

Số: ~~3936~~ /QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 03 tháng 12 năm 2013

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt phương hướng, kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng Tây Nguyên đến năm 2015, định hướng đến năm 2020**

**BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 7/9/2006 của Chính phủ về việc lập, phê duyệt, quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội và được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 của Chính phủ;

Căn cứ Kết luận số 12-KL/TW ngày 24/10/2011 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết 10-NQ/TW của Bộ Chính trị (Khóa IX) phát triển vùng Tây Nguyên thời kỳ 2011 – 2020;

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1686/QĐ-TTg ngày 20/11/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/2/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/09/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/10/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn sau 2020; Quyết định số 140/QĐ-TTg ngày 21/1/2010 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông;

Căn cứ Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT ngày 8/7/2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông nông thôn Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 936/QĐ-TTg ngày 18/7/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Tây Nguyên đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 168/2001/QĐ-TTg ngày 30/10/2001 của Thủ tướng Chính phủ về những giải pháp cơ bản phát triển kinh tế - xã hội vùng Tây Nguyên giai đoạn 2001 - 2005;

Căn cứ Quyết định số 2162/QĐ-TTg ngày 11/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển du lịch vùng Tây Nguyên đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Chỉ thị số 14/CT-TTg ngày 28/6/2013 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường quản lý đầu tư và xử lý nợ đọng xây dựng cơ bản từ nguồn ngân sách Nhà nước, trái phiếu Chính phủ;

Căn cứ văn bản số 5952/VPCP-KTN ngày 22/7/2013 của Văn phòng Chính phủ về việc phê duyệt phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng Tây Nguyên đến năm 2015, định hướng đến năm 2020;

Xét đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kế hoạch - Đầu tư và Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam tại Tờ trình số 3779/TCĐBVN-KHĐT ngày 21/9/2012,

## **QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Phê duyệt Phương hướng, kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông (KCHTGT) vùng Tây Nguyên đến năm 2015, định hướng đến năm 2020 với những nội dung chủ yếu sau:

### **1. Quan điểm phát triển**

- Định hướng phát triển KCHTGT vùng Tây Nguyên phù hợp với định hướng, quan điểm phát triển kinh tế - xã hội vùng; chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia, địa phương.

- Đầu tư KCHTGT vùng phải đi trước một bước, nhanh chóng hình thành hệ thống giao thông đồng bộ, liên hoàn và kết hợp được các hình thức vận tải, đáp ứng yêu cầu và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh, quốc phòng của vùng, hội nhập mạnh hơn với cả nước, với khu vực và quốc tế.

- Phát triển các công trình giao thông trọng yếu có tính đột phá, tập trung đầu tư các công trình giao thông trọng điểm, có vai trò động lực; tránh đầu tư phân tán, dàn trải.

- Huy động mọi nguồn lực từ ngân sách nhà nước, nguồn vốn trong nhân dân, các nguồn vốn hợp pháp khác trong và ngoài nước để đầu tư KCHTGT vùng.

## **2. Định hướng phát triển KCHTGT vùng đến năm 2020**

Tập trung nâng cấp, mở rộng các tuyến quốc lộ, đường tỉnh huyết mạch kết hợp nâng cấp, xây dựng mới một số công trình giao thông trọng điểm phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của vùng và quốc gia; giai đoạn 2015 - 2020 hoàn chỉnh, hiện đại hoá và tiếp tục phát triển KCHTGT đảm bảo vận tải tối ưu; mục tiêu phát triển từng ngành như sau:

### **- Đường bộ:**

Nâng cấp và đầu tư xây dựng các quốc lộ, đường tỉnh huyết mạch, có nhu cầu vận tải lớn, đặc biệt các trục dọc, trục ngang nối các tỉnh trong vùng Tây Nguyên với nhau, nối với vùng Duyên hải Nam Trung Bộ; nối tới các cửa khẩu quan trọng; tuyến phục vụ vận tải bô xít.

Phần đầu 100% xã có đường ô tô đến trung tâm; 100% đường huyện, tối thiểu 70% đường xã được cứng hóa bằng nhựa hoặc bê tông xi măng; đường huyện đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp V; đường xã tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp VI; 50% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên.

### **- Đường sắt:**

Nghiên cứu xây dựng đường sắt trên khu vực Tây Nguyên phục vụ khai thác và sản xuất alumin - nhôm và kết nối Tây Nguyên với cảng biển.

### **- Đường thủy nội địa:**

Nghiên cứu khai thác giao thông đường thủy nội địa các đoạn sông Sê San, Sêrêpôc và các hồ nước do các đập thủy điện tạo ra phục vụ vận tải và du lịch.

### **- Hàng không:**

Nghiên cứu mở các tuyến bay quốc tế thẳng đến sân bay Liên Khương. Kéo dài đường cất hạ cánh cảng hàng không Pleiku đáp ứng yêu cầu an ninh quốc phòng và dịch vụ vận tải.

### **- Giao thông đô thị:**

Phát triển hợp lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị, tổ chức vận tải khách công cộng; đảm bảo quỹ đất dành cho giao thông đô thị; xây dựng các công trình, hạng mục giao thông phụ trợ giảm ùn tắc và tai nạn giao thông.

## **3. Kế hoạch thực hiện**

### **3.1. Giai đoạn 2013 - 2015:**

#### **a) Đường bộ**

Cơ bản hoàn thành việc nâng cấp, mở rộng các dự án KCHTGT đường bộ đã được bố trí vốn, gồm:

- Đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14 cũ): đoạn qua khu vực Tây Nguyên từ Kon Tum đến ngã ba Bình Phước, dài khoảng 563 km.

Hoàn thành các dự án, sớm đưa vào sử dụng các đoạn: qua thị trấn Đăk Hà, thành phố Kon Tum, Kon Tum - Pleiku, qua thành phố Pleiku, qua thành phố Buôn Mê Thuột, cầu Eatam, qua thị trấn Đăk Mil, qua thị xã Gia Nghĩa.

Tiếp tục nâng cấp mở rộng các đoạn còn lại 419 km bằng vốn trái phiếu Chính phủ (TPCP) và BOT.

- Quốc lộ 14C: dài 374,8 km, từ ngã tư Plei Kần (Kon Tum) đến cửa khẩu Bu Prăng (Đăk Nông), giai đoạn 1 cơ bản đã hoàn thành thông tuyến từ Kon Tum đến Đăk Nông; tiếp tục đầu tư giai đoạn 2 xây dựng nền, nhựa hóa mặt đường trên các đoạn xung yếu (đoạn qua các tỉnh Kon Tum, Gia Lai và Đăk Nông).

- Quốc lộ 19: từ cảng Quy Nhơn (Bình Định) đến cửa khẩu Lệ Thanh (Gia Lai) dài khoảng 248 km, trong đó trên địa phận tỉnh Gia Lai dài 160,9 km, hoàn thành nâng cấp các đoạn: từ cầu Bà Gi đến thành phố Pleiku, gồm cả đường tránh thị trấn Đăk Đoa và đèo An Khê theo hình thức BOT, BT... và kêu gọi đầu tư bằng nguồn vốn ODA...

- Quốc lộ 27: từ Buôn Ma Thuột (Đăk Lăk) đến Phan Rang (Ninh Thuận) dài 277,06 km, trong đó trên địa phận tỉnh Lâm Đồng và Đăk Lăk khoảng 211,08 km. Đẩy nhanh tiến độ để hoàn thành đoạn Km174 - Km272+800 của dự án cải tạo nâng cấp Quốc lộ 27 (vốn TPCP). Huy động vốn để nâng cấp, cải tạo các đoạn còn lại: Km 6 đến Km 83 (Đăk Lăk); Km 83 đến Km 174 (Lâm Đồng); đường tránh sân bay Liên Khương (Km171 đến Km177+222); Km174 đến Km272 (Lâm Đồng và Ninh Thuận) theo hình thức BOT hoặc vốn ngân sách Nhà nước.

- Quốc lộ 24: từ Thạch Trụ (Quảng Ngãi) đến thành phố Kon Tum, dài 168,2 km, trong đó trên địa phận tỉnh Kon Tum khoảng 99,2 km. Nâng cấp các đoạn tránh đèo Măng Đen; cầu Kon Brai, đoạn Km135 đến Km137; mở rộng đoạn qua thành phố Kon Tum, đoạn qua thị trấn Kon Plông và các đoạn xung yếu (nguồn TPCP).

- Quốc lộ 25: từ Tuy Hòa (Phú Yên) đến Chư Sê (Gia Lai), dài 181,99 km, trong đó trên địa phận tỉnh Gia Lai khoảng 111,81 km. Nâng cấp, cải tạo các đoạn từ Km47 đến Km58; đoạn Km85 đến Km99+500 (vốn TPCP).

- Quốc lộ 28: từ Phan Thiết (Bình Thuận) đến Gia Nghĩa (Đăk Nông) dài khoảng 179,8 km, trong đó trên địa phận tỉnh Lâm Đồng và Đăk Nông khoảng 139,72 km (trong đó có 36 km đoạn tránh ngập thủy điện Đồng Nai 3 và Đồng Nai 4 đang triển khai thực hiện đầu tư bằng nguồn vốn TPCP và vốn của Tập đoàn Điện lực Việt Nam, hoàn thành vào năm 2014). Cải tạo, nâng cấp các đoạn phục vụ vận chuyển bô xít.

- Quốc lộ 20: từ Dầu Giây (Đồng Nai) đến Đà Lạt (Lâm Đồng) dài 268 km, trong đó trên địa phận tỉnh Lâm Đồng khoảng 192,4 km. Thực hiện đầu tư cải tạo, nâng cấp đoạn Trại Mát (Lâm Đồng), hoàn thành năm 2013. Các đoạn còn lại thực hiện đầu tư khôi phục, cải tạo theo hình thức BT kết hợp với hình thức BOT.

- Quốc lộ 55: từ Bà Rịa (Bà Rịa - Vũng Tàu) đến ngã ba Đại Bình (Lâm Đồng) dài 233,4 km, trong đó trên địa phận tỉnh Lâm Đồng khoảng 24 km được cải tạo, nâng cấp bằng nguồn ngân sách Nhà nước.

- Các tuyến đường phục vụ vận chuyển bô xít: Cải tạo, nâng cấp, xây dựng các tuyến đường: đoạn Gia Nghĩa - Quảng Khê (Quốc lộ 28) (dự án thuộc trung ương quản lý); đoạn Quảng Khê - Lộc Bắc (tuyến tránh ngập thủy điện Đồng Nai 4); đoạn Lộc Bắc - Tân Rai (đường tỉnh 725) (nguồn ngân sách Nhà nước); xây dựng tuyến Đạo Nghĩa - Quảng Khê và tuyến tránh đô thị Gia Nghĩa (3 dự án này thuộc địa phương quản lý, vốn chương trình mục tiêu).

b) Đường thủy nội địa: Nghiên cứu khai thác các sông Sêrêpok, Sê San và các vùng hồ thủy điện.

c) Hàng không: Duy trì hoạt động của các cảng hàng không Liên Khương, Buôn Ma Thuột. Triển khai và hoàn thành kéo dài đường cất hạ cánh cảng hàng không Pleiku.

d) Hệ thống đường địa phương: Phối hợp, hỗ trợ các địa phương đầu tư đường ô tô đến trung tâm xã; từng bước cứng hóa hệ thống đường giao thông nông thôn.

### 3.2. Giai đoạn 2016 - 2020:

Hoàn thành các dự án đã khởi công xây dựng trong giai đoạn 2012 - 2015, tùy thuộc vào điều kiện nguồn lực của đất nước để tiếp tục đầu tư xây dựng các công trình quan trọng, cụ thể như sau:

- Về đường bộ:

+ Phân đấu huy động vốn để hoàn thành các công trình đang đình hoãn, giãn tiến độ; hoàn thành các đoạn tuyến quốc lộ huyết mạch đã xác định được nguồn vốn giai đoạn 2012 - 2015, đặc biệt là đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14 cũ).

+ Nâng cấp các đoạn còn lại để phân đấu đưa các tuyến Quốc lộ trọng yếu (gồm Quốc lộ 20, 24, 40, 19, 26, 25, 55) cơ bản đạt cấp III, 2 làn xe; các Quốc lộ 14C, 26, 28, 29, 27, đường Nam Quảng Nam (Quốc lộ 40B) cơ bản đạt cấp IV, 2 làn xe; sửa chữa, thay thế các cầu yếu trên các tuyến quốc lộ.

- Về đường thủy nội địa: Từng bước khai thác các hồ nước của thủy điện để phát triển vận tải thủy nội địa phục vụ du lịch.

- Về hàng không: khai thác có hiệu quả các cảng hàng không sau:

+ Cảng hàng không Liên Khương: vai trò, chức năng là cảng hàng không nội địa, kết hợp khai thác các hoạt động bay quốc tế; sử dụng chung dân sự và quân sự; đảm bảo phục vụ 24/24 giờ các loại máy bay A320/A321 hoặc tương đương.

+ Cảng hàng không Buôn Ma Thuột: vai trò, chức năng là cảng hàng không nội địa; sử dụng chung dân sự và quân sự; đảm bảo phục vụ 24/24 giờ các loại máy bay A320/A321 hoặc tương đương.

+ Cảng hàng không Pleiku: vai trò, chức năng là cảng hàng không nội địa; sử dụng chung dân sự và quân sự; đảm bảo phục vụ 24/24 giờ các loại máy bay A320/A321 hoặc tương đương.

**- Đường sắt:**

Nghiên cứu xây dựng đường sắt trên khu vực Tây Nguyên phục vụ khai thác và sản xuất alumin - nhôm và kết nối Tây Nguyên với cảng biển.

**3.3. Nhu cầu nguồn vốn:**

- Giai đoạn 2012 - 2015: Tổng nhu cầu vốn khoảng 21.000 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2016 - 2020: Tổng nhu cầu vốn khoảng 27.300 tỷ đồng.

**4. Giải pháp, chính sách phát triển**

**4.1. Giải pháp, chính sách tạo vốn đầu tư phát triển KCHTGT:**

- Ưu tiên đầu tư từ ngân sách nhà nước, phát hành trái phiếu Chính phủ, ưu tiên vốn ODA để tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vùng Tây Nguyên, đặc biệt là các công trình cấp bách, hệ thống cầu yếu và các công trình gia cố bền vững chống sạt lở.

- Tích cực huy động mọi nguồn lực trong và ngoài nước, từ các thành phần kinh tế, bằng các hình thức như BOT, BT, PPP...; ưu tiên đầu tư một số công trình quan trọng cấp bách. Phối hợp với các Bộ, ngành liên quan xúc tiến vận động nguồn vốn ODA, đẩy mạnh vận động các nhà tài trợ tiếp tục cung cấp ODA để phát triển KCHTGT, nhất là các công trình lớn, có sức lan tỏa, tạo ra đột phá lớn.

- Phối hợp với địa phương nhằm tăng cường huy động nguồn lực đất đai để phát triển KCHTGT thông qua khai thác quỹ đất; cho thuê quyền khai thác.

**4.2. Giải pháp, chính sách nâng cao hiệu quả đầu tư:**

- Đẩy nhanh tiến độ thi công các dự án đã có nguồn vốn để sớm đưa vào khai thác sử dụng, nhất là các dự án trọng điểm.

- Trong xây dựng kế hoạch 5 năm, kế hoạch hàng năm sắp xếp thứ tự ưu tiên, trong đó tập trung vốn cho các công trình có tính lan tỏa, tạo sự kết nối giữa các phương thức, giữa các công trình trong vùng.

- Phối hợp, hỗ trợ các địa phương trong việc đầu tư KCHTGT thuộc thẩm quyền quản lý địa phương để khai thác đồng bộ với hệ thống KCHTGT quốc gia.

**4.3. Giải pháp, chính sách áp dụng khoa học - công nghệ:**

- Rà soát, sửa đổi và bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức, định ngạch cho phù hợp với thông lệ quốc tế, các nước trong khu vực và điều kiện thực tế của Việt Nam.

- Tăng cường áp dụng khoa học công nghệ mới; sử dụng vật liệu mới, vật liệu sẵn có, tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với điều kiện vùng để phát triển KCHTGT vùng.

- Nghiên cứu áp dụng các tiến bộ khoa học công nghệ để xử lý các vấn đề kỹ thuật xuất phát từ điều kiện địa chất, thủy văn phức tạp của khu vực nhằm làm giảm giá thành nâng cao chất lượng, bền vững ổn định công trình.

- Tổ chức thẩm định an toàn giao thông đối với tất cả các công trình nâng cấp và xây dựng mới, tăng cường áp dụng các công nghệ giao thông thông minh để hỗ trợ và kiểm soát giao thông.

4.4. Giải pháp, chính sách phát triển nguồn nhân lực: Tập trung đào tạo đội ngũ cán bộ khoa học - công nghệ và công nhân lành nghề đồng bộ cả trong thiết kế, quản lý dự án, thi công và quản lý.

4.5. Giải pháp chính sách tăng cường công tác quản lý bảo trì hệ thống KCHTGT: Dành phần vốn thích đáng cho công tác quản lý bảo trì.

4.6. Giải pháp, chính sách bảo vệ môi trường:

- Quản lý chặt chẽ việc thực hiện đánh giá tác động môi trường các dự án phát triển KCHTGT; thực hiện tốt công tác giám sát quản lý môi trường và tăng cường kiểm tra thường xuyên bảo vệ môi trường đối với các đơn vị xây dựng, sản xuất, kinh doanh giao thông vận tải.

- Kiểm soát chất lượng phương tiện và nhiên liệu, giảm thiểu ô nhiễm môi trường; khuyến khích sử dụng phương tiện và nhiên liệu sạch.

## **Điều 2. Tổ chức thực hiện**

- Vụ Kế hoạch - Đầu tư, Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Cục quản lý chuyên ngành triển khai Phương hướng, kế hoạch phát triển KCHTGT vùng Tây Nguyên đến năm 2015, định hướng đến năm 2020 theo Quyết định này.

- Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông phối hợp với các đơn vị liên quan sử dụng hiệu quả quỹ bảo trì đường bộ để nâng cao tuổi thọ và chất lượng khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng hiện có.

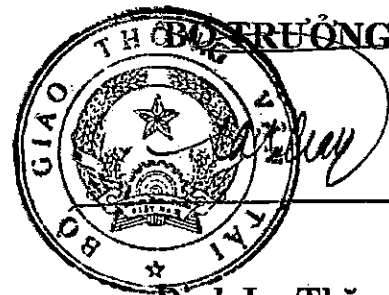
- Các đơn vị liên quan thực hiện các nội dung theo chức năng của mình.

**Điều 3.** Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

**Điều 4.** Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra, Vụ trưởng các Vụ; Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Cục trưởng các Cục quản lý nhà nước chuyên ngành, Giám đốc Sở Giao thông vận tải các tỉnh vùng Tây Nguyên và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan thuộc Bộ chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

### **Nơi nhận:**

- Như Điều 4;
- Văn phòng Chính phủ;
- Ban Chỉ đạo Tây Nguyên;
- Các Bộ: KH&ĐT, Tài chính, NN&PTNT, TN&MT;
- UBND các tỉnh Tây Nguyên;
- Các Thứ trưởng;
- Sở GTVT các tỉnh Tây Nguyên;
- Website Bộ GTVT;
- Lưu VT, KHĐT (08).



**Đinh La Thăng**

## PHỤ LỤC

### Danh mục các dự án ưu tiên triển khai vùng Tây Nguyên giai đoạn 2012 - 2015

(Kèm theo Quyết định số 3936 /QĐ-BGTVT ngày 03 tháng 12 năm 2013)

STT	Danh mục công trình	Tiến độ hoàn thành
<b>I</b>	<b>Đường bộ</b>	
1	Đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14 cũ) đoạn qua Tây Nguyên	
	- Đoạn Tân Cảnh - Kon Tum	2016
	- Đoạn qua thành phố Kon Tum	2013
	- Đoạn Kon Tum - Pleiku	2014
	- Qua TP Pleiku	2013
	- Đoạn Pleiku - Cầu 110 (Km542 - Km607+600)	2016
	- Đoạn Km607+600 - Km678+734	2016
	- Đoạn Km678+734 - Bắc thành phố Buôn Ma Thuột (Km704)	2016
	- Đoạn phía Bắc và Nam thành phố Buôn Ma Thuột	2014
	- Đoạn Km765 - Km817 (cả cầu Serepok)	2016
	- Đoạn Km817 - Cây Chanh (Km887)	2016
	- Đoạn qua TX Đồng Xoài	2015
	- Đoạn Đồng Xoài - Chơn Thành (Km970+700 - Km994+188; kể cả đoạn đi theo đường hiện hữu đến Chơn Thành dài khoảng 7 km)	2016
	- Đoạn qua thị xã Gia Nghĩa	2013
	- Đoạn Cây Chanh - cầu 38 (Km887+200 - Km921+025,91)	2016
	- Đoạn Cầu 38 - Đồng Xoài (Km921+025,91 - Km962+331)	2015
	- Các cầu trên đoạn Đăk Nông - Bình Phước	2016
2	Quốc lộ 14C	
	- Đoạn qua Kon Tum (giai đoạn 2)	2017-2018
	- Đoạn qua Gia Lai từ Km124+900 - Km202 (giai đoạn 2)	2018-2019
	- Đoạn qua Đăk Lăk và Đăk Nông (giai đoạn 2)	2016-2019
	- Đoạn kéo dài từ Km 393+600 - hết địa phận tỉnh Đăk Nông và đoạn từ Km 397+500 đến cửa khẩu Bu Prăng (kể cả cầu Đăk Đang)	2014



<b>STT</b>	<b>Danh mục công trình</b>	<b>Tiến độ hoàn thành</b>
3	Quốc lộ 28: đoạn tránh ngập khi có thủy điện Đồng Nai 3 và 4 đoạn Đắc Nông - Lâm Đồng	2014
4	Quốc lộ 24 đoạn qua tỉnh Kon Tum (Km 69 - Km 165): đoạn tránh Măng Đen, cầu KonBrai, đoạn Km135 - Km137 và mở rộng đoạn qua thành phố Kon Tum, đoạn qua thị trấn Măng Đen và một số đoạn xung yếu khác	2015
5	Quốc lộ 25 (Km99 - Km 113; Km85 - Km99)	2014
6	Quốc lộ 20 đoạn qua tỉnh Lâm Đồng (Km 75+600 - Km 268) (riêng đoạn qua Trại Mát hoàn thành 2013)	2017
7	Quốc lộ 19: đoạn từ Cầu Bà Gi đến TP Plây Ku (bao gồm cả đoạn qua Thị trấn Đắc Đoa và tránh đèo An Khê)	Trước năm 2020
8	Quốc lộ 27 đoạn qua địa phận tỉnh Lâm Đồng: Km 0 - Km 6 và Km 206+532 - Km 174	2014
9	Quốc lộ 40B (Tuyến Nam Quảng Nam)	2015
<b>II</b>	<b>Hàng không</b>	
	- Đường cất hạ cánh cảng hàng không Pleiku	2015
<b>III</b>	<b>Đường thủy nội địa</b>	
	- Các vùng hồ thủy điện	Nghiên cứu khai thác