

Số : 88/BC-SGTVT

Bắc Giang, ngày 20 tháng 3 năm 2020

## BÁO CÁO

**Đánh giá hiện trạng, kết quả thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải 10 năm giai đoạn 2011- 2020 (theo các quy hoạch GTVT được duyệt); Dự báo nhu cầu vận tải và xác định sơ bộ các quan điểm, mục tiêu, định hướng phát triển ngành giao thông vận tải thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.**

Thực hiện Thông báo kết luận số 47/TB-UBND ngày 14/2/2020 của Chủ tịch UBND tỉnh tại Hội Nghị triển khai Lập Quy hoạch tỉnh Bắc Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Kế hoạch số 48/KH-UBND ngày 21/02/2020 của UBND tỉnh về việc Triển khai lập Quy hoạch tỉnh Bắc Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Sở Giao thông vận tải lập báo cáo Đánh giá hiện trạng, kết quả thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải 10 năm giai đoạn 2011- 2020 (theo các quy hoạch GTVT được duyệt và tổ chức xin ý kiến các huyện, thành phố ngày 12/3/2020); Dự báo nhu cầu vận tải và xác định sơ bộ các mục tiêu, định hướng phát triển ngành giao thông vận tải thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, với nội dung cụ thể như sau:

**1. Phần I:** Đánh giá hiện trạng, kết quả thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải 10 năm giai đoạn 2011- 2020 (theo các quy hoạch GTVT được duyệt):

**2. Phần II:** Dự báo nhu cầu vận tải và xác định sơ bộ các quan điểm, mục tiêu, định hướng phát triển ngành giao thông vận tải thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

*(Nội dung chi tiết các Phần I và Phần II theo Phụ lục kèm theo).*

Trên đây là báo cáo của Sở GTVT, đề nghị Sở Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp báo cáo UBND tỉnh./.

**Nơi nhận:**

- Sở Kế hoạch và Đầu tư;
- Các phòng, ban thuộc Sở;
- Lưu: VT.

**Bản điện tử:**

- Lãnh đạo Sở (b/c);
- Phòng QL CLCTGT.

**GIÁM ĐỐC**

*Đã ký*

**Bùi Thế Sơn**

## **Phụ lục 1:**

### **Phần I:**

## **Đánh giá hiện trạng GTVT và kết quả thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải 10 năm giai đoạn 2011- 2020 (theo các quy hoạch GTVT được duyệt)**

Trong giai đoạn 10 năm 2011-2020, ngành GTVT tỉnh Bắc Giang đã tham mưu xây dựng và triển khai thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Bắc Giang đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 tại các Quyết định số 71/QĐ-UBND ngày 14/3/2012; Quyết định số 308/QĐ-UBND ngày 28/7/2015 của UBND tỉnh Bắc Giang về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Bắc Giang đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 (thay thế Quyết định số 71/QĐ-UBND ngày 14/3/2012); Quyết định số 618/QĐ-UBND ngày 23/8/2019 của UBND tỉnh Bắc Giang về việc phê duyệt điều chỉnh, bổ sung cục bộ Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Bắc Giang đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

Triển khai thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Bắc Giang đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, UBND tỉnh phê duyệt các quy hoạch, đề án như: Quy hoạch bến khách ngang sông trên địa bàn tỉnh Bắc Giang đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 (Quyết định số 1951/QĐ-UBND ngày 29/10/2015); Quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Bắc Giang đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 (Quyết định số 1952/QĐ-UBND ngày 29/10/2015); Quy hoạch mạng lưới tuyến cố định và bến xe vận tải hành khách tỉnh Bắc Giang đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 (Quyết định số 1953/QĐ-UBND ngày 29/10/2015 của UBND tỉnh Bắc Giang); Đề án phát triển cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Bắc Giang giai đoạn 2016-2020 (Quyết định số 756/QĐ-UBND ngày 26/12/2016); Đề án phát triển hạ tầng hỗ trợ dịch vụ vận tải đưa đón công nhân trên địa bàn tỉnh Bắc Giang giai đoạn 2017-2020 (Quyết định số 327/QĐ-UBND ngày 16/6/2017); Đề án phát triển giao thông nông thôn tỉnh Bắc Giang giai đoạn 2016-2020 (Quyết định số 764/QĐ-UBND ngày 26/12/2016). Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh ban hành 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.

### **I. Hiện trạng GTVT tỉnh Bắc Giang**

#### **1. Kết cấu hạ tầng giao thông**

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.

##### **1.1. Kết cấu hạ tầng giao thông**

**1.1.1. Đường bộ:** Tổng chiều dài đường bộ tỉnh Bắc Giang hiện có 11.750 km gồm:

**a. Cao tốc và quốc lộ gồm:** Cao tốc Hà Nội Lạng Sơn dài 39,70Km; 05 Quốc lộ với tổng chiều dài 290,70Km (QL1 dài 19,4Km; QL31 dài 96,7Km; QL37 dài 60,4Km; QL17 dài 57,1Km; QL279 dài 57Km; trên các tuyến QL có 74 cầu, trong đó có 23 cầu yếu).

**b. Đường tỉnh gồm:** Trên địa bàn tỉnh hiện có 18 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài 404,99km, trong đó có 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; Trên tuyến có 76 cầu, trong đó có 14 cầu yếu.

Hệ thống đường huyện giao cho Sở GTVT quản lý gồm 08 tuyến: 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).

**c. Giao thông nông thôn:** Tổng số km đường GTNT (không tính đường nội đồng) là 10.570,86km (tăng 1.649,39km so với năm 2010), cứng hóa được 9.644,33km. Đường huyện có 73 tuyến, dài 673,26km (giảm 21,24 km so với năm 2010); Đường xã dài 1.846,3km (giảm 209,33km so với năm 2010), cứng hóa được 97,26%; Đường thôn xóm dài 8.051,31km (tăng 1.879,96km so với năm 2010). Về cứng hóa đường huyện đạt 94,13%, đường xã cứng hoá đạt 97,26%, đường thôn xóm cứng hoá đạt 89,61%.

#### **d . 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.

#### **e . Bến bãi đường bộ**

##### **(1) Bến xe khách**

Trên địa bàn tỉnh Bắc Giang 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), Bó 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).

*(Có phụ lục chi tiết kèm theo)*

##### **(2) Trạm dừng nghỉ**

Trên địa bàn tỉnh 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 24.0157m<sup>2</sup>, do công ty TNHH Bắc Hà quản lý khai thác; số lượng xe, khách vào trạm dừng nghỉ Song Khê ít, các dịch vụ tại đây còn hạn chế về số lượng và chất lượng nên chưa thu hút được lái xe, hành khách.

##### **(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 m<sup>2</sup> 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.

*(Có phụ lục chi tiết kèm theo)*

**(4) Trung tâm logistics:** Hiện nay trên địa bàn tỉnh Bắc Giang đang triển khai dự án hạ tầng kho bãi Trung tâm logistics quốc tế thành phố Bắc Giang địa điểm tại xã Song Khê - thành phố Bắc Giang. Dự án đã được UBND tỉnh phê duyệt chủ trương đầu tư và chứng nhận đăng ký đầu tư tháng 9/2016, với tổng kinh phí thực hiện 4.194 tỷ đồng, thời gian thực hiện và hoàn thành 2016-2025. Hiện nay dự án đang thực hiện xây dựng hạ tầng kỹ thuật san lấp mặt bằng (68,4% diện tích); Kinh phí đã thực hiện đạt 462 tỷ đồng.

### **1.1.2 Đường thủy nội địa**

#### **a. Các tuyến sông**

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), đảm bảo cho các phương tiện thủy có trọng tải đến 500 tấn qua lại được; 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).

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 thuộc huyện Lục Ngạn là hồ Cẩm Sơn và Khuôn Thần.

#### **b. Cảng, bến thủy nội địa**

Trên địa bàn tỉnh có 03 cảng, 133 bến hàng hóa và 41 bến khách ngang sông đang hoạt động. Bến hàng hóa trên địa bàn tỉnh chủ yếu là bến cát, sỏi phát triển chủ yếu trên các đoạn sông thuộc tuyến đường thủy nội địa quốc gia (130 bến); có 03 bến thuộc đường thủy nội địa địa phương trên sông Lục Nam thuộc địa bàn huyện Sơn Động. Bến khách ngang sông trên địa bàn tỉnh đã có từ lâu, hạ tầng bến bãi hạn chế; từ năm 2015 bến khách ngang sông được định hướng phát triển theo Quy hoạch ban hành kèm theo Quyết định số 1951/QĐ-UBND ngày 29/10/2015 của UBND tỉnh; 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.

*(Có phụ lục chi tiết kèm theo)*

### **1.1.3. 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 tuyến chuyên dùng phục vụ cho nhà máy đạm và hoá chất Hà Bắc, cụ thể:

- Tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng 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 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: Tổng chiều dài tuyến đường sắt Kép – Lưu Xá là 57 km, trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Giang dài 23 km, từ ga Kép đến Mỏ Trạng. Hiện nay đang ngừng hoạt động trên địa bàn Bắc Giang.

## **1.2. Tình hình đầu tư và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải**

### **1.2.1 Đường bộ**

**a. Cao tốc:** Trong giai đoạn đã hoàn thành nâng cấp, mở rộng QL1 thành cao tốc Hà Nội - Bắc Giang trên địa bàn tỉnh dài 18,3Km, quy mô quy mô 4 làn xe, hoàn thành năm 2016, tổng mức đầu tư 4.213 tỷ đồng; Hoàn thành cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn dài 21,4Km vào năm 2019, quy mô 4 làn xe tổng mức đầu tư của cả 12.188 tỷ đồng (đoạn qua địa phận Bắc Giang khoảng 2.650 tỷ đồng). Hệ thống đường gom cao tốc được đầu tư đồng bộ theo quy mô cấp IV; hiện nay tỉnh đang chuẩn bị đầu tư một số đoạn đường gom từ cầu Như Nguyệt đến nút giao QL31 đạt quy mô cấp III ĐB.

**b. Quốc lộ:** Chủ yếu thực hiện công tác quản lý, bảo trì sửa chữa thường xuyên đối với đường quốc lộ (QL31, QL37, QL279); trong giai đoạn đã triển khai thực hiện:

- QL1: Đã 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 ĐB.

- QL31: Đoạn thành phố Bắc Giang đi Chũ đã dừng triển khai thực hiện theo dự án BOT. Hiện nay đoạn Đồi Ngô đi Chũ (Km17+800-Km38+600) đã được phê duyệt dự án bằng nguồn vốn ngân sách địa phương theo quy mô cấp III ĐB. Trong giai đoạn 2010-2020, Bộ GTVT bố trí nâng cấp 03 cầu trên tuyến là cầu Già Khê (Km21+452), cầu Trại Một (Km35+788), cầu Cẩm Đàn (Km63+050).

- Quốc lộ 37: Đến nay các đoạn Km70-Km83+100 được đầu tư hoàn thành theo quy mô cấp III ĐB bằng nguồn vốn bảo trì đường bộ và ngân sách tỉnh; đoạn Việt Yên – Hiệp Hòa (Km83+100-Km91+400) đã được phê duyệt dự án bằng nguồn vốn ngân sách tỉnh và vốn bảo trì đường bộ.

- QL17: Đã hoàn thành xây dựng đoạn QL17 Đoạn nối ĐT398-QL18 và cầu Yên Dũng; đoạn từ Việt Yên đi Nhã Nam (Km72+500-Km88) đã được khởi công bằng ngân sách tỉnh kết hợp với nguồn vốn bảo trì Trung ương; đoạn thuộc huyện Yên Dũng đã có chủ trương đầu tư mở rộng theo quy mô đường cấp II.

**c. Đường vành đai và tuyến kết nối:** Đường vành đai V thủ đô Hà Nội qua địa bàn tỉnh hiện chưa có kế hoạch triển khai thực hiện; Tuyến kết nối cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn và Hà Nội – Thái Nguyên 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; tuyến kết nối ĐT 296 (sang tỉnh Thái Nguyên) với đường Vành đai IV Hà Nội đã được phê duyệt dự án đầu tư; tuyến kết nối QL37 sang huyện Phổ Yên (Thái Nguyên) chưa có nhà đầu tư quan tâm.

**d. Đường tỉnh:** 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...). Trong giai đoạn 2010-2020 đã thực hiện hoàn thành cải tạo nâng các tuyến đường tỉnh: ĐT 290, ĐT 292 đoạn Cầu Gò - Tam Kha, nay là QL17), ĐT 293, ĐT295; ĐT 295B (đoạn TP Bắc Giang- Cầu Đáp Cầu), ĐT 296, ĐT297, ĐT 298, ĐT 299, ĐT 398 ( đoạn Đồng

Việt – QL1). Xây dựng một số cầu như cầu Yên Dũng, 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, cải tạo trên các tuyến đường tỉnh như: ĐT 293; ĐT 295, ĐT298...

### **1.2.2. Bảo trì đường bộ**

Công tác quản lý, bảo trì đường bộ những năm gần đây đã cơ bản dần đáp ứng theo yêu cầu kỹ thuật, đã tập trung giải quyết các hư hỏng, bức xúc trên toàn bộ hệ thống đường xá trong địa bàn tỉnh. Nhìn chung hệ thống đường bộ của tỉnh ta đến nay ngày một hoàn thiện, mặc dù cấp hạng kỹ thuật đường còn chưa cao nhưng tình trạng xuống cấp của đường đã dần được xử lý, nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn giao thông cho người và phương tiện. Về cơ bản đến nay công tác bảo trì các tuyến giao thông trọng điểm, huyết mạch được ưu tiên tập trung giải quyết hàng năm đảm bảo kết nối đồng bộ mạng lưới giao thông, phục vụ tốt cho sự nghiệp xây dựng và phát triển KTXH, đảm bảo an ninh quốc phòng.

- Bảo dưỡng thường xuyên:

Tổng kinh phí dành cho công tác bảo dưỡng thường xuyên đường quốc lộ, đường tỉnh và đường huyện do tỉnh quản lý trong giai đoạn 2011-2020 ước khoảng 231 tỷ trên tổng số gần 700km đường, trung bình 23 tỷ/năm/700km.

Từ năm 2015 trở lại đây, công tác BDTX trên các tuyến quốc lộ được tổ chức đấu thầu, đối với đường địa phương thực hiện theo hình thức đặt hàng theo mục tiêu, nghiệm thu theo chất lượng thực hiện.

- Sửa chữa định kỳ:

Tổng kinh phí dành cho công tác sửa chữa định kỳ hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh và đường huyện do tỉnh quản lý trong giai đoạn 2010-2020 ước khoảng 1062 tỷ. Trong giai đoạn 2011-2020, các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh không được đầu tư cải tạo, nâng cấp, do đó nguồn vốn từ Quỹ bảo trì đường bộ Trung ương đặc biệt quan trọng để duy trì tuổi thọ các tuyến đường, nhiều đoạn tuyến sau khi được sửa chữa đã phát huy được hiệu quả lớn về mặt phát triển kinh tế, xã hội.

Đối với hệ thống đường tỉnh: Năm 2010-2020 kinh phí đảm bảo cho công tác bảo trì ước đạt 525 tỷ với tổng chiều dài khoảng 400km, đặc thù hệ thống đường địa phương chất lượng thấp, mặt đường nhỏ hẹp, thiếu rãnh dọc thoát nước nên rất khó khăn cho việc duy tu, bảo dưỡng, bảo trì theo quy định. Vì vậy kinh phí hằng năm ưu tiên cho công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên, phân loại các tuyến đường theo mức độ hư hỏng, ưu tiên sửa chữa mặt đường, rãnh thoát nước...Nên hệ thống đường địa phương từng bước được nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn giao thông cho người và phương tiện, góp phần phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo ANQP.

- Bảo trì đường GTNT: Các địa phương tự thực hiện bằng ngân sách huyện, tuy nhiên công tác bảo trì chưa được quan tâm thích đáng nên chất lượng nền mặt đường nhanh xuống cấp, ảnh hưởng chất lượng khai thác.

### **1.2.3. Tổng vốn đầu tư:**

**a-** 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 xã hội hóa), trong đó:

- Vốn XDCB: 3.239,8 tỷ đồng;

- Vốn GTNT: 3.052 tỷ đồng.

**b-** Tổng vốn đầu tư giai đoạn 2015-2020: 13.401,4 tỷ đồng (không bao gồm vốn bảo trì và xã hội hóa), trong đó:

- Vốn XDCB: 7.178,4 tỷ đồng;

- Vốn GTNT: 6.223 tỷ đồng.

## **2. Hiện trạng vận tải**

### **2.1. Phương tiện vận tải**

#### **2.1.1. 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).

*(Có bảng thống kê số lượng phương tiện giai đoạn 2015-2019 kèm theo)*

#### **2.1.2. 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.

Phương tiện tham gia vận tải đã từng bước chuyển đổi sang loại vỏ thép tự hành; phương tiện vỏ xi măng lưới thép không còn phù hợp, một số đã được thay thế, số còn lại hoạt động trong lĩnh vực khai thác cát, sỏi, vật liệu xây dựng. Phương tiện chở khách ngang sông chủ yếu là loại vỏ thép, cơ bản đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật, được đăng ký, đăng kiểm theo quy định.

*(Có Bảng tổng hợp phương tiện vận tải đường thủy kèm theo)*

## **2.2. Khai thác vận tải**

### **2.2.1. Hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ**

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 nơ) có 2.700 đơn vị với số lượng 6.114 xe; vận tải nội bộ có 25 đơn vị với 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.

*(Có Bảng tổng hợp khối lượng vận chuyển HK, HH kèm theo)*

### **2.2.2 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 96 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.

*(Có Bảng các đơn vị kinh doanh vận tải thủy nội địa kèm theo)*

#### **b) Tình hình hoạt động kinh doanh vận tải đường thủy nội địa**

- 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.

*(Có Bảng tổng hợp khối lượng vận chuyển HK, HH kèm theo)*

### **2.2.3 Khối lượng vận tải đường sắt**

- Vận tải bằng đường sắt do trung ương quản lý; 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.

- Kết quả vận tải đường sắt: Tổng khối lượng hàng hóa đến năm 2029 đạt 83.285 tấn/năm, hành khách đạt 14.274 lượt người/năm.

*(Có Bảng tổng hợp khối lượng vận chuyển HK, HH kèm theo)*

## **2.3. Công nghiệp và dịch vụ sửa chữa**

### **2.3.1. 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).

*(có Bảng một số cơ sở lắp ráp, sửa chữa xe ô tô kèm theo)*

### **2.3.2. 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.

#### **2.4. Đào tạo, sát hạch cấp Giấy phép lái xe cơ giới đường bộ**

##### **2.4.1. 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.

*(Có bảng tổng hợp các cơ sở đào tạo lái xe và kết quả đào tạo, sát hạch lái xe trên địa bàn tỉnh kèm theo)*

##### **2.4.2. 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).

##### **2.4.3. 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 truyền 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 truyền loại 1, 02 dây chuyền loại 2); năng lực kiểm định 230 phương tiện/ngày;

Ngoài ra, trong 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).

*(Có Bảng tổng hợp số lượng phương tiện kiểm định kèm theo)*

## 2.5. 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, kiểm chế tai nạn giao thông trên địa bàn. 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. Kết quả giai đoạn 2015 - 2019, trên địa bàn tỉnh đã xảy ra 1.556 vụ TNGT, làm chết 723 người và làm bị thương 1.309 người, trong đó đường bộ xảy ra 1.533 vụ (98,5%), làm 702 người chết (97,1%) và làm 1.297 người bị thương (99,1%); đường sắt xảy ra 23 vụ (1,5%), làm chết 21 người (2,9%) và làm bị thương 12 người (0,9%); đường thủy không xảy ra TNGT. So sánh với cùng kỳ 5 năm (từ năm 2010 đến năm 2004) thì trong 5 năm (2015- 2019) TNGT trên địa bàn giảm cả 3 tiêu chí, cụ thể: giảm 365 vụ (19%), giảm 140 người chết (16,2%), giảm 442 người bị thương (25,2%).

## II. Đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải 10 năm giai đoạn 2011- 2020 (theo các quy hoạch GTVT được duyệt)

1. Đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải giai đoạn 2011- 2015 ( đã đánh giá theo Quyết định số 308/QĐ-UBND ngày 28/7/2015).

2. Đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải giai đoạn 2015- 2020

### 2.1. Về vận tải

#### 2.1.1. Vận tải đường bộ:

Dịch vụ vận tải có những tiến bộ đáng kể, 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 là 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).

#### a) 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 Sơn, 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.

b) Vận tải hàng hoá:

Vận tải hàng hóa có sự tăng trưởng mạnh cả về số lượng và chất lượng; **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; khối lượng vận tải hàng hóa đường bộ đạt khoảng 16,7 triệu tấn (đạt 76,8% mục tiêu đến năm 2020).

c) Phương tiện vận tải:

Số lượng phương tiện vận tải đường bộ đến 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.

2.1.2. Vận tải đường sắt:

Khối lượng vận tải hành khách và xếp dỡ hàng hàng hoá giảm dần qua các năm. Tốc độ tăng trưởng hành khách bình quân -22,1%/năm. Tốc độ tăng trưởng hàng hoá bình quân +31,67%/năm.

2.1.3. Vận tải đường thủy:

Khối lượng vận chuyển hành khách đường thủy (gồm cả vận chuyển ngang sông, vận chuyển trên lòng hồ) có sự phát triển không đều, tăng trưởng chậm, đạt bình quân khoảng 5,17%. Khối lượng vận chuyển hàng hóa giai bình quân đạt 20,48%/năm; chưa đạt theo mục tiêu quy hoạch.

2.1.4. 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%).

2.1.5. 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.

2.1.6. 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).

2.1.7. 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.

### 2.1.8. Phát triển Công nghiệp GTVT

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.

## 2.2 Về kết cấu hạ tầng giao thông.

### 2.2.1 Kết quả phát triển kết cấu hạ tầng theo quy hoạch.

**a. Đường cao tốc:** Trong giai đoạn đã thực hiện đầu tư được 39,7km đường cao tốc trong đó nâng cấp QL1 lên cao tốc 18,3Km và mở tuyến mới 21,4Km.

- 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.

**b. Quốc lộ, đường vành đai và tuyến kết nối:** Tổng chiều dài QL 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).

- QL1: 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:

- QL31: Đoạn thành phố Bắc Giang đi Chũ đã dừng triển khai thực hiện theo dự án BOT. Hiện nay đoạn Đồi Ngô đi Chũ (Km17+800-Km38+600) đã phê duyệt dự án bằng nguồn vốn ngân sách địa phương quy mô cấp III; 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 Km 70-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 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 Km 13-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.

- QL279 đến nay chưa thực hiện xây dựng lại các cầu có tải trọng thấp (H10) gồm cầu Tàu, cầu Hạ, cầu Suối Lốc, cầu Mục II, cầu Khe Báng, cầu Sông Róng theo quy hoạch; chất lượng mặt đường hạn chế.

- QL17: 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 Qung, Làng Vàng chưa thực hiện theo quy hoạch.

\* Các tuyến quốc lộ trên địa bàn tiếp tục thực hiện công tác bảo trì để đáp ứng yêu cầu về giao thông.

c. Đường tỉnh: (Tổng chiều dài ĐT hiện trạng là 411,8Km, tăng 6,81 Km so với năm 2012) 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. Phân đầu tỷ lệ nhựa hoá hệ thống đường tỉnh đạt 100% vào năm 2015. Chuyển một số ĐH quan trọng lên thành ĐT, kết hợp với đầu tư cải tạo, 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 Ké - 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 ĐH quan trọng lên thành ĐT (đến nay mới chỉ 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.

d. Giao thông nông thôn: Trong giai đoạn để phát triển cứng hóa đường GTNT theo Đề án phát triển GTNT, UBND tỉnh đã tham mưu cho 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.

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%, đường xã lên 97,26%; đường thôn xóm lên 89,61%. 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 4.000 tỷ đồng), đạt 145% so với mục tiêu đến năm 2020.

\* Kết quả thực hiện cứng hóa đường giao thông nông thôn so với quy hoạch: đường huyện tỷ lệ cứng hóa đạt 94,1% (vượt 4,1% so với mục tiêu đề ra); đường xã đạt 97,26% (vượt 32,26% so với mục tiêu đề ra); đường thôn, xóm đạt 89,61% (vượt 29,61% so với mục tiêu đề ra).

- 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.

**e. 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.

**f. Đối với 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, đưa vào hoạt động năm 2018, các nội dung còn lại chưa được triển khai thực hiện

**g. Hạ tầng Bến bãi, Trạm dừng nghỉ, Trung tâm logistics:**

**(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, mục tiêu xây dựng mới, nâng cấp các bến xe khách chưa hoàn thành theo quy hoạch.

- Về phân bổ bến xe: Hiện nay, trên địa bàn tỉnh có 11 bến xe, tuy nhiên việc phân bổ 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) 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.

**(3) Bãi đỗ xe:**

- Toàn tỉnh đã đầu tư xây dựng 8/103 bãi đỗ xe (đạt 7,7% mục tiêu quy hoạch), đó là các bãi đỗ xe: xã Bắc Lũng- Lục Nam; Thôn cầu Đá- xã Quang Thịnh; phía Tây huyện Hiệp Hòa; Tam Hợp xã Thanh Vân- Hiệp Hòa; thôn Hà Nội, xã Đại Thành- Hiệp Hòa; Phái Nam huyện Hiệp Hòa, Cụm CN Việt Tiến- Việt Yên và bãi đỗ xe Khu CN Đình Trám; như vậy không đạt mục tiêu quy hoạch.

- 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.

**(4) Trung tâm logistics:** Theo quy hoạch sẽ xây dựng Trung tâm logistics tại thành phố Bắc Giang, 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.

**h. 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. Đánh giá chung GTVT Bắc Giang**

**a) Đường bộ:**

**\*) Kết cấu hạ tầng:**

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 KT-XH, du lịch tại các địa phương và đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

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 3 cầu lớn vượt sông trên hệ thống đường tỉnh là cầu Đập Cầu, cầu Đông Xuyên, Lãn Chè, cải tạo cầu Đàm Trang, hoàn thành xây dựng cầu Yên Dũng; 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 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 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,...

***Tính kết nối***

- 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 dọc là QL31 (mới đạt cấp IV, cấp V) 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 Đập 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, 37 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 Ốc, 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 – Đồng Triều; hoặc đi theo QL279, tuyến Đèo Mục – 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, 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 chưa có 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 chuyển, 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).

\*) Vận tải:

a) 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.

b) 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 phối hợp giữa đường bộ với đường sắt còn hạn chế.

c) 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.

d) 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.

#### **4. Đánh giá chung kết quả thực hiện quy hoạch.**

##### **4.1 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 – Đông 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).

#### 4.2 Nhược điểm:

- 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 các tuyến đường nhỏ, chủ yếu là cấp III,IV, V chưa đáp ứng được yêu cầu hiện tại và tương lai.

- 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; 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 (tới 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.

#### **4.3 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 tuyên 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.

#### **4.4. 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 đấu 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.



## **Phụ lục 2:**

### **Phần II:**

## **Dự báo nhu cầu vận tải và xác định sơ bộ các quan điểm, mục tiêu, định hướng phát triển ngành giao thông vận tải thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050**

### **I. DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI**

#### **1. Căn cứ làm cơ sở dự báo**

- Quyết định số 269/QĐ-TTg ngày 02/3/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bắc Giang đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

- Quyết định số 479/QĐ-UBND ngày 14/8/2017 của UBND tỉnh Bắc Giang của UBND tỉnh Bắc Giang phê duyệt Chương trình phát triển đô thị toàn tỉnh Bắc Giang đến năm 2030;

- Quyết định số 139/QĐ-UBND ngày 24/3/2014 của UBND tỉnh Bắc Giang về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị tỉnh Bắc Giang đến năm 2030;

- Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Bắc Giang đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 ban hành kèm theo số 308/QĐ-UBND ngày 28/7/2015 của UBND tỉnh Bắc Giang;

- Thống kê kinh tế - xã hội tỉnh Bắc Giang theo tháng/quý/năm;

#### **2. Phương pháp dự báo**

- Trên cơ sở hiện trạng về GTVT tỉnh, vùng, toàn quốc; hiện trạng, quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH tỉnh, vùng, cả nước; chiến lược, quy hoạch phát triển GTVT khu vực phía Bắc, vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc...

- Trên cơ sở các số liệu thống kê về:

+ Tăng trưởng kinh tế của tỉnh: Tăng trưởng kinh tế bình quân giai đoạn 2011-2019 đạt 12,2%/năm, Tính riêng năm 2019: quy mô GRDP đạt 110 nghìn tỷ đồng (tương đương khoảng 4,8 tỷ USD), gấp 4 lần năm 2010, đứng thứ 16/63 tỉnh, thành phố; GRDP bình quân/người đạt 2.653 USD/người/năm, gấp hơn 3 lần năm 2010, bằng 94,7% bình quân cả nước (năm 2010 bằng 69,2% cả nước).

+ Khối lượng vận chuyển hành khách tăng trưởng bình quân trong giai đoạn 2015-2020 là 12,9%; tuy nhiên, trong thời gian tới số lượng phương tiện cá nhân dự kiến tăng do đó khối lượng vận chuyển sẽ giảm nên dự kiến mức độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2020-2030 là 10%/năm, giai đoạn 2030-2050 là 8%;

+ Khối lượng vận chuyển hàng hóa tăng trưởng bình quân trong giai đoạn 2015-2020 là 14,2%; tuy nhiên, trong thời gian sẽ đẩy mạnh hoạt động vận tải hàng hóa theo đường thủy do đó khối lượng vận chuyển sẽ giảm nên dự kiến mức độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2020-2030 là 5%/năm, giai đoạn 2030-2050 là 8%.

#### **3. Kết quả dự báo**

##### **3.1. Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường bộ**

- Dự báo khối lượng vận tải hàng hóa đến năm 2030 đạt khoảng 48.3 đến

55.2 triệu tấn; năm 2050 đạt khoảng 115.920 đến 154.560 triệu tấn. Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn (2020-2030) là 4 đến 6%; giai đoạn (2030-2050) là 7 đến 9 %.

**Bảng kết quả dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển**

Năm	Khối lượng hàng hóa vận chuyển liên tỉnh	
	Kịch bản 1	Kịch bản 2
2020	34.500	
2030	48.300	55.200
2050	115.920	154.560
Tốc độ tăng		
2020-2030	4%	6%
2030-2050	7%	9%

Đơn vị tính:  $10^3$  tấn

- Dự báo khối lượng vận tải hành khách năm 2030 khoảng 64,6 đến 71,4 triệu lượt khách; năm 2050 khoảng 155,040 triệu đến 199.920 triệu lượt hành khách. Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn (2020-2030) là 9 đến 11%; giai đoạn (2030-2050) là 7 đến 9 %.

**Bảng kết quả dự báo khối lượng hành khách vận chuyển**

Năm	Khối lượng hành khách vận chuyển	
	Kịch bản 1	Kịch bản 2
2020	34.000	
2030	64.600	71.400
2050	155.040	199.920
Tốc độ tăng		
2020-2030	9%	11%
2030-2050	7%	9%

Đơn vị tính:  $10^3$  người

### 3.2. Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường sắt

Năm	Khối lượng VHHVC đường sắt (tấn/năm)	Khối lượng HKVC đường sắt (khách/năm)
2030	191.000	60.000
2050	439.300	138.000
Tốc độ tăng trưởng 2020-2030	10%	10%
Tốc độ tăng trưởng 2030-2050	12%	12%

Nguồn: Thống kê ngành đường sắt. Đơn vị tính:  $10^3$  người

### 3.3. Dự báo mật độ vận tải

Trên cơ sở kết quả dự báo khối lượng vận chuyển, luân chuyển hàng hoá và tốc độ tăng dân số, phương tiện, số lượng phương tiện đường bộ dự báo đến năm 2030 sẽ có khoảng 162.294 xe các loại, trong đó xe con và xe taxi khoảng 103.706 chiếc, xe khách và xe bus khoảng 3.940 chiếc, xe tải 54.648 chiếc. Đến năm 2050 dự báo khoảng 366.292 chiếc, trong đó xe con và xe taxi khoảng 246.240 chiếc, xe khách và xe bus khoảng 6.896 chiếc, xe tải 113.157 chiếc.



Xe taxi: Đến năm 2030, tất cả huyện, thành phố đều có phương tiện VTHK bằng taxi. Số lượng phương tiện vận tải khách bằng taxi (loại 9 ghế trở xuống) tăng bình quân khoảng 70 xe/năm, ước đến năm 2030 có khoảng 1400 xe, đến năm 2050 có khoảng 2500 xe.

**Bảng dự báo phương tiện vận tải các loại đến năm 2030,  
định hướng đến năm 2050**

Loại PT	Năm				
	2015	2019	Dự kiến 2020	Dự báo 2030	Dự báo 2050
Xe con và taxi	12,033	27,032	32,438	103,706	246,240
Xe khách và xe buýt	1,790	2,391	2,463	3,940	6,896
Xe tải	14,822	24,185	25,394	54,648	113,157
<b>Tổng số</b>	<b>28,645</b>	<b>53,608</b>	<b>60,295</b>	<b>162,294</b>	<b>366,292</b>

\* Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam. Dự báo số lượng phương tiện trong các năm 2030, 2050 được tính toán căn cứ và hệ số tăng trưởng trong giai đoạn 2016-2020 (trong đó: tăng trưởng bình quân trong giai đoạn 2016-2020 đối với xe con và xe taxi là 21,97%, xe khách và xe buýt là 6,02%, xe tải là 11,52%).

**II. XÁC ĐỊNH SƠ BỘ QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN, MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050:**

**1. Quan điểm phát triển**

- Việc lập Quy hoạch Phát triển giao thông vận tải thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 tích hợp vào quy hoạch tỉnh Bắc Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 phải đảm bảo thông nhất, đồng bộ với mục tiêu, định hướng của chiến lược phát triển đất nước thời kỳ 2021 - 2030, quy hoạch tổng thể quốc gia, các quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng liên quan đến địa bàn tỉnh. Đảm bảo tính tổng thể, đồng bộ giữa các ngành trên địa bàn; phát triển hài hòa các địa phương, các vùng trên địa bàn tỉnh; phù hợp với khả năng cân đối, huy động về nguồn lực của tỉnh Bắc Giang Đảm bảo tính khả thi trong triển khai, đáp ứng các nhu cầu trong giai đoạn 2021 - 2025; 2026- 2030 và tạo nền tảng phát triển cho các giai đoạn tiếp theo, phù hợp với tầm nhìn đến năm 2050

Quy hoạch phát triển GTVT gắn kết với củng cố quốc phòng, an ninh, xây dựng thể trận phòng thủ, thể trận quốc phòng toàn dân và thể trận an ninh nhân dân, trong đó:

- Xây dựng hệ thống giao thông vận tải tỉnh phát triển đồng bộ, hiện đại tạo thành mạng lưới giao thông hợp lý, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách với chất lượng ngày càng cao góp phần đưa tỉnh Bắc Giang trở thành tỉnh công nghiệp, quy mô GDP đứng trong nhóm 15 tỉnh, thành phố đứng đầu cả nước, dẫn năm 2050, trở thành tỉnh công nghiệp hiện đại, phát triển toàn diện, bền vững.

- 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.

- Tận dụng tối đa điều kiện địa lý của địa phương; phát triển hệ thống GTVT 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.

- Tập trung nguồn lực để đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống giao thông hiện có; đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, đẩy nhanh tốc độ xây dựng các tuyến đường quan trọng có vai trò động lực phát triển kinh tế - xã hội; tăng cường công tác quản lý, bảo trì để sử dụng hiệu quả năng lực kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.

- 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 GTVT chế tạo, lắp ráp, sản xuất phụ tùng phương tiện vận tải với quy mô lớn, hiện đại.

- 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.

- 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.

## **2- Mục tiêu phát triển:**

### **2.1 Mục tiêu tổng quát**

- Phát triển GTVT đồng bộ cả về cơ sở hạ tầng, vận tải, công nghiệp GTVT và dịch vụ hỗ trợ tạo thành mạng lưới hoàn chỉnh, có khả năng liên kết thuận lợi các phương thức vận tải, đảm bảo thông suốt từ xã tới tỉnh, với các tỉnh, TP phục vụ mục tiêu phát triển KT-XH của tỉnh.

- Giai đoạn 2021 – 2030: Tập trung nâng cấp các tuyến quốc lộ, đường tỉnh, một số tuyến đường huyện, đầu tư mở mới một số tuyến phục vụ kết nối, công nghiệp, khu vực dân cư, đô thị. 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.

Giai đoạn 2030 – 2050: Hoàn chỉnh, từng bước hiện đại hoá kết cấu hạ tầng GTVT, nâng cao chất lượng khai thác, đảm bảo vận tải thông suốt toàn bộ mạng lưới đối nội và đối ngoại.

### **2.2. Mục tiêu cụ thể**

**2.2.1.** Mục tiêu phát triển, phương hướng phát triển kết cấu hạ tầng: 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. Quy hoạch quan tâm đến giao thông đối với các khu vực tập trung các KCN, CCN, đô thị.

Tập trung xây dựng 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 thực hiện cắm mốc quy hoạch, tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng, nâng cấp các tuyến đường trong giai đoạn sau năm 2030. Quy hoạch quan tâm đến giao thông đối với các khu vực tập trung các KCN, CCN, đô thị.

#### a) Đường bộ

- Đường cao tốc: Các tuyến đường cao tốc được thực hiện theo Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam.

+ Khai thác và 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 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: Thực hiện theo Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam. Tiếp tục đầu tư nâng cấp những tuyến, đoạn tuyến quan trọng đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III (QL31, QL37, QL17); xây mới thay thế các cầu yếu trên tuyến đạt tải trọng HL93; Triển khai các thủ tục và thực hiện đầu tư xây dựng đường vành đai V, 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 tối thiểu đường cấp III trở lên; miền núi đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp IV; đoạn qua các thị trấn, TP đạt tiêu chuẩn đường khu đô thị. Xây dựng một số cầu nối với các tỉnh Thái Nguyên, Hải Dương và Bắc Ninh; xây dựng một số cầu kết nối giữa các huyện qua Sông Thương, Sông Lục Nam, xây dựng mới thay thế các cầu yếu chịu tải trọng nhỏ trên các tuyến. Chuyển một số đường huyện quan trọng lên thành đường tỉnh, kết hợp 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, 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...Thực hiện mở mới các tuyến phục vụ 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: Tạo điều kiện kết nối phục vụ phát triển các không gian du lịch gồm: 5 không gian du lịch ( (1) Không gian du lịch Tây Yên Tử; (2) Không gian du lịch gắn với Khởi nghĩa Yên Thế ; (3) Không gian dịch vụ du lịch, thể thao, vui chơi giải trí; (4) Không gian du lịch sinh thái nông

nghiệp; (5) Không gian văn hóa Quan họ (huyện Việt Yên, Hiệp Hòa - khu vực Tây Nam tỉnh). Kết nối các khu, điểm du lịch trọng điểm ưu tiên đầu tư: Tây Yên Tử, Đồi Cao (huyện Sơn Động); di tích khởi nghĩa Yên Thế (huyện Yên Thế); Suối Mỡ (huyện Lục Nam); chùa Vĩnh Nghiêm, núi Nham Biền (huyện Yên Dũng); chùa Bồ Đà, làng cổ Thổ Hà (huyện Việt Yên); Hồ Khuôn Thần, du lịch sinh thái nông nghiệp (huyện Lục Ngạn); Khu lưu niệm 6 điều Bác Hồ dạy công an nhân dân (huyện Tân Yên).

- Giao thông phục vụ phát triển nông nghiệp, 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,... (gồm các vùng: Vùng lúa, vùng lạc, vùng trồng hoa; vùng cây ăn quả tập trung, vùng chăn nuôi gà đồi Yên Thế, chăn nuôi lợn, vùng sản xuất lâm nghiệp, vùng sản xuất thủy sản, khai thác các hồ lớn).

- 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 trở thành đô thị loại I, 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 là trung tâm điều phối phát triển các vùng gồm: Thị trấn Chũ, Thắng, Bích Động. 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.

- Đối với đường tới các khu sản xuất tập trung, khu tái định cư khác: ưu tiên xây dựng đường nội bộ phục vụ các vùng sản xuất hàng hoá tập trung, các KCN, các khu tái định cư tập trung và có hệ thống các tuyến đường liên kết với hệ thống đường gom nối ra các trục quốc lộ, đường tỉnh.

- Giao thông nông thôn: Tranh thủ các nguồn vốn đầu tư đầu tư nâng cấp các tuyến đường huyện trọng yếu; mở mới một số tuyến đường huyện phục vụ phát triển kinh tế; nâng cấp một số đường liên xã lên thành đường huyện. Với phương châm “nhà nước và nhân dân cùng làm” tiếp tục đẩy mạnh phong trào cứng hoá đường thôn xóm, cải tạo đường nội đồng; thực hiện các tiêu chí về giao thông tại các xã thực hiện chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng “Nông thôn mới”, chương trình 30a của Chính phủ.

+ 100% đường huyện, tối thiểu 80% đường xã và 85% 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.

+ Hệ thống cầu cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

+ Thực hiện duy tu bảo dưỡng trên 80% khối lượng.

- Bến bãi:

Xây dựng mới và nâng cấp, cải tạo các bến xe khách hiện có. Xây dựng các bãi đỗ xe tĩnh, các trạm dừng nghỉ, điểm đỗ trên hệ thống quốc lộ và đường địa

phương đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội từng giai đoạn.

b) Đường thủy nội địa:

- Tận dụng tối đa lợi thế đường sông; nạo vét luồng lạch, chỉnh trị dòng sông đảm bảo cho các phương tiện có tải lớn lưu thông.

- 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.

- Tập trung 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) Đường sắt: Thực hiện theo Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Cải tạo, nâng cấp, từng bước đưa vào cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia và nghiên cứu, xây dựng đường sắt khổ 1.435 milimét, điện khí hóa tuyến: Hà Nội (Yên Viên) - Lạng Sơn (Đông Đăng);

- Khai thác tối đa, hiệu quả 2 tuyến đường sắt hiện đang hoạt động và thực hiện cải tạo, nâng cấp, từng bước đưa vào cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia. Nghiên cứu khôi phục lại hoạt động tuyến đường sắt Kép – Lưu Xá. Đầu tư nâng cấp hệ thống đường, nhà ga, bến bãi, đảm bảo tốc độ và an toàn chạy tàu.

- Từng bước xóa bỏ các đường ngang dân sinh, xây dựng hệ thống đường ngang có phòng vệ, đường gom, rào cách ly, rào bảo vệ hành lang an toàn, cầu vượt tại các điểm giao cắt đường sắt với quốc lộ và đường tỉnh có lưu lượng giao thông lớn, nguy cơ mất an toàn giao thông cao nhằm thiết lập hành lang an toàn trên toàn hệ thống.

## 2.2.2 Mục tiêu phát triển vận tải và phương tiện

a) Đường bộ:

- Khối lượng vận chuyển hành khách đến 2030 đạt 68 triệu lượt hành khách, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2020-2030 là 10%/năm; Năm 2050 đạt 176,800 triệu lượt hành khách, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2030-2050 là 8%;

- Khối lượng vận chuyển hàng hóa đến năm 2030 đạt 51,75 triệu tấn, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2020-2030 là 5%/năm; Năm 2050 đạt 134,55 triệu tấn, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2030 -2050 là 8%/năm.

- Vận tải hành khách phục vụ công nghiệp: đến năm 2030 đạt 30%.

- Vận tải khách công cộng đô thị: đến năm 2030 vận chuyển được khoảng 60% nhu cầu.

b) Đường thủy nội địa:

- Dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa hàng năm tăng bình quân 20,48%/năm, khối lượng vận chuyển hàng hóa năm 2020 ước đạt 2,18 triệu tấn, đến năm 2030 đạt 5,5 triệu tấn, đến năm 2050 đạt 13 triệu tấn; vận tải hành khách bằng đường thủy nội địa đáp ứng được yêu cầu phát triển du lịch, đạt 3-5% thị phần; vận tải đường thủy nội địa chiếm khoảng 20% đến 30% tổng khối lượng vận tải của toàn ngành.

- Phát triển phương tiện vận tải đường thủy có trọng tải lớn, tàu tự hành chở

hàng dòi (than, gỗ, vật liệu xây dựng...); *đối với vận tải công-ten-nơ bằng đường thủy, định hướng phát triển sau khi hoàn thành cải tạo, nâng cấp cầu đường sắt Bắc Giang (hiện trạng tĩnh không 8,7m), cầu đường sắt Cẩm Lý (hiện trạng tĩnh không 8,65m) và cầu đường sắt Thị Cầu (hiện trạng tĩnh không 8,5m); tăng cường công tác quản lý hoạt động vận tải của các phương tiện thủy nội địa, đặc biệt là các phương tiện chở khách ngang sông, dọc tuyến và phương tiện thủy thô sơ.*

c) Đường sắt: Nâng cao tốc độ chạy tàu đáp ứng nhu cầu vận tải.

- Vận chuyển hàng hóa: Năm 2030 đạt 143,250 tấn, tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2020 - 2030 là 5%/năm; Năm 2050 đạt 181,450 tấn, tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2020 - 2030 là 3%/năm;

- Vận chuyển hành khách: Năm 2030 đạt 45 nghìn lượt hành khách, tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2020-2030 là 5%/năm; Năm 2050 đạt 57 nghìn lượt hành khách, tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2030-2050 là 3%/năm.

### **2.2.3. Đào tạo, sát hạch lái xe, đăng kiểm xe cơ giới**

- Giai đoạn đến năm 2030: lưu lượng đào tạo của các cơ sở đạt 7.500 học viên. Lưu lượng đào tạo bình quân của mỗi đơn vị đạt 1250 học viên. Tổng số đào tạo và sát hạch đạt từ 20.000 - 26.000 học viên/năm.

- Tầm nhìn đến năm 2050: lưu lượng đào tạo của các cơ sở đạt 10.000 học viên. Lưu lượng đào tạo bình quân của mỗi đơn vị đạt 1750 học viên. Tổng số đào tạo và sát hạch đạt từ 30.000 - 42.000 học viên/năm.

- Đầu tư nâng cấp Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới hiện có, phát triển dây chuyền kiểm định mới đáp ứng nhu cầu xã hội. Định hướng phát triển thêm 03 trung tâm đăng kiểm trên địa bàn các huyện: Lạng Giang, Lục Ngạn (hoặc Lục Nam) và Việt Yên.

### **2.2.4. Công nghiệp GTVT**

- Đẩy mạnh phát triển công nghiệp đóng mới, lắp ráp phương tiện vận tải đáp ứng nhu cầu. Khuyến khích xây dựng mới các xưởng sửa chữa ô tô trên địa bàn các huyện, TP Bắc Giang trong giai đoạn 2021 – 2030, trong đó: thành phố Bắc Giang, huyện Hiệp Hòa, huyện Yên Thế, huyện Lục Ngạn mỗi địa phương xây dựng mới 02 xưởng 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 xưởng sửa chữa ô tô.

- 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.