lào Cai, Lai Châu từ năm 2021-2025.

* Kết quả tính toán sơ bộ tổng mức đầu tư, như sau:

1. Tổng mức đầu tư tính cho đoạn tuyến từ Km0-Km120 tốc độ 100km/h quy mô 24,75m; đoạn từ Km120 đến cửa khẩu, tốc độ 80km/h giảm quy mô cầu 17,5m, giữ quy mô nền, suất đầu tư theo công trình tương tự.

TT	Hạng mục chi phí	Tổng cộng (tỷ đồng)
----	------------------	------------------------

1	Chi phí GPMB	7.544,91
2	Chi phí xây dựng và thiết bị	42.299,6
4	Chi phí QLDA, TVĐT, Khác	6.344,9
5	Chi phí dự phòng	7.296,68
6	Cộng	63.486,11

2. Tổng mức đầu tư tính cho toàn tuyến tốc độ 100km/h; quy mô 24,75m, suất đầu tư theo công trình tương tự:

TT	Hạng mục chi phí	Tổng cộng (tỷ đồng)
1	Chi phí GPMB	7.544,91
2	Chi phí xây dựng và thiết bị	45.560,78
4	Chi phí QLDA, TVĐT, Khác	6.834,12
5	Chi phí dự phòng	7.859,23
6	Cộng	67.799,04

3. Tổng mức đầu tư tính suất đầu tư theo QĐ số 425/BXD cho toàn tuyến tốc độ 100km/h; quy mô 24,75m:

TT	Hạng mục chi phí	Tổng cộng (tỷ đồng)
1	Chi phí GPMB	7.544,91
2	Chi phí xây dựng và thiết bị	69.731,17
4	Chi phí QLDA, TVĐT, Khác	10.459,68
5	Chi phí dự phòng	12.028,63
6	Cộng	99.764,38

* Trên cơ sở tính toán, phân tích như trên, kiến nghị đầu tư cho đoạn tuyến từ Km0-Km120 tốc độ thiết kế 100km/h quy mô Bn=24,75m; đoạn từ Km120 đến cửa khẩu, tốc độ thiết kế 80km/h, đảm bảo yếu tố kinh tế của dự án, với sơ bộ TMĐT là **63.486 tỷ đồng**.

11.2. Nguồn vốn và dự kiến kế hoạch bố trí vốn

a) Nguồn vốn đầu tư dự kiến: Đề xuất ngân sách trung ương bố trí 100% theo tổng mức đầu tư dự án (bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030 đối với các dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm

ngành giao thông).

Lý do đề xuất: Tỉnh Lai Châu là tỉnh miền núi, biên giới, điều kiện kinh tế - xã hội còn nhiều khó khăn, khả năng cân đối ngân sách địa phương hạn chế, phần lớn phụ thuộc ngân sách trung ương; chưa đáp ứng yêu cầu bố trí nguồn lực cho dự án có quy mô lớn như dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu. Đồng thời, ngân sách địa phương đang tập trung thực hiện các nhiệm vụ trọng tâm về an sinh xã hội, giảm nghèo bền vững, đối ứng các Chương trình mục tiêu quốc gia, đối ứng cho các trường phổ thông dân tộc nội trú tại các xã biên giới; bổ sung nguồn vốn ủy thác qua Ngân hàng Chính sách xã hội để hỗ trợ người dân phát triển sản xuất, giải quyết việc làm và sắp xếp ổn định dân cư vùng biên giới, đặc biệt khó khăn,... Vì vậy, việc đề xuất ngân sách trung ương hỗ trợ đầu tư 100% là phù hợp với tính chất dự án quan trọng quốc gia, bảo đảm tính khả thi trong triển khai thực hiện.

12. Sơ bộ chi phí vận hành, bảo dưỡng, duy tu, sửa chữa lớn trong giai đoạn khai thác, vận hành dự án

Chi phí quản lý, vận hành khai thác được xác định theo hướng dẫn tại Thông tư 14/2021/TT-BXD ngày 08/9/2021 của Bộ Xây dựng và tham khảo tỷ lệ của dự án cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 và giai đoạn 2021-2025.

Chi phí bảo trì thường xuyên, sửa chữa định kỳ được xác định theo hướng dẫn tại Thông tư 41/2024/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) về quy định về quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ; tỷ lệ xác định theo Phụ lục I, Thông tư 14/2021/TT-BXD ngày 08 tháng 9 năm 2021 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng và các quy định hiện hành của Nhà nước.

Chi phí thay thế thiết bị được xác định dựa trên mức chi phí đầu tư ban đầu của các loại thiết bị cần phải đầu tư thay thế dựa trên catalog của hệ thống các thiết bị. Thời gian tuổi thọ của các loại thiết bị được xác định trên catalog của hệ thống các thiết bị do nhà sản xuất cung cấp.

13. Thời gian thực hiện dự án

Căn cứ theo quy định của pháp luật, tiến độ triển khai các dự án tương tự sơ bộ xây dựng kế hoạch triển khai dự án trong giai đoạn năm 2026 - 2030, cụ thể như sau:

- Quốc hội phê duyệt Chủ trương đầu tư: Quý IV/2026;
- Phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi: Quý III/2027;
- Thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: Quý IV/2027;
- Thiết kế kỹ thuật, tổ chức lựa chọn nhà thầu, khởi công: Quý IV/2027;
- Cơ bản hoàn thành năm 2030.

14. Phương án phân chia các dự án thành phần

Theo quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 16 Luật Xây dựng số 135/2025/QH15, Dự án có thể tách thành dự án thành phần; dự án thành phần độc lập; dự án bồi

thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng độc lập để quản lý, tổ chức thực hiện; việc tách dự do cấp có thẩm quyền quyết định khi quyết định hoặc chấp thuận chủ trương đầu tư.

Dự án có chiều dài khoảng 163Km và tổng mức đầu tư lớn, nằm trên địa bàn 02 tỉnh Lào Cai và Lai Châu, trải dài trên địa bàn của 20 xã/phường. Vì vậy, để có cơ sở triển khai độc lập công tác giải phóng mặt bằng của dự án ngay sau khi có chủ trương đầu tư và nghị quyết của Chính phủ triển khai nghị quyết chủ trương của Quốc hội để đẩy nhanh tiến độ thực hiện công tác giải phóng mặt bằng cũng như tiến độ của dự án, đề xuất phân chia dự án thành các dự án thành phần, như sau:

- Dự án thành phần 1: Bồi thường, HT, TĐC đoạn qua địa phận tỉnh Lào Cai; sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 3.406 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 2: Bồi thường, HT, TĐC đoạn qua địa phận tỉnh Lai Châu; sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 4.138 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 3: Toàn bộ phần xây dựng trên địa phận tỉnh Lào Cai (không bao gồm công trình hầm Khau Co); sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 15.332 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 4: Toàn bộ phần xây dựng trên địa phận tỉnh Lai Châu (bao gồm công trình hầm Khau Co); sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 40.609 tỷ đồng.

15. Đánh giá sơ bộ về hiệu quả đầu tư

15.1. Hiệu quả về kinh tế - xã hội

Kết quả sơ bộ tính toán chỉ tiêu hiệu quả kinh tế đối với các yếu tố như tiết kiệm thời gian đi lại, tiết kiệm chi phí vận hành, giảm tai nạn, giảm phát thải CO₂, được trình bày tại bảng sau:

Chỉ tiêu	Giá trị
Giá trị hiện tại thuần E-NPV (triệu đồng)	659,43
Tỷ suất nội hoàn kinh tế E-IRR (%)	12,1%
Tỷ số lợi ích/chi phí (B/C)	1,27

Các kết quả phân tích hiệu quả kinh tế - xã hội cho thấy, việc đầu tư xây dựng Dự án có ý nghĩa hết sức quan trọng trong việc kết nối và phát triển kinh tế không chỉ cho 02 tỉnh Lào Cai, Lai Châu và các tỉnh trong khu vực miền núi phía Bắc. Kết quả tính toán hiệu quả kinh tế cho thấy các chỉ tiêu về hiệu quả kinh tế của Dự án đạt tất cả các mục tiêu về chi phí vốn cơ hội, đạt hiệu quả kinh tế xét trên nhiều phương diện như:

- Tiết kiệm chi phí vận hành VOC;
- Giảm chi phí vận chuyển;
- Lợi ích tiết kiệm thời gian cho hành khách;
- Lợi ích do giảm chi phí cho các tai nạn giao thông.

Nếu cộng thêm với các lợi ích to lớn khác do Dự án mang lại mà trong tính toán chưa thể lượng hoá được như:

- Ảnh hưởng đối với phát triển kinh tế tỉnh Lai Châu, Lào Cai và các địa phương cũng như kinh tế vùng;
- Ảnh hưởng có lợi đối với cộng đồng và môi trường;
- Tăng hiệu quả sử dụng đất đai;
- Hiệu quả về thay đổi cơ cấu xã hội, dân cư;
- Hiệu quả về chính trị, quản lý hành chính;
- Nâng cao năng lực vận tải, tạo điều kiện thu hút đầu tư;
- Cải thiện điều kiện sinh hoạt, nâng cao nhận thức cho nhân dân trong khu vực,
- Cùng những lợi ích khác như: giảm gián đoạn giao thông; Lợi ích đối với các ngành kinh tế quốc dân khi sử dụng mạng lưới cầu đường hoàn chỉnh; giảm thiệt hại đối với hàng hoá, nông sản, tăng cường khả năng phát triển khu vực, khả năng phát triển xã hội, cải thiện môi trường vv... thì đây là dự án thực sự cần thiết và có lợi cho cộng đồng cần được ưu tiên đầu tư sớm.

15.2. Hiệu quả về đảm bảo quốc phòng - an ninh

Khu Tây Bắc (bao gồm các tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Điện Biên, Sơn La, Hòa Bình và Lai Châu) đóng vai trò là "phên dậu" chiến lược trọng yếu về quốc phòng, an ninh và đối ngoại của Việt Nam.

Lai Châu có hơn 265,165 km đường biên giới với Trung Quốc, đóng vai trò là tuyến đầu bảo vệ chủ quyền, toàn lãnh thổ và an ninh quốc gia. Địa bàn sinh hoạt của nhiều dân tộc thiểu số. Việc phát triển kinh tế gắn kết với bảo đảm một dân tộc, tôn giáo và nâng cao đời sống bà con là nhiệm vụ cốt lõi xuyên suốt.

Tăng cường kiểm soát biên giới: Hiện nay, toàn bộ khu vực biên giới Việt - Trung các tỉnh miền núi phía Bắc đang kết nối với các tuyến trục chính kết nối trực tiếp về Hà Nội và các cảng biển bằng các tuyến đường quốc lộ. Với quy mô các tuyến quốc lộ chỉ đạt cấp IV miền núi, một số cấp V miền núi do đó việc lưu thông rất khó khăn, dẫn đến giảm khả năng ứng phó khi có tình huống khẩn cấp xảy ra.

Tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) đóng vai trò chiến lược đặc biệt quan trọng trong việc đảm bảo quốc phòng - an ninh tại khu vực Tây Bắc, kết nối trực tiếp cửa khẩu Ma Lù Thàng với mạng lưới cao tốc quốc gia.

Tuyến cao tốc CT.13 đi cơ bản bám theo QL.279 là hướng tuyến chiến lược về an ninh, quốc phòng, gần các khu vực căn cứ quân sự, khu vực phòng thủ có nhiều lợi thế khi tác chiến.

Dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu sau khi hoàn thành không chỉ tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội cho khu vực Tây Bắc mà còn mang ý nghĩa chiến lược đặc biệt quan trọng đối với nhiệm vụ bảo đảm quốc phòng, an ninh, quản lý biên giới và xây dựng khu vực phòng thủ trong tình hình mới, như:

- Tăng cường khả năng cơ động lực lượng của Quân khu, lực lượng vũ trang tỉnh khi thực hiện các nhiệm vụ quốc phòng - an ninh:

+ Dự án góp phần hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông chiến lược khu vực Tây Bắc, phá vỡ thế độc đạo, tăng cường khả năng cơ động lực lượng, vận chuyển vũ khí, trang bị, phương tiện kỹ thuật, triển khai lực lượng ứng phó nhanh khi có tình huống phục vụ nhiệm vụ quân sự - quốc phòng, phòng thủ dân sự, phòng chống thiên tai, cứu hộ cứu nạn và bảo vệ chủ quyền biên giới quốc gia.

+ Việc rút ngắn thời gian di chuyển từ trung tâm Quân khu 2 (tỉnh Phú Thọ) lên khu vực biên giới tỉnh Lai Châu có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong bảo vệ chủ quyền lãnh thổ, xử lý các tình huống khẩn cấp tại khu vực biên giới; đồng thời, tăng cường năng lực phòng thủ hướng Tây Bắc.

+ Hệ thống cầu, hầm và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ giúp bảo đảm lưu thông liên tục trong mọi điều kiện thời tiết, khắc phục tình trạng chia cắt giao thông do sạt lở, mưa lũ, băng tuyết, sương mù thường xuyên xảy ra tại khu vực miền núi.

- Củng cố thế trận quốc phòng toàn dân gắn với thế trận an ninh nhân dân:

+ Dự án góp phần hoàn thiện kết cấu hạ tầng chiến lược trong khu vực phòng thủ tỉnh Lai Châu và khu vực Tây Bắc, tạo điều kiện xây dựng thế trận phòng thủ liên hoàn vững chắc.

+ Tuyến cao tốc giúp nâng cao khả năng kết nối giữa các khu vực phòng thủ với căn cứ hậu cần - kỹ thuật, các tuyến cơ động quân sự và hệ thống công trình quốc phòng quản lý, bảo vệ biên giới của Quân khu, các tỉnh và tỉnh Lai Châu.

+ Kết hợp dự án với các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ và đường tuần tra biên giới hiện có sẽ tạo thành mạng lưới giao thông lưỡng dụng hiệu quả cả phát triển kinh tế và nhiệm vụ quốc phòng.

+ Việc phát triển hạ tầng đồng bộ góp phần ổn định dân cư, nâng cao đời sống nhân dân vùng sâu, vùng xa; qua đó củng cố “thế trận lòng dân”, hạn chế nguy cơ phát sinh điểm nóng về an ninh trật tự.

- Nâng cao hiệu quả quản lý, kiểm soát địa bàn biên giới:

+ Kết nối liên hoàn cửa khẩu: Điểm cuối tuyến nối thẳng tới Cửa khẩu Quốc gia Ma Lò Thành (Phong Thổ), tạo hành lang vận tải chiến lược đáp ứng đồng thời yêu cầu giao thương quốc tế và kiểm soát an ninh biên giới.

+ Nâng cao khả năng tiếp cận nhanh đến các khu vực trọng điểm, nâng cao hiệu quả đấu tranh phòng chống tội phạm xuyên biên giới; phòng chống ma túy; buôn lậu, xuất nhập cảnh trái phép; mua bán người và các loại tội phạm lợi dụng địa hình miền núi hoạt động.

+ Dự án góp phần nâng cao năng lực quản lý nhà nước tại khu vực biên giới, hạn chế tình trạng cô lập địa bàn khi xảy ra thiên tai hoặc sự cố an ninh, quốc phòng.

- Tăng cường năng lực phòng thủ dân sự, cứu hộ cứu nạn:

+ Địa bàn tỉnh Lai Châu thường xuyên chịu ảnh hưởng của mưa lũ, sạt lở đất, lũ

quét, có xảy ra động đất cục bộ và các hiện tượng thiên tai cục đoạn; do đó, khi dự án hoàn thành sẽ rút ngắn thời gian tiếp cận hiện trường, tăng khả năng vận chuyển vật tư, phương tiện cứu hộ; hỗ trợ sơ tán dân cư nhanh chóng; bảo đảm thông tuyến trong các tình huống khẩn cấp.

+ Dự án hoàn thành góp phần nâng cao năng lực phòng thủ dân sự của tỉnh theo định hướng xây dựng hệ thống hạ tầng có tính chống chịu cao trước thiên tai và các tình huống an ninh phi truyền thống.

- Góp phần ổn định chính trị, phát triển bền vững khu vực biên giới:

+ Thực tiễn trên địa bàn tỉnh cho thấy các khu vực khó khăn về hạ tầng thường tiềm ẩn nguy cơ mất ổn định về an ninh trật tự, dễ bị các đối tượng xấu kích động, lôi kéo; việc đầu tư tuyến cao tốc góp phần mở rộng không gian phát triển, thu hút đầu tư, tạo việc làm, nâng cao đời sống nhân dân. Đây là yếu tố quan trọng góp phần giải quyết tận gốc các nguy cơ mất ổn định xã hội, củng cố niềm tin của nhân dân đối với Đảng và Nhà nước, tăng cường khối đại đoàn kết toàn dân tộc tại khu vực biên giới chiến lược.

+ Tạo điều kiện thuận lợi để lực lượng vũ trang thường xuyên tổ chức các chương trình bám bản, tuyên truyền pháp luật và hỗ trợ đồng bào, bảo vệ chắc chắn an ninh biên giới.

- Phát triển kinh tế gắn với thế trận quốc phòng: Cao tốc đi qua khu vực có vị trí trọng yếu thuộc các huyện Tân Uyên, Tam Đường và thành phố Lai Châu (cũ), tạo điều kiện xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống đồng bào dân tộc thiểu số. Đây là nền tảng cốt lõi để xây dựng thế trận lòng dân và nền quốc phòng toàn dân vững mạnh.

- Tạo nền tảng phát triển hạ tầng chiến lược khu vực Tây Bắc:

+ Sau khi hoàn thành, dự án sẽ đóng vai trò là trụ động lực thúc đẩy hình thành mạng lưới hạ tầng liên hoàn giữa giao thông, logistics, quốc phòng, cửa khẩu, hành lang kinh tế biên giới.

+ Đây là điều kiện quan trọng để từng bước hiện đại hóa khu vực biên giới phía Bắc, nâng cao năng lực bảo vệ chủ quyền quốc gia trong bối cảnh tình hình khu vực và thế giới tiếp tục có nhiều diễn biến phức tạp.

Dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với nhiệm vụ củng cố quốc phòng, an ninh khu vực và bảo vệ chủ quyền biên giới quốc gia. Sau khi hoàn thành, dự án sẽ nâng cao đáng kể năng lực cơ động chiến lược, khả năng quản lý địa bàn, phòng thủ dân sự, cứu hộ cứu nạn và xây dựng khu vực phòng thủ vững chắc; đồng thời tạo nền tảng phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh lâu dài trên địa bàn tỉnh Lai Châu và khu vực Tây Bắc.

16. Đánh giá sơ bộ tác động môi trường

16.1. Đánh giá sơ bộ tác động môi trường

a) Đánh giá sự phù hợp

Phù hợp với Quy hoạch bảo vệ môi trường Quốc gia thời kì 2021 - 2030, tầm

nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 611/QĐ-TTg ngày 08/07/2024. Dự án ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên; góp phần giảm thiểu ô nhiễm, đồng nghĩa với việc giảm phát thải khí nhà kính, ngăn chặn xu hướng gia tăng ô nhiễm, suy thoái môi trường đồng thời nâng cao năng lực chủ động ứng phó với BĐKH.

Phù hợp với Quy hoạch bảo tồn đa dạng sinh học quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1352/QĐ-TTg ngày 08/11/202. Việc Đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Bảo Hà - Lai Châu nhằm tháo gỡ nút thắt hạ tầng giao thông, kết nối đồng bộ khu vực Tây Bắc với Hà Nội và các tỉnh lân cận, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, an ninh quốc phòng, và biến Lào Cai, Lai Châu thành cực tăng trưởng mới. Cụ thể là: (1) Nâng cao năng lực kết nối: Tạo trục giao thông đối ngoại quan trọng, rút ngắn thời gian di chuyển từ Hà Nội lên tỉnh Lai Châu so với quốc lộ 4D và 279 hiện nay, vốn thường xuyên xảy ra sạt lở và nguy hiểm; (2) Phát triển kinh tế - xã hội: Thúc đẩy giao thương, thu hút đầu tư, phát triển du lịch, và nâng cao đời sống nhân dân các tỉnh Tây Bắc; (3) Đồng bộ mạng lưới giao thông: Kết nối với tuyến cao tốc Nội Bài - Lào Cai tạo thành tuyến cao tốc thông suốt từ thủ đô đến cửa ngõ Tây Bắc; (4) An ninh quốc phòng: Đảm bảo quốc phòng, an ninh và nâng cao năng lực kết nối với cửa khẩu quốc tế, thúc đẩy kinh tế biên mậu.

Phù hợp với Chiến lược Quốc gia về đa dạng sinh học đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 149/QĐ-TTg ngày 28/01/2022. Phạm vi xây dựng của Dự án được nghiên cứu để tránh tối đa giao cắt hoặc đi gần các khu bảo tồn thiên nhiên; di sản thiên nhiên, khu dự trữ sinh quyển, vùng đất ngập nước quan trọng. Mặc dù việc Dự án cắt qua khu bảo tồn thiên nhiên Văn Bàn là không thể tránh khỏi, tuy nhiên phạm vi ảnh hưởng là khu vực phục hồi sinh thái và dịch vụ hành chính là khu vực có tính đa dạng sinh học không cao. Vì vậy đã tránh và hạn chế ảnh hưởng tác động ở mức tối thiểu đối với đa dạng sinh học của khu bảo tồn thiên nhiên Văn Bàn. Bên cạnh đó dự án cam kết sẽ áp dụng công nghệ thi công để hạn chế thấp nhất mức ảnh hưởng về sinh học của khu bảo tồn, góp phần bảo vệ môi trường, bảo vệ đa dạng sinh học, góp phần giữ cho đa dạng sinh học được bảo tồn; sử dụng hợp lý và hiệu quả tài nguyên và các không gian phát triển theo hướng bền vững.

Phù hợp với quy hoạch sử dụng đất Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phân bổ chỉ tiêu sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2025, kế hoạch sử dụng đất quốc gia 5 năm 2021-2025 và Quyết định số 227/QĐ-TTg ngày 12/3/2024 của Thủ tướng Chính phủ về điều chỉnh một số chỉ tiêu sử dụng đất đến năm 2025.

Phù hợp với sự phát triển kinh tế xã hội của 2 tỉnh Lai Châu và Lào Cai.

b) Các vấn đề môi trường chính có liên quan đến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT13), bao gồm:

- VD1: Tác động đến di tích văn hóa, di chỉ khảo cổ: Dự án xác định có 02 di tích xếp hạng cấp tỉnh bị ảnh hưởng bởi hoạt động thu hồi đất của GPMB ở khu vực II, là: Hang Đông Pao và Động Bản Giang. Các di tích bị ảnh hưởng ở phía mép ngoài của khu vực bảo vệ II. Mức độ ảnh hưởng không lớn có thể điều chỉnh được trong giai đoạn sau. Đối với hang Đông Pao do nằm ở phía dưới lòng đất, phía khu vực II chỉ là đi mép phía sườn thấp sát chân núi, do vậy không phát sinh hoạt động đào đất, phá nổ bom mìn, phần chiếm vào di tích chủ yếu là do xây dựng các taluy đảm bảo tính ổn định công trình. Mức độ tác động được đánh giá Trung bình, có thể đảo ngược. Khu vực Dự án không có các di tích khảo cổ bị ảnh hưởng. Tuy nhiên trong quá trình thi công Dự án, việc phát hiện các di chỉ khảo cổ có khả năng xảy ra. Do vậy cần có biện pháp giảm thiểu với các quy trình phát lộ khảo cổ rõ ràng để không làm phá hủy các di chỉ có giá trị lịch sử cao.

- VD2: Tác động đến người DTTS chiếm dụng đất, di dời và tái định cư, chiếm dụng đất rừng: Tổng diện tích chiếm dụng khoảng 1.407,22 ha; Trong đó, đất ở 683,16 ha, trong đó tỉnh Lai Châu là 425,89 ha và tỉnh Lào Cai là 257,26 ha. Tổng số hộ bị ảnh hưởng là: 1.882 hộ, trong đó tỉnh Lai Châu là 1.333 hộ và tỉnh Lào Cai là 549 hộ; để đảm bảo Dự án có thể đem lại lợi ích lớn hơn đối với tác động xã hội về phát triển kinh tế và kết nối các vùng du lịch, ở bước sau cần phải nghiên cứu sâu hơn và tham vấn chi tiết các hộ dân tộc thiểu số trước khi xác định vị trí tái định cư hoặc các biện pháp đền bù phù hợp để đảm bảo họ có thể yên tâm để thích nghi với điều kiện sống mới. Tổng diện tích rừng và đất rừng trong phạm vi thực hiện dự án là 604,4451 ha, trong đó diện tích có rừng đạt 218,0634 ha (36,08%) và diện tích chưa thành rừng là 386,3817 ha (63,92%). Diện tích rừng hiện hữu của khu vực dự án là rừng tự nhiên với 70,3526 ha (11,64% diện tích toàn vùng; tương đương 32,26% diện tích có rừng), còn rừng trồng là 147,7108 ha (24,44% diện tích toàn vùng; tương đương 67,74% diện tích có rừng).

- VD3: Tác động đa dạng sinh học, hệ sinh thái: Tuyến đi qua các hệ sinh thái rừng, hệ sinh thái dưới nước (ngọt) và hệ sinh thái nông nghiệp (ruộng bậc thang, đồi chè).

- VD4: Ảnh hưởng đến chế độ thủy văn và lũ lụt và sạt trượt lở: Dự án cắt qua 12 đoạn sông, suối giao cắt với Dự án gồm các sông Nhu (x. Chiềng Ken), Nậm Chân (x. Văn Bàn), Nậm Khát (x. Dương Quỳnh), sông Minh Lương (x. Minh Lương), Suối Nậm Khoa (x. Nậm Xé), Nậm Mít (x. Pắc Ta), Nậm Chăng (x. Tân Uyên), Nậm Bê (x. Mường Khoa), Nậm Bôn (x. Mường Khoa), Nậm Dê (x. Bình Lư), Nậm Xe (x. Sìn Suối Hồ) và Nậm Na (x. Phong Thổ).

- VD5: Tác động đến an toàn hồ đập, thủy điện: Hạ lưu đập thủy điện là vùng nhạy cảm. Dòng chảy tại đây không tuân theo quy luật tự nhiên mà biến động đột ngột theo chu kỳ phát điện hoặc xả lũ khẩn cấp. Đối với khoảng cách giữa vị trí thi công với các đập thủy điện sẽ phân chia thành các mức tác động khác nhau. Nhìn chung các ảnh hưởng về đập thủy điện có tác động dài hạn. Cần có những nghiên cứu kỹ thuật chi tiết ở bước sau.

- VD6: Ô nhiễm không khí, tiếng ồn: Ảnh hưởng bởi bụi và các khí thải, tiếng ồn rung trong giai đoạn thi công xây dựng; Ảnh hưởng bởi tiếng ồn rung trong giai đoạn vận hành.

- VD7: Ảnh hưởng đến hoạt động giao thông: Hoạt động đào đắp chiếm dụng lòng đường; ùn tắc giao thông đoạn giao cắt với các tuyến đường quốc lộ, tỉnh lộ và các đường địa phương; trong quá trình thi công do các thiết bị thi công có thể lấn chiếm hành lang lưu thông.

- VD8: Các chất thải phát sinh và vị trí bãi đổ thải: đất đá loại phải đổ bỏ với khối lượng khá lớn; Phát tán bụi trong quá trình lưu giữ, vận chuyển; Nước thải bao gồm nước thải thi công và nước thải sinh hoạt khu vực lán trại công trường có nguy cơ gây ô nhiễm nguồn nước và vệ sinh môi trường khu vực dự án.

- VD9: Biến đổi khí hậu: các vấn đề về biến đổi khí hậu (thay đổi lượng mưa, khí hậu bất thường) gây ngập úng, ảnh hưởng đến công trình và ảnh hưởng đến hoạt động đi lại của người dân. Các hiện tượng khí hậu cực đoan bao gồm bão, lũ, sạt lở, sụt lún và úng ngập cục bộ (đây không phải hiện tượng khí hậu mà là tác động của khí hậu cực đoan). Các hiện tượng này có thể gây ra các thiệt hại lớn đối với cơ sở hạ tầng tuyến đường. BĐKH về cơ bản sẽ làm tăng cường độ và tần suất của hiện tượng này.

16.2. Sơ bộ các giải pháp phòng ngừa, bảo vệ

- Giảm thiểu tác động do thu hồi đất, di dời và tái định cư: Quan tâm đến chính sách phát triển kinh tế và xã hội cho người dân tộc thiểu số; Đảm bảo công khai minh bạch và đặc biệt có sự tham vấn ý kiến đầy đủ của người dân tộc thiểu số trước khi đưa ra các phương án về vị trí tái định cư, để đáp ứng với nguyện vọng của họ về phong tục tập quán; Thực hiện tốt Phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư xây dựng theo quy định...

- Giảm thiểu tác động đến đa dạng sinh học, hệ sinh thái: Giám sát chặt chẽ trong quá trình thi công các đoạn gần khu vực bảo vệ; Hạn chế phát quang và phục hồi lớp phủ; Tuyên truyền về bảo vệ tính đa dạng sinh học trong lực lượng công nhân...

- Giảm thiểu tác động đến thủy văn và xói lở, sụt trượt: Tuân thủ nghiêm ngặt quy trình và biện pháp thi công; Ngăn ngừa các nguy cơ gây cản dòng nước chảy tràn hoặc dòng chảy sông kênh; Dự án nghiên cứu bố trí hệ thống thoát nước ngang đường phù hợp với tần suất thoát nước thiết kế, hạn chế tối đa việc dềnh nước ở thượng lưu. Các biện pháp giảm thiểu được nghiên cứu lồng ghép ngay trong các biện pháp thiết kế như bố trí các cầu, cống; Kiểm soát nguy cơ xói; Taluy được gia cố trong quá trình thi công để ngăn ngừa sạt lở; Trong quá trình thi công sẽ thực hiện giám sát lún đất để kịp thời phát hiện và xử lý trường hợp sụt lún (nếu xảy ra)...

- Giải quyết các vấn đề liên quan đến biến đổi khí hậu: Việc kiểm toán khả năng thoát nước của các công trình để xác định được khẩu độ thoát nước phù hợp với điều kiện thủy văn thực tế có xem xét đến ảnh hưởng của biến đổi khí hậu của khu vực

tuyến đi qua được quan tâm cùng với các giải pháp công trình hợp lý, những tác động tiêu cực đã được khắc phục. Dự án vận hành tạo điều kiện giao thông êm thuận, rút ngắn thời gian di chuyển qua đó giảm lượng tiêu thụ nhiên liệu và phát thải khí nhà kính so với trường hợp không có dự án (tác động tích cực đến biến đổi khí hậu).

- Giải quyết các vấn đề liên quan đến tác động do ở hạ lưu đập thủy điện: Giải pháp bảo vệ công trình như gia cố lòng và bờ sông; chủ động ứng phó, phối hợp thông tin để giảm thiểu rủi ro tích lũy khi thiên tai xảy ra.

- Giảm thiểu ô nhiễm bụi, tiếng ồn: Làm ẩm khu vực có khả năng phát tán bụi; Các xe sử dụng để vận chuyển đất, đá hoặc cát phải có nắp đậy thùng; Khảo sát, lập báo cáo đánh giá tác động môi trường (ĐTM) chi tiết trong bước lập dự án. Tính toán chi tiết mức ồn tác động đến các đối tượng nhạy cảm với tiếng ồn trong các giai đoạn sau để đề xuất các biện pháp giảm thiểu phù hợp;...

- Đối với các khía cạnh văn hóa lịch sử: Áp dụng quy trình phát lộ di chỉ khảo cổ trong quá trình thi công; Trong trường hợp phát lộ chỉ là các phát hiện di vật hoặc tạo tác đơn lẻ thì các di vật hoặc tạo tác này sẽ được các cơ quan liên quan nghiên cứu và di dời khỏi công trường. Các hoạt động thi công có thể được tiếp tục thực hiện khi được Tư vấn giám sát chấp thuận. Công tác khảo sát liên quan đến phát lộ phải được thực hiện trong 48 giờ.

- Ảnh hưởng đến hoạt động giao thông và kinh doanh - buôn bán dọc tuyến: Đảm bảo giao thông trong khi thi công đoạn đi qua các nút giao; Lắp đặt biển báo, đèn báo và tổ chức hướng dẫn giao thông; Ngăn ngừa rơi vãi đất và làm sạch đất rơi vãi trên đường vận chuyển.

- Biện pháp giảm thiểu tác động do chất thải phát sinh: Quản lý chất thải rắn sinh hoạt trong giai đoạn thi công; Quản lý chất thải nguy hại; ...

* Nhằm hoàn chỉnh hơn trong việc xem xét các tác động môi trường và đề xuất các biện pháp giảm thiểu mang tính khả thi các vấn đề môi trường sau đây cần được xem xét làm rõ và chi tiết hóa trong quá trình lập báo cáo ĐTM:

Ảnh hưởng do chiếm dụng đất: Đánh giá chi tiết về điều kiện kinh tế xã hội các hộ bị ảnh hưởng và các hoạt động sinh kế của người dân có liên quan. Đánh giá chi tiết ảnh hưởng do chiếm dụng đất rừng đặc dụng, rừng phòng hộ và rừng có nguồn gốc là rừng tự nhiên.

Tác động đa dạng sinh học, hệ sinh thái: Đánh giá chi tiết tác động đến đa dạng sinh học, hệ sinh thái.

Các nguy cơ về ngập lũ: Tuyến đường sẽ thành một con đê ngăn các dòng chảy mặt có thể gây ra tình trạng úng ngập, lũ lụt. Từ đó phát sinh các vấn đề môi trường như ô nhiễm, thoái hóa đất ô nhiễm môi trường nước phát sinh dịch bệnh.

Nguy cơ gây xói lở, sụt trượt: Tuyến đường có đi qua các khu vực đồi núi luôn có nguy cơ gây xói lở, trượt, trôi đất do tạo các tay luy âm và dương có độ dốc cao mất ổn định mái dốc, mất thảm thực vật bảo vệ, đào đắp khối lượng lớn. Cùng với lũ lụt xói lở, trôi, trượt đất sẽ tiềm tàng nguy cơ gây ra lũ quét.

Ảnh hưởng khu dân cư, đối tượng khác do ồn: Xác định mức độ tác động đến các đối tượng để có biện pháp giảm thiểu chi tiết, phù hợp với từng loại đối tượng.

Phát sinh các vấn đề môi trường, xã hội trong quá trình thi công: Trong quá trình thi công dự án có thể gây ra ô nhiễm không khí, các nguồn nước, ồn, rung; trôi, trượt đất, úng ngập cục bộ; giao thông đi lại; hư hại tiện ích cộng đồng; phát sinh chất thải rắn; ảnh hưởng đến di tích lịch sử, văn hóa; và các vấn đề xã hội khác

17. Tổ chức thực hiện

17.1. Dự kiến cơ quan chủ quản thực hiện

Trên cơ sở nội dung phân chia dự án thành phần, dự kiến cơ quan chủ quản thực hiện như sau:

- Dự án thành phần 1 và dự án thành phần 3: UBND tỉnh Lào Cai;
- Dự án thành phần 2 và dự án thành phần 4: UBND tỉnh Lai Châu.

17.2. Số bước thiết kế: Thiết kế ba bước (thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công).

IV. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ VÀ GIẢI PHÁP ÁP DỤNG CHO DỰ ÁN

Cơ sở chính trị: Chương trình hành động của Ban Chấp hành Trung ương Đảng thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng đã xác định Xây dựng cơ chế, chính sách đột phá, vượt trội để huy động và sử dụng hiệu quả nguồn lực phát triển các mô hình kinh tế mới, các công trình trọng điểm quốc gia và phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại là hai trong ba đột phá chiến lược giai đoạn 2026-2030; đồng thời, dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) được xác định là công trình quan trọng quốc gia phải thực hiện hoàn thành trong giai đoạn 2026-2030; Mục tiêu tăng trưởng GDP, GRDP giai đoạn 2026-2030 của tỉnh Lai Châu phải đạt ít nhất 10%/năm. Mặt khác, theo Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa IV xác định đến năm 2030 đưa vào sử dụng trên 5.000Km đường bộ cao tốc, trong đó có dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13).

Dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13) là dự án lớn, trọng điểm, có vai trò quan trọng đến phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh khu vực Tây Bắc, đặc biệt là Lai Châu. Dự án có quy mô đầu tư lớn, kỹ thuật phức tạp, trải dài trên địa bàn 20 xã/phường của hai tỉnh, từ những cơ sở chính trị trên, để đẩy nhanh tiến độ thực hiện; phân cấp, phân quyền đầu tư để dự án sớm hoàn thành, cần thiết có một số cơ chế, chính sách đặc thù thuộc thẩm quyền của Quốc hội, cụ thể như sau:

1. Chính sách 01: Thẩm quyền quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư

- Cơ sở pháp lý: Tại khoản 1, Điều 37 Luật Đầu tư công quy định: *Cấp quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án thì có thẩm quyền quyết định điều chỉnh, dừng chủ trương đầu tư chương trình, dự án đó và chịu trách nhiệm về quyết định*

của mình và khoản 2, Điều 37 Luật Đầu tư công được sửa đổi bởi Luật 90/2025/QH15 quy định: Việc điều chỉnh chủ trương đầu tư chương trình, dự án thực hiện trong trường hợp chương trình, dự án phát sinh thay đổi về mục tiêu, địa điểm, vượt mức vốn đầu tư công so với nội dung tại chủ trương đầu tư chương trình, dự án. Như vậy, thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư thuộc Quốc hội.

Dự án có quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp, thời gian thực hiện dài, chưa lường hết được các khó khăn, vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện, có thể làm thay đổi một số nội dung đã được phê duyệt trong quyết định chủ trương đầu tư. Trường hợp dự án phải điều chỉnh chủ trương đầu tư sẽ phải thực hiện qua nhiều bước, mất nhiều thời gian và thời gian điều chỉnh có thể sẽ không cùng thời gian Quốc hội họp, vì vậy đề xuất cơ chế, chính sách sau: *“Trong thời gian Quốc hội không họp, Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án”*.

- Cơ sở thực tiễn: Chính sách này cũng đã được Quốc hội thông qua cho dự án tương tự, cụ thể: tại điểm c, khoản 1, Điều 3 Nghị quyết số 58/2022/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột) và khoản 2, Điều 3 Nghị quyết số 219/2025/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Quy Nhơn - Pleiku).

- Đánh giá tác động của chính sách:

+ Đến hệ thống pháp luật: Cơ chế, chính sách này nếu được chấp thuận sẽ là một khung thể chế thử nghiệm, làm cơ sở để sửa đổi và phát triển hệ thống pháp luật.

+ Về kinh tế - xã hội: Cơ chế, chính sách này nếu được thông qua sẽ rút ngắn được thời gian thực hiện điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án, giảm thủ tục, sớm hoàn thành đưa dự án vào khai thác, sử dụng, góp phần đảm bảo thực hiện hiệu quả, thành công các mục tiêu đề ra, khơi thông nguồn lực, tăng khả năng hấp thụ vốn vào nền kinh tế, thúc đẩy tăng trưởng, ổn định xã hội.

2. Chính sách 02: Chỉ định thầu

- Cơ sở pháp lý: Theo điểm k, khoản 1, Điều 23 Luật Đấu thầu quy định: *Gói thầu thuộc dự án quan trọng quốc gia được áp dụng hình thức chỉ định thầu theo Nghị quyết của Quốc hội khi quyết định chủ trương đầu tư dự án. Vì vậy, thẩm quyền quyết định cơ chế, chính sách này thuộc thẩm quyền của Quốc hội.*

- Cơ sở thực tiễn: Tham khảo một số dự án có tính chất phức tạp, tương tự thì việc chỉ định thầu có thể rút ngắn thời gian lựa chọn nhà thầu từ 6-12 tháng so với đấu thầu rộng rãi (kể cả công tác lựa chọn nhà thầu trong việc khai thác, thanh lý rừng, tái định cư). Chính sách này cũng đã được Quốc hội thông qua cho dự án tương tự, cụ thể: tại khoản 1, Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 (Chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội đối với các dự án cao tốc quan trọng quốc gia); điểm b, khoản 1, Điều 3 Nghị định số 58/2022/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột); khoản 3, Điều 3 Nghị quyết số 219/2025/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Quy Nhơn - Pleiku); khoản 2, Điều 3 Nghị định số 255/2025/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Vinh

- Thanh Thủy).

Vì vậy đề xuất cơ chế, chính sách sau: “*Cho phép áp dụng hình thức chỉ định thầu đối với các gói thầu thuộc dự án, bao gồm cả các gói thầu phục vụ công tác bồi thường, hỗ trợ tái định cư, thanh lý rừng*”.

- Đánh giá tác động của chính sách:

+ Đến hệ thống pháp luật: không ảnh hưởng đến hệ thống pháp luật.

+ Về kinh tế - xã hội: Cơ chế, chính sách này nếu được thông qua sẽ giảm được thủ tục, thời gian, công sức của chủ đầu tư cũng như các nhà thầu, sớm khởi công được dự án, góp phần đảm bảo thực hiện hiệu quả, thành công các mục tiêu đề ra, khơi thông nguồn lực, tăng khả năng hấp thụ vốn vào nền kinh tế, thúc đẩy tăng trưởng, ổn định xã hội, tạo việc làm cho người lao động, đặc biệt là lao động địa phương.

3. Chính sách 03: Triển khai đồng thời lập, thẩm định, phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế kỹ thuật

- Cơ sở pháp lý: Tại điểm b, khoản 3, Điều 71 Luật Xây dựng 135/2025/QH15 quy định với dự án đầu tư công đặc biệt thì *Thiết kế xây dựng được lập cho toàn bộ công trình hoặc từng hạng mục, bộ phận công trình hoặc từng giai đoạn thi công xây dựng công trình; được lập song song, đồng thời với quá trình lập, thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi, phê duyệt dự án và thi công xây dựng; tuy nhiên không có quy định tương tự cho các dự án đầu tư công khác. Tại khoản 4, Điều 24 Luật Xây dựng 135/2025/QH15 quy định: Theo yêu cầu của dự án, người quyết định đầu tư được quyết định sử dụng thiết kế FEED hoặc thiết kế kỹ thuật thay thế cho thiết kế cơ sở tại Báo cáo nghiên cứu khả thi.*

Vì vậy đề xuất cơ chế, chính sách sau: “*Cho phép chủ đầu tư dự án, chủ đầu tư dự án giải phóng mặt bằng được triển khai thực hiện đồng thời việc lập, thẩm định, phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế kỹ thuật, báo cáo kinh tế - kỹ thuật*”.

- Cơ sở thực tiễn: Chính sách này cũng đã được Quốc hội thông qua cho dự án tương tự, cụ thể: tại khoản 15, Điều 3 Nghị quyết số 187/2025/QH15 QH15 (duyet chủ trương dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng); khoản 5, Điều 3, Nghị quyết số 219/2025/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Quy Nhơn - Pleiku).

- Đánh giá tác động của chính sách:

+ Đến hệ thống pháp luật: Cơ chế, chính sách này nếu được chấp thuận sẽ là một khung thể chế thử nghiệm, làm cơ sở để sửa đổi và phát triển hệ thống pháp luật.

+ Về kinh tế - xã hội: Qua nghiên cứu, rà soát, thông thường thời gian thực hiện công tác khảo sát, lập báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế kỹ thuật và dự toán dự án quan trọng quốc gia khoảng 14 tháng (chưa bao gồm thời gian lựa chọn nhà thầu tư vấn), như vậy sẽ không thể đẩy nhanh được tiến độ triển khai, để có thể khởi công dự án vào cuối năm 2027. Từ đó, góp phần đảm bảo thực hiện hiệu quả, thành công

các mục tiêu đề ra, khơi thông nguồn lực, tăng khả năng hấp thụ vốn vào nền kinh tế, thúc đẩy tăng trưởng, ổn định xã hội, tạo việc làm cho người lao động, đặc biệt là lao động địa phương.

4. Chính sách 04: Thẩm định khả năng cân đối vốn

- Cơ sở pháp lý: Khoản 1, Điều 36 Luật Đầu tư công quy định: *Khả năng cân đối vốn là một nội dung trong thẩm định chủ trương đầu tư*; mặt khác theo khoản 1, Điều 17 Luật Đầu tư công được sửa đổi, bổ sung bởi điểm a, khoản 4, Điều 7 Luật 90/2025/QH15 thì *“không xác định được nguồn vốn và khả năng cân đối vốn”* là một trong các hành vi bị cấm trong đầu tư công.

Dự án chưa có kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030, chưa xác định được nguồn vốn và khả năng cân đối vốn, vì vậy đề giải quyết vấn đề này, đề xuất cơ chế, chính sách sau: *“Dự án không phải thẩm định nguồn vốn và khả năng cân đối vốn theo quy định của pháp luật đầu tư công”*.

- Cơ sở thực tiễn: Chính sách này cũng đã được Quốc hội thông qua cho dự án tương tự, cụ thể: tại khoản 2, Điều 3 Nghị quyết số 187/2025/QH15 (duyet chủ trương dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng); khoản 4, Điều 3 Nghị quyết số 219/2025/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Quy Nhơn - Pleiku); khoản 1, Điều 3, Nghị quyết số 255/2025/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Vinh - Thanh Thủy); khoản 3, Điều 3 Nghị quyết số 172/2024/QH15 (duyet chủ trương dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam).

- Đánh giá tác động của chính sách:

+ Đến hệ thống pháp luật: Cơ chế, chính sách này nếu được chấp thuận sẽ là một khung thể chế thử nghiệm, làm cơ sở để sửa đổi và phát triển hệ thống pháp luật.

+ Về kinh tế - xã hội: Dự án có thể sẽ không được thông qua, phê duyệt chủ trương nếu không được thông qua cơ chế, chính sách đặc thù này vì nội dung *“không xác định được nguồn vốn và khả năng cân đối vốn”* là một trong các hành vi bị cấm trong đầu tư công. Việc dự án không được thông qua, ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh khu vực Tây Bắc, đặc biệt là Lai Châu.

5. Chính sách 05: Kế hoạch vốn bố trí cho dự án

- Cơ sở pháp lý: Tại khoản 1, Điều 58 Luật Đầu tư công được sửa đổi bởi Luật 90/2025/QH15 quy định: *Vốn thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư được bố trí để lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư dự án; lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án. Tại khoản 3, Điều 58 Luật Đầu tư công quy định: Vốn thực hiện dự án được bố trí để giải phóng mặt bằng, lập thiết kế kỹ thuật, lập thiết kế bản vẽ thi công, lập dự toán của dự án hoặc hạng mục của dự án, tổ chức thi công và thực hiện các công việc khác theo quyết định phê duyệt dự án.*

Vì vậy, đề nghị cơ chế, chính sách sau: *“Sau khi Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, dự án được bổ sung danh mục trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và bố trí vốn kế hoạch đầu tư công hằng năm để triển khai các hoạt động thực hiện*

trước, gồm các nhiệm vụ chi cho công tác chuẩn bị dự án và thực hiện các công việc trong công tác BT, HT, TĐC trước khi phê duyệt dự án”.

- Cơ sở thực tiễn: Chính sách này cũng đã được Quốc hội thông qua cho dự án tương tự, cụ thể: tại khoản 16, Điều 3 Nghị quyết số 172/2024/QH15 (duyet chủ trương dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam); khoản 9, Điều 3 Nghị quyết số 219/2025/QH15 (duyet chủ trương dự án cao tốc Quy Nhơn - Pleiku).

- Đánh giá tác động của chính sách:

+ Đến hệ thống pháp luật: Cơ chế, chính sách này nếu được chấp thuận sẽ là một khung thể chế thử nghiệm, làm cơ sở để sửa đổi và phát triển hệ thống pháp luật.

+ Về kinh tế - xã hội: Tỉnh Lai Châu là tỉnh miền núi, biên giới, điều kiện kinh tế - xã hội còn nhiều khó khăn, khả năng cân đối ngân sách địa phương hạn chế, phần lớn phụ thuộc ngân sách trung ương; chưa đáp ứng yêu cầu bố trí nguồn lực cho dự án có quy mô lớn như dự án Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu. Đồng thời, ngân sách địa phương đang tập trung thực hiện các nhiệm vụ trọng tâm về an sinh xã hội, giảm nghèo bền vững, đối ứng các Chương trình mục tiêu quốc gia, đối ứng cho các trường phổ thông dân tộc nội trú tại các xã biên giới; bổ sung nguồn vốn ủy thác qua Ngân hàng Chính sách xã hội để hỗ trợ người dân phát triển sản xuất, giải quyết việc làm và sắp xếp ổn định dân cư vùng biên giới, đặc biệt khó khăn;..., vì vậy nếu không được bố trí vốn cho công tác chuẩn bị dự án thì ảnh hưởng lớn đến khả năng cân đối ngân sách của tỉnh, dẫn đến ngân sách địa phương không đủ để thực hiện các chương trình an sinh xã hội, giảm nghèo bền vững... ảnh hưởng lớn đến phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

V. KIẾN NGHỊ

Ban QLDA đầu tư xây dựng tỉnh Lai Châu đã hoàn thành Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án: Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13), kính trình UBND tỉnh Lai Châu, Hội đồng thẩm định nội bộ tổ chức thẩm định, trình Chính phủ theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- HĐTĐ nội bộ;
- Giám đốc Ban (b/c);
- Lưu: VT, KH.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**

Lê Bá Sơn