

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH BẮC GIANG

NỘI DUNG ĐỀ XUẤT 2

**PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO
THÔNG – VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG THỜI KỲ
2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

Bắc Giang 10- 2020

MỤC LỤC

PHẦN I.....	1
THỰC TRẠNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG	1
GIAI ĐOẠN 2011-2019.....	1
I. TỔNG QUAN HỆ THỐNG THÔNG VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG.....	1
1. Cao tốc và quốc lộ.....	2
2. Đường sắt quốc gia	2
3. Đường thủy nội địa	3
4. Đường tỉnh và đường liên huyện	3
5. Tổ chức hoạt động vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy	3
II. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG MẠNG LƯỚI, KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI.....	3
1. Phân bố không gian đường bộ, đường thủy	3
1.1. Vị trí, vai trò vận tải đường bộ, đường thủy.....	3
1.2. Chiều dài và phân bố không gian mạng lưới đường bộ.....	4
1.3. Chiều dài và phân bố không gian đường thủy nội địa	5
2. Kết cấu giao thông vận tải do trung ương quản lý trên địa bàn.....	6
2.1. Cao tốc và quốc lộ.....	6
2.2. Đường sắt quốc gia.....	9
2.4. Cảng, trung tâm logistic	10
2.5. Đường không.....	10
3. Kết cấu giao thông vận tải do tỉnh Bắc Giang quản lý	12
3.1. Đường tỉnh	12
3.2. Giao thông đô thị.....	14
3.3. Bến bãi đường bộ	14
3.4. Đường thủy nội địa.....	15
4. Hiện trạng vận tải.....	16
4.1. Phương tiện vận tải.....	16
Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam.....	16
Nguồn: UBND các huyện, thành phố; Sở GTVT tỉnh Bắc Giang.....	17
4.2. Khai thác vận tải.....	17
4.3. Công nghiệp và dịch vụ sửa chữa	22
4.4. Đào tạo, sát hạch cấp Giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.....	23
4.5. Trật tự an toàn giao thông.....	25
III. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN QUY HOẠCH.....	27
1. Về vận tải.....	27
1.1. Vận tải đường bộ	27
1.2. Vận tải đường sắt	28
1.3. Vận tải đường thủy.....	28

1.4. Thị phần vận tải.....	28
1.5. Kết nối vận tải.....	28
1.6. Đào tạo sát hạch giấy phép lái xe.....	28
1.7. Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới.....	29
1.8. Phát triển Công nghiệp giao thông vận tải.....	29
2. Về kết cấu hạ tầng giao thông.....	29
2.1. Đường cao tốc.....	29
2.2. Quốc lộ, đường vành đai và tuyến kết nối.....	29
2.3. Đường tỉnh.....	31
2.4. Giao thông nông thôn.....	31
2.5. Giao thông đô thị.....	32
2.6. Đường sắt.....	32
2.7. Hạ tầng Bến bãi, Trạm dừng nghỉ, Trung tâm logistics.....	32
2.8. Đường thủy nội địa.....	34
3. Tổng vốn đầu tư.....	35
4. Đánh giá chung giao thông vận tải tỉnh Bắc Giang.....	35
4.1. Đường bộ.....	35
4.2. Vận tải.....	37
4.3. Đường sắt.....	37
4.4. Đường thủy nội địa.....	38
4.5. Cơ chế chính sách.....	38
5. Đánh giá chung kết quả thực hiện quy hoạch.....	38
5.1. Ưu điểm.....	38
5.2. Tồn tại, hạn chế.....	40
5.3. Nguyên nhân tồn tại.....	42
5.4. Bài học kinh nghiệm:.....	42
6. Những điểm nghẽn trong phát triển giao thông vận tải.....	43
6.1. Quan điểm để xác định các điểm nghẽn.....	44
6.2. Các điểm nghẽn.....	44
PHẦN II.....	46
PHƯƠNG ÁN QUY HOẠCH GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050.....	46
I. DỰ BÁO CÁC YẾU TỐ TÁC ĐỘNG, NHU CẦU GIAO THÔNG VẬN TẢI THỜI KỲ QUY HOẠCH.....	46
1. Về nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường bộ.....	46
2. Nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường sắt.....	46
3. Nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách đường thủy nội địa.....	46
4. Dự báo tăng trưởng số lượng phương tiện.....	46
II. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN.....	47
III. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN.....	48

1. Mục tiêu tổng quát	48
2. Mục tiêu cụ thể.....	48
2.1. Về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.....	48
2.2. Về phát triển cơ sở đào tạo, sát hạch lái xe, đăng kiểm xe cơ giới	51
IV. QUY HOẠCH GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG THỜI KỲ 2021-2030	51
1. Cơ sở xác định quy hoạch	51
2. Phương án quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia trên địa bàn tỉnh Bắc Giang	51
2.1. Đường cao tốc, quốc lộ, đường vành đai	51
2.2. Đường sắt quốc gia.....	55
2.3. Đường thủy nội địa quốc gia	56
2.4. Cảng cạn	56
2.5. Đường không.....	57
3. Phương án quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Bắc Giang.....	58
3.1. Đường tỉnh	58
3.2. Đường giao thông đô thị.....	76
3.3. Đường giao thông nông thôn	76
3.4. Bến xe khách, bãi đỗ xe.....	76
3.5. Đường thủy nội địa.....	76
3.7. Bến khách ngang sông.....	82
3.8. Quy hoạch phát triển trung tâm đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở đào tạo, dạy nghề và sát hạch lái xe	82
3.9. Quy hoạch phát triển công nghiệp giao thông vận tải	83
- Giai đoạn 2021-2030:	83
4. Nhu cầu sử dụng đất cho phát triển giao thông vận tải	83
5. Nhu cầu vốn đầu tư	93
V. TẦM NHÌN PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐẾN NĂM 2050	100
1. Mục tiêu	100
2. Phát triển hạ tầng:	101
2.1. Đường bộ	101
2.1.1. Cao tốc	101
2.1.2. Quốc lộ.....	101
2.1.3. Đường tỉnh	101
2.1.4. Đường sắt đô thị	102
2.2. Bến xe khách, trạm dừng nghỉ, bãi đỗ xe.....	102
2.4. Cảng, bến đường thủy nội địa.....	103
2.5. Bến khách ngang sông.....	103
2.6. Quy hoạch đầu mối vận tải lớn.....	103

2.7. Quy hoạch phát triển trung tâm đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở đào tạo, dạy nghề và sát hạch lái xe.....	103
2.8. Quy hoạch phát triển công nghiệp giao thông vận tải	103
2.9. Đường sắt.....	104
2.10. Đường không	104
VI. NHIỆM VỤ, GIẢI PHÁP CHỦ YẾU	104
1. Tăng cường công tác quản lý nhà nước	104
2. Giải pháp, chính sách tạo vốn phát triển giao thông vận tải.....	104
3. Tăng cường áp dụng khoa học công nghệ, thực hiện công tác bảo trì, an toàn giao thông.....	105
4. Về phát triển nguồn nhân lực	106

DANH MỤC BẢNG, HÌNH

Bảng 1: Chiều dài giao thông đường bộ tỉnh Bắc Giang năm 2019	4
Bảng 2: So sánh mật độ quốc lộ và đường tỉnh với cả nước, vùng trung du miền núi Phía Bắc và một số tỉnh lân cận.....	4
Bảng 3: Mật độ quốc lộ và đường tỉnh trên địa bàn các huyện, thành phố	5
Bảng 4: Hiện trạng các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Giang.....	7
Bảng 5: Tổng hợp kết cấu, chất lượng đường bộ trung ương.....	8
Bảng 6: Lưu lượng giao thông trên một số tuyến quốc lộ thuộc tỉnh Bắc Giang.....	8
Bảng 7: Tổng hợp kết cấu, chất lượng đường tỉnh.....	12
Bảng 11: Khối lượng vận chuyển hành khách, hàng hóa	18
Bảng 12: Danh sách các đơn vị kinh doanh vận tải đường thủy nội địa	18
Bảng 13: Khối lượng vận chuyển hành khách, hàng hóa đường thủy nội địa.....	20
Bảng 15: Danh sách cơ sở lắp ráp, sửa chữa ô tô.....	22
Bảng 16: Danh sách cơ sở đào tạo lái xe	24
Bảng 18: Kết quả hoạt động đăng kiểm lái xe	25
Bảng 19: Tổng hợp tình hình TNGT giai đoạn 2010 – 2019.....	26
Bảng 22: Hệ thống đường tỉnh tỉnh Bắc Giang đến năm 2030.....	63
Hình 1: Sơ đồ vị trí của tỉnh Bắc Giang trong mối quan hệ vùng về GTVT	1
Hình 2: Mạng lưới đường cao tốc, quốc lộ, đường sắt, đường thủy, cảng, trung tâm logistic	11
Hình 3: Mạng lưới đường tỉnh.....	14
Hình 4: Thực trạng cảng, bến thủy nội địa	15
Hình 5: Hệ thống đường cao tốc, quốc lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Giang	55
Hình 6: Hệ thống đường sắt trên địa bàn tỉnh Bắc Giang.....	56
Hình 7: Hệ thống đường thủy nội địa và cảng cạn, trung tâm logistic	57
Hình 8: Sân bay Kép, huyện Lạng Giang, tỉnh Bắc Giang.....	58
Hình 9: Hệ thống đường tỉnh tỉnh Bắc Giang đến năm 2030	75
Hình 10: Các tuyến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh.....	78
Hình 11: Hệ thống cảng thủy nội địa trên địa bàn tỉnh	82
Hình 12: Hệ thống đường tỉnh quy hoạch đến năm 2050.....	102

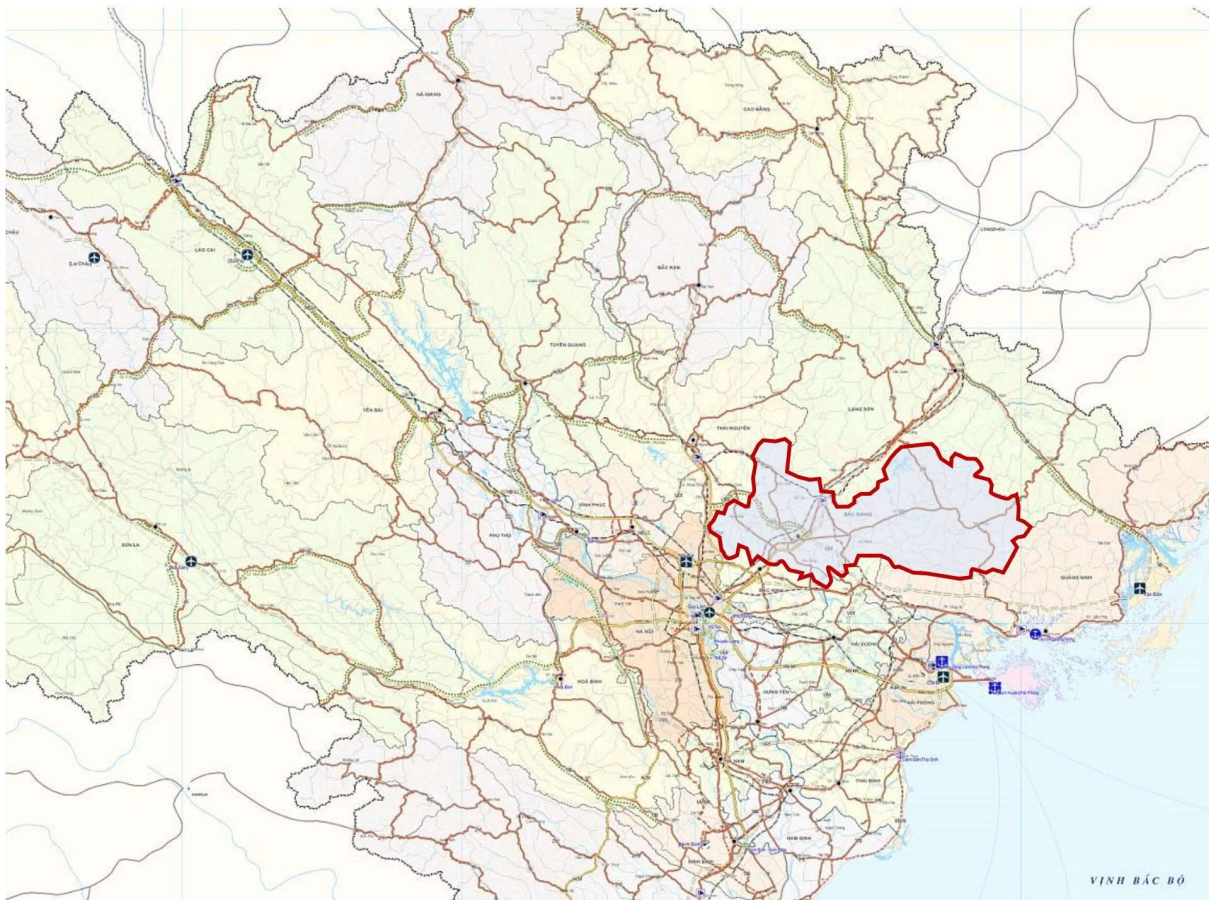
PHẦN I

THỰC TRẠNG HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG GIAI ĐOẠN 2011-2019

I. TỔNG QUAN HỆ THỐNG THÔNG VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG

Bắc Giang có mạng lưới giao thông phân bố tương đối hợp lý bao gồm 3 loại hình: giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Địa bàn tỉnh không có cảng biển và không có quy hoạch cảng hàng không. Đường sắt do trung ương quản lý cả về quy hoạch và khai thác, đường thủy nội địa do cả trung ương và tỉnh phân chia quản lý theo quy định pháp luật.

Hình 1: Sơ đồ vị trí của tỉnh Bắc Giang trong mối quan hệ vùng về GTVT



Xét trên phương diện giao thông vận tải, tỉnh Bắc Giang nằm giữa hành lang giao thông lớn nhất miền Bắc, đó là hành lang Hà Nội – Lạng Sơn, cũng là hành lang đông đúc nhất kết nối với Trung Quốc thông qua cặp cửa khẩu có từ lâu đời Hữu Nghị - Hữu Nghị Quan. Bắc Giang cũng khá gần với các cảng biển lớn nhất miền Bắc là cảng Hải Phòng và cảng Cái Lân (Quảng Ninh), trong đó cảng Hải Phòng là cảng cửa ngõ quốc tế của Việt Nam.

Bên cạnh những thuận lợi về vị trí địa lý gần thủ đô, giao thông khá thuận lợi thì

điểm hạn chế về địa lý là tỉnh Bắc Giang bị chia cắt bởi 3 tuyến sông Thương, sông Lục Nam và sông Cầu làm giảm tính liên kết vùng miền, giảm hiệu quả khai thác tài nguyên đất đai, hiệu quả của các lĩnh vực thương mại, dịch vụ.

1. Cao tốc và quốc lộ

Trên địa bàn tỉnh hiện có 1 tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn nối liền thủ đô Hà Nội lên phía Bắc qua 3 tỉnh Bắc Ninh, Bắc Giang, Lạng Sơn và kết nối sang Trung Quốc, nối tiếp đường bộ cao tốc tới Nam Ninh, thủ phủ của tỉnh Quảng Tây. Cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn đoạn qua tỉnh Bắc Giang dài 39,45 km gồm đoạn Nam TP. Bắc Giang được nâng cấp mở rộng từ QL 1 cũ, đoạn Bắc TP. Bắc Giang được xây dựng mới.

Trên địa bàn tỉnh có 5 tuyến quốc lộ dài tổng cộng 290,6 km, gồm quốc lộ 1 (còn gọi là 1A), quốc lộ 31, quốc lộ 279, quốc lộ 37 và quốc lộ 17 mới được nâng lên từ được tỉnh từ năm 2014.

Quốc lộ 31 nối từ TP. Bắc Giang qua 4 huyện khác của Bắc Giang, sang Lạng Sơn, cắt qua QL 4B và đến cửa khẩu Bản Chắt. Quốc lộ 31 có vai trò trục xương sống ngang của tỉnh nối trung tâm tỉnh với 4 huyện phía Tây tỉnh.

Quốc lộ 279 là tuyến vành đai thứ 2 (tính từ biên giới Việt – Trung) của cả vùng miền núi phía Bắc, chạy suốt từ khu vực cảng biển Mũi Chùa (Quảng Ninh) đi qua 10 tỉnh trong vùng và kết thúc tại cửa khẩu Tây Trang (Điện Biên). Trên địa bàn tỉnh, quốc lộ 279 phục vụ chủ yếu 2 huyện miền núi Sơn Động và Lục Ngạn.

Quốc lộ 37 có tính chất như một tuyến vành đai rộng bên ngoài vành đai V thủ đô Hà Nội, liên kết vùng các tỉnh gần kề thủ đô Hà Nội gồm Hải Dương - Bắc Giang – Thái Nguyên – Tuyên Quang – Yên Bái – Sơn La.

Quốc lộ 17 kết nối 3 tỉnh Hải Dương, Bắc Giang và Thái Nguyên, mới được nâng lên từ đường tỉnh nên quy mô và chất lượng chưa đồng đều.

2. Đường sắt quốc gia

Trên địa bàn tỉnh có 3 tuyến đường sắt quốc gia chạy qua, gồm Hà Nội – Đồng Đăng, Kép – Hạ Long và Kép – Lưu Xá, không kể tuyến chuyên dùng phục vụ cho nhà máy đạm và hoá chất Hà Bắc.

Tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng chạy song song với QL1 và cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn, qua địa phận tỉnh Bắc Giang dài 40 km, có 4 ga trên địa phận tỉnh, trong đó 2 ga quan trọng là ga Bắc Giang và ga Kép.

Tuyến Kép – Hạ Long nối với tuyến Hà Nội – Đồng Đăng từ ga Kép, qua địa phận tỉnh Bắc Giang dài 29,77 km, đến xã Cẩm Lý; có 4 ga với 2 ga quan trọng là ga Kép và ga Cẩm Lý.

Tuyến Kép – Lưu Xá nối với tuyến Hà Nội – Đồng Đăng từ ga Kép, qua địa phận tỉnh Bắc Giang dài 23 km, đến Mỏ Trạng (Lưu Xá, Thái Nguyên). Hiện nay đang ngừng hoạt động trên địa bàn Bắc Giang.

3. Đường thủy nội địa

Đường thủy nội địa tại Bắc Giang phát triển trên 3 con sông là sông Thương, sông Cầu và sông Lục Nam, trong đó sông Cầu là ranh giới giữa Bắc Giang với Bắc Ninh và Bắc Giang với Hải Dương, sông Lục Nam chảy qua 2 tỉnh Bắc Giang và Hải Dương. Cả ba con sông này đổ về ngã 3 Phả Lại (Hải Dương) và tiếp tục đổ về các con sông lớn hơn là sông Đuống, sông Kinh Thầy và sông Thái Bình.

4. Đường tỉnh và đường liên huyện

Tỉnh Bắc Giang có 18 tuyến đường tỉnh dài tổng cộng gần 405 km và 8 tuyến đường huyện có tính chất liên huyện (được UBND tỉnh giao cho Sở GTVT quản lý) dài tổng cộng 85,3 km. Đường tỉnh của Bắc Giang có quy mô chủ yếu là cấp IV, V tương tự các tỉnh liền kề.

5. Tổ chức hoạt động vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy

Hệ thống vận tải hàng hoá và hành khách trên địa bàn tỉnh có 3 phương thức là đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa.

Vận tải hành khách: dịch vụ vận tải theo tuyến cố định đường bộ đến được tất cả các bến xe tại trung tâm tỉnh và trung tâm huyện, dịch vụ xe buýt gồm có tuyến liên tỉnh liền kề, tuyến từ trung tâm tỉnh đến một số huyện và một số tuyến liên huyện; các bến khách ngang sông phục vụ tại khu vực chưa có cầu đường bộ; dịch vụ vận chuyển hành khách bằng đường sắt trên 2 tuyến Hà Nội – Đồng Đăng và Kép – Hạ Long (tuyến Kép – Lưu Xá đã dừng khai thác từ 30 năm nay). Nhu cầu vận chuyển hành khách đi xa hơn có thể chuyển tiếp sang đường sắt tại ga đầu mối Hà Nội (tàu Thống Nhất đi các tỉnh phía Nam), Gia Lâm (tàu liên vận đi Trung Quốc) hoặc/và chuyển tiếp sang hàng không tại sân bay Nội Bài (Hà Nội) và sân bay Vân Đồn (Quảng Ninh).

Vận tải hàng hoá: đường bộ bằng xe tải, xe container; đường sắt trên 2 tuyến (nêu trên); đường biển qua cảng Hải Phòng hoặc Quảng Ninh (Cái Lân); đường thủy có 3 tuyến sông Thương, sông Cầu và sông Lục Nam.

II. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG MẠNG LƯỚI, KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

1. Phân bố không gian đường bộ, đường thủy

1.1. Vị trí, vai trò vận tải đường bộ, đường thủy

Cũng như thực trạng chung của cả nước, đường bộ vẫn là phương thức chủ đạo trên địa bàn tỉnh với tỷ lệ đảm nhận về KLVC là 95% về hàng hoá và 98% về hành khách. Đường bộ có vị trí quan trọng trong nền kinh tế, do không quá phụ thuộc vào tự nhiên, có thể đầu tư nhanh chóng và kết nối đến mọi nơi.

Đường bộ trên địa bàn tỉnh gồm các tuyến quốc lộ, các tuyến đường tỉnh, đường liên huyện đang có một vị trí và vai trò rất quan trọng trong kết nối các khu vực kinh tế của tỉnh với nhau và với mạng lưới giao thông quốc gia.

Đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh được khai thác dựa trên lợi thế tự nhiên của 3 tuyến sông chính là sông Cầu, sông Thương, sông Lục Nam. Hoạt động vận tải thủy chủ yếu là vận chuyển than, phân bón đi/đến cảng nhà máy phân đạm Hà Bắc, cảng Á Lữ, Đập Cầu, hoặc gắn với hoạt động khai thác vật liệu xây dựng từ lòng sông, hoặc là hoạt động bên khách ngang sông. Nói chung giao thông thủy nội địa không giữ một vai trò đáng kể khi so sánh với đường bộ.

1.2. Chiều dài và phân bố không gian mạng lưới đường bộ

Tổng chiều dài đường bộ tỉnh Bắc Giang hiện có 11.840 km, chiều dài các loại đường theo đúng mô hình hình tháp với tổng chiều dài loại đường có quy mô, chất lượng cao giảm dần từ loại đường thôn xóm (đáy hình tháp) tới đường xã, đường huyện, đường tỉnh, quốc lộ, cao tốc (đỉnh hình tháp). Cụ thể gồm:

Bảng 1: Chiều dài giao thông đường bộ tỉnh Bắc Giang năm 2019

STT	Loại đường	Chiều dài (km)	Tỷ lệ (%)
1	Cao tốc	39,45	0,33
2	Quốc lộ	290,60	2,45
3	Đường tỉnh	404,99	3,42
4	Đường huyện	758,46	6,41
5	Đường xã	1.846,30	15,59
6	Đường thôn xóm	8.051,31	68,00
7	Đường đô thị	442,00	3,73
Tổng cộng		11.840	100,00

Mật độ đường bộ:

Nếu tính đến đường xã thì tổng chiều dài đường là 3.340 km, mật độ đường toàn tỉnh là 0,87 km/km², cao hơn mật độ trung bình cả nước (0,81 km/km²).

So sánh riêng mật độ đường của loại quốc lộ và đường tỉnh thì tỉnh Bắc Giang cũng thuộc diện cao hơn so với trong vùng MNPB nhưng thấp hơn so với các tỉnh lân cận thuộc vùng ĐBSH (Hải Dương, Bắc Ninh).

Bảng 2: So sánh mật độ quốc lộ và đường tỉnh với cả nước, vùng trung du miền núi Phía Bắc và một số tỉnh lân cận

TT	Tên tỉnh	Quốc lộ		Đường tỉnh	
		Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000dân	Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000 dân
1	Cả nước	5.74	0.22	7.23	0.27
2	TTMN Phía Bắc	4.32	0.36	7.16	0.60
3	Bắc Giang	7,46	0,16	10,40	0,22

TT	Tên tỉnh	Quốc lộ		Đường tỉnh	
		Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000dân	Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000 dân
4	Hải Dương	8,57	0,08	22,84	0,20
5	Lạng Sơn	6,67	0,71	11,37	1,21
6	Quảng Ninh	7,77	0,36	5,65	0,26
7	Bắc Ninh	13,38	0,08	31,63	0,19
8	Thái Nguyên	5,03	0,14	8,23	0,23

So sánh giữa các đơn vị trong tỉnh thì có 3 huyện có mật độ đường/diện tích thấp hơn hẳn là Lục Ngạn, Sơn Động và Yên Thế.

Bảng 3: Mật độ quốc lộ và đường tỉnh trên địa bàn các huyện, thành phố

TT	Tên tỉnh	Quốc lộ		Đường tỉnh	
		Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000dân	Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000 dân
	Cả tỉnh	7,46	0,16	10,40	0,22
1	TP Bắc Giang	17,12	0,06	15,15	0,05
2	Yên Dũng	5,41	0,07	18,34	0,25
3	Việt Yên	7,60	0,06	20,76	0,17
4	Tân Yên	7,39	0,09	22,17	0,28
5	Lục Nam	6,87	0,18	11,96	0,32
6	Yên Thế	5,98	0,16	6,98	0,19
7	Lạng Giang	14,44	0,16	15,48	0,17
8	Lục Ngạn	6,52	0,29	4,92	0,22
9	Sơn Động	7,69	0,90	6,19	0,73
10	Hiệp Hòa	6,97	0,06	23,91	0,20

1.3. Chiều dài và phân bố không gian đường thủy nội địa

Tỉnh Bắc Giang có 3 sông chính phân bố đồng đều trên toàn bộ diện tích tự nhiên của tỉnh, gồm sông Cầu, sông Thương, sông Lục Nam, tổng chiều dài 354 km; trong đó:

+ Trung ương quản lý 222 km, đã được công bố tuyến đường thủy nội địa quốc gia, đảm bảo cho các phương tiện thủy có trọng tải đến 500 tấn qua lại được;

+ Địa phương quản lý 132 km, có địa hình, thủy văn không ổn định, lòng sông dốc, hẹp; trên tuyến có nhiều đoạn cong, bãi cạn, phương tiện thủy hầu như không hoạt động được.

Ngoài 3 con sông chính nêu trên, tỉnh Bắc Giang còn có hệ thống các sông nhánh, kênh mương nhưng không sử dụng trong khai thác vận tải và 2 hồ lớn thuộc huyện Lục Ngạn là hồ Cẩm Sơn và Khuôn Thần.

Phân bố của các đoạn sông có hoạt động vận tải thủy:

+ Sông Thương: TP. Bắc Giang, huyện Yên Dũng, Lạng Giang

+ Sông Cầu: huyện Yên Dũng, Việt Yên, Hiệp Hoà

+ Sông Lục Nam: huyện Lục Nam

2. Kết cấu giao thông vận tải do trung ương quản lý trên địa bàn

2.1. Cao tốc và quốc lộ

2.1.1. Mạng lưới và chất lượng

Gồm: Cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn dài 39,45km; 05 Quốc lộ với tổng chiều dài 290,60 km (QL1 dài 19,4 km; QL31 dài 96,7 km; QL37 dài 60,4 km; QL17 dài 57,1 km; QL279 dài 57 km).

Về quy mô, trừ quốc lộ 1 đạt cấp III đồng bằng toàn tuyến (rộng 2 làn xe + làn dừng, tốc độ thiết kế 80 km/h), 4 tuyến quốc lộ còn lại chỉ đạt cấp IV, một số đoạn ngắn đạt cấp III, chi tiết như bảng sau:

Bảng 4: Hiện trạng các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Giang

TT	Số hiệu đường	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Cấp kỹ thuật	Kết cấu mặt đường			Tình trạng			Số lượng cầu (cầu yếu)
						Bê tông xi măng	Bê tông nhựa	Láng nhựa	Tốt	Trung bình	Xấu	
1	QL.1	19,4	Cầu Lường (giáp ranh tỉnh Lạng Sơn)	Xã Tân Đình, huyện Lạng Giang	III, đô thị		19,4		19,4			4
2	QL.31	96,7	Xã Đình Trì, Thành phố Bắc Giang (giao với QL1)	Xã Hữu Sán, Sơn Động (giáp ranh tỉnh Lạng Sơn)	IV, đô thị		40	56,7		78,9	17,8	32(14)
3	QL.37	60,4	Hòn Suy (giáp ranh tỉnh Hải Dương)	Cầu Ka, Hiệp Hòa (giáp ranh tỉnh Thái Nguyên)	III,IV, đô thị		60,4			13	6,5	7(1)
4	QL.279	57	Đèo Hạ My (giáp ranh tỉnh Quảng Ninh)	Tân Sơn (giáp ranh huyện Chi Lăng, tỉnh Lạng Sơn)	IV		57				57	22(6)
5	QL.17	57,1	cầu Yên Dũng (Giáp ranh huyện Quế Võ, tỉnh Bắc Ninh)	Tam Kha, Yên Thế (giáp ranh tỉnh Thái Nguyên)	II, III,IV, đô thị	2,9	34,2	20				9(2)
Tổng		290,6				2,9	211	76,7	19,4	91,9	81,3	

Bảng 5: Tổng hợp kết cấu, chất lượng đường bộ trung ương

TT	Loại đường	Chiều dài	Tỷ lệ (%) cứng hóa	Kết cấu mặt đường				Tình trạng		
				BTXM	BTN	Láng nhựa	CP, đá, gạch	Tốt	Trung bình	Xấu
1	Cao tốc	39,45	100		39,45			39,45		
2	Quốc lộ	290,60	100	2,9	211	76,7		19,4	91,9	81,3

2.1.2. Lưu lượng giao thông

Lưu lượng giao thông trên các quốc lộ một số tuyến trên địa bàn tỉnh khá cao đến rất cao, một số tuyến QL chưa đáp ứng được nhu cầu giao thông vận tải, đặc biệt là tuyến QL 31 là trục ngang độc đạo đoạn Lục Nam-Chũ (Km17+800-Km38+600), tỉnh Bắc Giang thường xuyên bị quá tải.

Bảng 6: Lưu lượng giao thông trên một số tuyến quốc lộ thuộc tỉnh Bắc Giang

TT	Tuyến đường, vị trí	Vị trí đếm	Lưu lượng (cpu/ngày)		
			2011	2015	2019
1	Cao tốc HN-LS	Cầu Như Nguyệt			56.861
2	QL 1 (BOT)	Cầu Đắp Cầu			29.576
3	QL 31	Ngã 3 Tân An	8759	8620	
		Km22+300			4.673
		Dốc Đồn	2624	10290	
		Km56	1569		
4	QL 37	Cắm Lý		3129	
		Km 18		7207	
		Km27 – Chằm	1465		
		Km36 – Bảo Lộc	914		
		Km72+300			10.735
		Km89 -	3032		
5	QL 279	Ngã 3 Trới		1537	
		Km41+350			409
		Km63+70	608		
		Km65 - TT. An Châu	353	868	

TT	Tuyến đường, vị trí	Vị trí đếm	Lưu lượng (cpu/ngày)		
			2011	2015	2019
		Km 84			3.816
6	QL 17	Km70+450		4.330	

Nguồn: Tổng hợp của Tư vấn từ nguồn Tổng cục Đường bộ VN, Sở GTVT Bắc Giang.

2.2. Đường sắt quốc gia

2.2.1. Mạng lưới đường sắt

Trên địa bàn tỉnh có 3 tuyến đường sắt quốc gia chạy qua, gồm Hà Nội – Đồng Đăng, Kép – Hạ Long và Kép – Lưu Xá, không kể nhánh chuyên dùng phục vụ cho nhà máy đạm và hoá chất Hà Bắc, cụ thể:

- Tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng khổ ray lồng 1,435m và 1,000 m, dài 167 km, trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Giang dài 40 km, từ cầu Đáp Cầu (Km33+711) đến cầu Xe Điều (Km73+810). Có 4 ga trên địa phận tỉnh là: Sen Hồ, Bắc Giang, Phố Tráng và Kép.

- Tuyến Kép – Hạ Long có khổ ray 1,435m, dài 106 km, trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Giang dài 29,770 km, từ ga Kép đến xã Cẩm Lý; có 4 ga là ga Kép, Bảo Sơn, Lan Mẫu, Cẩm Lý; nhìn chung các ga này hiện nay vẫn chưa được nâng cấp cải tạo.

- Tuyến Kép – Lưu Xá có khổ ray 1,435m, tổng chiều dài 57 km, trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Giang dài 23 km, từ ga Kép đến Mỏ Trạng (Thái Nguyên). Hiện nay đang ngừng hoạt động trên địa bàn Bắc Giang.

2.2.2. Chất lượng đường sắt

Các tuyến đường sắt chạy qua tỉnh Bắc Giang được xây dựng theo 3 giai đoạn: 1945-1954 (xây dựng tuyến Hà Nội - Lạng Sơn - Đồng Đăng khổ đường 1000 mm); 1954-1975 (làm đường lồng 1435 mm cho tuyến Hà Nội - Lạng Sơn - Đồng Đăng); 1975-nay (tuyến Kép - Hạ Long và Kép – Lưu Xá khổ đường 1435 mm) và từ đó chưa từng có một dự án cải tạo, nâng cấp nào có quy mô lớn. Hiện tại mạng lưới 03 tuyến đường sắt trên địa bàn tỉnh có 02 khổ đường là đường lồng và đường 1435 mm. Khổ ray tuy phù hợp với khổ tiêu chuẩn hiện nay (quốc tế) nhưng chỉ đến Hà Nội. Kết cấu hạ tầng tuyến, nhà ga, vận tải đường sắt hầu như chỉ được duy trì, không được đầu tư nâng cấp nên lạc hậu, chất lượng chưa đáp ứng được nhu cầu. Khả năng kết nối giữa đường bộ với đường sắt còn hạn chế về cả quy mô hạ tầng và dịch vụ vận tải.

2.3. Đường thủy nội địa quốc gia

2.3.1. Hệ thống đường thủy nội địa quốc gia

Địa bàn tỉnh có 3 tuyến đường thủy nội địa do trung ương quản lý, tổng chiều dài 222 km, gồm: tuyến sông Cầu (Phả Lại - Đa Phúc) 104 km cấp III; tuyến sông Thương (Phả Lại - Á Lữ) 62 km cấp III; tuyến sông Lục Nam (ngã 3 Nhãn - Chũ) 56 km cấp III.

2.3.2. Chất lượng hệ thống đường thủy

Hệ thống đường thủy chưa thực sự phát huy được thế mạnh của tỉnh, nhiều tuyến sông chưa được nạo vét, khả năng tiếp cận giữa đường bộ tới các bến bãi đường thủy nội địa còn hạn chế. Vận tải đường thủy nội địa còn hạn chế, đặc biệt là vận tải hàng hóa, chưa chia sẻ được nhiều thị phần cho vận tải đường bộ.

2.4. Cảng, trung tâm logistic

2.4.1. Hệ thống cảng, trung tâm logistic

(1) Cảng:

Hiện tại có 03 cảng tủy nội địa, trong đó có 02 cảng là Á Lữ (sông Thương) và cảng nhà máy phân đạm và hóa chất Hà Bắc (sông Thương) hình thành từ khá lâu, cảng tổng hợp Mỹ An (sông Lục Nam) mới được đầu tư. Theo Quy hoạch cảng thủy nội địa Đồng Sơn (tại km 29+375 đến km 29+655 bờ phải sông Thương), xã Đồng Sơn, thành phố Bắc Giang với quy mô cảng cấp III. Hiện nay đang thu hút đầu tư, dự kiến triển khai đầu tư năm 2021.

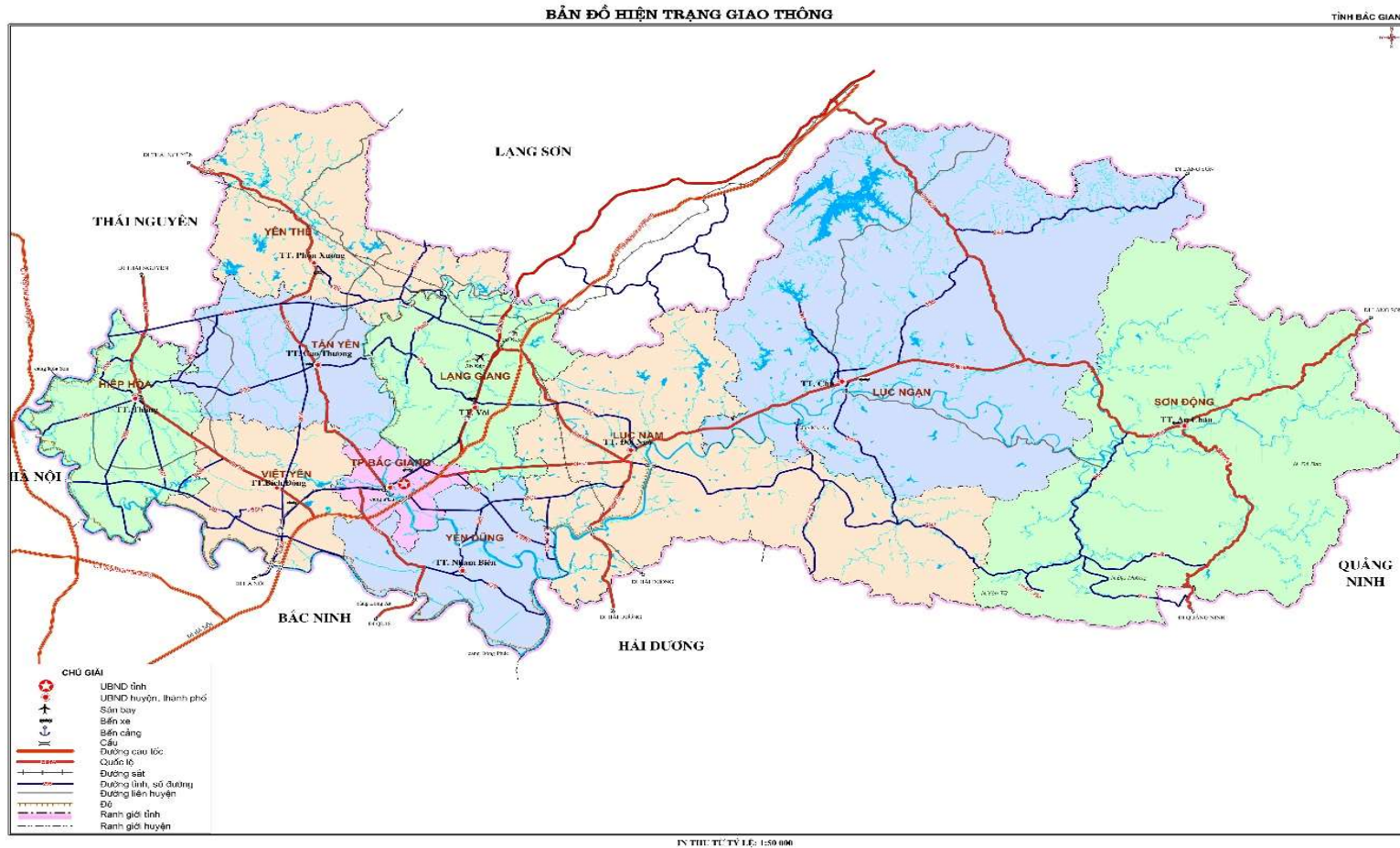
(2) Trung tâm logistics:

Thời gian qua, tỉnh Bắc Giang đã thu hút đầu tư 1 trung tâm logistic là Trung tâm logistics quốc tế tại thành phố Bắc Giang với quy mô 71,86ha.

2.5. Đường không

Hiện nay trên địa bàn tỉnh chỉ có 01 sân bay quân sự là sân bay Kép với 2 đường băng, chiều dài 2.200 m và 1.700 m; không có sân bay dân sự.

Hình 2: Mạng lưới đường cao tốc, quốc lộ, đường sắt, đường thủy, cảng, trung tâm logistic



3. Kết cấu giao thông vận tải do tỉnh Bắc Giang quản lý

3.1. Đường tỉnh

3.1.1. Thực trạng mạng lưới và chất lượng

Trên địa bàn tỉnh hiện có 18 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài 404,99km, trong đó: 124,19km đường BTXM; 202,35km đường BTN; 78,45km đường láng nhựa, chủ yếu đạt quy mô cấp IV, V, riêng ĐT.293 là tuyến kết nối với các huyện phía Đông Bắc của tỉnh và chùa Tây Yên Tử toàn tuyến đạt cấp III. Về chất lượng có 35% đạt chất lượng tốt, 40% trung bình và 25% còn xấu; Toàn bộ mạng lưới tuyến có 76 cầu, trong đó có 14 cầu yếu.

Ngoài ra, có 08 tuyến đường huyện do cấp tỉnh quản lý gồm: Tuyến Hương Mai- Song Vân; Tuyến Đại Lâm- An Hà; Tuyến Bình Sơn – Nam Dương; Tuyến Kế - Hương Gián; Tuyến Mỏ Trạng- Thiện Kỳ; Tuyến Mục – Đèo Kiếm; Tuyến Quân Sự (huyện Hiệp Hòa); Tuyến đường dẫn lên cầu Đồng Sơn (thành phố Bắc Giang).

Bảng 7: Tổng hợp kết cấu, chất lượng đường tỉnh

T T	Số hiệu đường	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Kết cấu mặt đường			Tình trạng			Số lượng cầu (cầu yếu)
				BTXM	BTN	Láng nhựa	Tốt	Trung bình	Xấu	
1	ĐT.242	6	IV, V		6		3		3	
2	ĐT.248	26	IV	1.7		24.3			26	1
3	ĐT.288	19.5	II, IV, V		13	6.5		13	6.5	2 (2)
4	ĐT.289	9.7	V			9.7			9.7	
5	ĐT.290	14.1	IV	14.1			14.1			1
6	ĐT.291	25	V		8	17			25	7 (2)
7	ĐT.292	19	V		19			10.7	8.3	4 (2)
8	ĐT.293	87	III	87			87			27
8.1	ĐT.293 – Tuyến nhánh 1	6.73	II, IV	6.73			6.73			1
8.2	ĐT.293 – Tuyến nhánh 2	9.44	IV	9.44			9.44			1
8.3	ĐT.293 – Tuyến nhánh 3	3.32	III	3.32			3.32			1
9	ĐT.294	15	V		5.05	9.95		8.4	6.6	6 (3)
10	ĐT.295	70.5	III, IV, V		63.5	7		63.5	7	12 (2)

T T	Số hiệu đường	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Kết cấu mặt đường			Tình trạng			Số lượng cầu (cầu yếu)
				BTXM	BTN	Láng nhựa	Tốt	Trung bình	Xấu	
11	ĐT.295B	23.8	III, V		19.8	4	19.8		4	1
12	ĐT.296	9.5	IV		9.5			9.5		4 (3)
13	ĐT.297	8	V		8			4	4	1 (1)
14	ĐT.298	18	V		18			18		3 (1)
15	ĐT.298B	7	V		7			7		
16	ĐT.299	12	V		12			12		1
17	ĐT.299B	6.7	V	1.6	5.1			6.7		
18	ĐT.398	8.7	V	0.3	8.4			8.7		
Tổng		404.99		124.19	202.35	78.45	143.39	161.5	100.1	73

3.1.2. Lưu lượng giao thông

Lưu lượng giao thông trên các tuyến đường tỉnh trong thời gian qua cơ bản đáp ứng được nhu cầu lưu thông phát triển hàng hóa, nhu cầu đi lại của người dân, một số tuyến đường tỉnh có lưu lượng giao thông lớn trên dưới 2.000 xe (quy đổi xe con)/ngày, như tuyến ĐT 295, ĐT 296, ĐT.295B, ĐT 298, ĐT.242.

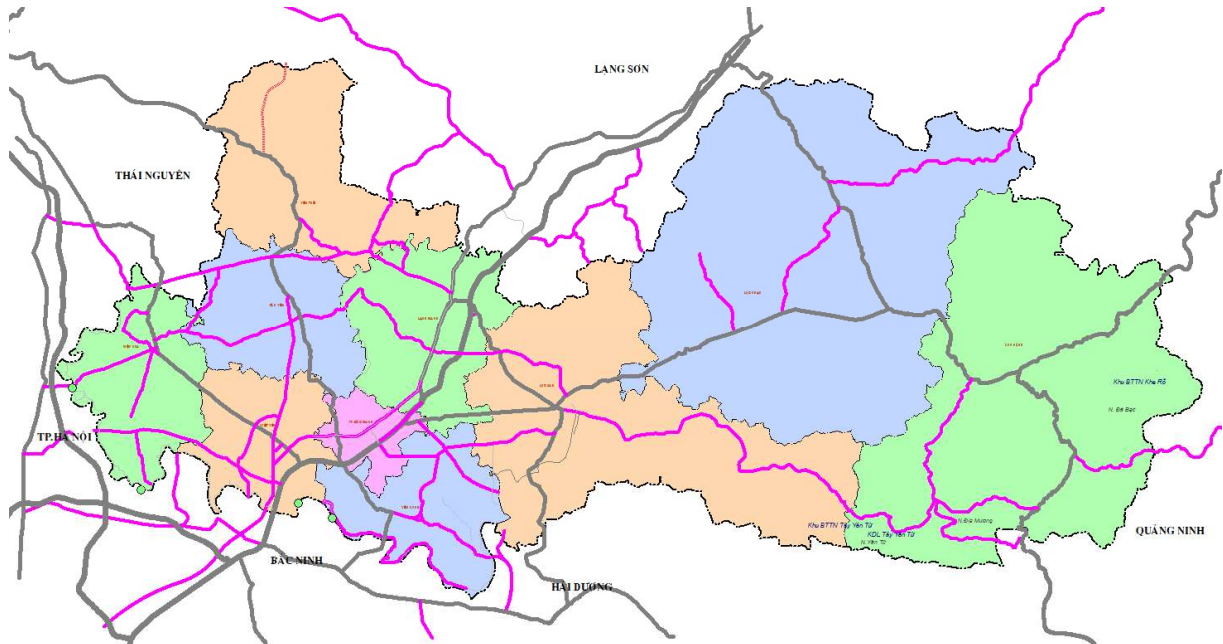
Bảng 8: Lưu lượng giao thông trên một số tuyến đường tỉnh

TT	Tuyến đường, vị trí	Vị trí đếm	Lưu lượng (cpu/ngày) năm 2019
1	ĐT.292	Km12+650	811
2	ĐT.293	Km63+700	310
3	ĐT.294	Km0+00	588
4	ĐT.295	Km54	2610
5	ĐT.296	ước tính	2500
6	ĐT.297	ước tính	400
7	ĐT.298	Km0+00	1403
8	ĐT.299	ước tính	700
9	ĐT.295B	ước tính	4000
10	ĐT.291	ước tính	400
11	ĐT.242	ước tính	1500
12	ĐT.289	ước tính	600
13	ĐT.288	ước tính	1000
14	ĐT.290	ước tính	900
15	ĐT.248	ước tính	500
16	ĐT.298B	ước tính	400
17	ĐT.299B	ước tính	500

18	ĐT.398	ước tính	700
----	--------	----------	-----

Nguồn: Tổng hợp của Tư vấn từ nguồn Tổng cục Đường bộ VN, Sở GTVT Bắc Giang.

Hình 3: Hiện trạng mạng lưới đường tỉnh tỉnh Bắc Giang



3.2. Giao thông đô thị

- Đường đô thị có tổng số chiều dài 442km (tăng 160,3km so với năm 2010), đã được cứng hóa 95,56%, trong đó có 21,03% mặt đường BTXM, 78,14% mặt đường BTN, 0,41% mặt đường đá dăm nhựa, 0,43% mặt đường cấp phối. Tình trạng đường tốt 398,48m (90,15%), trung bình 41,63km (9,42%), xấu 1,9km (0,43%).

- Thành phố Bắc Giang và một số huyện đã tập trung xây dựng các tuyến đường vành đai đô thị như: Đường vành đai thành phố Bắc Giang, Hiệp Hòa, Yên Dũng, Việt Yên... với quy mô tối thiểu 2 làn xe.

3.3. Bến bãi đường bộ

3.3.1. Bến xe khách

Trên địa bàn tỉnh hiện có 11 bến xe khách, gồm: bến xe Bắc Giang (loại 3), Nhã Nam (loại 4), Lục Ngạn (loại 4), Sơn Động (loại 4), Lục Nam (loại 4), Cầu Gò (loại 4), Bồ Hạ (loại 6), Tân Sơn (loại 5), Phái Nam huyện Hiệp Hòa (loại 3), Xuân Lương (loại 6) và bến xe Cao Thượng (loại 6).

3.3.2. Trạm dừng nghỉ

Hiện có Trạm dừng nghỉ Song Khê, tại Km120+00 (T) cao tốc Hà Nội- Bắc Giang, địa phận xã Song Khê, thành phố Bắc Giang, diện tích 24.0157m², do công ty TNHH Bắc Hà quản lý khai thác.

3.3.3. Bãi đỗ xe

Hiện nay toàn tỉnh có 23 bãi đỗ xe trên địa bàn các huyện, thành phố và trong các khu, cụm công nghiệp của tỉnh với tổng diện tích khoảng 75.248 m² đang hoạt động; ngoài ra, còn có bãi đỗ xe trong các trung tâm thương mại, bệnh viện... Nhìn chung, bãi đỗ xe trên địa bàn các huyện, nhất là thành phố Bắc Giang còn thiếu, chưa được quan tâm đầu tư xây dựng, dẫn tới tình trạng xe đậu đỗ không đúng nơi quy định, gây mất trật tự an toàn giao thông.

3.4. Đường thủy nội địa

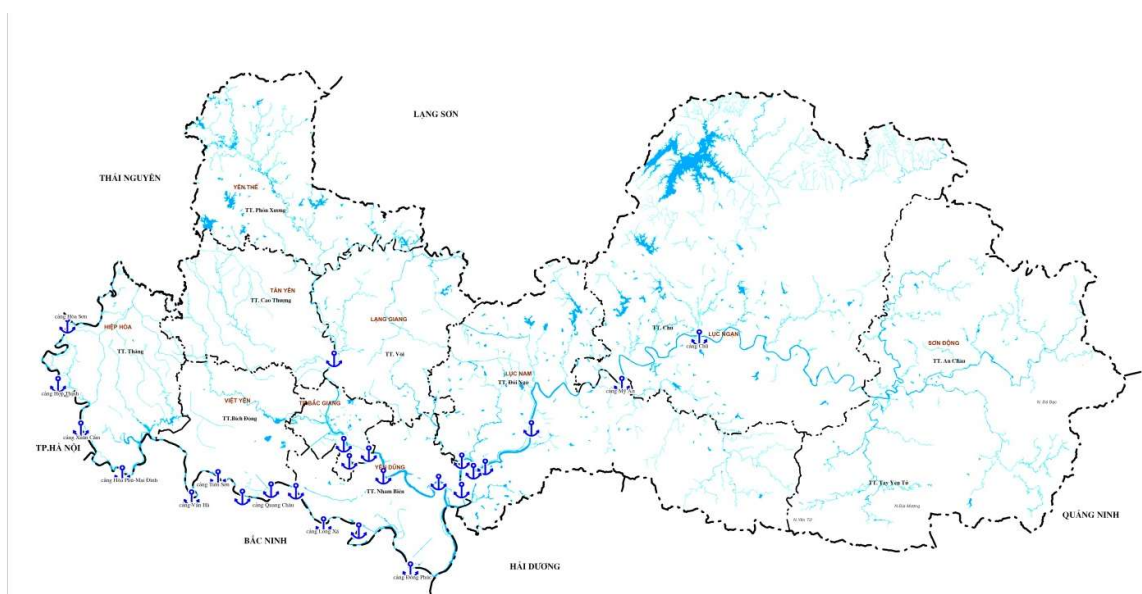
3.4.1. Các tuyến đường thủy

Tỉnh Bắc Giang có 3 sông chính phân bố đồng đều trên toàn bộ diện tích tự nhiên của tỉnh, gồm sông Cầu, sông Thương, sông Lục Nam, tổng chiều dài 354 km; trong đó: 222 km do Trung ương quản lý (đã được công bố tuyến đường thủy nội địa quốc gia), 132 km do địa phương quản lý (địa hình, thủy văn không ổn định, lòng sông dốc, hẹp; trên tuyến có nhiều đoạn cong, bãi cạn, phương tiện thủy hầu như không hoạt động được).

3.4.2. Cảng, bến thủy nội địa

Trên địa bàn tỉnh có 03 cảng(cảng Á Lữ, cảng nhà máy phân đạm hoá chất Hà Bắc, cảng Mỹ An), 133 bến hàng hóa và 41 bến khách ngang sông đang hoạt động. Bến hàng hóa trên địa bàn tỉnh chủ yếu là bến trung chuyên, tập kết cát, sỏi ven sông, phát triển chủ yếu trên các đoạn sông thuộc tuyến đường thủy nội địa quốc gia. Bến khách ngang sông có hạ tầng bến bãi hạn chế; số lượng bến khách ngang sông ngày càng giảm và không có bến hình thành mới do hệ thống cầu đường bộ đã được đầu tư xây dựng.

Hình 4: Hiện trạng vị trí cảng, bến thủy nội địa



4. Hiện trạng vận tải

4.1. Phương tiện vận tải

4.1.1. Phương tiện vận tải đường bộ

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh có 53.608 chiếc xe ô tô các loại, trong đó: xe ô tô con có 27.302 chiếc (609 xe tham gia kinh doanh vận tải); xe ô tô khách có 2.391 chiếc (trong đó có 1.758 xe tham gia kinh doanh vận tải hành khách); xe ô tô tải, tải chuyên dùng, xe chuyên dùng, rơ moóc, sơ mi rơ moóc có 24.185 chiếc (trong đó có 6.114 xe tham gia kinh doanh vận tải, còn lại 18.071 chiếc xe vận tải nội bộ và mục đích khác). Tốc độ tăng trưởng bình quân là 17%, trong đó tăng mạnh nhất là xe con (22,4%/năm) và xe tải trung (21,9%/năm).

Bảng 9: Số lượng phương tiện vận tải đường bộ

Phân loại phương tiện	2015	2016	2017	2018	2019
Ô tô con	12.033	14.619	17.284	21.619	27.032
Ô tô khách từ 10 đến 29 chỗ ngồi	1.202	1.326	1.438	1.545	1.670
Ô tô khách từ 30 chỗ trở lên	588	649	697	712	721
Ô tô tải dưới 3,5 tấn	8.671	10.236	11.636	12.879	13.968
Ô tô tải từ 3,5 tấn đến dưới 7,5 tấn	2.855	3.698	4.165	4.435	4.619
Ô tô tải từ 7,5 tấn đến dưới 10 tấn	520	774	937	1.062	1.148
Ô tô tải từ 10 tấn trở lên	749	967	1.102	1.189	1.277
Ô tô đầu kéo	296	378	459	505	548
Ô tô chuyên dùng	712	815	901	985	1.041
Ô tô tải chuyên dùng	257	278	313	350	375
Rơ moóc, Sơ mi rơ moóc	762	889	991	1.072	1.209
Tổng	28.645	34.629	39.923	46.353	53.608

Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam

4.1.2. Phương tiện đường thủy

Trên địa bàn tỉnh Bắc Giang có 1.175 phương tiện thủy các loại, trong đó 1.131 phương tiện vận tải hàng hóa (phương tiện trọng tải dưới 15 tấn có 233 chiếc, phương tiện trọng tải trên 15 tấn có 127 chiếc, tàu kéo, đẩy có 06 chiếc, phà sông có 03 chiếc, phương tiện thô sơ dưới 1 tấn có 723 chiếc, phương tiện vỏ xi măng lưới thép 23 chiếc) và 44 phương tiện vận tải khách ngang sông. Số lượng tổng có xu hướng giảm đi (với tốc độ giảm trung bình năm là 3%), nhưng là giảm loại phương tiện thô sơ, trong khi đó lại tăng các loại sà lan, tàu vỏ thép 200-500 T, tàu kéo đẩy.

Bảng 10: Số lượng phương tiện vận tải đường thủy

TT	Loại phương tiện	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Vỏ xi măng lưới thép	93	76	41	32	23	23
2	Vỏ thép từ dưới 15T	187	190	200	212	217	233
3	Vỏ thép từ 15T-dưới 100T	3	3	6	7	9	9
4	Vỏ thép từ 100T-dưới 200T	17	20	22	27	32	35
5	Vỏ thép từ 200T-dưới 500T	17	21	30	35	37	37
6	Vỏ thép từ 500T-dưới 1000T	28	30	30	33	37	38
7	Vỏ thép từ trên 1000T	2	2	5	7	8	8
8	Sà lan vỏ thép không tự hành	2	7	7	13	16	16
9	Tàu kéo đẩy vỏ thép	2	2	5	5	6	6
10	Phà vỏ thép	3	3	3	3	3	3
11	Phương tiện chở khách NS	60	58	53	53	44	44
12	Phương tiện thủy thô sơ dưới 1tấn	900	853	795	750	733	723
	Tổng cộng	1,314	1,265	1,197	1,177	1,165	1,175

Nguồn: UBND các huyện, thành phố; Sở GTVT tỉnh Bắc Giang

4.2. Khai thác vận tải

4.2.1. Hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ

Hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ chiếm thị phần tuyệt đối. Tỉnh Bắc Giang có trên 2.700 doanh nghiệp, HTX, hộ kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, với tổng số trên 8.400 xe ô tô kinh doanh vận tải các loại, trong đó: Vận tải khách theo tuyến cố định có 13 đơn vị với 300 xe thực hiện khai thác 97/tổng số 159 tuyến, 62 tuyến còn lại do các đơn vị tỉnh ngoài độc lập khai thác; vận tải khách bằng xe buýt có 06 đơn vị với 147 xe thực hiện khai thác 10 tuyến (trong đó có 05 tuyến nội tỉnh, 05 tuyến liên kê); vận tải hành khách bằng xe taxi có 11 đơn vị, với tổng số phương tiện là 609 xe; vận tải khách theo hợp đồng có 460 đơn vị với số lượng 1.284 xe; vận tải hàng hóa (gồm cả công ten no) có 2.700 đơn vị với số lượng 6.114 xe; vận tải nội bộ có 25 đơn vị với số lượng 50 xe.

Kết quả hoạt động vận tải hành khách, hàng hóa:

- Vận tải hành khách: khối lượng vận chuyển đến 2019 đạt 32,86 triệu hành khách (ước đến năm 2020 đạt 47,3 triệu hành khách), tốc độ tăng bình quân giai đoạn 2011-2019 đạt 12,7%/năm.

- Vận tải hàng hóa: khối lượng vận chuyển đến năm 2019 đạt 33,98 triệu tấn (ước đến năm 2020 đạt 41,2 triệu tấn), tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011-2019 là 13,5%/năm.

**Bảng 11: Khối lượng vận chuyển hành khách, hàng hóa
Khối lượng vận tải đường bộ từ năm 2010 – 2014**

T T	Khối lượng vận tải	Năm 2010	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Tốc độ tăng bình quân (%/năm)
I	Vận tải hành khách						
	Khối lượng vận chuyển (Nghìn người)	14.799	17.722	20.286	21.788	23.797	12,61
	Lượng luân chuyển (Nghìn người.km)	976.802	976.984	1.011.432	1.064.204	1.180.000	4,84
II	Vận tải hàng hóa						
	Khối lượng vận chuyển (Nghìn tấn)	8.673	11.004	13.455	14.596	16.692	17,78
	Lượng luân chuyển (Nghìn tấn.km)	245.184	275.864	332.806	352.802	407.435	13,54

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bắc Giang năm 2013, Sở GTVT

Khối lượng vận tải đường bộ từ năm 2015 – 2019

T T	Khối lượng vận tải	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Tốc độ tăng bình quân (%/năm)
I	Vận tải hành khách						
	Khối lượng vận chuyển (Nghìn người)	20.378	22.074	23.548.8	26.349	32.863	12,9
	Lượng luân chuyển (Nghìn người.km)	907.829	978.881	1.105.274	1.193.612	1.317.092	9,7
II	Vận tải hàng hóa						
	Khối lượng vận chuyển (Nghìn tấn)	18.199	21.137	24.072	27.940	33.980	13,55
	Lượng luân chuyển (Nghìn tấn.km)	437.771	529.597	607.729	704.281	859.100	14,85

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bắc Giang năm 2019, Sở GTVT

4.2.2. Hoạt động kinh doanh vận tải đường thủy nội địa

a) Các đơn vị hoạt động kinh doanh vận tải thủy nội địa

Trên địa bàn tỉnh có 23 đơn vị đã đăng kinh doanh vận tải thủy nội địa, chủ yếu là các doanh nghiệp, hợp tác xã quy mô nhỏ và các hộ kinh doanh, với tổng số 69 phương tiện, tổng công suất 8.412 mã lực, tổng trọng tải 22.490 tấn; còn lại chủ yếu là phương tiện của các cá nhân hoạt động vận tải theo thời vụ, không đăng ký kinh doanh.

Bảng 12: Danh sách các đơn vị kinh doanh vận tải đường thủy nội địa

TT	Tên đơn vị	Địa chỉ	Tổng số phương tiện (chiếc)	Tổng công suất (mã lực)	Tổng trọng tải (tấn)
1	Công ty TNHH Hưng Giang	Lê Lợi, TP Bắc Giang	3	608	2.166
2	Công ty CPTM Bắc Giang	Trần Phú, TP Bắc Giang	7	136	600
3	Công ty TNHH TM Hoàng Gia	Đa Mai, TP Bắc Giang	13	361	2.000
4	DN tư nhân Thanh Nhã	Đa Mai, TP Bắc Giang	2	216	790
5	C.ty TMDV Sông Thương	Trần Phú, TP Bắc Giang	7	1.250	3.935
6	Công ty TNHH Liên Long	Quang Châu-Việt Yên	2	265	915
7	Công ty TNHH Tuyết Ly	Lê Lợi-TP Bắc Giang	1	135	490
8	Công ty TNHH Tuấn Phát	Trần Phú-TP Bắc Giang	2	335	1160
9	Công ty TNHH MTV Hải Hiền	Quỳnh Sơn-Yên Dũng	1	50	75
10	Công ty TNHH MTV Bến Tuần	Mỹ Hà-Lạng Giang	1	135	580
11	Công ty TNHH TM Vân Trường	Xã Song Mai-thành phố Bắc Giang	1	120	258
12	Công ty TNHH Thành Bắc	Trần Phú, thành phố Bắc Giang	1	670	1.628
13	HTX VT Quyết Thắng	Tiên Hưng, Lục Nam	12	288	405
14	Công ty CP đường bộ Bắc giang	Tiên Hưng, huyện Lục Nam	7	294	62
15	Công ty TNHH Hạnh Phúc	P. Hoàng Văn Thụ – thành phố Bắc Giang	01	400	720
16	Công ty TNHH Bến bãi Đồng Sơn	P. Hoàng Văn Thụ – TP. Bắc Giang	01	500	1336,5
17	Công ty TNHH MTV SX&TM Minh Long	Quang Châu – Việt Yên	01	350	910
18	HKD Nguyễn Văn Trắng	Quang Biều - Quang Châu - Việt Yên	01	450	944,8
19	HKD Nguyễn Đình Tĩnh	Quang Biều - Quang Châu - Việt Yên	01	450	944,8
20	HKD Trần Văn Đạt	P. Trần Phú – TP. Bắc Giang	01	321	632
21	HKD Nguyễn Hữu Đạt	X. Quang Châu – H. Việt Yên	01	450	830
22	HKD Lê Văn Vinh	Phượng Sơn, Lục Ngạn	01	278	488
23	HKD Lê Văn Hùng	P. Trần Phú, TP. Bắc Giang	01	350	620

TT	Tên đơn vị	Địa chỉ	Tổng số phương tiện (chiếc)	Tổng công suất (mã lực)	Tổng trọng tải (tấn)
	Tổng cộng		69	8.412	22.490,1

- Vận tải hàng hóa: Hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh đa số là vận chuyển vật liệu xây dựng như than, đất nền, đá, cát, sỏi, xi măng... phần lớn tập kết, trung chuyển tại các cảng, bến thủy nội địa dọc các tuyến sông trên địa bàn tỉnh. Tuy nhiên, do năng lực cảng, bến còn hạn chế, nguồn hàng không ổn định, đường kết nối với cảng, bến thủy hạn chế nên không thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải thủy trong sản xuất kinh doanh; trên địa bàn tỉnh hiện không có hoạt động vận tải công-ten-nơ bằng đường thủy nội địa. Khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa đến năm 2019 đạt 1,8 triệu tấn, tốc độ tăng bình quân 20,48%/năm.

- Vận tải hành khách: Hiện nay trên địa bàn tỉnh không có tuyến vận tải khách bằng đường thủy, chỉ có hoạt động vận tải khách ngang sông (tại các bến khách ngang sông) chủ yếu phục vụ nhu cầu dân sinh của người dân tại sông Cầu, sông Thương, sông Lục Nam và hồ Cẩm Sơn. Khối lượng vận chuyển hành khách đường thủy nội địa đến năm 2019 đạt 122 nghìn người, tốc độ tăng bình quân 5,17%/năm.

Bảng 13: Khối lượng vận chuyển hành khách, hàng hóa đường thủy nội địa

Khối lượng vận tải đường thủy nội địa 2010- 2014

TT	Khối lượng vận tải	Năm 2010	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Tốc độ tăng bình quân 2010-2014 (%/năm)
I	Vận tải hành khách						
	Khối lượng vận chuyển (Nghìn người)	56	72	148	247	251	51,62
	Khối lượng luân chuyển (Nghìn người.km)	675	793	587	760	1.004	8,27
II	Vận tải hàng hóa						
	Khối lượng vận chuyển (Nghìn tấn)	656	930	487	648	751	10,77
	Khối lượng luân chuyển (Nghìn tấn.km)	29496	31483	20507	26208	30266	,79

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bắc Giang năm 2013, 2015

Khối lượng vận tải đường thủy nội địa 2015- 2019

TT	Khối lượng vận tải	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Tốc độ tăng bình quân 2015-2019 (%/năm)
I	Vận tải hành khách						

TT	Khối lượng vận tải	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Tốc độ tăng bình quân 2015-2019 (%/năm)
	Khối lượng vận chuyên (Nghìn người)	102	292	440	056	122	5,17
	Khối lượng luân chuyên (Nghìn người.km)	1102	1292	1440	1056	1122	5,02
II	Vận tải hàng hóa						
	Khối lượng vận chuyên (Nghìn tấn)	884	1002,2	1464,4	1604	1811	20,48
	Khối lượng luân chuyên (Nghìn tấn.km)	35582	41103,8	50860	57748	65810	16,69

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bắc Giang năm 2018, dự thảo năm 2020

4.2.3 Khối lượng vận tải đường sắt

Vận tải bằng đường sắt do trung ương quản lý; khối lượng hàng hóa đến năm 2019 đạt 83.285 tấn/năm, hành khách đạt 14.274 lượt người/năm, nhìn chung là đang suy giảm. Hàng hoá từ Bắc Giang chủ yếu đi các tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Hà Nội, còn hàng hoá đến Bắc Giang chủ yếu từ Phú Thọ, Lạng Sơn. Hành khách đi và đến Bắc Giang chủ yếu từ Lạng Sơn, Hà Nội, Bắc Ninh, Quảng Ninh. Trên địa bàn tỉnh, khối lượng vận tải hàng hoá, hành khách bằng phương thức này chủ yếu đến các khu vực: TP Bắc Giang, trung tâm các huyện Việt Yên, Lạng Giang, Lục Nam.

Bảng 14: Khối lượng vận chuyển hành khách, hàng hóa đường sắt

Khối lượng hàng xếp dỡ đường sắt năm từ 2010 – 2014

Năm	Khối lượng hàng xếp (tấn/năm)	Khối lượng hàng dỡ (tấn/năm)	Tổng khối lượng Hàng
2010	42.857	101.416	144.273
2011	47.754	87.067	134.821
2012	42.972	72.195	115.167
2013	15.169	51.370	66.539
2014	16.987	56.871	73.858

Khối lượng khách lên xuống đường sắt từ 2010 – 2014

Năm	Khối lượng khách lên (người/năm)	Khối lượng khách xuống (người/năm)	Tổng khối lượng khách
2010	52.385	53.098	105.483
2011	41.169	46.252	87.421
2012	36.563	40.908	77.471
2013	27.109	29.325	56.434
2014	31.274	30.882	62.156

Nguồn: Cục Đường sắt Việt Nam

Khối lượng hàng xếp dỡ đường sắt năm từ 2015 – 2019

Năm	Khối lượng hàng xếp (tấn/năm)	Khối lượng hàng dỡ (tấn/năm)	Tổng khối lượng Hàng
2015	13.505	6.974	20.479
2016	14.019	69.911	83.930
2017	33.420	64.377	97.797
2018	29.371	67.672	97.043
2019	26.171	57.114	83.285

Khối lượng khách lên xuống đường sắt từ 2015 – 2019

Năm	Khối lượng khách lên (người/năm)	Khối lượng khách xuống (người/năm)	Tổng khối lượng khách
2015	23.077	-	23.077
2016	17.950	-	17.950
2017	17.366	-	17.366
2018	7.303	-	7.303
2019	14.274	-	14.274

Nguồn: Trạm VTĐS Bắc Giang (Ngành đường sắt không thống kê số lượng khách xuống)

4.3. Công nghiệp và dịch vụ sửa chữa

4.3.1. Công nghiệp và dịch vụ sửa chữa đường bộ

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh có 01 cơ sở lắp ráp xe mới, 03 cơ sở thiết kế cải tạo xe cơ giới và có trên 70 cơ sở sửa chữa ô tô lớn, nhỏ lẻ phân bố ở thành phố Bắc Giang, các thị trấn và trên các tuyến đường giao thông chính (các cơ sở sửa chữa lớn chủ yếu tập trung ở thành phố Bắc Giang).

Bảng 15: Danh sách cơ sở lắp ráp, sửa chữa ô tô

TT	Tên cơ sở	Địa điểm	Loại	Đơn vị quản lý
1	Nhà máy ô tô Đồng Vàng	KCN Đình Trám – Việt Yên	Ô tô khách, ô tô tải đến 3.5 tấn	Nhà máy ô tô Đồng Vàng
2	Toyota Bắc Giang	Dĩnh Trì, TP Bắc Giang	Sửa chữa ô tô con	Công ty Cổ phần kinh doanh và dịch vụ TOYOTA Bắc Giang
3	Huyndai Bắc giang	Cụm công nghiệp Dĩnh Trì	Sửa chữa ô tô các loại	Công ty TNHH TM Đào Dương
4	HONDA ô tô Bắc Giang - Dĩnh Kế	Tổ dân phố Giáp sau, Dĩnh Kế	Sửa chữa ô tô con	Công ty TNHH Hannam Bắc Giang
5	NISAN Bắc Giang	Cụm công nghiệp Dĩnh Trì	Sửa chữa ô tô con	Công ty TNHH TM Nam Mai
6	Trung tâm DVKT GTVT Bắc Giang	Xã Song Mai, TP Bắc Giang.	Thiết kế, cải tạo; sửa chữa ô tô.	Trường trung cấp nghề GTVT Bắc Giang.

TT	Tên cơ sở	Địa điểm	Loại	Đơn vị quản lý
7	HTX Giao thông vận tải Bắc Giang	Hoàng Ninh, Việt Yên	Thiết kế, cải tạo.	HTX Giao thông vận tải Bắc Giang
8	Xưởng SC ô tô C.ty CP xe khách	Ngô Quyền – TP Bắc Giang	Thiết kế, cải tạo; sửa chữa ô tô.	C.ty CP xe khách Bắc Giang
9	XN sửa chữa ô tô Bắc Âu	Xương Giang – TP Bắc Giang	SC ô tô các loại	XN sửa chữa ô tô Bắc Âu
10	Xưởng SC ô tô Bắc Hà	Xương Giang – TP Bắc Giang	SC ô tô các loại	C.ty TNHH Bắc Hà
11	Xưởng SC ô tô C.ty CPVT thủy bộ	Ngô Quyền – TP Bắc Giang	SC ô tô các loại	C.ty CPVT thủy bộ
12	Gara ô tô Tân Tiếp	Cụm công nghiệp Dĩnh Kế - TP Bắc Giang	SC ô tô các loại	Công ty TNHH TMDV tổng hợp Tân Tiếp
13	Gara ô tô Trường An	Thông Cầu chính, Xã Tân Dĩnh, Lạng Giang	SC ô tô các loại	Công ty TNHH TMDV Trường An Bắc Giang
14	Gara ô tô Hiền Từ	Cụm công nghiệp Dĩnh Kế - TP Bắc Giang	SC ô tô các loại	Công ty TNHH Hiền Từ
15	Gara ô tô Xuân Trường	Đường Giáp Hải	SC ô tô các loại	
16	Gara ô tô Thư Hoàn	Đường Giáp Hải	SC ô tô các loại	
17	Gara ô tô Xoan Nhung	Cụm công nghiệp Thọ Xương	SC ô tô các loại	Doanh nghiệp Tư nhân Xoan Nhung

Nguồn: Sở GTVT Bắc Giang

4.3.2. Công nghiệp và dịch vụ sửa chữa đường thủy

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh chỉ còn 01 cơ sở sửa chữa và đóng mới phương tiện đường thủy là Công ty đóng mới và sửa chữa phương tiện thủy Sông Thương, mỗi năm chỉ sửa chữa nhỏ, bảo dưỡng được từ 5 đến 10 phương tiện, từ năm 2010 đến nay không có phương tiện thủy nào được đóng mới tại cơ sở đóng tàu trên địa bàn tỉnh.

Ngoài ra, dọc các tuyến sông, rải rác trên địa bàn một số huyện còn có một số hộ tư nhân tự sửa chữa nhỏ tàu thuyền, hoạt động không thường xuyên.

4.4. Đào tạo, sát hạch cấp Giấy phép lái xe cơ giới đường bộ

4.4.1. Cơ sở đào tạo lái xe.

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh có 05 cơ sở đào tạo lái xe (giảm 01 cơ sở do tháng 9 năm 2019 Trường TCN số 12 – Bộ quốc phòng giải thể) thực hiện nhiệm vụ đào tạo lái xe các hạng A1, A2, B11, B1, B2, C, D, E. Lưu lượng đào tạo lái xe của toàn tỉnh đạt 1410 học viên hạng A1, 35 học viên hạng A2, 4.030 ô tô các hạng với tổng số 456 giáo viên, 437 xe tập lái, cơ bản đáp ứng nhu cầu học lái xe của nhân dân trong tỉnh. Bình quân các cơ sở đào tạo tổ chức tuyển sinh và đào tạo đạt khoảng 85% đến 90% lưu lượng.

Bảng 16: Danh sách cơ sở đào tạo lái xe

TT	Tên cơ sở	Địa điểm	Lưu lượng đào tạo (tại một thời điểm)	
			Mô tô	Ô tô
1	Trường Trung cấp dạy nghề GTVT	Xã Song mai, TP Bắc Giang	335	1310
2	Trường Trung cấp dạy nghề số 1 Bắc Giang	Phường Thọ Xương, Tp Bắc Giang	300	650
3	Trường Trung cấp nghề Xương Giang	Thị trấn Đồi Ngô huyện Lục Nam	300	948
4	Phân hiệu 2 trường Trung cấp Kỹ thuật phòng không không quân	Xã Ngọc Sơn huyện Hiệp Hòa	250	480
5	Trung tâm dạy nghề và đào tạo lái xe Đức Trung	Yên Mỹ huyện Lạng Giang	260	642
Tổng cộng			1.445	4.030

4.4.2. Trung tâm sát hạch lái xe

Trên địa bàn tỉnh có 01 Sân sát hạch lái xe mô tô hạng A1, 03 Trung tâm sát hạch lái xe loại 3 dùng để sát hạch lái xe mô tô hạng A1 (Trường Trung cấp nghề Xương Giang, Trường Trung cấp nghề Số 1 Bắc Giang, Phân hiệu 2, Trường Trung cấp kỹ thuật phòng không không quân), 01 trung tâm sát hạch lái xe loại 2 để sát hạch lái xe từ hạng A1; A2; A3; A4; B; C (Trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ Bắc Giang thuộc Trường Trung cấp nghề GTVT Bắc Giang).

Bảng 17: Kết quả đào tạo, sát hạch cấp GPLX, giai đoạn 2011-2020

Năm	Tổng cộng (học viên)	Trong đó	
		Mô tô hạng A1 (học viên)	Ô tô các hạng (học viên)
2011	34.959	28.679	6.280
2012	49.487	43.030	6.457
2013	57.742	51.552	6.190
2014	44.831	39.289	5.542
2015	46.984	40.055	6.929
2016	54.949	46.486	8.463
2017	64.848	55.606	9.242
2018	65.429	55.474	9.955
2019	37.378	28.840	8.538
Dự kiến 2020	60.090	48.000	12.090
Tổng số:2011-2020	516.697	437.011	79.686

4.4.3. Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh còn 03 Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới đang hoạt động với 08 dây chuyền kiểm định xe cơ giới (03 dây chuyền loại I, 05 dây chuyền loại II) với công suất là 620 xe/ngày, cơ bản đáp ứng nhu cầu kiểm định xe cơ giới của người dân và doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh. Trong đó:

- Trung tâm kiểm định kỹ thuật phương tiện thiết bị giao thông cơ giới Bắc Giang (9801S): là đơn vị sự nghiệp trực thuộc Sở GTVT, có 03 dây chuyền; năng lực kiểm định 230 phương tiện/ngày;

- Trung tâm 98-02D: Hoạt động từ tháng 11/2016, có 02 dây chuyền kiểm định (01 dây chuyền loại 1, 01 dây chuyền loại 2); năng lực kiểm định 160 phương tiện/ngày;

- Trung tâm 98-05D: Hoạt động từ tháng 11/2019, có 03 dây chuyền (01 dây chuyền loại 1, 02 dây chuyền loại 2); năng lực kiểm định 230 phương tiện/ngày;

Ngoài ra, còn có Trung tâm 98-03D trên địa bàn huyện Lạng Giang hoạt động từ tháng 5/2018 cho đến tháng 03/2019 thì dừng hoạt động theo quyết định của Cục Đăng kiểm Việt Nam. Trong thời gian tới dự kiến có thêm 01 Trung tâm đăng kiểm trên địa bàn huyện Hiệp Hòa được đầu tư theo hình thức xã hội hóa đi vào hoạt động (Trung tâm 98-04D với 02 dây chuyền kiểm định).

Bảng 18: Kết quả hoạt động đăng kiểm lái xe

	Số lượng phương tiện đến kiểm định				
	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019
TTĐK 98-01S	29609	31974	19290	18125	25311
TTĐK 98-02D	-	367	20825	23453	27302
TTĐK 98-03D	-	-	-	11075	6766
TTĐK 98-05D	-	-	-	-	1978
Tổng số	29.609	32.341	40.115	52.653	61.357

Nguồn: Sở GTVT Bắc Giang

4.5. Trật tự an toàn giao thông

Công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên địa bàn được triển khai quyết liệt, bài bản, nghiêm túc theo chỉ đạo của Trung ương, Tỉnh ủy, UBND tỉnh. Ngành Giao thông vận tải đã chủ động, tích cực tham mưu cho UBND tỉnh triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông trên địa bàn, trong đó tập trung vào các 4 nhóm giải pháp chính: (1) Tăng cường vai trò lãnh đạo, chỉ đạo của các cấp ủy, chính quyền, đoàn thể đối với công tác bảo đảm TTATGT; (2) Đẩy mạnh và nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo

đục pháp luật về TTATGT góp phần nâng cao ý thức của người tham gia giao thông; (3) Tập trung phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông, nâng cao năng lực, chất lượng vận tải, bảo đảm giao thông thông suốt; (4) Nâng cao năng lực, hiệu quả quản lý nhà nước về TTATGT.

Nhờ vậy tình hình trật tự an toàn giao thông trên địa bàn có nhiều chuyển biến tích cực, tai nạn giao thông từng bước được kiểm chế và giảm dần qua các năm trên cả ba tiêu chí số vụ, số người chết, số người bị thương.

Bảng 19: Tổng hợp tình hình TNGT giai đoạn 2010 – 2019

Năm	TNGT			So sánh cùng kỳ năm trước (tăng, giảm)					
	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương	Số vụ		Số người chết		Số người bị thương	
				Vụ	%	Người	%	Người	%
2010	186	199	100	-42	18,4	-23	-10,3	-38	-27,5
2011	550	223	556	364	195,7	24	12,1	456	456,0
2012	493	171	493	-57	-10,4	-52	-23,3	-63	-11,3
2013	381	154	330	-112	-22,7	-17	-9,9	-163	-33,1
2014	311	116	272	-70	-18,4	-38	-24,7	-58	-17,6
Cộng	1921	863	1751						

Năm	TNGT			So sánh cùng kỳ năm trước (tăng, giảm)					
	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương	Số vụ		Số người chết		Số người bị thương	
				Vụ	%	Người	%	Người	%
2015	265	109	230	-46	-14,8	-7	-6,0	-42	-15,4
2016	203	88	173	-62	-23,4	-21	-19,3	-57	-24,8
2017	187	83	159	-16	-7,8	-5	-5,6	-14	-8,1
2018	484	246	382	297	158,8	163	196,4	223	140,3
2019	417	197	365	-67	-13,8	-49	-19,9	-17	-4,4
Cộng	1556	723	1309						

Nguồn: Ban ATGT tỉnh

Phân tích chi tiết các vụ tai nạn giao thông xảy ra trên địa bàn trong 5 năm (2015-2019) cho thấy:

- Về tuyến đường: có 47,1% số vụ tai nạn xảy ra trên tuyến cao tốc và quốc lộ (QL17, QL31, QL37, QL279); 30,1% xảy ra trên các tuyến đường tỉnh; 13,5% xảy ra trên tuyến đường nông thôn, còn lại là đường đô thị, đường khác.

- Về phương tiện gây tai nạn giao thông: người đi ô tô chiếm 34,6%; người đi mô tô, xe máy chiếm 57,8%, còn lại phương tiện khác và người đi bộ.

- Về thời gian xảy ra tai nạn, chủ yếu từ 18h-24h, cụ thể: Từ 0h00 đến 6h00 chiếm 6,1% số vụ; từ 6h00 đến 12h00 chiếm 18,6% số vụ; từ 12h00 đến 18h00 chiếm 33% số vụ; từ 18h00-24h00 chiếm 41,4% số vụ.

- Về nguyên nhân tai nạn giao thông: do người điều khiển phương tiện vi phạm làn đường, phân đường, không nhường đường chiếm 30%; vi phạm tốc độ xe chạy chiếm 8,7%; chuyển hướng không chú ý quan sát chiếm 17,8% tránh, vượt xe không đúng quy định chiếm 17,4%; vi phạm nồng độ cồn khi lái xe chiếm 3,2%; quy trình thao tác lái xe không đúng chiếm 3%; do người đi bộ và nguyên nhân khác chưa xác định nguyên nhân cụ thể 19,9%.

- Về địa bàn: Tại TP Bắc Giang, huyện Lạng Giang, Việt Yên và Lục Nam là các địa bàn xảy ra tai nạn giao thông nhiều hơn (TP Bắc Giang chiếm gần 20% số vụ TNGT, Lạng Giang chiếm 17,8%, Lục Nam chiếm 14,6%); các huyện Sơn Động, Yên Dũng có số vụ và người chết ít hơn (Sơn Động chiếm 3,1% số vụ TNGT, Yên Dũng chiếm 4,9%).

III. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN QUY HOẠCH

1. Về vận tải

1.1. Vận tải đường bộ

Dịch vụ vận tải đã có sự phát triển nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng, cơ bản đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách trên địa bàn tỉnh, tốc độ tăng trưởng vận tải hàng hoá đường bộ giai đoạn 2016-2020 đạt 16%/năm, hành khách tăng 12,9%/năm, tăng cao hơn so với theo mục tiêu quy hoạch đến năm 2020 (11% đối với hàng hoá; 12%/năm đối với hành khách).

1.1.1. Vận tải hành khách

- Vận tải khách cố định liên tỉnh: Mở mới thêm 62 tuyến vận tải (vượt 12 tuyến so với mục tiêu quy hoạch) để kết nối với các tỉnh, thành phố trong cả nước, góp phần tăng cường năng lực vận tải, nâng cao khối lượng vận chuyển, luân chuyển hành khách. Quy hoạch các tuyến vận tải khách liên tỉnh đã được điều chỉnh cho phù hợp với nhu cầu đi lại của nhân dân, điều kiện phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo trật tự ATGT, hoàn thành mục tiêu quy hoạch đề ra.

- Vận tải khách cố định nội tỉnh, tuyến buýt: Đã nâng cấp 01 tuyến cố định Bắc Giang đi Mai Sru, Dũng Đình (Lục Nam) thành tuyến buýt và mở mới 01 tuyến buýt Bắc Giang đi Tây Yên Tử để phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, hoàn thành mục tiêu quy hoạch đề ra.

- Việc phát triển vận tải khách đô thị đã được quan tâm tuy nhiên do điều kiện diện tích của đô thị trên địa bàn tỉnh nhỏ nên việc hình thành mạng lưới tuyến vận tải khách đô thị chưa phù hợp, bên cạnh đó mạng lưới tuyến buýt, tuyến cố định đã đáp ứng được nhu cầu đi lại của nhân dân.

1.1.2. Vận tải hàng hoá

Vận tải hàng hóa có sự tăng trưởng mạnh cả về số lượng và chất lượng. Tính đến năm 2019, trên địa bàn tỉnh có 502 doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ cá thể đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô, với số lượng là 1.910 xe, tổng khối lượng vận tải hàng hóa đường bộ đạt khoảng 16,7 triệu tấn (đạt 76,8% mục tiêu đến năm 2020).

1.1.3. Phương tiện vận tải

Số lượng xe ô tô trên địa bàn tỉnh Bắc Giang có sự tăng trưởng nhanh chóng, tổng số xe ô tô trên địa bàn tỉnh hiện nay là 53.608 xe các loại (trong đó: ô tô con 27.302, xe ô tô khách 2.391, ô tô tải các loại 23.915), vượt xa so với mục tiêu quy hoạch đến năm 2020. Các phương tiện đạt kiểm định đều đã đáp ứng tiêu chuẩn khí thải EURO IV.

1.2. Vận tải đường sắt

Khối lượng vận chuyển hành khách bằng đường sắt qua địa bàn tỉnh có chiều hướng giảm dần qua các năm, tốc độ tăng trưởng hành khách bình quân là -10,71%/năm. Khối lượng xếp dỡ hàng hàng hoá có sự tăng trưởng không đều (có năm tăng, có năm giảm), tốc độ tăng trưởng hàng hoá bình quân là 20,75%/năm.

1.3. Vận tải đường thủy

Khối lượng vận chuyển hành khách đường thủy (gồm cả vận chuyển ngang sông, vận chuyển trên lòng hồ) tăng trưởng chậm, bình quân khoảng 5,17%/năm, (năm 2020 đạt 122 nghìn người, dự kiến năm 2020 đạt 128 nghìn người). Khối lượng vận chuyển hàng hóa giai bình quân đạt 20,48%/năm (năm 2019 đạt 1,81 triệu tấn, dự kiến năm 2020 đạt 1,9 triệu tấn), chưa đạt theo mục tiêu quy hoạch.

1.4. Thị phần vận tải

Vận tải đường bộ vẫn chiếm vai trò chính đối với cả vận tải hàng hóa (chiếm 95,89%) và hành khách (chiếm 98,62%).

1.5. Kết nối vận tải

Kết nối đa phương thức vận tải giữa các loại hình đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa hạn chế, chưa thể phát huy được lợi thế vận tải giá rẻ của các loại hình đường sắt, đường thủy nội địa.

1.6. Đào tạo sát hạch giấy phép lái xe

Tổng lưu lượng đào tạo lái xe ô tô của các cơ sở đào tạo lái xe trên địa bàn tỉnh là 4.030 học viên (tăng 1.010 học viên so với năm 2015), mô tô hạng A1 là 1410 học viên (tăng 210 học viên so với năm 2015). Trong giai đoạn đã đào tạo lái xe trên 282.694 học viên, trung bình 56.418 học viên/năm, vượt mục tiêu quy hoạch.

Tuy nhiên, so với xu hướng phát triển chung để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của xã hội, tỉnh Bắc Giang chưa có cơ sở đào tạo quy mô lớn, hiện đại, chất lượng đội ngũ giáo viên còn hạn chế, số lượng các trung tâm sát hạch lái xe còn ít, chưa đáp ứng được nhu cầu. Theo mục tiêu quy hoạch đến năm 2020 chưa đầu tư

được thêm 01 trung tâm sát hạch lái xe loại 1 và nâng cấp trung tâm sát hạch loại 2 hiện có lên thành trung tâm sát hạch loại 1; chưa thực hiện xây dựng thêm 02 cơ sở đào tạo lái xe với lưu lượng đào tạo, tại mỗi cơ sở đào tạo tối thiểu 350 học viên (01 cơ sở tại huyện Lục Ngạn, 01 cơ sở tại huyện Hiệp Hoà).

1.7. Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới

Trên địa bàn tỉnh đã có 03 Trung tâm đăng kiểm được đầu tư xây dựng mới theo hình thức xã hội hóa (Lạng Giang 01; Phường Đa Mai, TP Bắc Giang 01; Yên Dũng 01) với 08 dây chuyền kiểm định. Số lượng trung tâm đăng kiểm và dây chuyền kiểm định được đầu tư xây dựng vượt chỉ tiêu quy hoạch đề ra.

1.8. Phát triển Công nghiệp giao thông vận tải

Thực hiện chủ trương đầu tư, nâng cấp trang thiết bị, mở rộng nhà xưởng các cơ sở sửa chữa hiện có để đáp ứng được nhu cầu sửa chữa phương tiện và gia công cơ khí phục vụ cho vận tải, trong gian đoạn vừa qua, các cơ sở sửa chữa trên địa bàn tỉnh phát triển nhanh cả về số lượng và chất lượng, các cơ sở sửa chữa đã đầu tư nhiều thiết bị máy móc hiện đại để phục vụ công tác sửa chữa có thể đáp ứng nhu cầu sửa chữa các loại phương tiện trên địa bàn tỉnh. Các cơ sở sửa chữa có thể sửa chữa 90.000 phương tiện/năm (cả sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên), vượt mục tiêu quy hoạch đề ra đến năm 2020 là 20.020 phương tiện/năm. Đối với nhà máy ô tô Đồng Vàng hoạt động cầm chừng, không hiệu quả.

2. Về kết cấu hạ tầng giao thông

2.1. Đường cao tốc

Đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc cơ bản đạt mục tiêu quy hoạch, còn một số chưa hoàn chỉnh (2 cầu hẹp trên cao tốc) và chưa đầu tư (cao tốc Nội Bài – Hạ Long). Trong giai đoạn đã thực hiện đầu tư được 39,4km đường cao tốc trong đó nâng cấp QL1 lên cao tốc 18,3Km và mở tuyến mới 21,1Km.

- Hoàn thành mục tiêu xây dựng cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn, 2-4 làn xe. Hệ thống đường gom bên trái tuyến từ nút giao Đình Trám đến cầu Như Nguyệt đã được đầu tư đạt quy mô cấp III, còn lại tối thiểu cấp V; đã xây dựng xong 03 nút giao khác cốt với QL17, QL37 và đường Hùng Vương – Đạt mục tiêu quy hoạch.

- Việc triển khai các thủ tục, xây dựng cao tốc Nội Bài – Hạ Long: Quy hoạch lùi thời gian thực hiện sau năm 2020.

2.2. Quốc lộ, đường vành đai và tuyến kết nối

Về đầu tư cải tạo, nâng cấp quốc lộ, chỉ có QL 1 hoàn thành mục tiêu, các quốc lộ còn lại (QL 31, 37, 279, 17) chưa được bố trí vốn đầy đủ nên chưa hoàn thành nâng cấp. Đối với 2 tuyến có tính chất kết nối, đang triển khai 1 tuyến kết nối 2 cao tốc – tuyến vành đai IV còn tuyến vành đai V thủ đô chưa có kế hoạch đầu tư.

Tổng chiều dài Quốc lộ trên địa bàn là 290,6Km (tăng 38,8 Km so với năm 2011 do bổ sung thêm chiều dài QL17 làm tăng số Km và giảm chiều dài QL1 do đã thành cao tốc).

- Quốc lộ 1: Hoàn thành nâng cấp cải tạo QL1 trên địa bàn tỉnh, trong đó có đường cao tốc (nêu trên) và QL1 đoạn Cầu Lường – Tân Dĩnh đã được cải tạo nâng cấp đạt quy mô cấp III - Hoàn thành mục tiêu quy hoạch.

Chưa hoàn thành cải tạo nâng cấp các tuyến QL31, QL37, QL279 và QL17 theo mục tiêu quy hoạch, cụ thể:

- Quốc lộ 31: Đoạn thành phố Bắc Giang đi Chũ đã dừng triển khai thực hiện theo dự án BOT; đoạn Chũ – An Châu cơ bản đáp ứng quy mô cấp IV nhưng chất lượng mặt đường xấu; làm mới 03/06 cầu theo mục tiêu quy hoạch.

- Quốc lộ 37: Đến nay đoạn Km70-Km88 (đoạn Đình Trám - Hiệp Hòa) đã dừng triển khai thực hiện theo dự án BOT, nhưng trong giai đoạn đã đầu tư hoàn thành cải tạo, mở rộng đoạn qua địa bàn huyện Việt Yên (đoạn Km70-Km83+100) quy mô cấp III ĐB và Km 88+100-Km91+400 đang chuẩn bị đầu tư theo quy mô cấp III ĐB. Chưa hoàn thành mục tiêu nâng cấp đoạn Km13-Km46+400 theo quy mô cấp III, chưa xây dựng mới cầu Cẩm Lý tách khỏi cầu đường sắt, chưa xây dựng nút giao liên thông giữa QL37 với ĐT295B và chưa hoàn thành cải tạo một số cầu trên tuyến.

- Quốc lộ 279: Đến nay chưa thực hiện xây dựng lại các cầu có tải trọng thấp (H10) gồm cầu Tâu, cầu Hạ, cầu Suối Lóc, cầu Mục II, cầu Khe Báng, cầu Sông Róng theo quy hoạch; chất lượng mặt đường hạn chế.

- Quốc lộ 17: Đã hoàn thành xây dựng đoạn QL17 đoạn nối ĐT398-QL18 (trong đó có cầu Yên Dũng) đảm bảo theo quy hoạch; từng bước xây dựng xây dựng tuyến tránh TP. Bắc Giang quy mô 4 làn xe (dự án đường nối từ Đường Trần Hưng Đạo đến đường Võ Nguyên Giáp và xây dựng cầu vượt ĐT 295B cơ bản đáp ứng quy hoạch. Hạng mục xây dựng cải tạo các cầu Lèo, cầu Tam Kha, Suối Ốc chưa thực hiện theo quy hoạch.

- Đường vành đai V: Hiện tại chưa có kế hoạch triển khai thực hiện Vành đai V thủ đô Hà Nội – Không hoàn thành theo quy hoạch.

- Tuyến kết nối cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn và Hà Nội – Thái Nguyên: Tuyến kết nối này được thay thế bằng tuyến đường Vành đai IV Hà Nội, địa phận tỉnh Bắc Giang theo quy mô đường cấp III ĐB đang triển khai thi công hoàn thành năm 2020. Đồng thời hướng tuyến kết nối về cầu Vát, huyện Hiệp Hòa theo dự án đường nối ĐT296 đi vành đai IV. Cải tạo cầu Dục Quang, Làng Vàng chưa thực hiện theo quy hoạch.

Các tuyến quốc lộ trên địa bàn chủ yếu thực hiện công tác bảo trì để đáp ứng yêu cầu về giao thông.

2.3. Đường tỉnh

Tổng chiều dài đường tỉnh hiện trạng là 405Km, giảm 6,8 Km so với năm 2012 (tăng chiều dài một số ĐT như ĐT.293 và các tuyến nhánh, giảm chiều dài ĐT.398, ĐT.292 do được nâng lên thành QL.17 năm 2014); với mục tiêu quy hoạch thực hiện cải tạo, nâng cấp, đưa vào cấp đường tỉnh với mục tiêu ở vùng đồng bằng đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp IV trở lên; miền núi đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp V; xây dựng một số cầu nối với các tỉnh Thái Nguyên, Hải Dương và Bắc Ninh, xây dựng mới thay thế các cầu yếu chịu tải trọng nhỏ trên các tuyến. Phần đầu tỷ lệ nhựa hoá hệ thống đường tỉnh đạt 100% vào năm 2015. Chuyển một số đường huyện quan trọng lên thành đường tỉnh, kết hợp với đầu tư cải tuyến, nâng cấp hoặc mở một số tuyến, đoạn tuyến mới ở những khu vực cần thiết.

Kết quả thực hiện: Về cơ bản các tuyến đường tỉnh đáp ứng được quy mô theo quy hoạch, mặt đường đã được nhựa hóa, bê tông hóa 100%, nhiều tuyến đường đầu tư có chiều rộng mặt đường rộng trên 8,0m theo Nghị quyết số 113-NQ/TU của Tỉnh ủy (ĐT.290, ĐT 293, đường Vành đai IV Hà Nội địa phận tỉnh Bắc Giang, tuyến kết nối ĐT 293 đi cảng Mỹ An...). Đã thực hiện hoàn thành cải tạo nâng các tuyến đường tỉnh với chiều dài 320,25km trên các tuyến: ĐT 298, ĐT 296, ĐT 299, ĐT 297, ĐT295, ĐT 295B (đoạn TP Bắc Giang- Cầu Đáp Cầu); ĐT 398 (đoạn Đồng Việt – QL1), ĐT 292 đoạn Cầu Gò - Mỏ Trạng - Tam Kha (nay là QL17). Xây dựng một số cầu như cầu Yên Dũng, cầu Lãn Chè, cầu Đông Xuyên, cầu Đáp Cầu, cầu Xuân Cẩm kết nối với tỉnh Bắc Ninh và thành phố Hà Nội. Ngoài ra một số công trình cầu đã được xây dựng mới trên các tuyến đường tỉnh; đã chuyển 06 tuyến đường huyện về tỉnh quản lý (Tuyến Hương Mai- Song Vân; Tuyến Đại Lâm- An Hà; Tuyến Kế - Hương Gián; Tuyến Mỏ Trạng- Thiện Kỳ Tuyến Mục – Đèo Kiếm; Tuyến Quân Sự).

- Các nội dung chưa được thực hiện theo quy hoạch: Chưa thực hiện chuyển một số đường huyện quan trọng lên thành đường tỉnh (đến nay mới thực hiện chuyển 08 tuyến đường huyện về tỉnh quản lý). Một số tuyến đường tỉnh chưa được đầu tư cải tạo theo mục tiêu của quy hoạch.

2.4. Giao thông nông thôn

Kết quả trong giai đoạn 2012-2020 toàn tỉnh đã thực hiện mở mới được hơn 1.813,59 km (1.178,83km đường BTXM; 145,09km đường bê tông nhựa; 489,67km đường đất); thực hiện cải tạo, nâng cấp được hơn 328km đường huyện, 674km đường xã và 4.500km đường thôn, ngõ xóm (riêng trong giai đoạn 2017-2019 cứng hóa trên 4.200km), nâng tỷ lệ cứng hóa đường huyện lên 94,1% (vượt 4,1% so với mục tiêu đề ra), đường xã lên 97,26% (vượt 32,26% so với mục tiêu đề ra); đường thôn xóm lên 89,61% (vượt 29,61% so với mục tiêu đề ra). Toàn tỉnh, thực hiện bảo trì hơn 412km đường huyện, 572km đường xã và 1.277km đường thôn, ngõ xóm, nội đồng. Tổng số km đường thôn xóm tăng 1.879,96km, đường đô thị tăng 160,3km, trong khi đó đường huyện giảm 17,34km, đường xã giảm 209,33km do một số tuyến đường huyện, đường xã được chuyển thành đường đô thị và đường trục thôn, xóm.

Vốn đầu tư cho đường GTNT trong giai đoạn 2012-2020 là 9.275 tỷ đồng (riêng giai đoạn 2017-2019 là trên 4.000 tỷ đồng), đạt 145% so với mục tiêu đến năm 2020.

- Chất lượng đường:

Chất lượng đường GTNT được nâng cao, do giai đoạn 2017-2019 nhờ có chính sách hỗ trợ xi măng cứng hóa các tuyến đường trục thôn, đường liên thôn và đường nội đồng gắn với giao thông liên thôn nên phong trào xây dựng đường giao thông nông thôn đã phát triển mạnh trên toàn tỉnh, đặc biệt tại các thôn, xã đặc biệt khó khăn phong trào cũng phát triển mạnh mẽ, nhiều tuyến đường trục thôn, đường liên thôn và đường nội đồng gắn với giao thông liên thôn sau khi được cứng hóa có bề rộng mặt đường trên 5m. Đến nay 100% các thôn có đường ô tô đi lại được quanh năm, giao thông tương đối thuận lợi, dễ dàng, qua đó góp phần thúc đẩy kinh tế-xã hội của địa phương ngày càng phát triển.

Đạt được kết quả trên do UBND tỉnh ban hành Đề án phát triển GTNT, HĐND tỉnh ban hành cơ chế chính sách hỗ trợ xi măng để cứng hóa các tuyến đường trục thôn, đường liên thôn và đường nội đồng gắn với giao thông liên thôn theo Nghị quyết số 07/2017/NQ-HĐND ngày 13/7/2017, số 06/2018/NQ-HĐND ngày 11/7/2018 của HĐND tỉnh và Kết luận số 43-KL/TU của Tỉnh ủy đã phát triển rộng khắp, hàng nghìn Km đường thôn xóm được bê tông hóa góp phần thay đổi bộ mặt giao thông nông thôn, tạo niềm tin và phấn khởi trong nhân dân. Phong trào xây dựng đường GTNT đã phát triển mạnh trong giai đoạn 2017-2019, nhiều tuyến đường trục thôn, đường liên thôn và đường nội đồng gắn với giao thông liên thôn sau khi hoàn thành có bề rộng mặt đường rộng trên 5m, giúp giao thông đi lại thuận lợi, đáp ứng được yêu cầu, nguyện vọng của nhân dân, phục vụ phát triển KT-XH, góp phần hoàn thành mục tiêu xây dựng nông thôn mới trên địa bàn tỉnh.

2.5. Giao thông đô thị

Phát triển giao thông đô thị được xây dựng phù hợp với quy hoạch phát triển KT-XH, phát triển không gian và bố trí hạ tầng kỹ thuật của đô thị. Nhiều tuyến đường đô thị đã được chỉnh trang, cùng với các tuyến đường mới được đầu tư theo các dự án khu đô thị đã giải quyết được yêu cầu mở rộng không gian, nâng cao chất lượng đô thị.

2.6. Đường sắt

Chưa thực hiện hoàn thành các Mục tiêu quy hoạch Giai đoạn đến năm 2020 đến nay mới thực hiện đầu tư thay tà vẹt đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng và thực hiện việc khôi phục đoạn tuyến đường sắt nối đường sắt Hà Nội – Lạng Sơn với nhà máy đạm và hoá chất Hà Bắc, các nội dung còn lại chưa được triển khai thực hiện.

2.7. Hạ tầng Bến bãi, Trạm dừng nghỉ, Trung tâm logistics

2.7.1. Bến xe khách:

- Về đầu tư xây dựng các bến xe khách theo Quy hoạch: Đã đầu tư xây dựng được 01/6 bến xe (đạt 16,7% mục tiêu quy hoạch) đó là bến xe Phía Nam huyện Hiệp Hòa và chuyển đổi mục đích sử dụng khác đối với bến xe Thắng huyện Hiệp Hòa. Như vậy, chưa hoàn thành theo quy hoạch.

- Về phân bố bến xe: Hiện nay, trên địa bàn tỉnh có 11 bến xe, tuy nhiên việc phân bố bến xe còn chưa hợp lý, còn có một số huyện (Yên Dũng, Việt Yên) chưa có bến xe; các khu vực tập trung đông dân cư dọc theo nhiều trục đường quan trọng chưa có điểm dừng đón trả khách như ĐT.293 (khu vực Đồng Đình, Long Sơn, Thanh Sơn), ĐT.398 (khu vực Yên Dũng).

- Về hạ tầng bến xe: Các bến đã đáp ứng được yêu cầu hiện tại, tuy nhiên hoạt động của bến chưa thực sự hiệu quả. Hiện nay, có một số xã, huyện có nhu cầu đi liên tỉnh, liên huyện (thành phố), nhưng hệ thống bến xe chưa có hoặc chưa đáp ứng yêu cầu; hầu hết các bến xe trên địa bàn tỉnh còn chưa khai thác hết năng lực.

2.7.2. Trạm dừng nghỉ:

Theo quy hoạch đến năm 2020, xây dựng trạm dừng nghỉ dọc các quốc lộ 31,37 và 279; trạm dừng nghỉ dọc theo đường tỉnh 398, 295; nghiên cứu xây dựng các trạm dừng nghỉ trên đường tỉnh 293, đặc biệt các khu vực tiếp cận du lịch tâm linh chùa Vĩnh Nghiêm, Suối Mỡ, Tây Yên Tử... Tuy nhiên, cho đến nay trên địa bàn tỉnh chưa đầu tư xây dựng mới được trạm dừng nghỉ, không đạt được mục tiêu quy hoạch.

2.7.3. Bãi đỗ xe:

- Toàn tỉnh đã đầu tư xây dựng 26/53 bãi đỗ xe theo quy hoạch (đạt 49%), trong đó: TP Bắc Giang 12 bãi, Việt Yên 02 bãi, Hiệp Hòa 06 bãi, Lạng Giang 03 bãi, Lục Nam 02 bãi, Yên Dũng 01 bãi (Có biểu hiện trạng bãi đỗ xe kèm theo).

- Từ năm 2016 đến nay, các bãi đỗ xe được ưu tiên thu hút đầu tư phát triển nhằm đáp ứng nhu cầu đỗ xe đưa đón công nhân theo mục tiêu Đề án phát triển hạ tầng hỗ trợ dịch vụ vận tải đưa đón công nhân, giai đoạn 2017 – 2020 ban hành kèm theo Quyết định số 327/QĐ-UBND ngày 16/6/2017 của UBND tỉnh Bắc Giang. Tuy nhiên, việc đầu tư xây dựng, nâng cấp, chuẩn hóa các bãi đỗ xe đưa đón công nhân trên địa bàn các huyện, thành phố rất chậm, không hoàn thành được mục tiêu của đề án.

2.7.2. Trung tâm logistics

Theo quy hoạch sẽ xây dựng Trung tâm logistics tại thành phố Bắc Giang và huyện Lạng Giang; đến nay đã triển khai xây dựng hạ tầng Trung tâm logistics quốc tế tại thành phố Bắc Giang. Trung tâm logistics huyện Lạng Giang chưa có kế hoạch triển khai thực hiện.

2.8. Đường thủy nội địa

- Việc cải tạo luồng tuyến: Đã kiến nghị Bộ Giao thông vận tải, Cục đường thủy nội địa Việt Nam thực hiện nạo vét một số đoạn trên tuyến đường thủy quốc gia như đã nêu ở trên, bổ sung đầy đủ phao tiêu, biển báo đảm bảo an toàn giao thông, lưu thông thuận tiện trên các đoạn tuyến đường thủy nội địa quốc gia qua địa bàn tỉnh; một số cảng, bến hàng hóa đã tiến hành nạo vét vùng nước trước cảng, bến đảm bảo phương tiện ra, vào thuận tiện, an toàn. Đối với các đoạn tuyến do tỉnh quản lý chưa triển khai nạo vét khơi thông luồng lạch.

- Xây dựng cảng, bến bãi: Đã hoàn thành xây dựng mới Cảng Mỹ An (hoạt động từ tháng 6/2016); hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân đầu tư cải tạo và nâng cao năng lực các cảng, bến hàng hóa (như nâng cấp cảng Nhà máy phân đạm hóa chất Hà Bắc); đã hoàn tất các thủ tục đầu tư và đang tiến hành xây dựng một số cảng trọng điểm, như: Cảng tổng hợp Đồng Sơn, Cảng Trí Yên... Tuy nhiên, còn nhiều cảng, bến chưa được đầu tư xây dựng theo mục tiêu của Đề án (Cảng Quang Châu, Cảng Tân Tiến, Cảng nhà máy gạch Thạch Bàn, Cảng nhà máy nhiệt điện An Khánh, Cảng xăng dầu Quang Châu, Cảng Hòa Phú và 02 cảng hành khách: Cảng du lịch chùa Vĩnh Nghiêm, Cảng hành khách Á Lữ).

- Việc đầu tư phương tiện: Đến nay toàn tỉnh đã có 118 tàu vỏ thép có tải trọng từ 150 tấn trở lên (đạt 70% kế hoạch đến hết năm 2020), tổng tải trọng 23.000 tấn (đạt 40% kế hoạch đến hết năm 2020).

- Việc thực hiện các cơ chế chính sách hỗ trợ phát triển được hưởng theo quy định hiện hành: Chưa thực hiện việc miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước các dự án đầu tư mới cảng thủy nội địa được áp dụng theo quy định tại Điều 19 Nghị định số 46/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ quy định chi tiết về tiền thuê đất, thuê mặt nước do chưa có doanh nghiệp có nhu cầu tiến hành các thủ tục thuê đất, thuê mặt nước; chưa có trường hợp được miễn lệ phí trước bạ đối với phương tiện thủy nội địa chở khách tốc độ cao và phương tiện thủy nội địa vận tải công-ten-nơ được thực hiện theo Khoản 27 Điều 9 Nghị định số 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 của Chính phủ về lệ phí trước bạ. Sở Giao thông vận tải đã hỗ trợ 100% kinh phí đào tạo, tập huấn cho người điều khiển phương tiện thủy nội địa thuộc các xã đặc biệt khó khăn, xã biên giới, xã an toàn khu thực hiện theo Điều 7 Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 05/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa (tổng số có 21 trường hợp được hỗ trợ đào tạo cấp bằng, chứng chỉ thuyền máy trưởng).

- Chưa phát triển được các đơn vị kinh doanh vận tải và công nghiệp phụ trợ mới; các Trung tâm đăng kiểm trên địa bàn tỉnh chưa hoàn thiện nhân lực, thiết bị để có đủ điều kiện kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa.

- Hệ thống hạ tầng kết nối thủy nội địa với hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt còn hạn chế...

3. Tổng vốn đầu tư

Tổng nhu cầu vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông

Tổng vốn đầu tư giai đoạn 2011-2015 (theo quy hoạch số 308): 6.291,8 tỷ đồng (không bao gồm vốn bảo trì và vốn từ nguồn xã hội hóa). Tổng vốn đầu tư giai đoạn 2015-2020: 13.401,4 tỷ đồng (không bao gồm vốn bảo trì và xã hội hóa). Tổng nhu cầu của 2 giai đoạn là gần 20 nghìn tỷ đồng.

Thực tế huy động, phân bổ đầu tư

Nguồn lực đầu tư cho phát triển giao thông - vận tải giai đoạn 2011-2020 trên 25.870 tỷ đồng, trong đó nguồn vốn ngân sách Nhà nước khoảng 15.300 tỷ đồng, chiếm 60%, còn 40% là vốn huy động ngoài ngân sách thông qua dự án BOT, ... Như vậy, nguồn lực từ ngân sách chưa đạt con số dự kiến của quy hoạch kỳ trước, bằng khoảng 75%.

4. Đánh giá chung giao thông vận tải tỉnh Bắc Giang

4.1. Đường bộ

Hệ thống quốc lộ (cao tốc), đường tỉnh đã hình thành các trục dọc, trục ngang, đường kết nối; các trục dọc quan trọng gồm QL31, 37, 17 một phần QL1; ĐT293, 295, 296; các trục ngang quan trọng gồm QL1, 279, 37; ĐT398, 299, 291, 289, 298. Hệ thống đường góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, du lịch tại các địa phương và đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Mạng lưới đường bộ trong giai đoạn đã có sự phát triển về chiều dài, quy mô và chất lượng.

Đối với đường tỉnh trong giai đoạn 2010-2020 đã nâng cấp, cải tạo được 320,25 km, kinh phí đầu tư khoảng 4.956 tỷ đồng. Về cơ bản các tuyến đường tỉnh đáp ứng được quy mô theo quy hoạch, mặt đường đã được nhựa hóa, bê tông hóa 100% đạt mục tiêu quy hoạch, nhiều tuyến đường đầu tư có chiều rộng mặt đường rộng trên 8,0m, đã xây dựng mới 4 cầu lớn vượt sông trên hệ thống đường tỉnh là cầu Đáy Cầu, cầu Đông Xuyên, Lãn Chè, cầu Yên Dũng, cải tạo cầu Đầm Trang; các tuyến đường tỉnh đã và đang cải tạo gồm 293, 296, 295, 295B, 290, 248, 242, 295, 289; thực hiện duy trì các đường tỉnh ĐT299, 291, 289, 248, 294, 288, 298B; việc thực hiện nâng đường huyện lên đường tỉnh chưa đạt mục tiêu (14 tuyến); việc chuyển đoạn tuyến Neo –Đông Việt thuộc ĐT 398 vào ĐT299 chưa thực hiện. Quy hoạch mở mới một số tuyến đường đã được triển khai thực hiện như: Tuyến Đình Trám – Nội Hoàng – Đông Sơn – ĐT 293 (TPBG); Tuyến Lạng Giang - Tân Yên thuộc tuyến nối Lạng Giang - Tân Yên –Việt Yên – Hiệp Hoà quy mô cấp III; Tuyến cầu Bến Đám– Hương Gián (kết nối ĐT 293) quy mô cấp III; Vành đai IV thủ đô Hà Nội địa phận tỉnh Bắc Giang và các tuyến nhánh quy mô cấp III; tuy nhiên một số tuyến mới chỉ được nghiên cứu phương án tuyến, phê duyệt chủ trương đầu tư hoặc phê duyệt dự án nhưng chưa triển khai thi công; nhiều cầu yếu trên tuyến chưa được xây mới, cải tạo,...

- Kết nối đối nội:

+ Kết nối từ TP Bắc Giang đi các huyện Yên Dũng, Việt Yên, Hiệp Hòa, Tân Yên, Lạng Giang, Yên Thế tương đối thuận lợi; tuy nhiên từ TP Bắc Giang đi các huyện Lục Ngạn, Sơn Động còn gặp nhiều khó khăn do chỉ có trục ngang là QL31 (mới đạt cấp IV, cấp V, chất lượng mặt đường thấp) và ĐT 293 năng lực thông qua còn hạn chế.

+ Khu vực nông thôn kết nối tương đối thuận lợi do hệ thống đường tỉnh đã được đầu tư cải tạo nâng cấp. Đối với khu vực nông thôn, 100% các xã đã có đường ô tô đến trung tâm, tuy nhiên hệ thống đường huyện, đường xã trục chính quan trọng kết nối tới các khu vực vùng trũng, vùng nghèo, kết nối với hệ thống đường cấp cao hơn đặc biệt các trục QL, ĐT quan trọng như QL1, 31, ĐT293, 295, 296 còn thiếu.

- Kết nối đối ngoại:

+ Kết nối Bắc Ninh: Theo QL1 (Cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn), ĐT 295, ĐT295B, ĐT296, QL17 thuận lợi (qua các cầu lớn Đáp Cầu, Đông Xuyên, Yên Dũng, Như Nguyệt); một số khu vực kết nối còn hạn chế như khu vực Vân Hà, Tiên Sơn (vùng du lịch văn hóa) sang TP. Bắc Ninh.

+ Kết nối Hải Dương: Theo QL31, QL37 từ TP Bắc Giang qua huyện Lục Nam sang Chí Linh và đi theo QL1, QL17, ĐT398 sang Chí Linh; gặp những hạn chế, khó khăn như qua cầu Cẩm Lý là cầu đi chung đường bộ - đường sắt hay phải qua phà Đồng Việt.

+ Kết nối Thái Nguyên: Theo QL37, ĐT294 qua cầu Ka; theo QL17 bị hạn chế bởi các ngầm Ôc, Tam Kha.

+ Kết nối Quảng Ninh: Theo QL1 qua Bắc Ninh rồi đi theo QL18; hoặc kết nối qua tuyến nhánh 02 ĐT 293 Vô Tranh – Đông Triều; hoặc đi theo QL279, tuyến Đèo Mực – Đèo Kiếm; chưa có đường tiếp cận gần và thuận lợi hơn.

- Kết nối giữa các phương thức vận tải: Kết nối giữa đường bộ với đường sắt và đường thủy nội địa còn nhiều hạn chế do thiếu các trục đường bộ thuận lợi vào các ga đường sắt và vào hệ thống các cảng, bến (như cảng Á Lữ, cảng xăng dầu, các bến bốc xếp...). Chính việc thiếu các trục đường liên kết này đã gián tiếp hạn chế phát triển của các phương thức vận tải khác, đặc biệt là vận tải đường thủy nội địa.

- Kết nối với các khu, cụm công nghiệp: Kết nối liên hoàn giữa đa phương thức vận tải giữa các loại hình vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa tại các khu công nghiệp chưa được coi trọng đầu tư, vẫn chủ yếu là kết nối bằng đường bộ và chất lượng, quy mô kết nối còn hạn chế.

- Giao thông với phát triển đô thị: Trong giai đoạn vừa qua, việc phát triển giao thông đã góp phần phát triển KT-XH, tuy nhiên vẫn chưa thực sự là tiền đề, động lực cho phát triển các đô thị; các đô thị đều thiếu hệ thống đường vành đai (thành phố Bắc Giang có vành đai Đông Bắc nhưng chưa hoàn thiện), các trục quốc

lộ, đường tỉnh đều đóng vai trò là các trục chính đô thị tại thành phố Bắc Giang và các trung tâm huyện, thiếu hệ thống đường tiếp chuyên, đường nội bộ.

- Chất lượng đường: Chất lượng đường còn hạn chế, tỉ lệ đường xấu đối với ĐT còn 24,71%, ĐH còn 22,05%, đường xã còn 10%, đường thôn xóm còn 13,47%; tỉ lệ đường không được cứng hóa còn nhiều, đặc biệt là đường GTNT; quy mô đường còn nhỏ hẹp hạn chế khai thác vận tải, ngay cả những tuyến đường quốc lộ chính yếu (QL1, 37, 31, 279).

- Mật độ giao thông: Mật độ giao thông của tỉnh Bắc Giang hiện trạng ở mức trung bình so với các tỉnh lân cận và khu vực. Mật độ giao thông hệ thống đường tỉnh trên địa bàn 03 huyện miền núi Yên Thế, Sơn Động và Lục Ngạn còn thấp. Trong giai đoạn tiếp theo cần nâng cao mật độ giao thông, phát triển mạng lưới về chiều dài đảm bảo phát triển kinh tế xã hội, cụ thể:

+ Mật độ km đường quốc lộ/100 km² của tỉnh Bắc Giang là 7,46 km/100km² thấp hơn so với tỉnh Hải Dương (8,57 km/100km²), Quảng Ninh (7,77); cao hơn so với tỉnh Lạng Sơn (6,67), Thái Nguyên (5,03). Tuy nhiên mật độ km đường quốc lộ/1000 dân của tỉnh Bắc Giang là 0,16 lại cao hơn so với tỉnh Hải Dương (0,08), Thái Nguyên (0,14); thấp hơn so với tỉnh Lạng Sơn (0,71), Quảng Ninh (0,36).

+ Mật độ km đường tỉnh/100 km² của tỉnh Bắc Giang là 10,40 km/100km² thấp hơn so với tỉnh Hải Dương (22,84 km/100km²), Lạng Sơn (11,37); cao hơn so với các tỉnh Quảng Ninh, Thái Nguyên. Tuy nhiên mật độ km đường tỉnh/1000 dân của tỉnh Bắc Giang là 0,22km/1000 dân cao hơn so với tỉnh Hải Dương (0,20km/1000 dân), Bắc Ninh (0,19); thấp hơn so với các tỉnh Lạng Sơn (1,21), Quảng Ninh (0,26), Thái Nguyên (0,23).

+ Mật độ đường tỉnh trên địa bàn từ cao xuống thấp lần lượt là: Hiệp Hòa, Tân Yên, Việt Yên, Yên Dũng, Lạng Giang, TP Bắc Giang, Lục Nam, Yên Thế, Sơn Động và Lục Ngạn.

4.2. Vận tải

- Vận tải đường bộ: Trên địa bàn tỉnh Bắc Giang có các loại hình vận tải khách cố định liên tỉnh, nội tỉnh, vận tải xe buýt, vận tải taxi. Hoạt động vận tải đang dần được quản lý chặt chẽ hơn, tình hình hoạt động vận tải khách cố định, taxi đang dần đi vào nề nếp; tuy nhiên còn tồn tại một số hạn chế về sự trùng lặp tuyến, phân bố giữa tuyến cố định liên tỉnh, nội tỉnh, xe buýt, phân bố và tình hình hoạt động của taxi. Hệ thống bến xe khách chưa phát huy hết năng lực, hệ thống các điểm dừng đỗ đón trả khách, điểm đỗ, bãi đỗ taxi còn thiếu, chưa được quy hoạch, sắp xếp phù hợp trên địa bàn thành phố Bắc Giang và các huyện.

4.3. Đường sắt

Các tuyến đường sắt qua địa bàn tỉnh Bắc Giang đều có tiềm năng phát triển, tuy nhiên thực trạng kết cấu hạ tầng tuyến, nhà ga, vận tải đường sắt cũng như khả năng kết nối giữa đường bộ với đường sắt còn hạn chế.

4.4. Đường thủy nội địa

Hệ thống đường thủy chưa thực sự phát huy được thế mạnh của tỉnh, nhiều tuyến sông chưa được nạo vét, khả năng tiếp cận giữa đường bộ tới các bến bãi đường thủy nội địa còn hạn chế.

Vận tải đường thủy nội địa còn hạn chế, đặc biệt là vận tải hàng hóa, chưa chia sẻ được nhiều thị phần cho vận tải đường bộ.

4.5. Cơ chế chính sách

Cơ chế chính sách phát triển GTVT cơ bản đã được thực hiện hiệu quả trong thời gian vừa qua, đặc biệt các cơ chế, chính sách, giải pháp về quản lý nhà nước, quản lý bảo trì, quản lý hoạt động vận tải, đảm bảo an toàn giao thông; tuy nhiên cơ chế về huy động nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia phát triển GTVT còn hạn chế.

5. Đánh giá chung kết quả thực hiện quy hoạch

5.1. Ưu điểm

Trên cơ sở quy hoạch được duyệt, ngành GTVT đã xây dựng kế hoạch và triển khai thực hiện và đạt được nhiều kết quả góp phần tăng khả năng kết nối vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, giảm tai nạn giao thông, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh.

- Mặc dù kinh tế khó khăn, nhưng Trung ương, Tỉnh ủy, HĐND, UBND tỉnh Bắc Giang tập trung quan tâm, dành nhiều nguồn lực phát triển GTVT, coi GTVT là khâu đột phá, làm nền tảng để phát triển KTXH; đặc biệt Tỉnh ủy đã ban hành nghị quyết riêng về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông (Nghị quyết số 113-NQ/TU ngày 22/7/2016 về phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2016-2020 và định hướng đến năm 2030, Kết luận số 43-KL/TU ngày 11/5/2017 của Ban Thường vụ Tỉnh ủy về giao thông nông thôn); HĐND tỉnh ban hành Nghị quyết 07/2017/NQ-HĐND ngày 13/7/2017, Nghị quyết số 06/2018/NQ-HĐND ngày 11/7/2018 về chính sách hỗ trợ xi măng cứng hóa đường trục thôn, đường liên thôn và đường nội đồng đã góp phần thay đổi bộ mặt nông thôn mới. Nguồn lực đầu tư đã cải thiện, ngoài nguồn lực từ NSNN, ODA, TPCP, nguồn lực BOT đang phát huy hiệu quả (dự án cao tốc Hà Nội – Bắc Giang - Lạng Sơn), nguồn lực BT đã và đang trở thành yếu tố quan trọng trong việc phát triển các tuyến đường giao thông đường bộ, giao thông đô thị; vốn huy động từ các doanh nghiệp đã bắt đầu thực hiện tại các dự án xây dựng cảng đường thủy nội địa; vốn huy động từ nhân dân trong việc đóng góp tiền, công sức xây dựng đường GTNT, đặc biệt là hiến đất để làm đường đã góp phần đẩy nhanh tiến độ thực hiện thi công và giảm chi phí đầu tư công trình.

- Một số công trình giao thông quan trọng đã được đầu tư như: Cao tốc Hà Nội - Bắc Giang – Lạng Sơn, nâng cấp QL17, 37, QL1; kéo dài, nâng cấp, cải tạo các tuyến đường tỉnh trọng yếu (ĐT293, 295, ĐT 290...), thi công dự án đường vành đai

IV Hà Nội địa phận tỉnh Bắc Giang, đường nối ĐT 293 đến cảng Mỹ An; xây dựng các cầu lớn vượt sông (Đồng Sơn, Yên Dũng, Đông Xuyên, Trần Quang Khải)...

- Quy hoạch mở mới một số tuyến đường đã được triển khai thực hiện như: Tuyến Đình Trám – Nội Hoàng – Đồng Sơn – ĐT 293 (TPBG); Tuyến nối Lạng Giang - Tân Yên –Việt Yên – Hiệp Hoà (trừ đoạn Lạng Giang - Tân Yên) quy mô cấp III; Tuyến cầu Bến Đám– Hương Gián (kết nối ĐT 293) quy mô cấp III; Vành đai IV thủ đô Hà Nội địa phận tỉnh Bắc Giang quy mô cấp III.

- Việc phát triển cảng đường thủy nội địa có dấu hiệu tích cực, đã thu hút được nhà đầu tư quan tâm mặc dù tiến độ thực hiện còn chậm (cảng xăng dầu Quang Châu, cảng tổng hợp Đồng Sơn, cảng Trí Yên...)

- Công tác lập quy hoạch GTVT của các huyện, thành phố được quan tâm; phát triển GTNT vượt các mục tiêu cứng hóa, gắn với chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới.

- Ngành GTVT đã xây dựng kế hoạch, thực hiện đạt nhiều kết quả, tăng khả năng kết nối vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm TNGT, góp phần thúc đẩy phát triển KTXH.

- Công tác quản lý, bảo trì được quan tâm sâu sắc, đặc biệt là quản lý, bảo dưỡng thường xuyên; các tuyến quốc lộ, đường tỉnh cơ bản đã được bảo trì và quản lý chặt chẽ hoạt động vận tải, chiếm dụng hành lang, đường huyện cũng đã được dành những phần vốn cho bảo trì, đặc biệt là những tuyến đường quan trọng, có chức năng kết nối, phân bổ vận tải; tổng vốn bảo trì trong các năm 2010-2020 đạt khoảng 1.300 tỉ đồng (bình quân 130tỷ/năm). Công tác quản lý, bảo trì đảm bảo kết nối vùng, phục vụ tích cực phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

- Chất lượng và dịch vụ vận tải dần được nâng cao, công tác quản lý vận tải đã đi vào nề nếp, khối lượng vận tải đường bộ tăng đều cả về hàng hóa và hành khách, phương tiện, các tuyến vận tải đã đi đến hầu hết các trung tâm thị trấn, cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu đi lại của nhân dân.

- Công tác đăng kiểm phương tiện, đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe được quan tâm, đáp ứng nhu cầu của nhân dân và tuân thủ theo các quy định của Bộ GTVT; nhiều kết quả đã vượt các mục tiêu đề ra trong quy hoạch.

- Ngành GTVT đã triển khai xây dựng một số quy hoạch sản phẩm nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, triển khai chi tiết quy hoạch tổng thể ngành như quy hoạch bến khách ngang sông, vận tải taxi, vận tải khách cố định và hệ thống bến xe... Kết quả triển khai đã cơ bản đạt được các mục tiêu chính trong giai đoạn 2015 – 2020.

- Với điều kiện tự nhiên tương đối thuận lợi về giao thông đường thủy nội địa, hầu hết các huyện, thành phố đều có tuyến đường thủy nội địa quốc gia đi qua (trừ huyện Sơn Động). Trong những năm qua, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa đã có những đóng góp nhất định vào phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, hàng năm luân

chuyển hàng triệu tấn hàng hóa; đã góp phần hạn chế xe quá khổ quá tải hoạt động trên đường bộ, giảm thiểu tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường. Năm 2019, tổng lượng hàng hóa thông qua cảng, bến trên địa bàn tỉnh đạt 5.250.000 tấn; khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 327.000.000 tấn.km.

- Phần lớn luồng tuyến của các sông đã được Bộ Giao thông vận tải công bố tuyến đường thủy nội địa quốc gia (222km/354km). Những đoạn sông quốc gia quản lý có luồng tuyến tương đối ổn định, chiều sâu luồng 1,5m – 2,5m, chiều rộng luồng 30m – 40m, hàng năm được bảo dưỡng thường xuyên, đảm bảo khai thác tốt cho các phương tiện thủy có trọng tải từ 40 tấn đến 600 tấn.

- Bến bãi hàng hóa phát triển nhanh, phân bố rộng khắp địa bàn các xã ven sông của các huyện, thành phố.

- Nguồn lực đầu tư đã được cải thiện, ngoài nguồn lực từ ngân sách nhà nước, ODA, trái phiếu chính phủ, nguồn lực BOT đang được phát huy hiệu quả, đặc biệt là đã hoàn thành dự án cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn (QL1).

5.2. Tồn tại, hạn chế

- Quy hoạch GTVT của tỉnh chưa đánh giá chính xác việc gia tăng mật độ giao thông đường bộ và tốc độ phát triển đô thị, khu cụm công nghiệp và dịch vụ nên quy mô quy hoạch các tuyến đường nhỏ, chủ yếu là cấp III,IV, V chưa đáp ứng được yêu cầu hiện tại và tương lai. Một số tuyến đường quy mô quy hoạch và đầu tư xây dựng còn hạn chế xuất hiện ùn tắc cục bộ, ít tuyến được quy hoạch mở mới. Quy hoạch GTVT chưa chính xác đã ảnh hưởng, tạo khó khăn về trình tự thực hiện và tiến độ công tác lập và triển khai thực hiện các dự án hạ tầng giao thông.

- Công tác cấm mốc quy hoạch, quản lý hành lang đường bộ còn hạn chế ở hầu hết các địa phương. Quy hoạch đấu nối vào Quốc lộ gặp nhiều khó khăn do nhiều dự án đầu tư có điểm đấu nối vào quốc lộ không phù hợp với quy hoạch.

- Nguồn lực thực hiện hạn chế dẫn đến nhiều mục tiêu quy hoạch chưa thực hiện được và phải chuyển giai đoạn đầu tư: Quốc lộ 37 đoạn Kép - Ngã tư Thân - cầu Cẩm Lý và xây dựng cầu đường bộ Cẩm Lý tách khỏi đường sắt đến nay chưa có kế hoạch thực hiện; QL31 đoạn thành phố Bắc Giang – Chưa được đầu tư. Nhiều tuyến đường tỉnh (291, 289, 299B, 294, 298B,...) và cầu yếu, hẹp, tràn, cầu vượt chưa được nâng cấp, cải tạo, xây dựng mới; Mật độ giao thông phân bố không đồng đều; Việc nâng cấp các tuyến đường huyện lên đường tỉnh, mở mới các tuyến đường tỉnh thực hiện còn hạn chế; kết nối giữa các loại hình giao thông (tối cảng, bến thủy, nhà ga...) nhằm phân bổ lại thị phần và nâng cao hiệu quả vận tải mặc dù được quan tâm nhưng do nguồn lực hạn chế nên hiệu quả chưa cao. Thị phần đầu tư chưa cân đối, chủ yếu tập trung cho ngành đường bộ, đường thủy nội địa khó khăn do phụ thuộc nhiều vào trung ương. Công tác đầu tư cảng, bến bãi chủ yếu phụ thuộc doanh nghiệp và tổ chức, cá nhân thực hiện.

- Công tác đầu tư phát triển cảng đường thủy nội địa đã thu hút nhà đầu tư quan tâm, tuy nhiên tiến độ thực hiện còn chậm. Các bến ngang sông chủ yếu do cá nhân đầu tư có quy mô nhỏ, hạ tầng phục vụ hạn chế.

- Các đô thị cơ bản quy hoạch có hệ thống đường vành đai, tuy nhiên việc đầu tư xây dựng còn hạn chế (thành phố Bắc Giang, Hiệp Hòa, Lục Nam đang đầu tư nhưng chưa hoàn thiện); các trục quốc lộ, đường tỉnh đều đóng vai trò là các trục chính đô thị tại thành phố Bắc Giang và các trung tâm huyện ảnh hưởng trực tiếp đến lưu thông trên tuyến.

- Công tác quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng GTVT còn gặp khó khăn do lưu lượng phương tiện gia tăng, tình trạng xe quá khổ, quá tải, lấn chiếm hành lang an toàn giao thông vẫn tiếp diễn phức tạp.

- Nâng cấp đường huyện lên đường tỉnh, mở mới đường tỉnh thực hiện chưa thực hiện được dẫn đến khả năng kết nối mạng giữa hệ thống đường xã - đường huyện - đường tỉnh - quốc lộ còn hạn chế. Mạng đường GTNT (đường huyện, đường xã) cơ bản được quan tâm cứng hóa, tuy nhiên cấp hạng kỹ thuật còn thấp.

- Hệ thống đường thủy chưa thực sự phát huy được thế mạnh của tỉnh, nhiều tuyến sông địa phương chưa được nạo vét, khả năng tiếp cận giữa đường bộ tới các bến bãi đường thủy nội địa còn hạn chế. Vận tải đường thủy nội địa còn hạn chế, đặc biệt là vận tải hàng hóa, chưa chia sẻ được nhiều thị phần cho vận tải đường bộ. Đội tàu thuyền hạn chế về số lượng và trọng tải, đa số tàu có trọng tải nhỏ dưới 200 tấn. Khả năng cạnh tranh trong vận tải hạn chế, không có nguồn hàng ổn định. Tốc độ vận tải đường thủy nội địa chưa được nâng cao, thời gian bốc xếp, luân chuyển hàng hóa chậm. Các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa, khai thác cảng, bến, sửa chữa, đóng mới tàu thuyền của nhà nước hoạt động kém hiệu quả và hầu như không còn hoạt động; các bến, bãi tư nhân nhỏ lẻ, sử dụng bờ sông tự nhiên, không có kho chứa hàng, việc bốc xếp chủ yếu là phương tiện thô sơ, năng lực hạn chế phát sinh ngày càng nhiều, chưa được quản lý chặt chẽ.

- Kết nối giữa các phương thức vận tải: Kết nối giữa đường bộ với đường sắt và đường thủy nội địa còn nhiều hạn chế do thiếu các trục đường bộ thuận lợi vào các ga đường sắt và vào hệ thống các cảng, bến (như cảng Á Lữ, cảng xăng dầu, các bến bốc xếp...). Chính việc thiếu các trục đường liên kết này đã gián tiếp hạn chế phát triển của các phương thức vận tải khác, đặc biệt là vận tải đường thủy nội địa.

- Khối lượng vận tải tăng đều trong thời gian vừa qua, tuy nhiên một số tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh, nội tỉnh còn trùng tuyến làm ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh; vận tải hành khách bằng xe taxi đa số là các đơn vị có quy mô nhỏ, sức cạnh tranh, hiệu quả kinh doanh và chất lượng dịch vụ còn hạn chế, số lượng phương tiện chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại của nhân dân, một số huyện chưa có xe taxi hoạt động như Sơn Động, Lục Ngạn, Yên Thế, Tân Yên, Lạng Giang. Tình trạng xe quá khổ, quá tải hoạt động chưa được kiểm soát chặt chẽ gây phá hoại hạ tầng giao

thông, tăng nguy cơ mất an toàn giao thông. Trong hoạt động kinh doanh vận tải hành khách còn có sự cạnh tranh không lành mạnh, vi phạm lộ trình, dừng đỗ đón trả khách không đúng nơi quy định; công tác quản lý bến xe còn chưa chặt chẽ; tình trạng xe dù, bến cóc còn chưa được xử lý triệt để; hệ thống biển báo chưa được bổ sung hoàn thiện cho phù hợp với thực tế, tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải hành khách.

- Thu hút vốn đầu tư, công tác tham mưu cơ chế, chính sách của ngành GTVT cho UBND tỉnh còn hạn chế.

5.3. Nguyên nhân tồn tại

- Kinh tế trong nước gặp nhiều khó khăn, Đảng và Nhà nước có nhiều chủ trương, giải pháp nhằm tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, đảm bảo an sinh xã hội, cắt giảm đầu tư công; nhiều công trình, dự án giao thông bị đình hoãn, giãn tiến độ. Hạ tầng giao thông đường thủy nội địa do trung ương quản lý nên việc đầu tư bị phụ thuộc.

- Một số Nghị định, Thông tư, Quy định trong lĩnh vực vận tải còn chưa phù hợp với thực tiễn, chậm sửa đổi, bổ sung. Ý thức chấp hành các quy định của pháp luật trong hoạt động của kinh doanh vận tải của một số đơn vị chưa tốt. Cơ chế về huy động nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia phát triển GTVT còn hạn chế.

- Công tác Quy hoạch phát triển hạ tầng vận tải thủy nội địa còn nhiều bất cập, chưa phù hợp với nhu cầu thực tế. Nhiều cảng có nhu cầu đầu tư lớn nhưng chưa được quy hoạch. Chưa huy động được nhiều nguồn lực từ xã hội vào đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải thủy nội địa. Chưa thu hút được các doanh nghiệp lớn tham gia vào hoạt động vận tải thủy nội địa. Tuyến sông do địa phương quản lý chưa được công bố tuyến khai thác, không được nạo vét bảo trì, phương tiện lưu thông khó khăn.

- Quy hoạch có những dự báo chưa sát nên quy mô một số tuyến đường chưa đáp ứng yêu cầu do phương tiện vận tải tăng nhanh; cơ chế chính sách chưa ứng phó phù hợp.

- Do có sự thay đổi phát sinh - thu hút và mục tiêu của chuyển đi theo chiều hướng của phát triển nhiều KCN, cụm CN, các khu du lịch... tác động nhu cầu về giao thông và vận tải trong tỉnh.

- Công tác giải phóng mặt bằng khó khăn, chậm triển khai dự án, xử lý các sai phạm về xây dựng, hành lang đường bộ còn hạn chế ở hầu hết các địa phương.

5.4. Bài học kinh nghiệm:

- Xác định phát triển giao thông vận tải là kết cấu cơ bản của hạ tầng kinh tế - xã hội, cần được ưu tiên đầu tư phát triển làm tiền đề, động lực thực hiện mục tiêu tăng trưởng phát triển kinh tế - xã hội. Đây là nội dung quy hoạch kết cấu hạ tầng quan trọng, quyết định đến mục tiêu và định hướng của quy hoạch đòi hỏi phải được

luận chứng theo các chuyên ngành riêng và cần phải được nghiên cứu chuyên sâu, do vậy trong giai đoạn tới cần có nghiên cứu tổng thể cũng như chuyên sâu có chất lượng nhằm đánh giá thực trạng tìm ra phương hướng, giải pháp mang tính đột phá để thúc đẩy phát triển kinh tế- xã hội.

- Quy hoạch GTVT của tỉnh trong giai đoạn tiếp theo cần đánh giá chính xác việc gia tăng mật độ giao thông đường bộ và tốc độ phát triển đô thị, khu cụm công nghiệp và dịch vụ đáp ứng được yêu cầu hiện tại và tương lai.

- Nội dung của Quy hoạch cần dự báo nhu cầu phát triển, kết nối mạng lưới giao thông đối với các khu vực trong tỉnh (đặc biệt là các khu vực động lực tăng trưởng, trọng điểm kinh tế, khu vực khó khăn), giữa tỉnh với bên ngoài và liên kết vùng của tỉnh có tính đến các dự án có trong quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng trên địa bàn tỉnh và khu vực xung quanh tỉnh, xác định các tuyến, đoạn tuyến đường giao thông cần nâng cấp, xây dựng mới, các tuyến, đoạn tuyến cần đầu nối liên kết mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh và liên tỉnh, liên vùng. Cần quan tâm xây dựng phương án phát triển mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh thời kỳ 2021- 2030 có tính đến thời kỳ xa hơn đến năm 2050.

- Cần dự báo chính xác nhu cầu vận tải, đồng thời đánh giá thêm các điều kiện khách quan làm ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải để từ đó xác định mục tiêu phát triển trong giai đoạn cho hợp lý.

- Có đưa ra các cơ chế chính sách hỗ trợ đầu tư về phương tiện, hạ tầng cho các đơn vị kinh doanh vận tải như chính sách vay vốn, trợ giá, ưu đãi thuế...

- Hoạt động vận tải khách, đặc biệt là vận tải khách theo tuyến cố định, tuyến buýt biến động theo nhu cầu của hành khách đồng thời việc mở mới và duy trì hoạt động trên tuyến phụ thuộc vào năng lực tài chính, hiệu quả sản xuất kinh doanh do đó việc Quy hoạch các tuyến vận tải không cần thiết, làm cản trở sự phát triển vận tải (kết quả thực hiện các Quy hoạch đã cho thấy rõ điều này); việc mở mới các tuyến vận tải nên thực hiện theo quy luật cung, cầu đồng thời phải tăng cường công tác quản lý nhà nước trong hoạt động vận tải để hoạt động vận tải diễn ra theo đúng quy định của pháp luật, đảm bảo trật tự ATGT.

- Công tác lãnh đạo, chỉ đạo: Các cấp ủy, chính quyền địa phương cần tiếp tục quan tâm, tập trung trong công tác chỉ đạo, lãnh đạo về công tác quy hoạch và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Chú trọng tới công tác xây dựng kế hoạch và có biện pháp tổ chức triển khai thực hiện phù hợp. Tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền về vị trí vai trò, tầm quan trọng của kết cấu hạ tầng giao thông đối với sự phát triển của các ngành, lĩnh vực, địa phương. Từ đó tạo ra sự đồng thuận, chia sẻ trách nhiệm, nghĩa vụ của hệ thống chính trị và toàn xã hội, tạo bước đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh trong thời kỳ 2021-2030 và định hướng đến năm 2050.

6. Những điểm nghẽn trong phát triển giao thông vận tải

6.1. Quan điểm để xác định các điểm nghẽn

Xác định các điểm nghẽn chính về hạ tầng giao thông đối với tỉnh Bắc Giang là những vị trí, khu vực kết cấu hạ tầng hạn chế về kết nối, quy mô năng lực, chất lượng (thể hiện qua tốc độ khai thác và an toàn giao thông) có tác động không tích cực đến các mục tiêu phát triển tổng thể kinh tế - xã hội toàn tỉnh, cụ thể:

+ Tăng trưởng đột phá của các trụ cột kinh tế hiện tại và quy hoạch (gồm khu công nghiệp, nông nghiệp tập trung, du lịch và dịch vụ);

+ Giảm khoảng cách vùng miền giữa các huyện miền núi khó khăn với các huyện đồng bằng, thúc đẩy các tiềm năng kinh tế trang trại, du lịch sinh thái;

6.2. Các điểm nghẽn

(1) Sự thiếu hụt và hạn chế về quy mô các tuyến đường bộ kết nối từ mạng lưới đường chính (cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh chính) vào các khu công nghiệp (huyện Việt Yên, Yên Dũng, TP. Bắc Giang), cụm công nghiệp lớn tạo nguy cơ ùn tắc lan rộng, làm giảm sức cạnh tranh thu hút mở rộng phát triển trụ cột kinh tế số 1 của tỉnh. Một số ý tưởng về giải pháp cần được xem xét gồm xây dựng đường gom, xây cầu vượt, mở thêm tuyến kết nối mới.

(2) Sự hạn chế chất lượng mặt đường và quy mô của quốc lộ 31 (đoạn từ thành phố Bắc Giang tới thị trấn An Châu) – với vai trò là trục ngang xương sống kết nối các huyện có vùng nông nghiệp tập trung với các sản phẩm nông nghiệp có giá trị (trụ cột kinh tế số 2), đồng thời là vùng có rất nhiều tiềm năng phát triển du lịch sinh thái (có thể trở thành một trụ cột kinh tế về du lịch của tỉnh) – có nguy cơ đánh mất cơ hội tạo thêm một đột phá kinh tế của tỉnh. Yêu cầu đặt ra là phải nâng cấp mặt đường, mở rộng một số đoạn hoặc xây dựng tuyến song hành san tải.

(3) Hoạt động vận tải thủy chưa phát huy được lợi thế gắn với tên tuổi lịch sử của các sông Thương, sông Cầu – ngoài vận chuyển hàng hoá còn có thể gắn kết với du lịch cảnh quan, sinh thái, tâm linh. Nếu xác định thu hút phát triển du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng tại các vùng hồ thành một trụ cột kinh tế của tỉnh thì hệ thống đường tỉnh kết nối vào vùng hồ và thiếu hụt các bến thủy đang là một điểm nghẽn, gây lãng phí tài nguyên thiên nhiên của Bắc Giang.

(4) Hướng giao thông kết nối Bắc Giang với các tỉnh trong vùng TDMNPB theo trục ngang về phía Tây, kết nối với cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên và cao tốc Nội Bài – Lào Cai (theo hướng QL 37, vành đai IV, V) chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu thu hút phát triển chuỗi các khu công nghiệp và giao lưu kinh tế, cần thúc đẩy sớm hơn. Vành đai IV đang được xây dựng và vành đai V đã có quy hoạch chi tiết nhưng chưa có kế hoạch xây dựng.

(5) Mật độ đường tại khu vực các huyện miền núi phía Đông tỉnh (Sơn Động, Lục Ngạn, Lục Nam) và phía Bắc tỉnh (Yên Thế, Lạng Giang) còn thấp, chưa thuận lợi để thúc đẩy kinh tế nông nghiệp tập trung.

(6) Địa bàn tỉnh còn nhiều điểm bị chia cắt bởi sông Cầu, sông Thương và sông Lục Nam làm hạn chế giao thương với tỉnh Bắc Ninh, thủ đô Hà Nội, giữa các huyện trong tỉnh với nhau. Đầu tư xây dựng thêm các cầu vượt sông để tăng kết nối.

(7) Một số điểm nghẽn cục bộ: cầu Như Nguyệt và cầu Xương Giang trên tuyến cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn hẹp; chưa tách được cầu đi chung đường bộ, đường sắt Cẩm Lý trên QL 37; các đoạn quốc lộ 37, 17 qua trung tâm các đô thị gồm thành phố Bắc Giang, thị trấn huyện; một số đoạn đường vào cảng,...

PHẦN II

PHƯƠNG ÁN QUY HOẠCH GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

I. DỰ BÁO CÁC YẾU TỐ TÁC ĐỘNG, NHU CẦU GIAO THÔNG VẬN TẢI THỜI KỲ QUY HOẠCH

1. Về nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường bộ

- Dự báo khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường bộ: Dựa trên cơ sở thống kê khối lượng vận chuyển hàng hóa giai đoạn 2015-2020, tốc độ tăng trưởng bình quân trong 05 năm là 14,2%, năm 2020 đạt khoảng 34,5 triệu tấn; mục tiêu trong giai đoạn tới thúc đẩy phát triển hoạt động vận tải thủy nội địa, giảm áp lực cho vận tải đường bộ, dự báo tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2021-2030 tăng từ 4%-6%/năm, giai đoạn 2031-2050 từ 7%-9%/năm.

- Dự báo khối lượng vận tải hành khách bằng đường bộ: Trên cơ sở thống kê khối lượng vận chuyển hành khách giai đoạn 2015-2020, tốc độ tăng trưởng bình quân trong 05 năm là 12,9%, năm 2020 đạt khoảng 34 triệu lượt người; dự báo trong thời gian tới số lượng phương tiện cá nhân sẽ tăng cao, phương tiện vận chuyển hành khách tăng trưởng chậm hơn so với phương tiện cá nhân, do đó dự báo tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2021-2030 tăng từ 9%-11%/năm, giai đoạn 2031-2050 từ 7%-9%/năm.

2. Nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường sắt

Dự báo khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách bằng đường sắt có sự tăng trưởng chậm. Dự báo khối lượng vận chuyển hàng hóa giai đoạn 2021-2030 tăng từ 6%-8%/năm, giai đoạn 2031-2050 từ 8%-10%/năm; khối lượng vận chuyển hành khách giai đoạn 2021-2030 tăng từ 3%-4%/năm, giai đoạn 2031-2050 từ 5%-6%/năm.

3. Nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách đường thủy nội địa

Năm 2020, khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 2,2 triệu tấn, hành khách đạt khoảng 0,13 triệu lượt khách. Dự báo khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách sẽ có sự tăng trưởng mạnh; khối lượng vận chuyển hàng hóa giai đoạn 2021-2030 tăng từ 9%-10%/năm, giai đoạn 2031-2050 từ 10%-12%/năm; khối lượng vận chuyển hành khách giai đoạn 2021-2030 tăng từ 3%-4%/năm, giai đoạn 2031-2050 từ 5%-6%/năm.

4. Dự báo tăng trưởng số lượng phương tiện

Năm 2020, tổng số phương tiện (gồm xe con, xe khách, xe buýt, xe tải) khoảng trên 60 nghìn phương tiện, năm 2030 khoảng trên 162 nghìn phương tiện, tốc độ tăng phương tiện khá cao, giai đoạn 2021-2030 khoảng 10,5%/năm, giai đoạn sau 2030 tăng khoảng 8%/năm.

II. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

(1) Phát triển giao thông vận tải phải đảm bảo thống nhất, đồng bộ với mục tiêu, định hướng phát triển của tỉnh, đảm bảo kết nối hiệu quả với hạ tầng giao thông và các hạ tầng khác của tỉnh, các tỉnh lân cận, trong vùng và cả nước; đảm bảo tính tổng thể, đồng bộ giữa các ngành trên địa bàn; phát triển hài hòa các địa phương, các vùng, đáp ứng các yêu cầu phát triển của tỉnh trong thời kỳ quy hoạch.

(2) Xây dựng hệ thống giao thông vận tải đồng bộ, từng bước hiện đại tạo thành mạng lưới giao thông hợp lý. Tập trung nguồn lực đầu tư trọng tâm, trọng điểm các công trình hạ tầng giao thông quan trọng, có tính đột phá; các tuyến kết nối đến Khu công nghiệp, Khu du lịch, các trục chính trong đô thị và các trục nối các vùng kinh tế trọng điểm; các tuyến đảm bảo quốc phòng an ninh và phù hợp với khả năng cân đối, huy động nguồn lực của tỉnh. Tập trung nguồn lực để đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống giao thông hiện có.

(3) Tập trung tối đa điều kiện địa lý của địa phương; phát triển hệ thống giao thông vận tải một cách đồng bộ, thống nhất, hài hòa giữa các chuyên ngành, bảo đảm được sự liên hoàn, liên kết giữa các phương thức vận tải, đối nội, đối ngoại, giữa các vùng địa hình khác nhau, giữa đô thị với KCN, với nông thôn tạo thành mạng lưới giao thông thông suốt và tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa, góp phần xây dựng nông thôn mới của tỉnh.

(4) Phát triển vận tải theo cơ chế thị trường, cạnh tranh lành mạnh, có sự quản lý của nhà nước; nâng cao chất lượng dịch vụ, có nhiều phương thức vận chuyển với chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu tác động môi trường và tiết kiệm năng lượng; phát triển bến bãi, kho vận, từng bước hình thành vận tải theo phương thức hiện đại; tạo điều kiện để phát triển các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải chế tạo, lắp ráp, sản xuất phụ tùng phương tiện vận tải với quy mô lớn, hiện đại.

(5) Phát huy nội lực, thu hút mọi thành phần kinh tế, từ nhiều nguồn khác nhau, nhiều hình thức tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; dành quỹ đất hợp lý để phát triển, đầu tư xây dựng giao thông; đảm bảo hành lang an toàn giao thông và bảo vệ môi trường, cảnh quan.

(6) Kết hợp chặt chẽ giữa giao thông với thủy lợi bằng việc liên kết, phối hợp hệ thống đường giao thông với hệ thống đê sông, đường kênh mương, hài hòa tiêu chuẩn kỹ thuật giữa đường và đê vừa đảm bảo đáp ứng nhu cầu đi lại, vừa đảm bảo phục vụ sản xuất nông nghiệp, cứu hộ của nhân dân.

(7) Phát triển giao thông vận tải gắn kết với củng cố quốc phòng, an ninh, xây dựng thế trận phòng thủ, thế trận quốc phòng toàn dân và thế trận an ninh nhân dân.

(8) Phát triển đường sắt trở thành loại hình giao thông ngày càng quan trọng, đóng góp tích cực vào mạng lưới giao thông, vận tải.

(9) Phát triển đường không, trở thành động lực quan trọng phục vụ phát triển kinh tế – xã hội, đặc biệt là thu hút đầu tư.

III. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Mục tiêu tổng quát

- Giai đoạn 2021 – 2030: Phát triển đột phá mạng lưới đường bộ, tăng mật độ và cầu lớn, tăng chiều dài đường cấp cao, từng bước nâng cấp hạ tầng đường sắt, đường thủy, nâng cao mật độ, chất lượng mạng lưới giao thông đường bộ. Tập trung nâng cấp các tuyến quốc lộ, đường tỉnh, một số tuyến đường huyện, đầu tư mở mới một số tuyến phục vụ khai phá tiềm năng của tỉnh và kết nối phục vụ phát triển công nghiệp, khu vực dân cư, đô thị, du lịch. Tiếp tục đẩy mạnh phát triển đường thủy nội địa và đường sắt đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách, chia sẻ thị phần hợp lý với vận tải đường bộ. Phát triển dịch vụ logistics và tiếp tục nghiên cứu đầu tư xây dựng cảng cạn trên địa bàn tỉnh.

2. Mục tiêu cụ thể

2.1. Về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

Tập trung đường giao thông đối ngoại, mở rộng không gian mới để phát triển công nghiệp, dịch vụ. Quy hoạch các tuyến đường đảm bảo quy mô, cấp đường trong từng giai đoạn đến năm 2030, có tầm nhìn đến năm 2050 để tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng, nâng cấp các tuyến đường trong giai đoạn sau năm 2030.

a. Về đường bộ

Đến năm 2030, tổng chiều dài cao tốc, quốc lộ và đường vành đai trên địa bàn tỉnh đạt 440,1km, mật độ giao thông đạt 11,29km/100km² (tiệm cận so với mật độ đường quốc lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Ninh ở thời điểm hiện tại là 13,38km/100km²;; cao hơn so với cả nước là 5,74km/100km²; các tỉnh miền núi phía Bắc là 4,32km/100km²). Số km được nâng cấp từ cấp IV, cấp V lên cấp III và cấp II khoảng 352km (QL31, QL37, QL279, QL17). Số km được mở mới cao tốc và đường vành đai cấp II khoảng 58km (đường vành đai V và cao tốc Hà Nội - Bắc Ninh - Hạ Long).

Tổng chiều dài đường tỉnh theo quy hoạch khoảng 1.056,1km, mật độ đường tỉnh đạt 26,60km/100km² (cao hơn so với cả nước là 7,23km/100km²; các tỉnh miền núi phía Bắc là 7,16km/100km²). Số km được nâng cấp, mở mới lên cấp II khoảng 221km (ĐT 293, đường Vành đai IV, ĐT 298B, ĐT 294 B, ĐT 293 C, ĐT 290 B, ĐT 296 C, ĐT 296 B). Số km được nâng cấp, mở mới từ cấp IV, cấp V lên cấp III khoảng 835,1 km

+ Đường cao tốc: Tiếp tục đầu tư (mở rộng thêm làn) đường cao tốc Hà Nội-Lạng Sơn, đoạn qua Bắc Giang quy mô 4- 6 làn xe, đường gom tối thiểu cấp III. Xây dựng mới, mở rộng cầu Xương Giang và cầu Như Nguyệt; triển khai các thủ tục, xây dựng, tổ chức các nút giao hợp lý kết nối giao thông trên địa bàn.

+ Quốc lộ và đường vành đai: Tiếp tục đầu tư nâng cấp những tuyến, đoạn tuyến quan trọng đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III (QL31, QL37, QL17); các đoạn qua đô thị mở rộng 04 làn xe; xây mới thay thế các cầu yếu trên quốc lộ đạt tải

trọng HL93; hoàn thành đường 398 (vành đai IV) quy mô 04 làn xe có chức năng vành đai Bắc sông Cầu; triển khai các thủ tục và thực hiện đầu tư xây dựng đường vành đai V có định hướng tiêu chuẩn cao tốc, tổ chức các nút giao hợp lý kết nối giao thông trên địa bàn).

+ Đường tỉnh: Cải tạo, nâng cấp, đưa vào cấp đường tỉnh với mục tiêu ở vùng đồng bằng đạt tiêu chuẩn đường cấp III trở lên; đoạn qua các thị trấn, thành phố đạt tiêu chuẩn đường đô thị với tối thiểu 04 làn xe. Xây dựng mới một số cầu kết nối giữa các huyện qua sông Thương, sông Lục Nam, kết nối với các tỉnh: Thái Nguyên, Hải Dương và Bắc Ninh; chuyển một số đường huyện quan trọng lên thành đường tỉnh; mở một số tuyến, đoạn tuyến mới ở những khu vực cần thiết phục vụ phát triển kinh tế xã hội, kết nối với các tỉnh Lạng Sơn, Thái Nguyên, Bắc Ninh, Hà Nội, Hải Dương và Quảng Ninh (kết nối với Hạ Long và Vân Đồn).

+ Giao thông phục vụ phát triển công nghiệp: Tập trung ưu tiên đầu tư nâng cấp, cải tạo các quốc lộ, đường tỉnh: Đường vành đai V, đường gom cao tốc, QL31, QL37, QL17, ĐT 292, ĐT 299, 295B, 295, 298, ĐT294... Mở mới các tuyến phục vụ phát triển các khu, cụm công nghiệp, đường nối các cảng thủy nội địa tại các huyện Yên Dũng, Việt Yên, Hiệp Hòa, Lạng Giang, Tân Yên, Lục Nam và thành phố Bắc Giang.

+ Giao thông phục vụ phát triển du lịch: Kết nối phát triển 05 không gian du lịch: (1) Không gian du lịch Tây Yên Tử (huyện Sơn Động, Lục Nam - khu vực phía Đông Nam tỉnh); (2) Không gian du lịch gắn với Khởi nghĩa Yên Thế (huyện Yên Thế, huyện Tân Yên - khu vực phía Tây Bắc tỉnh); (3) Không gian dịch vụ du lịch, thể thao, vui chơi giải trí (thành phố Bắc Giang, huyện Yên Dũng) - khu vực trung tâm và phía Nam tỉnh); (4) Không gian du lịch sinh thái nông nghiệp (huyện Lục Ngạn, Lục Nam - khu vực phía Đông Bắc tỉnh); (5) Không gian văn hóa Quan họ và ATK (huyện Việt Yên, Hiệp Hòa - khu vực Tây Nam tỉnh).

+ Giao thông phục vụ phát triển nông, lâm nghiệp và thủy sản, chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới: Tập trung ưu tiên đầu tư tuyến QL31, QL17, ĐT295, 292, 294 để thúc đẩy phát triển tiêu thụ các sản phẩm nông nghiệp, lâm nghiệp, thủy sản thế mạnh của tỉnh như vải thiều Lục Ngạn, Lục Nam, gà đồi Yên Thế,...

+ Giao thông đô thị: Phát triển giao thông đô thị được xây dựng phù hợp với quy hoạch phát triển KT-XH, phát triển không gian và bố trí hạ tầng kỹ thuật của đô thị. Xây dựng hệ thống giao thông đô thị TP Bắc Giang theo hướng đồng bộ, hiện đại củng cố vững chắc đô thị loại II, một số tiêu chí đạt tiêu chí đô thị loại II, cửa ngõ xuất nhập khẩu, trung tâm tiếp vận - trung chuyển hàng hóa của Vùng Thủ đô Hà Nội, vùng đồng bằng với cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị (Lạng Sơn) là đầu mối kinh doanh - thương mại quan trọng của vùng với các tỉnh Đông Bắc của vùng Trung du và Miền núi phía Bắc. Đầu tư phát triển hệ thống giao thông các đô thị thị phát triển trong tương lai gồm thị xã Việt Yên, Hiệp Hòa, Yên Dũng; các thị trấn là trung tâm

điều phối phát triển các vùng gồm Chũ, Đồi Ngô, Vôi, Cao Thượng, An Châu, Phồn Xương. Phát triển đồng bộ hệ thống các tuyến đường, bến xe, bãi đỗ xe, kết cấu hạ tầng phục vụ xe buýt, bến cảng, nhà ga.

+ Giao thông nông thôn: Đối với đường huyện: 100% đường huyện, tối thiểu 85-100% đường xã và 80-95% đường thôn, xóm được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện, đường xã đạt được đưa vào cấp theo tiêu chuẩn kỹ thuật.

Bảng 20: Mật độ đường bộ tỉnh Bắc Giang đến năm 2030

TT	Tên tỉnh	Diện tích, dân số		Quốc lộ, cao tốc		Đường tỉnh	
		Dân số (1000 người)	Diện tích (100 km ²)	Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000 người	Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000 người
	Cả tỉnh	2330	38,95	11,29	0,19	26.60	0.40
1	TP Bắc Giang	254	0,66	49,10	0.13	55.60	0.10
2	Yên Dũng	216	1,85	10,95	0.10	37.30	0.30
3	Việt Yên	293	1,71	12,75	0.07	52.50	0.30
4	Tân Yên	223	2,03	19,73	0.18	53.30	0.50
5	Lục Nam	279	5,97	9,20	0.20	21.90	0.50
6	Yên Thế	110	3,01	6,46	0.18	33.10	0.90
7	Lạng Giang	278	2,39	20,65	0.18	57.80	0.50
8	Lục Ngạn	255	10,12	6,39	0.26	17.10	0.70
9	Sơn Động	86	8,45	13,60	0.36	7.80	0.80
10	Hiệp Hòa	336	2,01	6,80	0.04	50.90	0.30

b. Về đường thủy nội địa

Phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh góp phần thúc đẩy phát triển vận tải đường thủy nội địa; nâng cao năng lực, chia sẻ thị phần vận tải và giảm tải cho vận tải đường bộ, giảm chi phí vận tải, qua đó thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Xây dựng một số cảng, bến thủy nội địa quan trọng, trong đó ưu tiên cho các cảng công-ten-nơ và hạ tầng kết nối giao thông với giao thông đường bộ, đường sắt.

c. Về đường sắt

Cải tạo, nâng cấp, từng bước đưa các tuyến vào cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia; nghiên cứu, xây dựng đường sắt khổ 1,435 m, điện khí hóa tuyến: Hà Nội (Yên Viên)- Lạng Sơn (Đông Đăng). Nghiên cứu khôi phục lại hoạt động tuyến đường sắt

Kép - Lưu Xá hoặc dỡ bỏ, chuyển đổi hạ tầng cho đường bộ. Đầu tư nâng cấp hệ thống đường, nhà ga, bến bãi, nâng tốc độ và đảm bảo an toàn chạy tàu.

2.2. Về phát triển cơ sở đào tạo, sát hạch lái xe, đăng kiểm xe cơ giới

Giai đoạn đến năm 2030: nâng năng lực đào tạo của các cơ sở đạt lưu lượng 7.500 học viên. Lưu lượng đào tạo bình quân của mỗi đơn vị đạt 1.250 học viên. Tổng số đào tạo và sát hạch đạt từ 20.000 - 26.000 học viên/năm.

Đầu tư nâng cấp Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới hiện có, phát triển thêm 03 trung tâm đăng kiểm trên địa bàn các huyện: Lạng Giang, Lục Ngạn (hoặc Lục Nam) và Việt Yên.

IV. QUY HOẠCH GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH BẮC GIANG THỜI KỲ 2021-2030

1. Cơ sở xác định quy hoạch

Việc lập quy hoạch thực hiện theo Thông tư 22/2019/TT-BXD ngày 31/12/2019 về Ban hành quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về quy hoạch xây dựng.

Thực trạng các công trình, nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa.

Định hướng, bố trí không gian phát triển kinh tế - xã hội và khả năng huy động nguồn lực đầu tư.

2. Phương án quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia trên địa bàn tỉnh Bắc Giang

2.1. Đường cao tốc, quốc lộ, đường vành đai

Duy trì khai thác tuyến toàn tuyến Cao tốc Hà Nội – Bắc Giang - Lạng Sơn với quy mô đường cao tốc từ 4 - 6 làn xe trên từng đoạn, thực hiện đầu tư mở rộng cầu Xương Giang, Như Nguyệt, xây dựng cải tạo, nâng cấp hệ thống đường gom đạt cấp III, bố trí các nút giao phù hợp. Thực hiện đầu tư tuyến Cao tốc Nội Bài (Hà Nội) – Bắc Ninh - Hạ Long qua địa phận tỉnh Bắc Giang theo quy hoạch cao tốc 06 làn xe. Triển khai đầu tư xây dựng tuyến Đường vành đai V – Vùng thủ đô với quy mô quy hoạch trên từng đoạn đạt cấp II, 04 làn xe và cao tốc, 6 làn xe. Tập trung đầu tư các dự án xây dựng, nâng cấp, mở rộng các tuyến quốc lộ quan trọng trên địa bàn tỉnh gồm: QL31, QL37, QL17, QL279 đạt tối thiểu cấp IV (với địa hình miền núi) và tối thiểu cấp III (với địa hình đồng bằng); tổng chiều dài 440,1 km, cụ thể:

(i) Cao tốc, đường vành đai: Gồm 3 tuyến, tổng chiều dài 97,5 km, cụ thể:

(1) Cao tốc Hà Nội- Bắc Giang -Lạng Sơn: Chiều dài là 39,7 km, cấp kỹ thuật từ 4- 6 làn xe trên từng đoạn (thời kỳ quy hoạch tiếp tục đầu tư đơn nguyên 2 cầu Xương Giang và cầu Như Nguyệt).

Quy hoạch các nút giao liên thông tại các nút giao với đường vành đai V, QL31, QL17, QL37, đường Hùng Vương-ĐT 293, đường vành đai IV và nút giao

với đường trục thị trấn Vôi - Xương Lâm; các nút giao khác là các nút giao trục thông (xây dựng nút giao liên thông khi đảm bảo về mặt bằng và nguồn kinh phí thực hiện).

(2) Cao tốc Nội Bài (Hà Nội) - Bắc Ninh - Hạ Long: Chạy qua địa phận tỉnh Bắc Giang (xã Đồng Phúc, Đồng Việt, huyện Yên Dũng), với chiều dài là 6,5 km, quy mô 6 làn xe. Quy hoạch 1 nút giao liên thông với đường huyện Yên Dũng (đi qua địa bàn xã Đồng Việt).

(3) Đường vành V vùng Thủ đô: Chiều dài 51,3 km; giai đoạn đến 2021-2030, đoạn từ cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn đến ĐT294, dài 29,7 km đạt cấp II, 04 làn xe. Đoạn từ Cẩm Lý (nút giao QL37) đến cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn, dài 21,6 km đạt tiêu chuẩn đường cao tốc, 04 làn xe. Nút giao liên thông với cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn và nút giao với ĐT295 và các tuyến đường tỉnh trong quy hoạch (khi đảm bảo về mặt bằng và nguồn kinh phí thực hiện, các nút giao còn lại là nút giao trục thông).

(ii) Quốc lộ: Gồm 6 tuyến, tổng chiều dài 342,6 km, quy mô cấp III, II, trong đó:

(1) Nâng cấp, mở rộng 5 tuyến quốc lộ quan trọng hiện nay trên địa bàn tỉnh gồm: QL1, QL31, QL37 (bao gồm cả tách riêng cầu đi chung đường sắt), QL17, QL279 đạt tối thiểu cấp III (đối với địa hình đồng bằng), đạt tối thiểu cấp IV (với địa hình miền núi), tổng chiều dài 290,6 km.

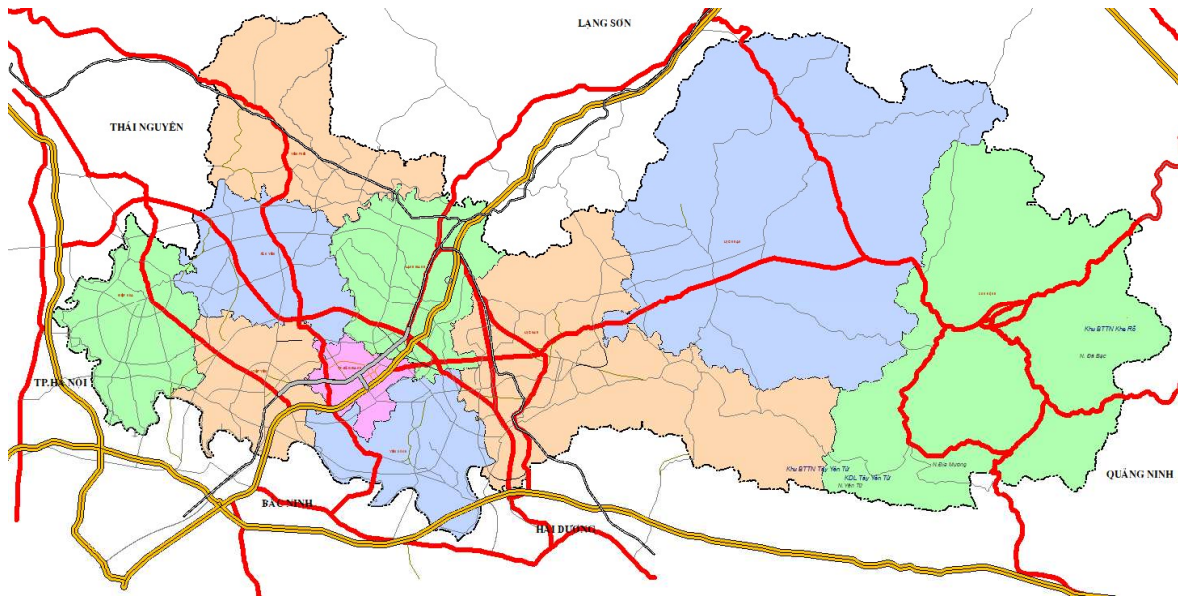
(2) Đề xuất bổ sung Quốc lộ tuyến kết nối QL31 – QL18: Quốc lộ mới bổ sung trên địa bàn tỉnh Bắc Giang có điểm đầu QL31 (Km 70+300), điểm cuối tại Đèo Kiếm giáp tỉnh Quảng Ninh, dài 52 km. Hướng tuyến từ giao QL31 đi trùng ĐT291 đến ĐT293 tại thị trấn Tây Yên Tử, đi tiếp theo ĐT293, trùng QL279 và tuyến tuyến Mực – Đèo Kiếm kết nối ĐT330 và QL18 trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh. Tổng chiều dài tuyến trên địa bàn tỉnh Bắc Giang là 52km (địa bàn tỉnh Quảng Ninh là 68km), quy mô cấp III. Đây là tuyến đường đối ngoại quan trọng, giúp mở thông kết nối khu vực phía Đông của tỉnh Bắc Giang với Quảng Ninh, tạo điều kiện phát triển kinh tế, du lịch của vùng.

Bảng 21: Hệ thống đường cao tốc, quốc lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Giang

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050
	TỔNG SỐ			330,3		440,1	109,8		
A	CAO TỐC			39,7		97,5	57,8		
1	Cao tốc Hà Nội - Bắc Giang	cầu Như Nguyệt	QL31	18,3	CT(6 làn xe)	18,3		6 làn xe	6 làn xe
2	Cao tốc Bắc Giang- Lạng Sơn	QL31	Cầu sông Thương 2 - Đồng Ú	21,44	CT (4 - 6 làn xe)	21,4		4 - 6 làn xe	4 - 6 làn xe
3	Cao tốc Nội Bài (Hà Nội) – Bắc Ninh - Hạ Long (đoạn qua Bắc Giang)	Đồng Phúc - Đồng Việt				6,5	6,5	6 làn xe	6 làn xe
4	Vành đai V (TP Hà Nội)	Đan Hội	Đồng Tân			51,3	51,3	Cấp II, Cao tốc 4 - 6 làn xe	Cấp II, Cao tốc 4 - 6 làn xe
B	QUỐC LỘ			290,6		342,6	52,0		

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050
1	Quốc lộ 1	Cầu Lường	Tân Dĩnh	19,4	Cấp III	19,4		Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị
2	Quốc lộ 17	Yên Dũng	Tam Kha	57,1	Cấp IV, III	57,1		Tối thiểu cấp III và cấp II	Cấp III, cấp II và đô thị
3	Quốc lộ 31	Dĩnh Trì	Hữu Sản	96,7	Cấp IV	96,7		Cấp III	Cấp III
4	Quốc lộ 37	Hòn Suy	Cầu ca	60,4	Cấp V, IV, III	60,4		Cấp III	Cấp III
5	Quốc lộ 279	Hạ My	Bờ Ải	57	Cấp V, IV	57		Cấp III	Cấp III
6	QL quy hoạch mới gồm các đoạn ĐT 291-ĐT 293 - QL279 - tuyến Mục - Đèo Kiếm kết nối ĐT 330 và QL18 tỉnh Quảng Ninh	Yên Định	Đèo Kiếm		Cấp V,IV, III	52	52	Cấp III	Cấp III

Hình 5: Hệ thống đường cao tốc, quốc lộ trên địa bàn tỉnh Bắc Giang



2.2. Đường sắt quốc gia

- Tập trung đầu tư nâng cao năng lực, chất lượng vận tải và cải tạo nâng cấp tuyến Hà Nội – Lạng Sơn, Kép – Chí Linh.

- Nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến Hà Nội – Đồng Đăng.

- Đường sắt chuyên dùng: Duy trì, nâng cấp đoạn tuyến đường sắt nội đường sắt Hà Nội – Lạng Sơn với nhà máy đạm và hoá chất Hà Bắc, nâng cấp các ga và bãi bốc xếp hàng hoá đáp ứng nhu cầu.

- Nâng cấp các ga, đặc biệt là các ga trên tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng gồm: ga Bắc Giang, Kép, Sen Hồ và Phó Tráng.

- Nghiên cứu phương án khôi phục tuyến Kép – Lư Xá để kéo dài tới Tuyên Quang- Yên Bái hoặc dỡ bỏ để chuyển đổi hạ tầng sử dụng cho đường bộ.

- Nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến Hà Nội - Lạng Sơn khổ 1,435m, điện khí hóa.

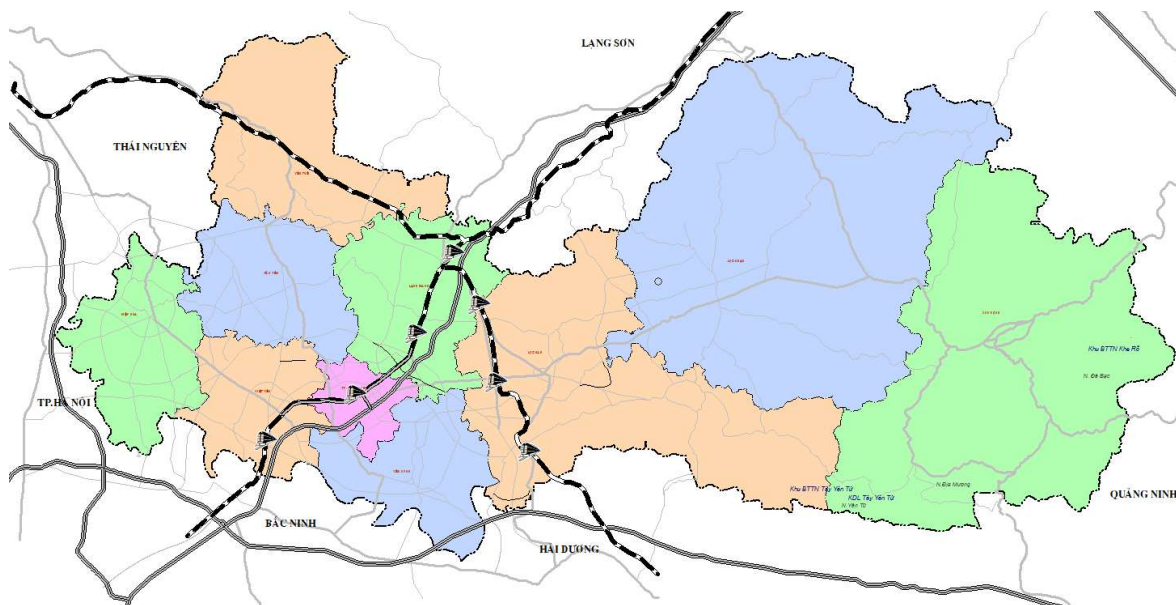
- Nghiên cứu, xây dựng 1 ga đường sắt tổng hợp mới thay thế ga Bắc Giang, quy mô 20 ha nằm trong khu vực giao giữa đường vành đai V – vùng Thủ đô Hà Nội và đường cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn. Ga Bắc Giang chuyển đổi chức năng chủ yếu phục vụ hành khách.

- Mở rộng ga Sen Hồ vừa phục vụ hàng hóa, hành khách (đặc biệt vai trò ga đầu mối của các khu công nghiệp), quy mô khoảng 20ha, tại khu vực xã Hoàng Ninh, Hồng Thái huyện Việt Yên.

- Mở rộng ga Cẩm Lý phục vụ hàng hóa, hành khách (đặc biệt vai trò ga đầu mối của các khu, cụm công nghiệp), quy mô khoảng 15ha, tại khu vực xã Cẩm Lý, huyện Lục Nam.

- Nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến Hà nội-Lạng Sơn khổ 1,435 m, điện khí hóa.

Hình 6: Hệ thống đường sắt trên địa bàn tỉnh Bắc Giang



2.3. Đường thủy nội địa quốc gia

Duy trì 03 tuyến trên địa bàn tỉnh, tổng chiều dài 222 km, gồm tuyến sông Cầu (Phả Lại - Đa Phúc) 104 km cấp III; tuyến sông Thương (Phả Lại - Á Lữ) 62 km cấp III; tuyến sông Lục Nam (ngã 3 Nhân - Chũ) 56 km cấp III.

2.4. Cảng cạn

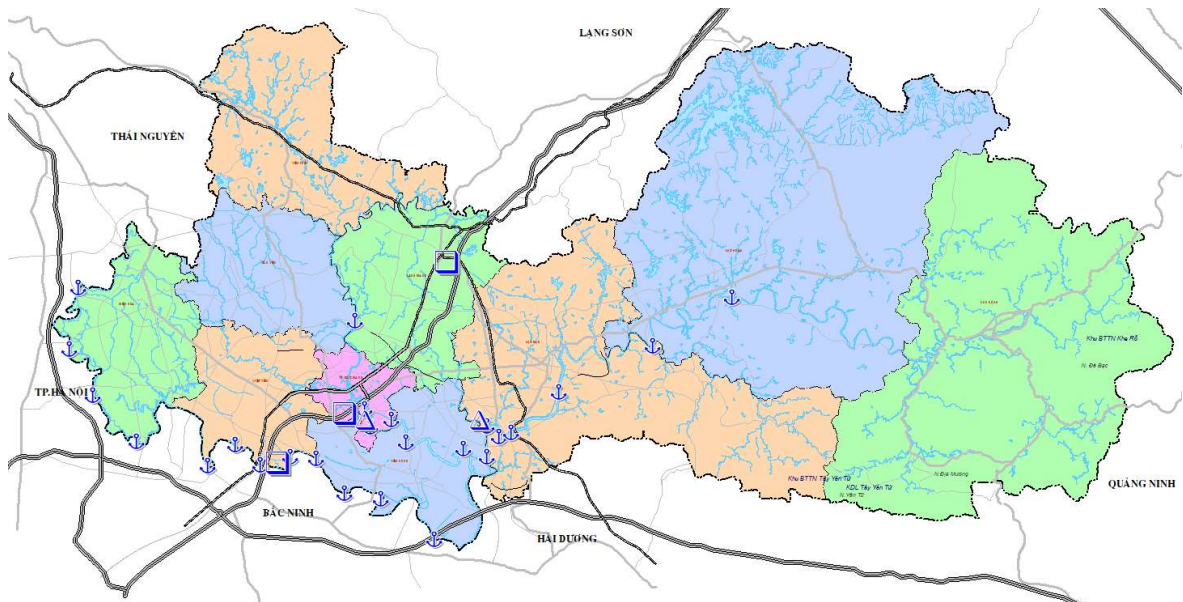
+ Quy hoạch cảng cạn Đồng Sơn (tại km 29+375 đến km 29+655 bờ phải sông Thương), xã Đồng Sơn, thành phố Bắc Giang với quy mô cảng cấp III; diện tích đất 35,7ha;

+ Cảng thủy nội địa Yên Sơn (bên phải đường Vành đai V, hướng Bắc Giang-Hải Dương, trên sông Lục Nam), quy mô 60 ha.

+ Cảng cạn tại xã Hương Sơn, huyện Lạng Giang, quy mô 20 ha.

+ Cảng cạn tại xã An Lập, huyện Sơn Động, quy mô 30ha.

Hình 7: Hệ thống đường thủy nội địa và cảng cạn, trung tâm logistic



2.5. Đường không

Đề nghị Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan có liên quan chấp thuận và đề nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép chuyển sân bay Kép là sân bay quân sự trở thành sân bay lưỡng dụng, sử dụng cho cả mục đích dân sự. Việc chuyển đổi là cần thiết do mật độ sân bay tại khu vực còn khá thưa (phía Bắc hiện mới chỉ có một số sân bay dân sự Nội Bài, Hải Phòng, Vân Đồn), đặc biệt là các tỉnh miền núi. Thời gian và dự báo thời gian tới, nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa sẽ tăng nhanh; hiện nay, tỉnh Bắc Giang, Lạng Sơn và vùng lân cận chủ yếu sử dụng sân bay Nội Bài, song đây là sân bay đã có hiện tượng quá tải so với nhu cầu; đồng thời khoảng cách từ khu vực đi chuyển đến sân bay khá xa (Lạng Sơn trên 150km, một số vùng xa của Bắc Giang khoảng 150km). Trong điều kiện thu hút đầu tư, đặc biệt là FDI phát triển công nghiệp, dịch vụ du lịch bùng nổ như hiện nay, nhu cầu đi lại giải quyết công việc, du lịch của hành khách là rất lớn. Đối với vận chuyển hàng hóa, nhu cầu vận chuyển hàng hóa đến cửa khẩu Lạng Sơn, cũng như và phục vụ sản xuất, nhu cầu của nhân dân cũng không ngừng gia tăng, nếu có sân bay Kép sẽ giải quyết được vấn đề tăng cường giao dịch thương mại, du lịch, thu hút đầu tư, tạo đột phá phát triển kinh tế của vùng nói chung và Bắc Giang nói riêng. Việc chuyển đổi sẽ không tốn kém nhiều vốn đầu tư (chỉ cần đầu tư thêm nhà ga và các hạng mục phụ trợ khác là có thể khai thác các chuyến bay dân dụng).

Hình 8: Sân bay Kép, huyện Lạng Giang, tỉnh Bắc Giang



3. Phương án quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Bắc Giang

3.1. Đường tỉnh

Quy hoạch tổng số đường tỉnh là 37 tuyến, với tổng chiều dài 1.056,1 km, gồm:

(i) Đường tỉnh hiện tại giữ nguyên chiều dài (10 tuyến): Nâng cấp, mở rộng 10 tuyến đường tỉnh: ĐT295, ĐT295B, ĐT292, ĐT294, ĐT297, ĐT296, ĐT290, ĐT291, ĐT248, ĐT242 đạt tối thiểu cấp III, cấp II (đối với địa hình đồng bằng), đạt tối thiểu cấp III (với địa hình miền núi), chiều dài 217,5 km.

(ii) Đường tỉnh hiện tại kéo dài tuyến (5 tuyến) và cắt giảm chiều dài (01 tuyến) với tổng chiều dài 249,7 km, cụ thể:

(1) ĐT298 kéo dài đoạn Đình Nẻo – Liên Sơn – Trần Sơn – Tân Trung – ĐT294 với chiều dài 8 km, quy hoạch toàn tuyến đạt quy mô cấp III, tuyến đường giúp kết nối các huyện, xã trong khu vực. Điểm đầu quy hoạch giao với ĐT 294; điểm cuối Phúc lâm.

(2) ĐT293, bổ sung tuyến nhánh 1 từ ĐT293 – chùa Vĩnh Nghiêm - đi Đan Hội – kết nối với tỉnh Hải Dương chiều dài 5km, bổ sung đoạn tuyến tránh thị trấn Lục Nam từ Khám Lạng đi Cương Sơn quy mô quy hoạch cấp II (cầu vượt Sông Lục Nam) dài 6Km; chuyển đoạn đường hiện trạng từ Ngã ba Chằm – Cương Sơn huyện Lục Nam về đường huyện Lục Nam, dài: 6 Km về đường huyện quản lý. Quy

hoạch đoạn TP Bắc Giang – Khám Lạng – Cương Sơn- Đồng Đình quy mô cấp II dài khoảng 54 Km; Các đoạn còn lại quy mô cấp III tạo điều kiện kết nối đối ngoại với QL18, phát triển công nghiệp và du lịch;

(3) ĐT288 Đường tỉnh 288 hiện trạng có điểm đầu tại Bến Gầm, huyện Việt Yên, điểm cuối tại Xã Hoàng An, huyện Hiệp Hòa giao với QL37, toàn tuyến dài 19,5Km. ĐT 288 được quy hoạch điều chỉnh cắt giảm 1,5 km đầu tuyến (Đoạn bến Gầm) về đường huyện quản lý; Điểm đầu quy hoạch được điều chỉnh về vị trí nút giao giữa tuyến nhánh 3 - đường Vành đai IV với với tuyến chính đường Vành đai IV thuộc xã Đông Lỗ huyện Hiệp Hòa. Tổng chiều dài quy hoạch 18Km (cắt giảm 1,5 km đầu tuyến), quy hoạch toàn tuyến đạt quy mô cấp III đồng bằng;

(4) ĐT299, bổ sung đoạn từ thị trấn Nham Biền (thị trấn Neo cũ)- Đồng Việt (ĐT 398 cũ), dài 9,3km, quy hoạch cấp III đồng bằng;

(5) ĐT299B, bổ sung tuyến mở mới qua địa phận huyện Lạng Giang, điểm đầu tuyến kết nối với tỉnh Lạng Sơn tại địa bàn xã Quang Thịnh huyện Lạng Giang, tuyến giao cắt với QL1, cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn, QL37, ĐT 295, QL 31 và nhập với ĐT 299 hiện trạng tại xã Thái Đào, huyện Lạng Giang, tuyến tiếp tục đi chung với ĐT 299 về điểm đầu hiện trạng tại ngã tư giao với ĐT.293 và đi theo tuyến ĐT 299B hiện trạng (đoạn tuyến mở mới đi qua địa bàn các xã Quang Thịnh, Hương Sơn, Tân Hưng, Xương Lâm và xã Thái Đào); Quy hoạch điều chỉnh điểm cuối từ nút giao tuyến nhánh 1-ĐT293 về công UBND xã Trí Yên. Tổng chiều dài mở mới 30Km, tổng chiều dài quy hoạch 36,7Km. Quy hoạch đạt quy mô cấp III đồng bằng;

(6) ĐT289, bổ sung đoạn kéo dài Chũ - Bình Sơn dài 16,76km và đoạn kéo dài sang Lạng Sơn dài 10km, tạo kết nối đối ngoại, phát triển kinh tế - xã hội, du lịch huyện Lục Ngạn và các địa phương trong vùng, quy hoạch đạt cấp III.

(iii) Quy hoạch các tuyến đường huyện hiện có lên đường tỉnh (09 tuyến): Giữ nguyên chiều dài 09 tuyến đường hiện trạng, tổng chiều dài 257,25km quy hoạch lên đường tỉnh, quy mô tối thiểu đạt cấp III, gồm:

(1) ĐT398 C (tên mới):Đường gom bên phải tuyến cao tốc Hà Nội – Bắc Giang (đi qua Việt Yên, Yên Dũng, thành phố Bắc Giang và Lạng Giang) chiều dài 39km; quy hoạch cấp III;

(2) ĐT398 D (tên mới): Đường gom bên trái tuyến cao tốc Hà Nội - Bắc Giang (đi qua Việt Yên, Yên Dũng, thành phố Bắc Giang và Lạng Giang) chiều dài 39Km; quy hoạch cấp III;

(3)ĐT297 B (tên mới): Tuyến Hương Mai – Song Vân – Phúc Sơn (ĐT 294), dài 16 Km. Điểm đầu: Hương Mai (Việt Yên); điểm cuối: giao ĐT 294 xã Phúc Sơn huyện Tân Yên; quy hoạch cấp III;

(4) ĐT294 C (tên mới): Tuyến Cao Thượng - Phúc Hòa huyện Tân Yên đi Tân Sỏi - Đồng Hưu huyện Yên Thế, dài 22 Km. Điểm đầu: QL17-Cao Thượng,

Tân Yên; điểm cuối: xã Đồng Hưu, huyện Yên Thế kết nối tỉnh Lạng Sơn; quy hoạch cấp III;

(5) ĐT292 D (tên mới):Tuyến Bến Lường - Bồ Hạ - Mỏ Trạng - Thiện Kỳ, dài 36,5km. Điểm đầu: Bến Lường, huyện Lạng Giang, điểm cuối: Thiện Kỳ, kết nối tỉnh Lạng Sơn; quy hoạch cấp III;

(6) ĐT295 C (tên mới):Tuyến nối QL37 - ĐT295 - ĐT 296 (Tràng, Việt Yên – Phó Hoa – ĐT 295 - Bách Nhân, huyện Hiệp Hòa), dài 16,25 Km. Điểm đầu: QL37 - Tràng, Việt Yên; điểm cuối: ĐT 296 - Bách Nhân - Hiệp Hòa; quy hoạch cấp III;

(7) ĐT291 B (tên mới):Tuyến Nam Dương - Đèo Gia - Yên Định (Sơn Động), dài 30 Km. Điểm đầu: Nam Dương, Lục Ngạn; điểm cuối: Yên Định, Sơn Động giao với ĐT 291; quy hoạch cấp III;

(8) ĐT289 C (tên mới):Tuyến Kiên Thành - Sơn Hải - Hộ Đáp - Tân Sơn (Lục Ngạn) - Hữu Kiên tỉnh Lạng Sơn, dài 47,5 Km. Điểm đầu: Kiên Thành, Lục Ngạn; điểm cuối: Xã Tân Sơn huyện Lục Ngạn kết nối với xã Hữu Kiên, tỉnh Lạng Sơn; quy hoạch cấp III.

(9) ĐT293 D (tên mới): Tuyến Mục – Đèo Kiếm (Sơn Động). Kết nối với tỉnh Quảng Ninh đi Vân Đồn, dài 11 Km quy hoạch lên đường tỉnh quy hoạch cấp 3. Quy hoạch cấp III.

(iv) Quy hoạch mở mới 12 tuyến, với tổng chiều dài 335,1 km, cụ thể:

(1) ĐT298B (quy hoạch mới, tuyến cũ chuyển về đường huyện): Điểm đầu từ ĐT295B (xã Hồng Thái) - ĐT298 (Km14+200)- QL37 - đường quy hoạch - giao cắt đường vành đai IV- sông Cầu (cầu Hà Bắc 1) với chiều dài 17,5 km để tạo điều kiện kết nối đối ngoại với tỉnh Bắc Ninh, quy mô cấp II, III và đô thị;

(2) ĐT292 B (tên đặt mới): Tuyến đường vành đai V- Song Vân - An Dương – Phúc Hòa, Tân Yên - Đào Mỹ - Vôi-Lạng Giang dài 21,5 km, quy mô cấp III để kết nối, mở rộng không gian cho phát triển kinh tế-xã hội các xã trên địa bàn huyện Tân Yên, Lạng Giang và trong vùng. Điểm đầu giao với đường vành đai V, điểm cuối giao với đường gom cao tốc;

(3) ĐT294 B (tên mới): Tuyến kết nối QL37 (Việt Yên)- ĐT 294 (Tân Yên)- QL 17 (Yên Thế) - Võ Nhai tỉnh Thái Nguyên (qua xã Việt Tiến, Thượng Lan huyện Việt Yên; Ngọc Vân, Song Vân, Đại Hóa, Lan Giới huyện Tân Yên; Tiến Thắng, Tam Tiến, Canh Nậu huyện Yên Thế; Võ Nhai tỉnh Thái Nguyên), dài 45,5 km; đoạn QL37 (Việt Yên)- ĐT 294 (Tân Yên) dài khoảng 18Km quy mô cấp II, các đoạn còn lại quy mô cấp III để giúp mở thông kết nối khu vực phía Tây Bắc của tỉnh Bắc Giang với Thái Nguyên, tạo điều kiện phát triển kinh tế của vùng;

(4) ĐT294 D (tên mới): Tuyến QL17 (thị trấn Phồn Xương) – Tiến Thắng – Phú Bình (Thái Nguyên) dài 11,5 km, quy mô đạt cấp III. Điểm đầu: QL17 xã Tam

Tiến, huyện Yên Thế, điểm cuối: huyện Phú Bình, tỉnh Thái Nguyên; kết nối với tỉnh Thái Nguyên;

(5) ĐT293 B (tên mới): Tuyến ĐT293 – QL31- Vôi - Mỹ Hà –ĐT 295 - ĐT 292, Yên Thế (qua Lão Hộ, Yên Dũng, Đại Lâm – Xương Lâm, Vôi –Tân Thanh-Mỹ Hà, Lạng Giang- ĐT 292, Yên Thế, dài 30Km. Điểm đầu: ĐT293- Lão Hộ, Yên Dũng, điểm cuối: ĐT 292, Yên Thế. Quy mô cấp III;

(6) ĐT398 B (tên mới): Tuyến nối Lạng Giang - Tân Yên –Việt Yên – Hiệp Hoà, dài 45,1 km. Điểm đầu giao đường gom cao tốc Bắc Giang-Lạng Sơn tại xã Hương Sơn, huyện Lạng Giang, qua địa bàn các xã Hương Sơn – Nghĩa Hưng – Dương Đức huyện Lạng Giang, vượt sông Thương, sang địa phận Tân Yên –Việt Yên – Hiệp Hoà; điểm cuối: Vành đai IV, huyện Hiệp Hoà; đoạn QL17 (Tân Yên) –Việt Yên – Hiệp Hoà dài khoảng 16Km quy mô cấp II, các đoạn còn lại quy mô cấp III;

(7) ĐT 293 C (tên mới): Tuyến kết nối ĐT 293 - cảng Mỹ An - QL31, Hồ Suối Nứa - Đông Hưng huyện Lục Nam – Nút giao số 8 cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn; dài 33Km (trong đó tỉnh Bắc Giang dài 22Km). Điểm đầu: ĐT293, xã Vô Tranh, huyện Lục Nam, điểm cuối: Nút giao cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn; quy mô cấp II; kết nối với tỉnh Lạng Sơn;

(8) ĐT290 B (tên mới): Tuyến Tam Dị (ĐT295) - Đông Hưng - Quý Sơn - Hồng Giang (ĐT290) dài 26km, điểm đầu Tam Dị, huyện Lục Nam, điểm cuối: Hồng Giang, huyện Lục Ngạn giao với ĐT290; quy mô cấp II.

(9) ĐT398 (tên mới): Đường Vành đai IV Hà Nội địa phận tỉnh Bắc Giang, dài 48 Km. Điểm đầu xã Xuân Cẩm, huyện Hiệp Hòa (kết nối nút giao đường cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên), điểm cuối giao với đường vành đai V- Lục Nam (trong đó: đoạn từ Xuân Cẩm, huyện Hiệp Hòa đến QL1A- TT Nénh, chiều dài 21 km, quy hoạch đường cấp II; đoạn tuyến nối từ QL1A- KCN Vân Trung- Yên Lư - Nham Sơn - Neo - Cảnh Thụy -Lãng Sơn - Quỳnh Sơn - vành đai V - ĐT 293, chiều dài 27km, quy hoạch đường cấp II và đường đô thị.

(10) ĐT289 B (tên mới): Tuyến Cương Sơn (giao ĐT 293) - QL31 (Trại Mít): Hồ Suối Nứa - Đông Hưng- ĐT289 và tuyến nhánh từ Đông Hưng sang QL37, dài 38 Km (Tuyến nhánh từ Đông Hưng sang QL37 dài 12 Km). Điểm đầu: ĐT 293- Cương Sơn (giao QL37), huyện Lục Nam, điểm cuối: ĐT289, huyện Lục Ngạn; quy mô cấp II, cấp III.

(11) ĐT296 B (tên mới): Tuyến đường trục Bắc Nam nối thị trấn Thắng sang huyện Yên Phong tỉnh Bắc Ninh dài 12km. Điểm đầu: Thị trấn Thắng, điểm cuối: xã Mai Đình huyện Hiệp Hòa kết nối với huyện Yên Phong, tỉnh Bắc Ninh; quy mô cấp II.

(12) ĐT296 C (tên mới): Tuyến Vành đai thị trấn Thắng kết nối với đường trục khu đô Thị Yên Bình, Thái Nguyên, dài 28km (tỉnh Bắc Giang dài 18km). Điểm

đầu: xã Hoàng An (Km94, QL37), điểm cuối: xã Hòa Sơn kết nối với huyện Phò Yên, tỉnh Thái Nguyên; quy mô cấp II.

(v) Quy hoạch các cầu lớn vượt sông:

Xây dựng 13 cầu lớn phù hợp với giai đoạn đầu tư các tuyến đường, đưa tổng số cầu vượt sông lớn trên địa bàn lên 30 cầu, trong đó có 10 cầu trên sông Cầu (hiện có 6 cầu, xây mới 04 cầu); 13 cầu trên sông Thương (hiện có 08 cầu, xây mới 05 cầu); 07 cầu trên sông Lục Nam (hiện có 03, xây mới 04 cầu).

Bảng 22: Hệ thống đường tỉnh tỉnh Bắc Giang đến năm 2030

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
C	ĐƯỜNG TỈNH			674,93		1062,1	387,16		
I	Đường tỉnh hiện tại giữ nguyên chiều dài (10 tuyến)			217,5		217,5			
1	ĐT295	TT. Đồi Ngô	Đông Xuyên	70,5	Cấp IV	70,5		Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị
2	ĐT295B	Tân Xuyên	Đáp Cầu	23,8	Cấp IV, III	23,8		Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị
3	ĐT292	Kép	Cầu Gò	19	Cấp IV	19		Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị
4	ĐT294	Tân Sỏi	Cầu Ka	15	Cấp IV	15		Cấp III	Cấp III
5	ĐT297	Lữ Vân	Dĩnh	8	Cấp IV	8		Cấp III	Cấp III
6	ĐT 296	Thắng	Vát	9,5	Cấp IV	9,5		Cấp III	Cấp III

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
7	ĐT 290	Hồng Giang	Phong Vân	14,7	Cấp IV	14,7		Cấp III	Cấp III
8	ĐT 291	Yên Định	Đồng Rì	25	Cấp V	25		Cấp III	Cấp III
9	ĐT 248	Phong Vân	Xa Lý	26	Cấp V	26		Cấp III	Cấp III
10	ĐT 242	Bồ Hạ	Đèo Cà	6	Cấp IV	6		Cấp III	Cấp III
II	Đường tỉnh hiện tại kéo dài tuyến (5 tuyến và cắt giảm chiều dài 01 tuyến)			172,18		250,74	78,56		
1	ĐT298 (kéo dài đoạn Đình Nẻo – Liên Sơn – Trần Sơn – Tân Trung – ĐT294 với chiều dài 8 km. Điểm đầu quy hoạch giao với ĐT 294)	Tân Trung – Tân Yên giao với ĐT294	Phúc Lâm	18	Cấp IV	26	8	Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị
2	ĐT 293 và các tuyến nhánh 1,2,3- Bổ sung kéo dài tuyến nhánh 1 từ ĐT293	TP Bắc Giang	Hạ My	106,5	Cấp IV,III	112,5	6	Khám Lạng-Cương	Khám Lạng – Cương

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
	– chùa Vĩnh Nghiêm đi Đan Hội – kết nối với tỉnh Hải Dương (dài 5Km); - Bổ sung tuyến đoạn tuyến tránh TT Lục Nam từ Khám Lạng đi Cương Sơn quy mô quy hoạch cấp II (cầu vượt Sông Lục Nam) dài 6Km - Chuyển đoạn đường hiện trạng từ Khám Lạng – Ngã Ban Chằm – Cương Sơn huyện Lục Nam về đường huyện Lục Nam.							Sơn cấp II, các đoạn còn lại quy mô cấp III	Sơn quy mô cấp II, các đoạn còn lại quy mô cấp III
3	ĐT 288: Điều chỉnh cắt giảm 1,5 km đầu tuyến (đoạn bến Gầm) về đường huyện quản lý	Đông Lỗ	Hoàng Vân	19,5	Cấp IV và cấp III	18,0	-1,5	Cấp III	Cấp III
4	ĐT 299: Bổ sung đoạn ĐT398 từ thị trấn Neo (cũ)- Đông Việt	Thái Đào (QL31)	Đông Việt	11,78	Cấp IV	21,1	9,3	Cấp III	Cấp III
5	ĐT299B: Bổ sung tuyến mở mới qua địa phận huyện Lạng Giang, điểm đầu tuyến kết nối với tỉnh Lạng Sơn tại địa bàn xã Quang Thịnh huyện Lạng Giang,	Kết nối với tỉnh Lạng Sơn (tại xã Quang	Trí Yên (Yên Dũng)	6,7	Cấp V	36,7	30	Cấp III	Cấp III

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
		Thịnh, huyện Lạng Giang)							
6	ĐT 289: Bổ sung đoạn kéo dài Chũ - Bình Sơn dài 16,76km và đoạn kéo dài kết nối với tỉnh Lạng Sơn và cao Tốc Bắc Giang - Lạng Sơn.	Đèo Cóc - Khuôn Thần	Bình Sơn - ĐT 293	9,7	Cấp V	36,46	26,76	Cấp III	Cấp III
III	Quy hoạch các tuyến đường huyện hiện có lên đường tỉnh (09 tuyến)			257,25		257,25			
1	ĐT 398 C (tên mới): Đường gom bên phải tuyến cao tốc Hà Nội – Bắc Giang (đi qua Việt Yên, Yên Dũng, thành phố Bắc Giang và Lạng Giang)	Việt Yên	Lạng Giang	39	Cấp V	39		Cấp III	Cấp III
2	ĐT 398 D (tên mới): Đường gom bên trái tuyến cao tốc Hà Nội – Bắc Giang (đi qua Việt Yên, Yên Dũng, thành phố Bắc Giang và Lạng Giang)	Việt Yên	Lạng Giang	39	Cấp V	39		Cấp III	Cấp III

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
3	ĐT 297 B (tên mới): Tuyến Hương Mai (Việt Yên)- Song Vân - Phúc Sơn (Tân Yên)	Hương Mai (Việt Yên)	Phúc Sơn (Tân Yên)	16	Cấp VI	16		Cấp III	Cấp III
4	ĐT 294 C (tên mới): Tuyến Cao Thượng - Phúc Hòa huyện Tân Yên đi Tân Sỏi - Đồng Hưu huyện Yên Thế. Kết nối với tỉnh Lạng Sơn	QL17-Cao Thượng, Tân Yên	Đồng Hưu huyện Yên Thế. Kết nối với tỉnh Lạng Sơn	22	Cấp V, Cấp VI	22		Cấp III	Cấp III
5	ĐT 292 D (tên mới): Tuyến Bến Lường - Bồ Hạ - Mỏ Trạng - Thiện . Kết nối với tỉnh Lạng Sơn	Bến Lường, huyện Lạng Giang	xã Thiện Kỳ, huyện Yên Thế. Kết nối với tỉnh Lạng Sơn	36,5	Cấp V, Cấp VI	36,5		Cấp III	Cấp III
6	ĐT 295 C (tên mới): Tuyến nối QL37 - ĐT295 - ĐT 296 (Tràng, Việt Yên – Phố Hoa - Bách Nhân (Hiệp Hòa)	QL37 - Tràng, Việt Yên:	ĐT 296 - Bách Nhân - Hiệp Hòa.	16,25	Cấp V, Cấp VI	16,25		Cấp III	Cấp III
7	ĐT 291 B (tên mới): Tuyến Nam Dương - Đèo Gia - Yên Định (Sơn Động)- Giao với ĐT 291	Nam Dương Lục Ngạn	Yên Định Sơn Động	30	Cấp V, Cấp VI	30		Cấp III	Cấp III

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
			giao với ĐT 291.						
8	ĐT 289 C (tên mới): Tuyến Kiên Thành - Sơn Hải - Hộ Đáp - Tân Sơn - Hữu Kiên (Lạng Sơn). Kết nối với tỉnh Lạng Sơn	Kiên Thành, Lục Ngạn:	Xã Tân Sơn, Lục Ngạn kết nối với xã Hữu Kiên, tỉnh Lạng Sơn.	47,5	Cấp V	47,5		Cấp III	Cấp III
9	ĐT293 D (tên mới): Tuyến Mực – Đèo Kiếm (Sơn Động), dài 11 Km quy hoạch lên đường tỉnh quy hoạch cấp III. Kết nối với tỉnh Quảng Ninh đi Vân Đồn	Mực	Đèo Kiếm (Sơn Động) kết nối với tỉnh Quảng Ninh đi Vân Đồn	11	Cấp V	11		Cấp III	Cấp III
IV	Quy hoạch mở mới (12 tuyến)			28		335,1	307,1		

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
1	ĐT298B (quy hoạch mới, tuyến cũ chuyển về đường huyện): Điểm đầu từ ĐT295B (xã Hồng Thái) - ĐT298 (Km14+200)-QL37-đường quy hoạch - giao cắt đường vành đai IV- sông Cầu (cầu Hà Bắc 1). Kết nối với tỉnh Bắc Ninh	ĐT 295 B (xã Hồng Thái)	Cầu Hà Bắc 1 vượt sông Cầu kết nối với tỉnh Bắc Ninh	7	Cấp VI	17,5	10,5	Cấp III, cấp II và đô thị	Cấp III, cấp II và đô thị
2	ĐT 292 B (tên mới): Tuyến đường vành đai V- Song Vân - An Dương – Phúc Hòa, Tân Yên – Đào Mỹ - Vôi-Lạng Giang	Giao với đường vành đai V, Xã Song Vân, huyện Tân Yên	TT Vôi, huyện Lạng Giang			21,5	21,5	Cấp III	Cấp III

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
3	ĐT 294B(tên mới): Tuyến kết nối QL37 (Việt Yên)- ĐT 294 (Tân Yên)-QL17 (Yên Thế) - Võ Nhai (Thái Nguyên) . Kết nối với tỉnh Thái Nguyên	QL 37 (Việt Yên)	Xã Canh Nậu, huyện Yên Thế giáp danh Võ Nhai (Thái Nguyên)			45,5	45,5	Đoạn QL37 (Việt Yên)-ĐT 294 (Tân Yên) dài khoảng 18Km quy mô cấp II, các đoạn còn lại quy mô cấp III	Giữ nguyên theo quy hoạch
4	ĐT 294 D (tên mới): Tuyến QL17(thị trấn Phồn Xương) - Tiến Thắng – Phú	QL17 xã Tam Tiến,	huyện Phú Bình, tỉnh Thái Nguyên			11,5	11,5	Cấp III	Cấp III

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
	Bình (Thái Nguyên). Kết nối với tỉnh Thái Nguyên	huyện Yên Thế							
5	ĐT 293 B (tên mới):Tuyến ĐT293 – QL31- Vôi - Mỹ Hà –ĐT 295 ĐT292 – Yên Thế	ĐT293- Lão Hộ, Yên Dũng,	ĐT292 – Yên Thế			30	30	Cấp III	Cấp III
6	ĐT 398 B (đặt tên mới): Tuyến nối Lạng Giang - Tân Yên –Việt Yên – Hiệp Hoà	Đường gom CT Bắc Giang- Lạng Sơn, Xã Hương Sơn, huyện Lạng Giang,	Vành đai IV, huyện Hiệp Hoà.			45,1	45,1	Đoạn QL17 (Tân Yên) – Việt Yên – Hiệp Hoà dài khoảng 16Km quy mô cấp II, các đoạn còn lại	Giữ nguyên quy hoạch

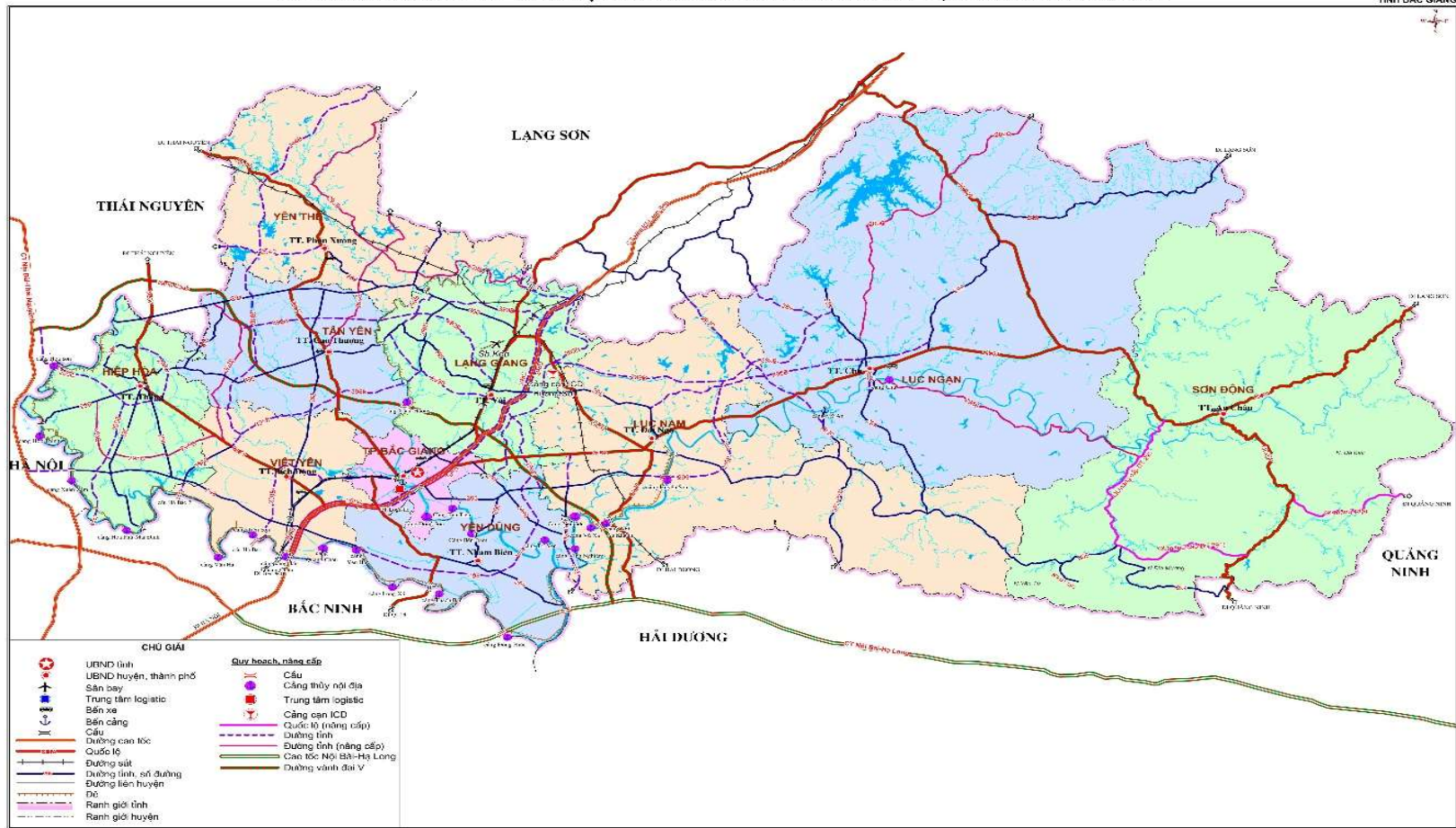
TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
								quy mô cấp III	
7	ĐT 293 C (tên mới): Tuyến kết nối ĐT 293 - cảng Mỹ An - QL31, Hồ Suối Nứa - Đông Hưng huyện Lục Nam kết nối nút giao số 8 cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, tỉnh Lạng Sơn. Kết nối với tỉnh Lạng Sơn	ĐT293, xã Vô Tranh, huyện Lục Nam,	Hồ Suối Nứa - Đông Hưng huyện Lục Nam. Kết nối với tỉnh Lạng Sơn			22	22	Cấp II	Cấp II
8	ĐT 290B(tên mới): Tuyến Tam Dị (ĐT295) - Đông Hưng - Quý Sơn - Hồng Giang (ĐT 290)	điểm đầu Tam Dị, huyện Lục Nam	điểm cuối: Hồng Giang, huyện Lục Ngạn (giao với ĐT 290)			26	26	Cấp II	Cấp II
9	ĐT 398 (tên mới): Đường Vành đai IV Hà Nội địa phận tỉnh Bắc Giang, dài 48 Km. Điểm đầu xã Xuân Cẩm, huyện Hiệp Hòa (kết nối nút giao đường cao tốc Hà Nội -	Xã Xuân Cẩm, huyện Hiệp Hòa,	giao với ĐT 293 và đường vành	21	III	48	27	Cấp II, và đường đô thị	Cấp II, và đường đô thị

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
	Thái Nguyên), kết nối với Sóc Sơn- Hà Nội; điểm cuối giao với ĐT 293 và đường vành đai V (trong đó: đoạn từ Xuân Cẩm, huyện Hiệp Hòa đến QL1A- TT Nénh, chiều dài 21 km, quy hoạch đường cấp II; đoạn tuyến nối từ QL1A- KCN Vân Trung- Yên Lư - Nham Sơn - Neo - Cảnh Thụy -Lãng Sơn - Quỳnh Sơn - vành đai V - ĐT 293, chiều dài 27km, quy hoạch đường cấp II và đường đô thị).	kết nối với Sóc Sơn, Hà Nội	đai V- Lục Nam						
10	ĐT 289 B (tên mới: ĐT 293 - Cương Sơn - QL31 (Trại Mít): Hồ Suối Nứa - Đông Hưng – ĐT 289 và tuyến nhánh từ Đông Hưng sang QL37 (Lạng Giang)	ĐT 293 Cương Sơn, huyện Lục Nam	ĐT 289, huyện Lục Ngạn;			38	38	Cấp III	Cấp III

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Chiều dài (km)	Tăng so với hiện trạng(km)	Cấp kỹ thuật 2021-2030	Định hướng đến 2050
11	ĐT 296 B (tên mới): Tuyến đường trục Bắc Nam nối TT Thăng, huyện Hiệp Hòa sang huyện Yên Phong tỉnh Bắc Ninh. Kết nối với tỉnh Bắc Ninh	TT Thăng, huyện Hiệp Hòa	xã Mai Đình huyện Hiệp Hòa kết nối với huyện Yên Phong , tỉnh Bắc Ninh.			12	12	Cấp II	Cấp II
12	ĐT 296 C (tên mới): Tuyến Vành đai thị trấn Thăng kết nối với Thái Nguyên. Kết nối với tỉnh Thái Nguyên	Xã Hoàng An (Km94, QL37)	xã Hòa Sơn kết nối với huyện Phổ Yên , tỉnh Thái Nguyên.			18	18	Cấp II	Cấp II

Hình 9: Hệ thống đường tỉnh tỉnh Bắc Giang đến năm 2030

BẢN ĐỒ PHƯƠNG AN PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050



3.2. Đường giao thông đô thị

Phát triển mạng lưới giao thông đô thị phải phù hợp với Quy hoạch xây dựng đô thị, xây dựng mới các đoạn tuyến quốc lộ, đường tỉnh tránh qua khu vực đô thị, xây dựng hệ thống đường vành đai hợp lý theo quy hoạch không gian đô thị, đặc biệt tại thành phố Bắc Giang và các huyện Việt Yên, Hiệp Hòa.

3.3. Đường giao thông nông thôn

- Về giao thông nông thôn: Phần đầu 100% đường huyện được cứng hóa; 85-100% đường xã được cứng hóa; 85-95% đường thôn xóm được cứng hóa, thực hiện tốt công tác bảo trì.

3.4. Bến xe khách, bãi đỗ xe

3.4.1. Bến xe khách

- Xây dựng mới 07 bến xe khách, tổng diện tích 9,0 ha. Trong đó: TP Bắc Giang: 01 bến (loại 1, tại xã Tân Mỹ, TP Bắc Giang); Yên Dũng: 02 bến (01 bến loại 1 tại xã Hương Gián, 01 bến loại 4 tại TT Nham Biền); Việt Yên: 02 bến (01 bến loại 1 tại TT Bích Động, 01 bến loại 3 tại xã Vân Trung); Hiệp Hòa: 01 bến (loại 4 tại xã Châu Minh); Sơn Động: 01 bến (loại 4, tại TT Tây Yên Tử). Các bến xe đảm bảo theo tiêu chuẩn phục vụ các tuyến khách cố định liên tỉnh, nội tỉnh, buýt theo quy định.

3.4.2. Bãi đỗ xe Xây dựng mới 70 bãi đỗ xe, trong đó: TP Bắc Giang: 15 bãi (tổng diện tích 443.370 m²); Hiệp Hòa: 07 bãi (tổng diện tích 28.738 m²); Yên Dũng: 06 bãi (tổng diện tích 17.698 m²); Lục Nam: 09 bãi; Việt Yên: 06 bãi (tổng diện tích 79.000 m²); Lạng Giang: 08 bãi (tổng diện tích 62.600 m²); Tân Yên: 03 bãi (tổng diện tích 79.000 m²); Yên Thế: 05 bãi; Lục Ngạn: 04 bãi (tổng diện tích 8.000 m²); Sơn Động: 07 bãi (tổng diện tích 25.700 m²).

3.4.3. Trạm nghỉ và các điểm dừng đỗ dọc đường:

- Quy hoạch xây dựng Trạm dừng nghỉ cao tốc Hà Nội – Bắc Giang (đối diện trạm dừng nghỉ Đồng Quê), diện tích 2,0 ha.

- Quy hoạch xây dựng các trạm dừng nghỉ trên đường tỉnh 293, tại các vị trí đường vào chùa Vĩnh Nghiêm, suối Mỡ, Tây Yên Tử, mỗi điểm khoảng 1,0 ha.

- Quy hoạch xây dựng, hoàn thiện các điểm dừng đỗ trên quốc lộ và đường tỉnh: QL31, QL37, QL 279, QL17; đường tỉnh 242; 290; 293; 294; 295; 295B; 296; 297.

3.5. Đường thủy nội địa

- Đối với tuyến đường thủy nội địa quốc gia:

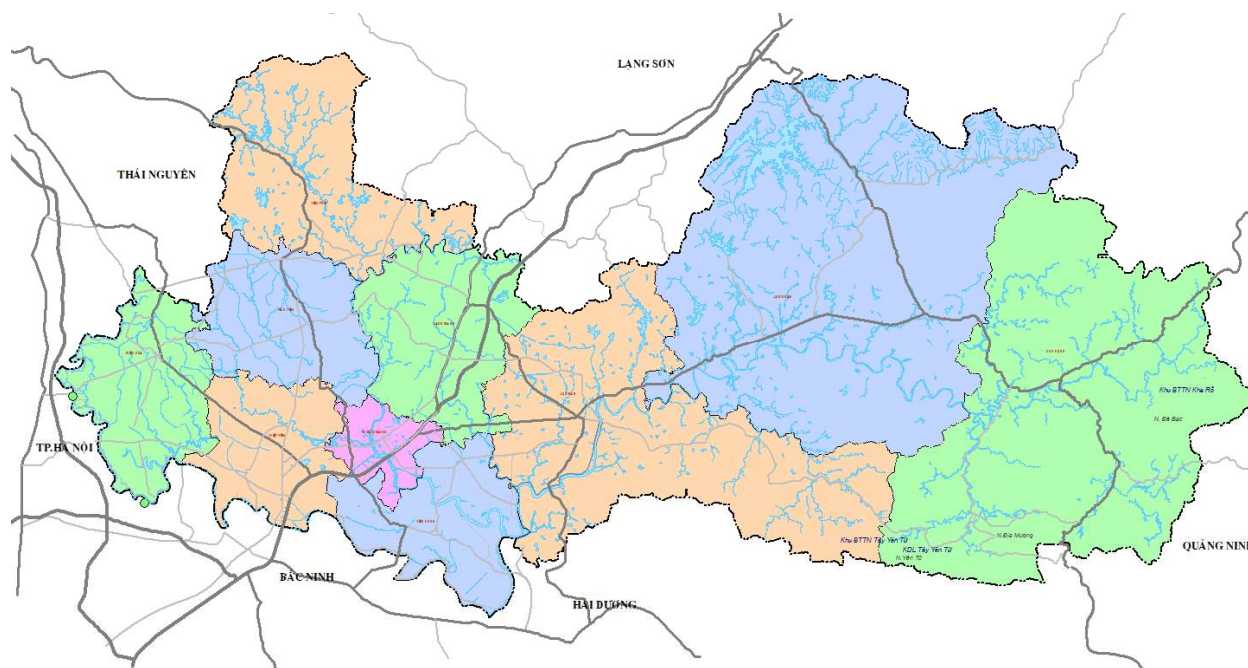
+ Giai đoạn 2020- 2030: Duy trì cấp kỹ thuật các tuyến đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn tỉnh;

+ Giai đoạn sau năm 2030: bổ sung quy hoạch các tuyến đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn tỉnh vào quy hoạch tổng thể phát triển Giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2050.

- Đối với tuyến đường thủy nội địa địa phương: Các đoạn sông có địa hình, thủy văn không ổn định, lòng sông dốc, hẹp; trên tuyến có các đoạn cong nhỏ, có nhiều bãi cạn, phương tiện thủy hoạt động rất khó khăn hoặc chưa thể hoạt động được (chưa có cấp kỹ thuật), đầu tư nạo vét một số tuyến đường thủy nội địa địa phương có thủy văn tương đối ổn định: Sông Cầu (6km, đoạn từ xã Hợp Thịnh đến xã Đồng Tân, huyện Hiệp Hoà), Sông Lục Nam (7km, đoạn qua thị trấn Chũ huyện Lục Ngạn), Sông Thương (5km, đoạn qua xã Bồ Hạ, huyện Yên Thế)...

Bảng 23: Đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Bắc Giang

Tên sông	Phạm vi	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	
			Quy hoạch đến 2030	Quy hoạch đến 2050
Sông Cầu	Từ ngã ba Lác đến Hà Châu	104,0		
	- Từ ngã ba Lác đến ngã ba sông Cầu-Công	83,0	III	III
	- Từ ngã ba sông Cầu-Công đến Hà Châu	21,0	IV	III
Sông Lục Nam	Từ ngã ba Nhãn đến Chũ	56,0	III	III
Sông Thương	Từ ngã ba Lác đến Bồ Hạ	62,0	III	III

Hình 10: Các tuyến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh**3.6. Cảng, bến đường thủy nội địa:**

- Về phát triển cảng thủy nội địa: Ngoài 03 cảng thủy nội địa hiện có (cảng Á Lữ, cảng nhà máy phân đạm hoá chất Hà Bắc, cảng Mỹ An), quy hoạch mới 24 cảng, trong đó 16 cảng tổng hợp, 03 cảng chuyên dùng và 05 cảng hành khách.

Bảng 24: Hệ thống cảng thủy nội địa trên địa bàn tỉnh

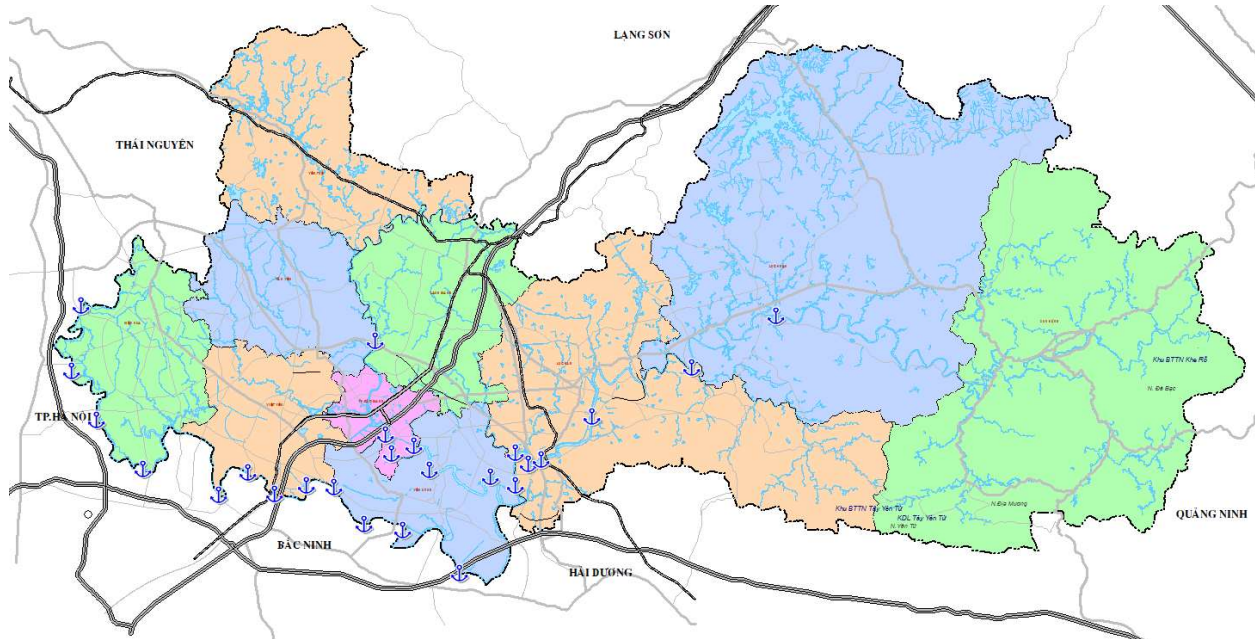
TT	Tên cảng	Loại cảng; diện tích	Tên sông	Địa phương	Quy hoạch đến 2030		Định hướng đến 2050	
					Cỡ tàu lớn nhất (tấn; số ghé)	Công suất (nghìn tấn/năm; nghìn HK/năm)	Cỡ tàu lớn nhất (tấn; số ghé)	Công suất (nghìn tấn/năm; nghìn HK/năm)
I	Cảng tổng hợp							
1	Cảng Đồng Sơn	Loại III 19,8 ha	Sông Thương	TP Bắc Giang	600	800.000	800	1.000.000

TT	Tên cảng	Loại cảng; diện tích	Tên sông	Địa phương	Quy hoạch đến 2030		Định hướng đến 2050	
					Cỡ tàu lớn nhất (tấn; số ghé)	Công suất (nghìn tấn/năm; nghìn HK/năm)	Cỡ tàu lớn nhất (tấn; số ghé)	Công suất (nghìn tấn/năm; nghìn HK/năm)
2	Cảng Tân Tiến	Loại III 10ha	Sông Thương	TP Bắc Giang	600	800.000	800	1.000.000
3	Cảng Quang Châu	Loại III 10ha	Sông Cầu	Việt Yên	800	800.000	1.000	1.500.000
4	Cảng Tiên Sơn	Loại III 10ha	Sông Cầu	Việt Yên	800	800.000	1.000	1.000.000
5	Cảng Đồng Phúc	Loại III 10ha	Sông Cầu	Yên Dũng	800	800.000	800	1.000.000
6	Cảng Yên Hà	Loại III 20ha	Sông Cầu	Yên Dũng	800	800.000	800	1.000.000
7	Cảng Thạch Bàn	Loại III 5ha	Sông Cầu	Yên Dũng	800	800.000	800	1.000.000
8	Cảng Long Xá	Loại III 15ha	Sông Cầu	Yên Dũng	800	1.000.000	1.000	2.000.000
9	Cảng Xuân Hương	Loại III 10ha	Sông Thương	Lạng Giang	600	700.000	800	1.000.000
10	Cảng Hòa Phú – Mai Đình	Loại III 4ha	Sông Cầu	Hiệp Hòa	800	800.000	800	1.000.000

TT	Tên cảng	Loại cảng; diện tích	Tên sông	Địa phương	Quy hoạch đến 2030		Định hướng đến 2050	
					Cỡ tàu lớn nhất (tấn; số ghé)	Công suất (nghìn tấn/năm; nghìn HK/năm)	Cỡ tàu lớn nhất (tấn; số ghé)	Công suất (nghìn tấn/năm; nghìn HK/năm)
11	Cảng Hợp Thịnh	Loại III 5ha	Sông Cầu	Hiệp Hòa	800	800.000	800	1.000.000
12	Cảng Xuân Cẩm	Loại III 10ha	Sông Cầu	Hiệp Hòa	800	800.000	800	1.500.000
13	Cảng Hòa Sơn	Loại III 3ha	Sông Cầu	Hiệp Hòa	400	600.000	600	800.000
14	Cảng Vũ Xá	Loại III 5ha	Sông Lục Nam	Lục Nam	600	800.000	800	1.000.000
15	Cảng Yên Sơn	Loại III 60 ha	Sông Lục Nam	Lục Nam	600	800.000	800	1.000.000
16	Cảng Huyện Sơn	Loại III 5ha	Sông Lục Nam	Lục Nam	600	700.000	800	900.000
II	Cảng chuyên dùng							
1	Cảng xăng dầu Quang Châu	Loại III 5ha	Sông Cầu	Việt Yên	400	575.000	600	800.000
2	Cảng nhà máy gạch Trí Yên	Loại III 8ha	Sông Cầu	Yên Dũng	600	600.000	800	900.000
3	Cảng nhà máy nhiệt	Loại III 10ha	Sông Lục Nam	Lục Nam	600	1.000.000	1.000	2.000.000

TT	Tên cảng	Loại cảng; diện tích	Tên sông	Địa phương	Quy hoạch đến 2030		Định hướng đến 2050	
					Cỡ tàu lớn nhất (tấn; số ghé)	Công suất (nghìn tấn/năm; nghìn HK/năm)	Cỡ tàu lớn nhất (tấn; số ghé)	Công suất (nghìn tấn/năm; nghìn HK/năm)
	điện An Khánh							
III	Cảng hành khách							
1	Cảng Vĩnh Nghiêm	Loại III 1ha	Sông Lục Nam	Yên Dũng	100	300	200	600
2	Cảng Á Lữ	Loại III 1ha	Sông Thương	TP Bắc Giang	100	250	200	500
3	Cảng Bến Đám - Xuân Phú	Loại III 2ha	Sông Thương	Yên Dũng	100	250	200	500
4	Cảng Chũ	Loại III 2ha	Sông Lục Nam	Lục Ngạn	100	250	200	500
5	Cảng Vân Hà	Loại III 2ha	Sông Cầu	Yên Dũng	100	250	200	500

Hình 11: Hệ thống cảng thủy nội địa trên địa bàn tỉnh



- Bến thủy nội địa: Hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân đầu tư cải tạo, nâng cấp, chuẩn hóa các bến hàng hóa đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật, gồm: Bến hàng hóa trên sông Cầu thuộc xã Nham Sơn, huyện Yên Dũng; bến hàng hóa trên sông Thương thuộc xã Tiên Lục huyện Lạng Giang; bến hàng hóa trên sông Lục Nam thuộc xã Tiên Hưng, xã Vũ Xá huyện Lục Nam và các bến hành khách phục vụ phát triển du lịch tại khu vực làng cổ Thổ Hà, bến Tiên Lục, huyện Lạng Giang và vùng cây ăn quả trọng điểm, huyện Lục Nam, Lục Ngạn.

3.7. Bến khách ngang sông

Trên cơ sở các bến khách ngang sông hiện có, quy hoạch lại cho hợp lý; bỏ bớt những bến quá gần nhau, khoảng cách giữa 2 bến bảo đảm tối thiểu 1.000 m.

3.8. Quy hoạch phát triển trung tâm đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở đào tạo, dạy nghề và sát hạch lái xe

- Về quy hoạch trung tâm đăng kiểm: Giai đoạn 2021- 2030 phát triển thêm 02 trung tâm đăng kiểm trên địa bàn các huyện: Lạng Giang, Việt Yên; giai đoạn sau năm 2030 phát triển thêm 01 trung tâm đăng kiểm trên địa bàn huyện Lục Ngạn hoặc Lục Nam.

- Về cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch lái xe: Xây dựng thêm 02 cơ sở đào tạo lái xe; đến năm 2050, mỗi huyện, thành phố có ít nhất 01 cơ sở đào tạo có lưu lượng đào tạo tại mỗi cơ sở là 1.000 học viên, trong đó: 01 cơ sở tại khu vực giáp danh 2 huyện Sơn Động và Lục Ngạn, 01 cơ sở tại huyện Hiệp Hòa. Đầu tư thêm 01 trung

tâm sát hạch lái xe loại 2 tại huyện Lạng Giang, 01 trung tâm sát hạch loại 1 tại huyện Việt Yên; nâng cấp 01 trung tâm sát hạch loại 2 hiện có (Trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ Bắc Giang) lên thành trung tâm sát hạch loại 1.

3.9. Quy hoạch phát triển công nghiệp giao thông vận tải

- Giai đoạn 2021-2030:

+ Đầu tư, nâng cấp trang thiết bị hiện đại, mở rộng nhà xưởng các cơ sở sửa chữa lắp ráp ô tô và các cơ sở đóng tàu, sửa chữa tàu thủy hiện có đáp ứng được nhu cầu sửa chữa phương tiện và gia công cơ khí phục vụ cho phát triển vận tải đường bộ, đường thủy nội địa.

+ Xây dựng mới các xưởng sửa chữa ô tô trên địa bàn các huyện, thành phố. Trong đó: thành phố Bắc Giang, huyện Hiệp Hòa, huyện Yên Thế, huyện Lục Ngạn mỗi địa phương xây dựng mới 02 cơ sở sửa chữa ô tô; các huyện: Việt Yên, Tân Yên, Yên Dũng, Lạng Giang, Lục Nam và Sơn Động mỗi địa phương xây dựng mới 01 cơ sở sửa chữa ô tô.

4. Nhu cầu sử dụng đất cho phát triển giao thông vận tải

Nhu cầu sử dụng đất cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2030 dự kiến khoảng 3.303 ha (diện tích đất chiếm dụng bổ sung, không bao gồm đất hành lang đường bộ), trong đó:

+ Đất cho hệ thống đường bộ là 2.661 ha (chưa bao gồm các tuyến kết nối với các cảng, bến) gồm:

- Đường cao tốc, quốc lộ, đường vành đai: 616 ha;

- Đường tỉnh: 1.119 ha.

- Đường GTNT (không bao gồm: đường đô thị, đường thôn xóm): 926 ha

+ Đất dành cho giao thông đường sắt (đất cho đường sắt và nhà ga) là 350 ha;

+ Đất cho cơ sở hạ tầng cảng, bến bãi 292,2 ha .

Bảng 25: Nhu cầu sử dụng đất quy hoạch cho công trình giao thông vận tải giai đoạn 2021-2030

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
	TỔNG SỐ			1.005,3		1.482,6			1.735
A	CAO TỐC			39.7		97.5			416,1
1	Cao tốc Hà Nội – Bắc Giang - Lạng Sơn đoạn Hà Nội – Bắc Giang	Cầu Như Nguyệt	QL31	18.3	CT (6 làn xe)	18.3	6 làn xe	6 làn xe	0,9
2	Cao tốc Hà Nội – Bắc Giang - Lạng Sơn đoạn Bắc Giang – Lạng Sơn	QL31	Cầu sông Thương 2 - Đồng Ú	21.44	CT (4 - 6 làn xe)	21.4	4 - 6 làn xe	4 - 6 làn xe	
3	Cao tốc Nội Bài (Hà Nội) – Bắc Ninh - Hạ Long (đoạn qua Bắc Giang)	Đồng Phúc - Đồng Việt				6.5	0	0	26.0
4	Vành đai V (TP Hà Nội)	Đan Hội	Đồng Tân			51.3	Cấp II, Cao tốc 4 - 6 làn xe	Cấp II, Cao tốc 4 - 6 làn xe	389,2
B	QUỐC LỘ			290.6		342.6			199,4
1	Quốc lộ 1	Cầu Lường	Tân Dĩnh	19.4	Cấp III	19.4	Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị	
2	Quốc lộ 17	Yên Dũng	Tam Kha	57.1	Cấp IV, III	57.1	Tối thiểu cấp	Cấp III, cấp II	57

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
							III và cấp II	và đô thị	
3	Quốc lộ 31	Dĩnh Trì	Hữu Sản	96.7	Cấp IV	96.7	Cấp III	Cấp III	57
4	Quốc lộ 37	Hòn Suy	Cầu ca	60.4	Cấp V, IV	60.4	Cấp III	Cấp III	43,3
5	Quốc lộ 279	Hạ My	Bờ Ải	57	Cấp V, IV	57	Cấp III	Cấp III	36
6	QL quy hoạch mới gồm các đoạn ĐT 291-ĐT 293 - QL279 - tuyến Mục - Đèo Kiếm kết nối ĐT 330 và QL18 tỉnh Quảng Ninh	Yên Định	Đèo Kiếm		Cấp V,IV, III	52	Cấp III	Cấp III	6,1
C	ĐƯỜNG TỈNH			674.9		1042.5			1.119
I	Đường tỉnh hiện tại giữ nguyên chiều dài (10 tuyến)			217.5		217.5			118.3
1	ĐT295	TT. Đồi Ngô	Đông Xuyên	70.5	Cấp IV	70.5	Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị	32,2
2	ĐT295B	Tân Xuyên	Đáp Cầu	23.8	Cấp IV, III	23.8	Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị	7.6
3	ĐT292	Kép	Cầu Gò	19	Cấp IV	19	Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị	8.2

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
4	ĐT 294	Tân Sỏi	Cầu Ka	15	Cấp IV	15	Cấp III	Cấp III	13.7
5	ĐT 297	Lữ Vân	Dĩnh	8	Cấp IV	8	Cấp III	Cấp III	6.4
6	ĐT 296	Thắng	Vát	9.5	Cấp IV	9.5	Cấp III	Cấp III	8.1
7	ĐT 290	Hồng Giang	Phong Vân	14.7	Cấp IV	14.7	Cấp III	Cấp III	11.3
8	ĐT 291	Yên Định	Đông Rì	25	Cấp V	25	Cấp III	Cấp III	13.2
9	ĐT 248	Phong Vân	Xa Lý	26	Cấp V	26	Cấp III	Cấp III	14.3
10	ĐT 242	Bồ Hạ	Đèo Cà	6	Cấp V	6	Cấp III	Cấp III	3.3
II	Đường tỉnh hiện tại kéo dài tuyến (6 tuyến)			172.18		251.14			196,9
1	ĐT298	Đình Nèo	Phúc Lâm	18	Cấp IV	26	Cấp III và đô thị	Cấp III và đô thị	26
2	ĐT 293	TP Bắc Giang	Hạ My	106.5	Cấp IV,III	111.5	Cấp III, cấp II	Cấp III, cấp II	84
3	ĐT 288	Đông Lỗ	Hoàng Vân	19.5	Cấp IV và cấp III	19.5	Cấp III	Cấp III	6.8
4	ĐT 299	Thái Đào (QL31)	Đông Việt	11.78	Cấp IV	21.1	Cấp III	Cấp III	18.2

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
5	ĐT299B	Tân Hưng (QL37)	Tân An - Chùa La	6.7	Cấp V	36.6	Cấp III	Cấp III	41.7
6	ĐT 289	Đèo Cóc - Khuôn Thần	Bình Sơn - ĐT 293	9.7	Cấp V	36.46	Cấp III	Cấp III	20.2
III	Quy hoạch các tuyến đường huyện hiện có lên đường tỉnh (9 tuyến)			257.25		257.25			144,8
1	ĐT 398 C (tên mới): Đường gom bên phải tuyến cao tốc Hà Nội – Bắc Giang (đi qua Việt Yên, Yên Dũng, Lạng Giang và thành phố Bắc Giang)	Việt Yên	Lạng Giang	39	Cấp V	39	Cấp III	Cấp III	17.5
2	ĐT 398 D (tên mới): Đường gom bên trái tuyến cao tốc Hà Nội – Bắc Giang (đi qua Việt Yên, Yên Dũng, Lạng Giang và	Việt Yên	Lạng Giang	39	Cấp V	39	Cấp III	Cấp III	17.5

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
	thành phố Bắc Giang)								
3	ĐT 293 D (tên mới): Tuyến mục-Đèo Kiếm (Sơn Động)	Mục	Đèo Kiếm	11	Cấp V	11	Cấp III	Cấp III	0
4	ĐT 297 B (tên mới): Tuyến Hương Mai (Việt Yên)- Song Vân - Phúc Sơn (Tân Yên)	Hương Mai (Việt Yên)	Phúc Sơn (Tân Yên)	16	Cấp VI	16	Cấp III	Cấp III	10.4
5	ĐT 294 C (tên mới): Tuyến Cao Thượng - Phúc Hòa huyện Tân Yên đi Tân Sỏi -Đông Hru huyện Yên Thế	QL17- Cao Thượng, Tân Yên	Đông Hru huyện Yên Thế.	22	Cấp V, Cấp VI	22	Cấp III	Cấp III	2.5
6	ĐT 292 D (tên mới): Tuyến Bến Lường - Bồ Hạ - Mỏ Trạng - Thiện Kỳ	Bến Lường, huyện Lạng Giang,	xã Thiện Kỳ, huyện Yên Thế	36.5	Cấp V, Cấp VI	36.5	Cấp III	Cấp III	52,9
7	ĐT 295 C (tên mới): Tuyến nối QL37 - ĐT295 - ĐT 296 (Tràng, Việt Yên – Phố Hoa - Bách Nhân (Hiệp Hòa)	QL37 - Tràng, Việt Yên:	ĐT 296 - Bách Nhân - Hiệp Hòa.	16.25	Cấp V, Cấp VI	16.25	Cấp III	Cấp III	5.7

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
8	ĐT 291 B (tên mới): Tuyến Nam Dương - Đèo Gia - Yên Định (Sơn Động)	Nam Dương Lục Ngạn	Yên Định Sơn Động.	30	Cấp V, Cấp VI	30	Cấp III	Cấp III	10.5
9	ĐT 289 C(tên mới): Tuyến Kiên Thành - Sơn Hải - Hộ Đáp - Tân Sơn - Hữu Kiên (Lạng Sơn)	Kiên Thành, Lục Ngạn:	Xã Tân Sơn, Lục Ngạn kết nối với xã Hữu Kiên, tỉnh Lạng Sơn.	47.5	Cấp V	47.5	Cấp III	Cấp III	27.8
IV	Quy hoạch mới (12 tuyến)			28		316.6			659,4
1	ĐT298B (quy hoạch mới, tuyến cũ chuyển về đường huyện): Điểm đầu từ ĐT295B (xã Hồng Thái)-ĐT298 (Km14+200)-QL37-đường quy hoạch - giao cắt đường vành đai IV- sông	ĐT 295 B (xã Hồng Thái)	Cầu Hà Bắc 1 vượt sông Cầu kết nối với tỉnh Bắc Ninh	7	Cấp VI	17,5	Cấp III, cấp II và đô thị	Cấp III, cấp II và đô thị	9

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
	Cầu (cầu Hà Bắc 1)								
2	ĐT 292 B (tên mới)Tuyến Song Vân - An Dương – Phúc Hòa, Tân Yên – Đào Mỹ - Vôi-Lạng Giang	xã Song Vân, huyện Tân Yên	TT Vôi, huyện Lạng Giang			21.5	Cấp III	Cấp III	43
3	ĐT 294 B(tên mới)Tuyến kết nối QL37-QL17 - Võ Nhai (Thái Nguyên)	Canh Nậu, huyện Yên Thế giáp danh Võ Nhai (Thái Nguyên)	xã Việt Tiến huyện Việt Yên			45.5	Cấp III	Cấp III	101,4
4	ĐT294 C (tên mới)Tuyến QL17(TT Phồn Xương) – Tiên Thắng – Phú Bình (Thái Nguyên)	QL17 xã Tam Tiến, huyện Yên Thế	huyện Phú Bình, tỉnh Thái Nguyên			11.5	Cấp III	Cấp III	30

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
5	ĐT 293 B (tên mới) Tuyến ĐT293 – QL31- Vôi - Mỹ Hà –ĐT 295- ĐT 292-Yên Thề (tuyến qua Lão Hộ, Yên Dũng, Đại Lâm, Xương Lâm, Vôi, Tân Thanh, Mỹ hà, Lạng Giang-ĐT 292-Yên Thề)	ĐT293- Lão Hộ, Yên Dũng,	ĐT295- Mỹ Hà, Lạng Giang			30	Cấp III	Cấp III	44
6	ĐT398 B (đặt tên mới)Tuyến nối Lạng Giang - Tân Yên –Việt Yên – Hiệp Hoà	Xã Hương Sơn, huyện Lạng Giang,	Vành đai IV, huyện Hiệp Hoà.			45.1	Cấp III	Cấp III	73,6
7	ĐT 293C(tên mới) Tuyến kết nối ĐT 293 - cảng Mỹ An - QL31, Hồ Suối Nứa - Đông Hưng huyện Lục Nam kết nối Nút giao số 8 cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn, tỉnh Lạng Sơn. Tổng chiều dài 33 km, địa phận BG dài 22 km, Lạng Sơn dài 11 km.	ĐT293, xã Vô Tranh, huyện Lục Nam,	Hồ Suối Nứa - Đông Hưng huyện Lục Nam			22	Cấp III	Cấp III	49,5

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
8	ĐT 290 B (tên mới)Tuyến Tam Dị (ĐT295) - Đông Hưng - Quý Sơn - Hồng Giang (ĐT 290)	điểm đầu Tam Dị, huyện Lục Nam	điểm cuối: Hồng Giang, huyện Lục Ngạn			26	Cấp III	Cấp III	66
9	ĐT398(tên mới): Đường vành đai IV hà Nội địa phận tỉnh Bắc Giang, dài 48 km. Điểm đầu xã xuân Cẩm, Hiệp Hoaf9keets nối nút giao CT hà Nội- Thái Nguyên), điểm cuối giao với ĐT 293 (trong đó đoạn từ Xuân Cẩm, Hiệp Hòa đến QL1A-TT Nénh QH cấp II, đoạn tuyến nối từ QL1-KCN Vân Trung-Yên Lư - Nham Sơn - Neo Tuyên - Cảnh Thụy –Lãng Sơn – Quỳnh Sơn , vành đai V- ĐT 293, chiều dài 27km QH cấp II và đường đô thị.	Xã Xuân Cẩm, huyện Hiệp Hòa	Giao với ĐT 293	21		48	Cấp II. Cấp III và đường đô thị	Cấp II. Cấp III và đường đô thị	92

TT	Danh mục dự án	Điểm đầu	Điểm cuối	Hiện trạng		Quy hoạch 2021-3030 và định hướng đến 2050			
				Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật hiện trạng	Chiều dài quy hoạch (km)	Cấp kỹ thuật quy hoạch 2021-2030	Định hướng đến 2050	Diện tích đất thu hồi (ha)
10	ĐT 289 B(tên mới)Tuyến Khám Lạng – ĐT 293 - Cương Sơn - QL31 (Trại Mít): Hồ Suối Nứa - Đông Hưng – ĐT 289 và tuyến nhánh từ Đông Hưng sang QL37	Khám Lạng, huyện Lục Nam,	ĐT 289, huyện Lục Ngạn;			44	Cấp III và cấp II	Cấp III và cấp II	76
11	ĐT 296 B (tên mới)Tuyến đường trục Bắc Nam nối TT Thăng sang huyện Yên Phong tỉnh Bắc Ninh	TT Thăng	xã Mai Đình huyện Hiệp Hòa kết nối với huyện Yên Phong , tỉnh Bắc Ninh.			12	Cấp III	Cấp III	34,2
12	ĐT 296 C (tên mới) Tuyến Vành đai thị trấn Thăng kết nối với Thái Nguyên	Xã Hoàng An (Km94, QL37)	xã Hòa Sơn kết nối với huyện Phô Yên , tỉnh Thái Nguyên.			18	Cấp III	Cấp III	47,7

5. Nhu cầu vốn đầu tư

Giai đoạn 2021- 2030, dự tính tổng vốn xây dựng cầu, đường giao thông, bao gồm cả xây dựng mới và đầu tư nâng cấp, bảo trì trong giai đoạn này khoảng 36.778 tỷ đồng, bình quân khoảng 3.677 tỷ đồng/năm, trong đó:

- Cao tốc, quốc lộ, đường vành đai: 12.457 tỷ đồng;

- Đường tỉnh: 17.821 tỷ đồng;
- GTNT: 6.500 tỷ đồng.

(Chưa bao gồm: vốn xây dựng cảng, bến 8.250 tỷ; và vốn xây dựng các tuyến kết nối với cảng, bến: 820 tỷ đồng).

Bảng 26: Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư giai đoạn 2021-2030

STT	Tên dự án	Địa điểm	Nội dung, quy mô đầu tư	TMĐT (Tỷ đồng)	Phân kỳ	Nguồn vốn
TỔNG SỐ				17,821		
I	Giai đoạn 2021-2025			10,875		
1	Dự án nâng cấp, mở rộng đường tỉnh 398C (đường gom bên phải tuyến cao tốc Hà Nội – Bắc Giang, đoạn từ cầu vượt QL37 đến cầu vượt QL17)	Các huyện Việt Yên và Yên Dũng	Nâng cấp, mở rộng đường gom, chiều dài khoảng 4,6km, quy mô đường cấp III đồng bằng; cải tạo 2 vị trí nút giao giữa tuyến cao tốc Hà Nội – Bắc Giang với QL17 và QL37; hoàn chỉnh hệ thống thoát nước, điện chiếu sáng, an toàn giao thông.	126	2020-2022	Đầu tư công (TMĐT 171 tỷ đồng; KH 2021-2025 còn 126 tỷ đ)
2	Dự án Đầu tư xây dựng cầu Chũ trên ĐT289 kéo dài, huyện Lục Ngạn, tỉnh Bắc Giang	Huyện Lục Ngạn	Xây dựng cầu Chũ mới qua sông Lục Nam, cầu BTCT; chiều dài cầu L=220,5m, chiều rộng cầu B=16m; phần đường dẫn 02 bên cầu: Phía xã Trù Hựu dài 528,81m, Bn=27m, Bm=21m; phía xã Nam Dương dài 18,833m, Bn=17m, Bm=15m.	155	2020-2022	Đầu tư công (TMĐT 185 tỷ đồng; KH 2021-2025 còn 155 tỷ đ)
3	Dự án Cải tạo, nâng cấp tuyến ĐT295B, đoạn từ nhà máy gạch Tân Xuyên đến đường vành đai Đông Bắc, thành phố Bắc Giang	Huyện Lạng Giang và TP Bắc Giang	Cải tạo, mở rộng đoạn tuyến đạt quy mô đường cấp III đồng bằng với chiều dài khoảng 3,87km.	63	2020-2022	Đầu tư công (TMĐT 88 tỷ đồng; KH 2021-2025 còn 63 tỷ đ)
4	Dự án cải tạo, nâng cấp ĐT289 đoạn Chũ - Khuôn Thân	Huyện Lục Ngạn	Cải tạo, mở rộng đoạn tuyến đạt quy mô đường	157	2020-2022	Đầu tư công (TMĐT 214 tỷ đồng; KH

STT	Tên dự án	Địa điểm	Nội dung, quy mô đầu tư	TMDT (Tỷ đồng)	Phân kỳ	Nguồn vốn
			cấp III, qua đô thii theo cấp đô thị			2021-2025 còn 157 tỷ đ)
5	Đầu tư tuyến ĐT 294B kết nối QL37 - QL17 - Võ Nhaih (Thái Nguyên)	Huyện Việt Yên, Tân Yên, Yên Thế	Đường cấp III đồng bằng; chiều dài 45,5km	910	2021-2025	Đầu tư công
6	Cải tạo, nâng cấp ĐT 292 (đoạn từ cầu Bồ Hạ đến thị trấn Phồn Xương) huyện Yên Thế, tỉnh Bắc Giang	Huyện Yên Thế	Quy mô cấp III đồng bằng, cải tạo 01 cầu, chiều dài 9,7km	158	2021-2025	Đầu tư công
7	Xây dựng đường 398B, đoạn nối từ QL37-QL17-ĐT292 (đoạn Việt Yên, Tân Yên, Lạng Giang), tỉnh Bắc Giang	Huyện Việt Yên - Huyện Tân Yên- Lạng Giang	Cấp III đồng bằng, tổng chiều dài 18,3km và 04 cầu vượt sông Thương	678	2021-2025	Đầu tư công
8	Xây dựng đường tỉnh 296C và cầu kết nối huyện Hiệp Hòa với thị xã Phồ Yên, tỉnh Thái Nguyên (Đoạn từ QL37 đến cầu Hòa Sơn)	Huyện Hiệp Hòa	Quy mô cấp III đồng bằng; chiều dài 10,63km; cầu dài 500m	558	2021-2025	Đầu tư công
9	Đường tỉnh 292C đoạn từ ĐT292 - KCN An Hà đi thành phố Bắc Giang kết nối với đường vành đai Đông Bắc	Huyện Lạng Lang - TP Bắc Giang	Quy mô cấp III đồng bằng, chiều dài 15,4 km và theo QH đô thị	410	2021-2025	Đầu tư công
10	Cải tạo, nâng cấp ĐT 298 (đoạn từ Đình Nèo đi Việt Yên)	Huyện Tân Yên	Quy mô cấp III đồng bằng; chiều dài 18km; 03 cầu	283	2021-2025	Đầu tư công
11	Cải tạo, nâng cấp ĐT291 trên địa bàn huyện Sơn Động (từ Yên Định đi TT Tây Yên Tử)	Huyện Sơn Động	Quy mô cấp IV, chiều dài 16,3km	370	2021-2025	Đầu tư công

STT	Tên dự án	Địa điểm	Nội dung, quy mô đầu tư	TMDT (Tỷ đồng)	Phân kỳ	Nguồn vốn
12	Xây dựng ĐT290B, đoạn nối với TL295 - ĐT290 đoạn Quý Sơn - Hồng Giang, huyện Lục Ngạn	Huyện Lục Ngạn	Quy mô cấp III; chiều dài 13,1Km	454	2021-2025	Đầu tư công
13	Xây dựng ĐT293C, gồm cầu và đường dẫn nối cảng Mỹ An - QL31 - QL1 - Hồ Suối Nứa và tuyến nhánh hồ Suối Nứa - Khuôn Thần	Huyện Lục Ngạn, Huyện Lục Nam	Quy mô đường cấp III, dài 28 km; xây 01 trung, 01 cầu nhỏ và các công	938	2021-2025	Đầu tư công
14	Cải tạo, nâng cấp QL17 đoạn Nhã Nam - Cầu Gò	Huyện Tân Yên, Huyện Yên Thế	Quy mô đầu tư đường cấp III đồng bằng; chiều dài 5,3Km	65	2021-2025	Đầu tư công
15	Xây dựng ĐT 398B, gồm đường và cầu nối đường vành đai IV tại huyện Việt Yên với QL18 huyện Yên Phong, tỉnh Bắc Ninh	Huyện Việt Yên	Đường cấp II; dài 3km và 01 cầu;	300	2021-2025	Đầu tư công
16	Xây dựng ĐT298B, đoạn nối đường Vành đai IV (huyện Việt Yên, tỉnh Bắc Giang) với Khu đô thị mới Tây Bắc TP Bắc Ninh (hạng mục đường giao thông)	Huyện Việt Yên	Quy mô cấp III, chiều dài 4km	80	2021-2025	Đầu tư công
17	Đường vành đai V - Vùng Thủ đô (trên địa bàn tỉnh Bắc Giang) - giai đoạn 1	Huyện Lục Nam - Lạng Giang - Tân Yên	Chiều dài 51,3km; cấp III đồng bằng; 01 nút giao liên thông; cầu trên tuyến	1,870	2021-2025	Đầu tư công
18	Xây dựng cầu Đồng Việt kết nối huyện Yên Dũng, tỉnh Bắc	Huyện Yên Dũng	0,7km; cầu rộng 12m	240	2021-2025	Đầu tư công

STT	Tên dự án	Địa điểm	Nội dung, quy mô đầu tư	TMDT (Tỷ đồng)	Phân kỳ	Nguồn vốn
	Giang với thành phố Chí Linh, tỉnh Hải Dương					
19	Tuyến kết nối Chùa Vĩnh Nghiêm - sông Lục Nam (đi Chí Linh, tỉnh Hải Dương)	Huyện Yên Dũng; Huyện Lục Nam	Quy mô cấp IV, chiều dài 3km	60	2021-2025	Đầu tư công
20	Đường nối từ Trung tâm Logistics quốc tế TP Bắc Giang đến cảng Đông Sơn	TP Bắc Giang	Chiều dài 2km; cấp III	80	2021-2025	Đầu tư công
21	Đường kết nối đường vành đai thị trấn Bích Động đầu nối QL17, thành phố Bắc Giang	Huyện Việt Yên	Quy mô cấp III đồng bằng, chiều dài 6,2km, Bn=12m	250	2021-2025	Đầu tư công
22	Đầu tư tuyến đường vành đai thành phố Bắc Giang kết nối QL31	Huyện Lạng Giang; Thành phố Bắc Giang	Quy mô đường đô thị; chiều dài 9,1km	410	2021-2025	Đầu tư công
23	Đường từ ĐT295 (đoạn Hợp Đức qua Việt Lập) kết nối QL17 đến tỉnh lộ 298 qua Cao Xá đến Đình Nèo - QL17 - Liên Sơn	Huyện Tân Yên	Cấp III đồng bằng; chiều dài 15 km	280	2021-2025	Đầu tư công
24	Đầu tư ĐT289B đoạn ngã 3 giao ĐT293 với QL37 - ĐT293 và tuyến nhánh vào chùa Bát Nhã	Huyện Lục Nam	Đường cấp III, chiều dài tuyến 6km, tuyến nhánh 3 km, 1 cầu	400	2026-2030	Đầu tư công
25	Đường Phùng Trạm (đoạn từ ĐT295 đi ĐT294, dọc bờ sông công mọc đến Cầu Trắng, TT Nhã Nam)	Huyện Tân Yên	Quy mô cấp III đồng bằng, chiều dài 12km, Bn=9m	150	2021-2025	Đầu tư công

STT	Tên dự án	Địa điểm	Nội dung, quy mô đầu tư	TMDT (Tỷ đồng)	Phân kỳ	Nguồn vốn
26	Cải tạo nâng cấp đường kênh chính từ Cầu treo Diêm Tổng đi Phú Bình Thái Nguyên	Huyện Tân Yên	Quy mô cấp III đồng bằng, chiều dài 16,5km, Bn=9m	250	2021-2025	Đầu tư công
27	Cải tạo, nâng cấp đường từ xã Phúc Sơn - Đồng Cao nối QL31 (thôn Phe xã Vân Sơn), huyện Sơn Động	Huyện Sơn Động	Dài 15 km; cấp IV	100	2021-2025	Đầu tư công
28	Tuyến QL31 đi Khe Rỗ, xã Vĩnh An, huyện Sơn Động	Huyện Sơn Động	Dài 5km; 3 ngàm; cấp IV	50	2021-2025	Đầu tư công
29	Tuyến tỉnh lộ 291B từ xã Dương Hưu đi huyện Ba Chẽ, tỉnh Quảng Ninh	Huyện Sơn Động	Đường cấp IV miền núi; chiều dài 11,7km	100	2021-2025	Đầu tư công
30	Xây dựng cầu Đèo Gia đi Phú Nhuận	Huyện Lục Ngạn	01 cầu dài 200m và đường dẫn 2 bên là 240m (đường cấp III miền núi)	180	2021-2025	Đầu tư công
31	Xây dựng tuyến đường kết nối QL37 đi QL31 (đoạn từ Cầu Sen đi Cầu Giã Khê), thị trấn Đồi Ngô, huyện Lục Nam	Huyện Lục Nam	Chiều dài 5,5km; nền đường rộng 27m, mặt đường rộng 15m	210	2021-2025	Đầu tư công
32	Đường nối từ đường Trần Hưng Đạo qua sông Thương đến đường vành đai Đông Bắc, thành phố Bắc Giang	TP Bắc Giang	Đường có chiều dài 3,8km; cầu bắc qua sông Thương; chiều rộng 36m	540	2021-2025	Đầu tư công
II	Giai đoạn 2026-2030			6,946		
1	Dự án cải tạo, nâng cấp ĐT289 kéo dài kết nối Khuôn Thần – Đèo Cóc, xã Kiên Lao, huyện Lục Ngạn	Huyện Lục Ngạn	Đường cấp III miền núi; chiều dài 9,2km	200	2026-2030	Đầu tư công

STT	Tên dự án	Địa điểm	Nội dung, quy mô đầu tư	TMDT (Tỷ đồng)	Phân kỳ	Nguồn vốn
2	Xây dựng ĐT294B, đoạn nối QL37 - QL17 - Võ Nhai (Lạng Sơn)	Huyện Việt Yên, Tân Yên, Yên Thế	Đường cấp III miền núi; chiều dài 45.5km	900	2026-2030	Đầu tư công
3	Đường nối QL1 (TT Kép) - QL37- QL31- ĐT299	Huyện Lạng Giang; huyện Yên Dũng	Quy mô cấp III đồng bằng, chiều dài 28,4Km	620	2021-2025	Đầu tư công
4	Xây dựng đường tỉnh 398C, đoạn đường gom bên phải Cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn (đoạn TP Bắc Giang - Kép)	TP Bắc Giang, huyện Lạng Giang	Đường cấp III miền núi; chiều dài 24km	450	2026-2030	Đầu tư công
5	Xây dựng ĐT293B, đoạn ĐT293 - QL31 - Vôi - Mỹ Hà - ĐT295	Huyện Yên Dũng, Lạng Giang	Đường cấp III miền núi; chiều dài 24km	450	2026-2030	Đầu tư công
6	Cải tạo, nâng cấp đường QL17 (đoạn thị trấn Phồn Xương đi ngàm Tam Kha, xã Xuân Lương), huyện Yên Thế, tỉnh Bắc Giang	Huyện Yên Thế	Quy mô cấp III miền núi, chiều dài 17km	262	2021-2025	Đầu tư công
7	Xây dựng ĐT292B, đoạn Song Vân - An Dương - Phúc Hòa - Đào Mỹ - Vôi	Huyện Tân Yên, Lạng Giang	Đường cấp III miền núi; chiều dài 21,5km	400	2026-2030	Đầu tư công
8	Xây dựng ĐT 294C, đoạn TT Cao Thượng - Phúc Hòa - Tân Sỏi - Đồng Hưu	Huyện Tân Yên, Yên Thế	Đường cấp III miền núi; chiều dài 22km	420	2026-2030	Đầu tư công

STT	Tên dự án	Địa điểm	Nội dung, quy mô đầu tư	TMDT (Tỷ đồng)	Phân kỳ	Nguồn vốn
9	Xây dựng ĐT 294C, đoạn QL17 (TT Phồn Xương) - Tiến Thắng - Phú Bình (Thái Nguyên)	Huyện Yên Thế	Đường cấp III miền núi; chiều dài 11,5km	200	2026-2030	Đầu tư công
10	Xây dựng ĐT292D, đoạn Bên Lường - Bồ Hạ - Mỏ Trạng - Thiện Kỳ	Huyện Yên Thế	Đường cấp III miền núi; chiều dài 36,5km	650	2026-2030	Đầu tư công
11	Xây dựng ĐT 298C, đoạn Kiên Thành - Sơn Hải - Hộ Đáp - Tân Sơn	Huyện Lục Ngạn	Đường cấp III miền núi; chiều dài 47,5km	700	2026-2030	Đầu tư công
12	Xây dựng ĐT296B, đoạn trục Bắc - Nam nối TT Thắng - Mai Đình - Yên Phong (Bắc Ninh)	Huyện Hiệp Hòa	Đường cấp III; 1 cầu; chiều dài 12km	500	2026-2030	Đầu tư công
13	Xây dựng ĐT398, đoạn Cảnh Thụy - Trí Yên - ĐT293	Huyện Yên Dũng	Đường cấp III; 1 cầu; chiều dài 11km	600	2026-2030	Đầu tư công
14	Cải tạo, nâng cấp đường nối từ ĐT289 đoạn dốc Biêng đi Mỹ An, huyện Lục Ngạn	Huyện Lục Ngạn	Quy mô cấp III miền núi; dài 4,413km; Bn=9m	94	2021-2025	Đầu tư công
15	Cải tạo, nâng cấp ĐT294	Huyện Yên Thế, Tân Yên	Đường cấp III; chiều dài 15km	150	2026-2030	Đầu tư công
16	Đầu tư ĐT289B đoạn ĐT293-QL31	Huyện Lục Nam	Đường cấp III, chiều dài tuyến 5km và 1 cầu	350	2026-2030	Đầu tư công

V. TẦM NHÌN PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐẾN NĂM 2050

1. Mục tiêu

Hoàn chỉnh, phát triển từng bước hiện đại hoá, đồng bộ kết cấu hạ tầng GTVT. Nâng cao năng lực đảm bảo đáp ứng tốt yêu cầu phát triển KT-XH, nâng cao chất lượng khai thác, đảm bảo vận tải thông suốt toàn bộ mạng lưới đối nội và đối ngoại.

2. Phát triển hạ tầng:

2.1. Đường bộ

2.1.1. Cao tốc

Duy trì 3 tuyến, tổng chiều dài 97,5 km, gồm:

(1) Cao tốc Hà Nội- Bắc Giang - Lạng Sơn: Chiều dài là 39,7 km, cấp kỹ thuật từ 4- 6 làn xe trên từng đoạn.

(2) Cao tốc Nội Bài (Hà Nội) - Bắc Ninh - Hạ Long: Chạy qua địa phận tỉnh Bắc Giang (xã Đồng Phúc, Đồng Việt, huyện Yên Dũng), với chiều dài là 6,5 km, quy mô 6 làn xe.

(3) Đường vành V vùng Thủ đô: Chiều dài 51,3 km; duy trì đoạn tuyến từ cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn đến ĐT.294; Đoạn từ Cẩm Lý (nút giao QL37) đến cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn, dài 21,6 km đạt tiêu chuẩn đường cao tốc, 6 làn xe. Bổ sung thêm 03 các nút giao liên thông với ĐT 294, QL17 và nút giao với Đường vành đai thị trấn Tân An kết nối với đường ĐH.5B Yên Dũng.

Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc song hành với tuyến QL 279 kết nối vành đai các tỉnh miền núi phía Bắc.

Nâng cấp tuyến đường phía Bắc sông Cầu (vành đai phía Nam khu vực kinh tế động lực của tỉnh) thành đường cao tốc nối 3 cao tốc Hà Nội-Thái Nguyên, Hà Nội –Lạng Sơn và Nội Bài-Hạ Long trên cơ sở nâng cấp ĐT 398 (vành đai IV0, ĐT 299- cầu Đồng Việt).

Nghiên cứu phương án xây dựng tuyến nối QL37 với đường vành đai V từ khu vực trường tiểu học Bảo Sơn 1 đến khu vực đường vành đai V giao ĐT 293 (nâng cấp đoạn tuyến QL 37 tránh thị trấn Đồi Ngô).

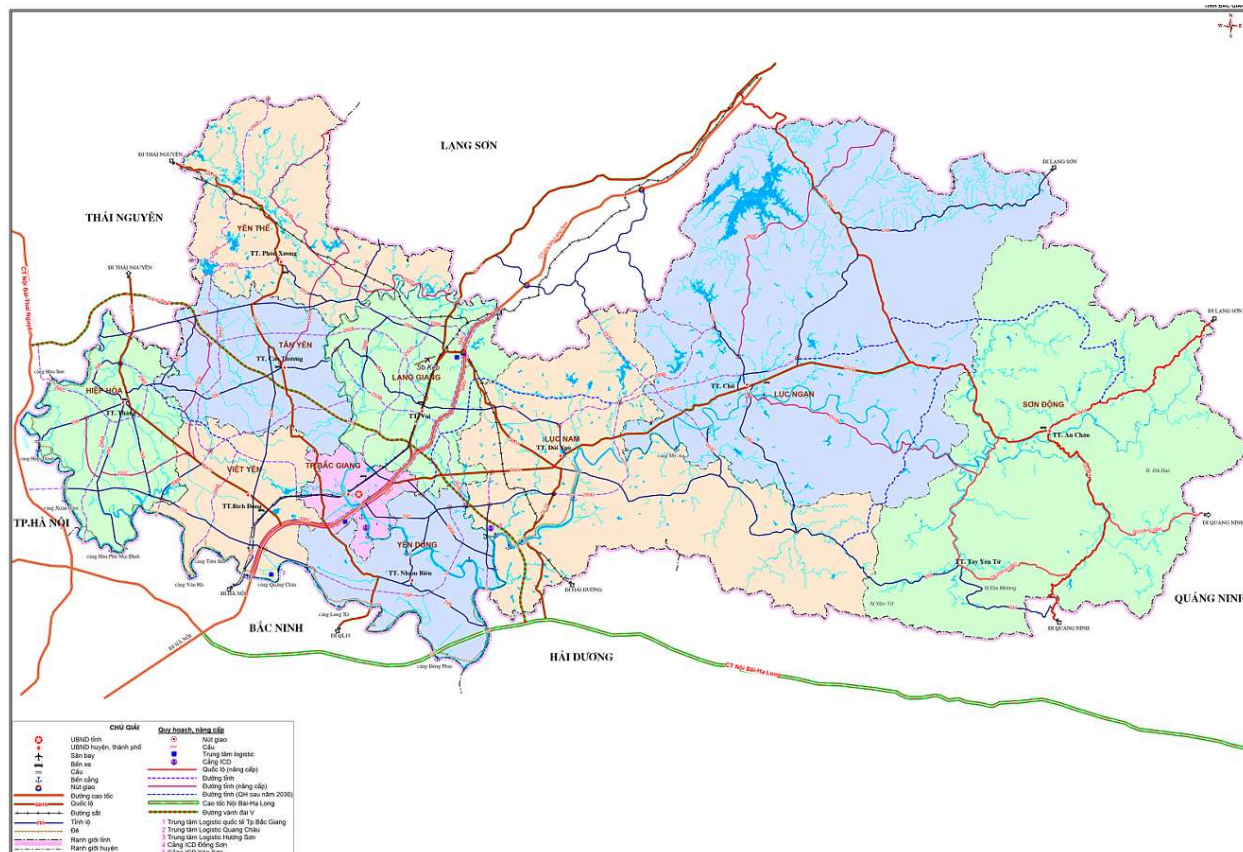
2.1.2. Quốc lộ

Duy trì các tuyến hiện có, mở rộng quy mô các tuyến đạt cấp II, III, đảm bảo nhu cầu giao thông.

2.1.3. Đường tỉnh

Duy trì tuyến như trên, quy hoạch bổ sung thêm các tuyến đường tỉnh để tăng mật độ đường, tiếp tục nghiên cứu mở thêm một số tuyến đường phục vụ phát triển kinh tế xã hội của tỉnh.

Hình 12: Hệ thống đường tỉnh quy hoạch đến năm 2050



2.1.4. Đường sắt đô thị

Định hướng nghiên cứu các tuyến đường sắt đô thị bám dọc các khu dân cư tập trung Vôi (Lạng Giang), Đồi Ngô (Lục Nam) - TP Bắc Giang - Việt Yên - Hiệp Hòa kết nối với tuyến liên vùng Hà Nội – Bắc Ninh – Bắc Giang.

2.2. Bến xe khách, trạm dừng nghỉ, bãi đỗ xe

- Bến xe khách: Xây dựng mới 08 bến xe khách, trong đó: TP Bắc Giang: 01 bến (loại 1, tại xã Đình Trì); Yên Dũng: 02 bến (01 bến loại 1 tại xã Tiên Phong, 01 bến loại 5 tại xã Đồng Việt); Lục Nam: 02 bến (loại 5 tại xã Bình Sơn và xã Nghĩa Phương); Hiệp Hòa: 01 bến (loại 4 tại xã Bắc Lý); Sơn Động: 02 bến (01 bến loại 4 tại xã Vân Sơn, 01 bến loại 5 tại xã Long Sơn).

- Trạm dừng nghỉ: Quy hoạch xây dựng trạm dừng nghỉ Sơn Động (huyện Sơn Động) trên quốc lộ 279.

- Bãi đỗ xe: Xây dựng mới 11 bãi đỗ xe, trong đó: TP Bắc Giang: 03 bãi (tổng diện tích 35.797 m²); Việt Yên: 01 bãi (diện tích 18.129 m²); Yên Dũng: 01 bãi (diện tích 3.000 m²); Lục Ngạn: 04 bãi (tổng diện tích 8.000 m²); Sơn Động: 02 bãi

(tổng diện tích 6.000 m²).

2.3. Đường thủy

Bổ sung quy hoạch các tuyến đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn tỉnh vào quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2050.

2.4. Cảng, bến đường thủy nội địa

- Cảng nội địa: Nâng quy mô, công suất các cảng đã quy hoạch.
- Đường thủy nội địa: Đầu tư nạo vét một số tuyến đường thủy nội địa địa phương có thủy văn tương đối ổn định: Sông Cầu (6km, đoạn từ xã Hợp Thịnh đến xã Đồng Tân, huyện Hiệp Hoà), Sông Lục Nam (7km, đoạn qua thị trấn Chủ huyện Lục Ngạn), Sông Thương (5km, đoạn qua xã Bồ Hạ, huyện Yên Thế)...

2.5. Bến khách ngang sông

Trên cơ sở các bến khách ngang sông hiện có, quy hoạch lại cho hợp lý; bỏ bớt những bến quá gần nhau, khoảng cách giữa 2 bên bảo đảm tối thiểu 1.000 m.

2.6. Quy hoạch đầu mối vận tải lớn

Quy hoạch đầu mối vận tải lớn tại huyện Việt Yên kết nối với KCN và cảng tổng hợp Petrol Bình Minh.

2.7. Quy hoạch phát triển trung tâm đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở đào tạo, dạy nghề và sát hạch lái xe

Tiếp tục duy trì các trung tâm đăng kiểm, tiến hành hiện đại hóa, đạt yêu cầu trong công tác quản lý phương tiện.

- Giai đoạn 2031 - 2050: Phát triển thêm 01 trung tâm đăng kiểm trên địa bàn huyện Lục Ngạn hoặc Lục Nam.

- Đến năm 2050, mỗi huyện, thành phố có ít nhất 01 cơ sở đào tạo có lưu lượng đào tạo tại mỗi cơ sở là 1.000 học viên.

- Đến năm 2050 đầu tư xây dựng 01 trung tâm sát hạch loại 1 tại huyện Lục Nam.

2.8. Quy hoạch phát triển công nghiệp giao thông vận tải

Giai đoạn đến năm 2050, thu hút đầu tư ít nhất 01 nhà máy lắp ráp ô tô và 02 nhà máy sản xuất thiết bị, phụ tùng hỗ trợ lắp ráp ô tô trên địa bàn tỉnh. Thành phố Bắc Giang và huyện Việt Yên thu hút đầu tư ít nhất 02 cơ sở đóng tàu trên sông Thương (địa bàn xã Đồng Sơn) và sông Cầu (địa bàn xã Quang Châu và Vân Trung).

2.9. Đường sắt

Duy trì các tuyến, nâng cao chất lượng các đội tàu phục vụ nhu cầu vận tải trong giai đoạn mới.

2.10. Đường không

Nâng công suất sân bay, xây dựng thêm đường băng, phát triển các hạ tầng phục vụ sân bay Kép.

VI. NHIỆM VỤ, GIẢI PHÁP CHỦ YẾU

1. Tăng cường công tác quản lý nhà nước

Trên cơ sở quy hoạch được phê duyệt, tiếp tục xây dựng các quy hoạch chi tiết vận tải, quy hoạch chi tiết hệ thống cảng bến đường bộ, đường thủy nội địa, quy hoạch chi tiết hệ thống đường ngang đường sắt,....

Xác định và cắm mốc chỉ giới theo đúng quy định, chống lấn chiếm hành lang, giành quỹ đất để mở rộng, nâng cấp các công trình giao thông, giảm thiểu chi phí đền bù và một loạt các vấn đề có liên quan đến giải phóng mặt bằng sau này.

Các huyện, thành phố tiếp tục quy hoạch hệ thống đường giao thông đô thị, giao thông nông thôn kết nối, gắn với Chương trình xây dựng nông thôn mới.

2. Giải pháp, chính sách tạo vốn phát triển giao thông vận tải

Tập trung ưu tiên đầu tư các công trình trọng điểm có tính đột phá, các công trình đầu mối giao thông có sức lan tỏa lớn; nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư; đa dạng hoá các hình thức đầu tư như liên doanh, liên kết, hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP); đẩy mạnh hợp tác với các nước, các tổ chức quốc tế để thu hút, huy động vốn đầu tư nước ngoài. Xây dựng cơ chế, chính sách về quản lý đầu tư phát triển, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa,....

Đối với các công trình do trung ương quản lý như hệ thống đường sắt, đường bộ cao tốc, quốc lộ, hệ thống cảng đường thủy nội địa lớn, nguồn vốn chủ yếu là ngân sách nhà nước, trái phiếu Chính phủ, hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP), BOT...

Đối với các công trình địa phương quản lý gồm đường tỉnh, cảng, bến đường bộ, đường thủy nội địa, thực hiện đa dạng hóa các nguồn vốn, như vốn huy động từ ngân sách nhà nước (của TW, địa phương), trái phiếu Chính phủ, hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP),...

Nghiên cứu xây dựng Quỹ phát triển GTNT của tỉnh (đảm bảo nguồn kinh phí trung bình bổ sung hàng năm cho Quỹ từ 80-100 tỷ đồng).

Vốn cho đầu tư phát triển các dịch vụ vận tải và công nghiệp vận tải do các doanh nghiệp tự đầu tư. Nhà nước, tỉnh sẽ tạo điều kiện thuận lợi bằng các cơ chế chính sách khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia các dịch vụ vận tải và công nghiệp vận tải. Các doanh nghiệp tổ chức này hoạt động theo pháp luật quy định. Các bên xe khác nghiên cứu áp dụng cơ chế huy động vốn bằng các hình thức xã hội hóa; vốn phát triển phương tiện vận tải do chủ phương tiện đầu tư.

3. Tăng cường áp dụng khoa học công nghệ, thực hiện công tác bảo trì, an toàn giao thông

Tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; ưu tiên nâng cao năng lực nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao các tiến bộ khoa học - kỹ thuật góp phần nâng cao chất lượng công trình, hạ giá thành sản phẩm và tiếp cận được các công nghệ mới của nước ngoài. Sử dụng vật liệu tại chỗ là chính, chú trọng áp dụng vật liệu, công nghệ mới phù hợp với điều kiện cụ thể của địa phương; khuyến khích phát triển mặt đường BTXM đối với hệ thống đường GTNT (đường xã, thôn, xóm..., đường có tải trọng thấp) để giảm chi phí bảo trì; áp dụng công nghệ thi công cầu BTDUL bằng công nghệ đúc đẩy; công nghệ thi công cầu BTDUL bằng công nghệ đúc hẫng; thi công công nghệ cọc khoan nhồi đường kính lớn; tiêu chuẩn thi công cầu đường mới; tích cực và mạnh dạn áp dụng các công nghệ khoa học tiên tiến trong công tác nâng cấp, cải tạo cầu đường, làm đường mới, xử lý những nơi nền đường, mặt đường yếu ở những nơi hay bị lũ lụt, xử lý chống sụt ta luy đường; đổi mới và hiện đại hóa phương tiện vận tải; hiện đại hóa đoàn tàu sông; đổi mới dịch vụ vận tải đường bộ, đường thủy nhằm nâng cao chất lượng, hạ giá thành vận tải, giảm TNGT và ô nhiễm môi trường...

Thực hiện bảo trì theo đúng quy trình, quy định; huy động nhiều nguồn để đảm bảo số vốn, kịp thời cho công tác bảo trì. Nghiên cứu áp dụng hình thức khoán quản lý, bảo trì đường bộ theo mục tiêu chất lượng. Xác định, phân chia rõ trách nhiệm quản lý, bảo trì giữa các cấp; nâng cao nhận thức, tạo lập thói quen quản lý bảo trì GTNT. Sử dụng nguồn lực đóng góp của cộng đồng dân cư địa phương để bảo trì theo quy trình kỹ thuật.

Tăng cường công tác tuyên truyền, vận động trong công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, quản lý hành lang, thực hiện quy hoạch giao thông vận tải và tham gia các hoạt động đầu tư công trình giao thông vận tải theo hình thức xã hội hóa; khuyến khích các thành phần kinh tế có đủ điều kiện tham gia kinh doanh vận tải, các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, đường sông, vận tải đô thị, vận tải xe buýt; tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng, không phân biệt đối xử giữa các thành phần kinh tế tham gia vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải thông qua đấu thầu để nâng cao chất lượng khai thác vận tải, dịch vụ hỗ trợ; hỗ trợ bằng cơ chế, chính sách

cho doanh nghiệp vận tải hoạt động ở vùng khó khăn; chính sách ưu tiên phát triển vận tải công cộng, kiểm soát sử dụng phương tiện giao thông cá nhân ở các TP Bắc Giang.

Đổi mới công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đến tận thôn, bản và hộ dân, từng bước hình thành văn hóa giao thông trong nhân dân; hỗ trợ về nghiệp vụ, bản tin cho các phát thanh viên, tuyên truyền viên ở cấp xã... Tiếp tục thực hiện có hiệu quả công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và chống ùn tắc giao thông; tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông. Phối hợp với các cơ quan, ban ngành, các địa phương thực hiện công tác giải phóng mặt bằng các dự án đang chuẩn bị đầu tư; quản lý tốt phương tiện vận tải trên địa bàn, chú trọng các phương tiện chở người trên sông và trong lòng hồ; chỉ đạo các cơ quan chức năng rà soát hệ thống cọc tiêu, biển báo; tiến hành duy tu, bảo dưỡng đường tỉnh, quốc lộ được uỷ thác; thực hiện các quy định về công tác đào tạo và cấp giấy phép lái xe, công tác đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ, phương tiện thủy, nâng cao chất lượng kiểm định; tăng cường phối hợp giữa các cơ quan, ban ngành, các địa phương; bổ sung lực lượng, trang thiết bị phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát theo chỉ đạo của Bộ Công an, Bộ GTVT; khen thưởng kịp thời những tập thể, cá nhân thực hiện tốt công tác đảm bảo TTATGT; xử lý, kỷ luật nghiêm khắc đối với cá nhân, đơn vị không hoàn thành nhiệm vụ. Kiên quyết khởi tố, xét xử kịp thời những vi phạm pháp luật về giao thông gây hậu quả nghiêm trọng, nhằm răn đe, giáo dục và phòng ngừa.

Tăng cường công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục và cưỡng chế thi hành pháp luật bảo vệ môi trường. Thực hiện đánh giá môi trường từ khi lập quy hoạch chi tiết; giám sát chặt chẽ việc thực hiện các quy định bảo vệ môi trường trong các dự án xây dựng, khai thác và các cơ sở công nghiệp nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường. Các công trình giao thông và phương tiện vận tải phải đạt các tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng với các yêu cầu về bảo vệ môi trường. Xây dựng các chính sách ưu tiên, hỗ trợ phát triển, sử dụng các nguồn năng lượng tái tạo; chuyển đổi nguyên, nhiên vật liệu đầu vào theo hướng “các-bon thấp” trong sản xuất vật liệu và xây dựng công trình. Nâng cao năng lực quản lý chất thải, giảm thiểu, tái sử dụng, tái chế chất thải nhằm giảm phát thải khí gây hiệu ứng nhà kính. Nghiên cứu, ứng dụng công nghệ hiệu quả để xử lý nước thải, rác thải cho các đô thị và điểm dân cư nông thôn.

4. Về phát triển nguồn nhân lực

Tăng cường năng lực cán bộ quản lý giao thông cấp tỉnh để thực hiện tốt nhiệm vụ quản lý giao thông vận tải. Nâng cao năng lực quản lý cho đội ngũ cán bộ cấp huyện cả về kiến thức quản lý và kỹ thuật theo nhu cầu của từng huyện. Đối với cấp

xã, phải có 1 cán bộ chuyên trách theo dõi giao thông. Nghiên cứu chính sách ưu tiên riêng cho các xã miền núi, vùng cao về cán bộ phụ trách giao thông, có trình độ chuyên môn, chế độ lương, thưởng hợp lý; khuyến khích (chế độ về lương, thưởng) để cán bộ an tâm thực hiện nhiệm vụ được giao.