THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 2053/QĐ-TTg	*Hà Nội, ngày 23 tháng 11 năm 2015*

QUYẾT ĐỊNH
Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

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

Căn cứ Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1210/QĐ-TTg ngày 24 tháng 7 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Tái cơ cấu ngành Giao thông vận tải phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững đến năm 2020;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 với các nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội, chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải Quốc gia, vùng, quy hoạch chuyên ngành và quy hoạch của các địa phương có liên quan; phát triển hợp lý, bền vững hệ thống giao thông vận tải nhằm tạo tiền đề đột phá là động lực phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh.

2. Phát triển hệ thống giao thông vận tải trên cơ sở phát huy tối đa lợi thế của Vùng là vị trí trung tâm, cửa ngõ chiến lược về đường biển và đường hàng không của cả nước; tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải, đặc biệt là kết nối kết cấu hạ tầng giao thông để hình thành mạng lưới vận tải thông suốt; phát huy vai trò của Thủ đô Hà Nội, thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh là các đầu mối giao thông vận tải chính của Vùng, liên kết với cả nước và quốc tế.

3. Phát triển vận tải với chất lượng cao, giá cả hợp lý; tăng cường ứng dụng công nghệ tiên tiến trong vận tải và quản lý hoạt động vận tải; đẩy mạnh phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; sử dụng phương tiện tiết kiệm năng lượng và hiệu quả; phát triển mạnh vận tải hành khách công cộng tại các đô thị, đặc biệt là Thủ đô Hà Nội.

4. Chú trọng công tác bảo trì để khai thác tối đa năng lực kết cấu hạ tầng hiện có. Tập trung đầu tư đồng bộ các công trình trọng điểm có vai trò động lực phát triển kinh tế; ưu tiên đầu tư các công trình giải quyết các "nút thắt" về vận tải, các đầu mối giao thông cửa ngõ, các tuyến có nhu cầu vận tải lớn. Chú trọng phát triển giao thông địa phương; quan tâm đầu tư phát triển giao thông nông thôn đáp ứng yêu cầu phát triển nông thôn mới.

5. Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải dưới nhiều hình thức.

6. Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và đảm bảo hành lang an toàn giao thông. Tăng cường công tác bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông vận tải; chủ động ứng phó có hiệu quả đối với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Mục tiêu đến năm 2020

a) Về vận tải

Đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách với chất lượng tốt, giá cả hợp lý, đảm bảo an toàn, tiện lợi, kiềm chế tiến tới giảm tai nạn giao thông và hạn chế ô nhiễm môi trường trên cơ sở tổ chức vận tải hợp lý, phát triển mạnh vận tải công cộng ở các đô thị và vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics trên các hành lang vận tải. Các chỉ tiêu cụ thể:

Đến năm 2020, khối lượng vận tải toàn Vùng đạt khoảng 500 - 550 triệu tấn hàng hóa và 1.180 - 1.200 triệu hành khách/năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 10% - 11%/năm, trong đó lượng hàng hóa thông qua cảng biển là 115 - 160 triệu tấn/năm. Vận tải hành khách công cộng đô thị Hà Nội đạt khoảng 20% - 25%, Hải Phòng và các đô thị khác đạt khoảng 5% - 10%.

b) Về kết cấu hạ tầng

Phấn đấu đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống quốc lộ hiện có; đến năm 2020 hoàn thành khoảng 500 km đường bộ cao tốc. Phấn đấu đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống đường tỉnh và mở mới một số tuyến cần thiết. Tiếp tục phát triển giao thông nông thôn, 100% đường nông thôn được cứng hóa mặt đường.

Tiếp tục hoàn thành cải tạo, nâng cấp để khai thác hiệu quả mạng đường sắt hiện có, trong đó ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam, hoàn thành tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân và đảm bảo tiến độ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội; từng bước kết nối đường sắt với cảng biển, cảng cạn, khu kinh tế, khu mỏ và các trung tâm du lịch lớn.

Tiếp tục phát triển các cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh đáp ứng lượng hàng hóa thông qua trong từng thời kỳ; ưu tiên đầu tư đồng bộ, hiện đại và có phương án khai thác hiệu quả bến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện; phát triển cảng tại các huyện đảo với quy mô phù hợp đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh; chú trọng đầu tư đồng bộ giữa luồng và bến, đảm bảo sự kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng giao thông Quốc gia và đầu mối logistics ở khu vực. Xây dựng các cảng cạn và các kết cấu hạ tầng khác hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics.

Tiếp tục đưa vào cấp kỹ thuật đảm bảo chạy tàu 24/24h hệ thống các tuyến đường thủy nội địa, đồng thời phấn đấu tăng chiều dài đường thủy nội địa được quản lý; xây dựng mới cảng Phù Đổng, các cảng khách đầu mối tại Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh; chuyển đổi công năng cảng Hà Nội theo hướng chủ yếu phục vụ du lịch kết hợp bốc xếp hàng sạch.

Nâng cấp, mở rộng các cảng hàng không hiện có đáp ứng nhu cầu trong từng thời kỳ; đồng thời từng bước triển khai xây dựng mới các cảng hàng không theo quy hoạch. Khai thác có hiệu quả nhà ga T2 Cảng hàng không quốc tế Nội Bài. Đầu tư nâng cấp Cảng hàng không quốc tế Cát Bi để hỗ trợ cho Cảng hàng không quốc tế Nội Bài.

Cải tạo, nâng cấp và mở rộng giao thông đô thị Thủ đô Hà Nội. Kết hợp tăng cường công tác quản lý bảo trì để sử dụng hiệu quả kết cấu hạ tầng giao thông đô thị hiện có; đẩy nhanh tiến độ xây dựng các công trình trọng điểm gồm các trục chính đô thị, các trục hướng tâm, các tuyến vành đai, các tuyến vận tải bánh sắt khối lượng lớn, hệ thống giao thông tĩnh theo Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội để giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông, đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân. Phấn đấu quỹ đất dành cho giao thông đô thị đạt 16% - 26%.

2. Định hướng phát triển đến năm 2030

Đáp ứng được nhu cầu và dịch vụ vận tải của xã hội với chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn quốc tế, giá thành hợp lý và cạnh tranh, nhanh chóng, an toàn.

Mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông cơ bản hoàn thiện và hiện đại hóa, đảm bảo kết nối thuận tiện, an toàn và hiệu quả giữa các phương thức vận tải, giữa các tỉnh, thành phố trong Vùng, giữa Vùng với cả nước và quốc tế. Cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, Cảng hàng không quốc tế Nội Bài có vai trò và quy mô ngang tầm với các cảng biển, cảng hàng không quốc tế lớn trong khu vực. Mạng lưới đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội cơ bản hoàn thành và khai thác có hiệu quả.

III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch phát triển vận tải

Tổ chức vận tải hợp lý trên 6 hành lang vận tải chính gồm:

- Hành lang Bắc - Nam gồm 4 phương thức vận tải: Đường bộ, đường sắt, đường biển, hàng không. Vận tải hàng hóa đường dài chủ yếu do đường bộ, đường biển và đường sắt đảm nhận. Vận tải hành khách đường dài sẽ chuyển một phần sang đường sắt và hàng không. Hàng hóa và hành khách trên các cung đoạn ngắn và nội tỉnh chủ yếu do vận tải đường bộ đảm nhận. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020: Vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 83% - 85%, đường sắt 5,8% - 6,2%, hàng không 8,8% - 9,2%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ 76% - 79%, đường sắt 6% - 8%, đường biển 14% - 16%, hàng không 0,12% - 0,16%.

- Hành lang Hà Nội - Hải Phòng gồm 3 phương thức vận tải: Đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa. Vận tải hành khách chủ yếu sử dụng đường bộ và đường sắt. Vận tải hàng hóa chia sẻ giữa 3 phương thức vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020: Vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 96,5% - 97,5%; đường sắt 2,5% - 3,5%; vận tải hàng hóa đường bộ 65% - 68%; đường sắt 1% - 2%; đường thủy nội địa 31% - 33%.

- Hành lang Hà Nội - Quảng Ninh gồm 4 phương thức vận tải: Đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng không. Vận tải hành khách chủ yếu sử dụng vận tải đường bộ, đường sắt, hàng không. Vận tải hàng hóa chia sẻ giữa 3 phương thức vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020: Vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 97% - 98%, đường sắt 2% - 3%, hàng không khoảng 0,03%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ 33% - 35%, đường sắt 4% - 5%, đường thủy nội địa và ven biển 57% - 60%.

- Hành lang Hà Nội - Lào Cai gồm 3 phương thức vận tải: Đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa. Vận tải hành khách chủ yếu sử dụng đường bộ và đường sắt. Vận tải hàng hóa chia sẻ giữa 3 phương thức vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020: Vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 81% - 82%, đường sắt 18% - 19%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ 45% - 49%, đường sắt 11% - 13%, đường thủy nội địa 38% - 42%.

- Hành lang Hà Nội - Lạng Sơn gồm 2 phương thức vận tải: Đường bộ và đường sắt. Đến năm 2020, vận tải hành khách được thực hiện chủ yếu bằng đường bộ, với thị phần khoảng 99%, đường sắt khoảng 1%; khối lượng vận tải hàng hóa đường bộ 81% - 84%, đường sắt 16% - 19%.

- Hành lang Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh gồm 2 phương thức vận tải: Đường bộ và đường thủy nội địa, trong đó vận tải đường bộ là chủ yếu. Đến năm 2020, vận tải hành khách đường bộ đảm nhận 100%, vận tải hàng hóa đường bộ khoảng 75%, đường thủy nội địa, ven biển khoảng 25%.

Đến năm 2030, thị phần vận tải trên các hành lang tiếp tục được tái cơ cấu phù hợp với định hướng đã được xác định trong Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Tăng cường kết nối và phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics:

- Tăng cường vai trò của vận tải đường sắt, đường thủy nội địa trên các hành lang vận tải chính kết nối với cảng biển, đặc biệt giữa Thủ đô Hà Nội với cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh; gắn liền tổ chức vận tải đường sắt với hoạt động cảng cạn để nâng cao hiệu quả khai thác, đẩy mạnh vận tải đa phương thức và giảm chi phí dịch vụ logistics.

- Đẩy mạnh phát triển vận tải sông pha biển thành phương thức vận tải có chất lượng dịch vụ tốt, thuận tiện, giá thành hợp lý để nâng cao tính cạnh tranh, đảm nhận thị phần vận tải ngày càng cao trong vận tải nội địa, chủ yếu trên hành lang Bắc - Nam. Tổ chức khai thác tốt tuyến vận tải sông pha biển từ Quảng Ninh, Hải Phòng kết nối các tỉnh, thành phố khác trên cả nước.

- Ưu tiên đầu tư, đẩy nhanh tiến độ thực hiện các hạng mục công trình kết cấu hạ tầng kết nối các phương thức vận tải, trong đó chú trọng kết nối đường sắt với cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Đình Vũ, Lạch Huyện); vận tải hành khách công cộng đô thị với nhà ga đường sắt đầu mối tại Hà Nội (Ngọc Hồi, Yên Viên...), Cảng hàng không quốc tế Nội Bài; đầu tư các công trình hậu cần vận tải container lớn tại các khu vực trọng điểm, đặc biệt là các cảng cạn có kết nối đường sắt, đường thủy nội địa.

- Xây dựng, nâng cấp, hiện đại hóa các khu đầu mối đường sắt, các bến xe khách liên tỉnh tại các địa phương, đặc biệt là Thủ đô Hà Nội và thành phố Hải Phòng theo quy hoạch riêng được duyệt.

2. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

a) Đường bộ

Đường bộ cao tốc:

- Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng: Từ vành đai III (thành phố Hà Nội) đến đập Đình Vũ (thành phố Hải Phòng), dài khoảng 105,5 km, quy mô 6 làn xe.

- Cao tốc Hạ Long - Hải Phòng: Từ thành phố Hạ Long (tỉnh Quảng Ninh) đến cầu Bạch Đằng (thành phố Hải Phòng), dài khoảng 25,5 km, quy mô 4 làn xe.

- Cao tốc Nội Bài - Lào Cai: Đoạn trong Vùng từ nút giao cao tốc Nội Bài - Hạ Long với quốc lộ 2 (thành phố Hà Nội) đến cầu sông Lô xã Tứ Yên, tỉnh Vĩnh Phúc, dài khoảng 47 km, quy mô 4 - 6 làn xe.

- Cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên - Chợ Mới - Bắc Kạn: Đoạn trong Vùng từ km 152 + 400 quốc lộ 1A mới, tại Ninh Hiệp, huyện Gia Lâm đến xã Trung Giã, huyện Sóc Sơn, thành phố Hà Nội, dài khoảng 35 km, quy mô 4 - 6 làn xe.

- Cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn: Đoạn trong Vùng từ km 159+10 quốc lộ 1, thành phố Hà Nội đến cầu Như Nguyệt, tỉnh Bắc Ninh, dài khoảng 27,4 km, quy mô 4 - 6 làn xe.

- Cao tốc Nội Bài - Hạ Long: Từ thành phố Bắc Ninh (tỉnh Bắc Ninh) đến thành phố Hạ Long (tỉnh Quảng Ninh), dài khoảng 136 km, quy mô 4 - 6 làn xe.

- Cao tốc Hạ Long - Móng Cái: Từ thành phố Hạ Long đến Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh, dài khoảng 128 km, quy mô 2 - 4 làn xe.

- Cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ (thuộc trục cao tốc Bắc - Nam): Từ nút giao Pháp Vân (thành phố Hà Nội) đến Km 210 quốc lộ 1A (tỉnh Hà Nam), dài khoảng 32,3 km, quy mô 6 làn xe.

- Cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình: Đoạn trong Vùng từ nút giao Hòa Lạc tại km 30+00 đến km 45+00 (thành phố Hà Nội) dài khoảng 12,4 km, quy mô 6 làn xe. Trước mắt xây dựng tuyến theo tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe cơ giới có xét đến tận dụng để giai đoạn sau sẽ đầu tư hoàn chỉnh đường cao tốc.

Nghiên cứu xây dựng các tuyến cao tốc Đoan Hùng - Hòa Lạc - Phố Châu, Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, Tây Bắc - Hà Nội - Hải Phòng và nâng cấp mở rộng các tuyến cao tốc theo khả năng huy động vốn và nhu cầu thực tiễn.

Quốc lộ:

- Quốc lộ 1: Đoạn trong Vùng từ km 132+245 (tỉnh Bắc Ninh) đến km 215+775 (thành phố Hà Nội) dài khoảng 83,5 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 2: Đoạn trong Vùng từ km 0+00 (thành phố Hà Nội) đến km 50+650 (tỉnh Vĩnh Phúc) dài khoảng 49,8 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 5: Từ Như Quỳnh (tỉnh Hưng Yên) tại km 11 + 135 đến Đình Vũ (thành phố Hải Phòng) tại km 106 + 300, dài khoảng 95,2 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 6: Đoạn trong Vùng từ km 0+00 đến km 32+500 (thành phố Hà Nội) dài khoảng 21,6 km, nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 32: Đoạn trong Vùng từ km 0+00 đến km 63+00 (thành phố Hà Nội) dài khoảng 51,7 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 10: Đoạn trong Vùng từ km 0+00 (tỉnh Quảng Ninh) đến km 58+138 (thành phố Hải Phòng) dài khoảng 58,4 km, hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III, II, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 18: Từ nút giao với quốc lộ 1A thuộc địa phận Đại Phúc (tỉnh Bắc Ninh) đến cầu Bắc Luân (tỉnh Quảng Ninh), dài 303 km, hoàn thành mở rộng đoạn Uông Bí - Bắc Ninh, dài 57 km, đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 4 làn xe; hoàn thiện nâng cấp đoạn Mông Dương - Móng Cái (tỉnh Quảng Ninh), dài 124 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 18B: Từ Hải Hà đến cửa khẩu Bắc Phong Sinh, tỉnh Quảng Ninh, dài 17 km, duy trì toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 17: Đoạn trong Vùng từ Gia Lâm (thành phố Hà Nội) tại km 0+00 đến km 40+00 (tỉnh Bắc Ninh) dài khoảng 35 km, nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 18C: Từ cầu Tiên Yên đến biên giới Việt - Trung (tỉnh Quảng Ninh), dài khoảng 50 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 38: Đoạn trong Vùng từ km 0+00 (tỉnh Bắc Ninh) đến km 69+672 (tỉnh Hưng Yên) dài khoảng 56,5 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 38B: Đoạn trong Vùng từ km 0+00 (tỉnh Hải Dương) đến km 45+075 (tỉnh Hưng Yên) dài khoảng 38,2 km, nâng cấp, mở rộng tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 39: Đoạn trong Vùng từ km 0+00 đến km 43+130 tỉnh Hưng Yên, dài khoảng 43,1 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 21: Đoạn trong Vùng từ thị xã Sơn Tây tại km 0+00 đến km 59+200 thành phố Hà Nội, dài khoảng 46 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp IV, III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 21B: Đoạn trong Vùng từ Phú Lâm tại km 0+00 đến km 41+500 thành phố Hà Nội, dài khoảng 41,6 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 2B: Từ Dốc Láp đến Tam Đảo tỉnh Vĩnh Phúc, dài khoảng 25 km, hoàn thiện nâng cấp các đoạn trong khu vực thành phố đạt tiêu chuẩn đường đô thị, đoạn còn lại đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp IV, 2 làn xe.

- Quốc lộ 2C: Đoạn trong Vùng từ km 1+00 đến km 49+750 tỉnh Vĩnh Phúc, dài khoảng 46,2 km, hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 4B: Đoạn trong Vùng từ km 80+00 đến km 107+00 tỉnh Quảng Ninh, dài khoảng 27 km, toàn tuyến đạt cấp III, 2 làn xe.

- Đoạn nối quốc lộ 4B đến Khu kinh tế Vân Đồn tỉnh Quảng Ninh: Từ Tiên Yên chạy phía Tây đảo Cái Bầu (đảo chính Khu kinh tế Vân Đồn) đến cầu Vân Đồn hiện tại, dài khoảng 32 km, đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 - 4 làn xe.

- Quốc lộ 279: Đoạn trong Vùng từ km 0+00 đến km 42+600 tỉnh Quảng Ninh, dài khoảng 42,6 km, hoàn thành xây dựng, nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp IV, 2 làn xe.

- Quốc lộ 37: Đoạn trong Vùng từ km 10+00 (thành phố Hải Phòng) đến km 95+180 (tỉnh Hải Dương) dài khoảng 94,5 km, nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Đường Hồ Chí Minh: Đoạn trong Vùng từ km 409+00 đến km 438+00 (thành phố Hà Nội) dài khoảng 29 km, thực hiện theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15 tháng 02 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh.

- Tuyến đường bộ ven biển: Đoạn trong Vùng từ cảng Núi Đỏ, Mũi Ngọc xã Bình Ngọc, thành phố Móng Cái (tỉnh Quảng Ninh) đến xã Thanh Lan (thành phố Hải Phòng), dài khoảng 307,5 km, đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe.

Đường vành đai đô thị:

- Vành đai III thành phố Hà Nội: Nội Bài - Mai Dịch - Thanh Xuân - Pháp Vân - Cầu Thanh Trì - Sài Đồng - Ninh Hiệp - Việt Hùng - Đông Anh - Tiên Dương - Nam Hồng, dài khoảng 55 km, đường đô thị kết hợp cao tốc ở giữa, quy mô 4 - 6 làn xe.

- Vành đai IV (vành đai vùng): Thực hiện theo Quyết định số 1287/QĐ-TTg ngày 29 tháng 7 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, đoạn phía Nam quốc lộ 18.

- Vành đai V (vành đai vùng): Thực hiện theo Quyết định số 561/QĐ-TTg ngày 18 tháng 4 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 5 - Vùng Thủ đô Hà Nội.

Xây dựng, nâng cấp một số tuyến ưu tiên gồm: Đường nối cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình; đường Mỹ Đình - Ba Sao - Bái Đính. Trên tất cả các tuyến quốc lộ, từng bước mở rộng các đoạn qua khu đô thị, khu đông dân cư phù hợp với quy hoạch được duyệt; xây dựng các đoạn tuyến tránh tại các đô thị cần thiết.

b) Đường sắt

Các tuyến đường sắt hiện có:

- Nâng cấp, từng bước hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam, đoạn trong Vùng dài khoảng 33 km, để đạt tốc độ chạy tàu bình quân 80 - 90 km/h đối với tàu khách, 50 - 60 km/h đối với tàu hàng.

- Cải tạo, nâng cấp từng bước đưa vào cấp kỹ thuật đường sắt Quốc gia các tuyến: Hà Nội - Lào Cai, đoạn trong Vùng dài khoảng 42,5 km; Hà Nội - Hải Phòng dài khoảng 96 km; Đông Anh - Quán Triều dài khoảng 54,6 km, đoạn trong Vùng dài khoảng 18,5 km; Hà Nội - Đồng Đăng dài khoảng 156 km, đoạn trong Vùng dài khoảng 22,5 km.

- Cải tạo, nâng cấp các ga có nhu cầu vận tải lớn để nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng thị phần vận tải trên các tuyến đường sắt, ưu tiên tuyến Bắc - Nam và tuyến Hà Nội - Lào Cai.

Các tuyến đường sắt xây dựng mới:

- Hoàn thành và đưa vào khai thác, sử dụng toàn tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân, dài khoảng 129 km.

- Nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, đường đôi khổ 1.435 mm, trong đó chuẩn bị các điều kiện cần thiết để ưu tiên xây dựng trước đoạn Hà Nội - Vinh.

- Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt: Tuyến vành đai phía Đông (Yên Viên - Lạc Đạo - Ngọc Hồi dài khoảng 80 km) thuộc khu vực đầu mối Hà Nội; tuyến đường sắt nối cảng biển Hải Phòng - Lạch Huyện dài khoảng 32,65 km.

- Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Hà Nội - Đồng Đăng.

Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt sau năm 2020: Tuyến ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, dài khoảng 120 km; Hạ Long - Mũi Chùa - Móng Cái, dài khoảng 150 km.

Đường sắt đô thị Hà Nội: Hoàn thành và đưa vào khai thác một số tuyến đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội (Cát Linh - Hà Đông, Nhổn - ga Hà Nội); đồng thời tiếp tục đầu tư các tuyến đường sắt đô thị khác theo quy hoạch được duyệt.

c) Đường biển

Cảng biển:

- Cảng biển Hải Phòng là cảng tổng hợp Quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại 1A), gồm các khu bến chức năng:

+ Khu bến Lạch Huyện là khu bến chính của Cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa; tiếp nhận được tàu trọng tải 100.000 tấn, tàu container có sức chở 8.000 TEU; có khả năng kết hợp làm hàng trung chuyển quốc tế. Cơ sở hạ tầng, công nghệ bốc xếp, quản lý khai thác đồng bộ, hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế. Có đầu mối logistics trong khu công nghiệp dịch vụ liền kề phía sau. Bến Lạch Huyện là trọng điểm đầu tư trong giai đoạn trước mắt, bao gồm cả cầu bến, hệ thống kỹ thuật hạ tầng kết nối mạng Quốc gia; xây dựng đạt công suất 35 - 41 triệu tấn/năm vào năm 2020.

+ Khu bến Đình Vũ là khu bến cảng tổng hợp, container trên tuyến biển gần, có bến chuyên dùng, tiếp nhận tàu trọng tải đến 20.000 tấn và các tàu có trọng tải lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện hành hải; xây dựng đạt công suất 18 - 20 triệu tấn/năm vào năm 2020.

+ Khu bến sông Cấm là bến cảng tổng hợp địa phương, cho tàu trọng tải từ 5.000 đến 10.000 tấn và các tàu trọng tải lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện hành hải; không phát triển mở rộng, từng bước di dời, chuyển đổi công năng các bến nằm trong nội thành.

+ Bến cảng Nam Đồ Sơn là cảng tiềm năng, phát triển có điều kiện, phục vụ quốc phòng, an ninh.

- Cảng biển Quảng Ninh là cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu bến:

+ Khu bến Cái Lân là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container cho tàu trọng tải đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEU; cần tập trung hoàn thiện khu bến này cùng với đầu mối logistics và mạng lưới giao thông sau cảng trong giai đoạn trước mắt của quy hoạch. Các bến chuyên dùng vệ tinh gồm: Bến xăng dầu B12 (không phát triển mở rộng, di dời, chuyển đổi công năng trước năm 2020); các bến chuyên dùng hàng rời của các nhà máy xi măng, nhiệt điện Hạ Long: Giữ quy mô hiện nay, đầu tư chiều sâu để nâng cao năng lực và hạn chế tối đa ảnh hưởng xấu tới môi trường. Về lâu dài, không xây dựng phát triển các loại bến này trong các vịnh Cửa Lục, Hạ Long.

+ Xây dựng đồng bộ bến hành khách đường biển đầu mối cho khu vực Quảng Ninh, Hải Phòng, tiếp nhận được tàu khách du lịch quốc tế đến 100.000 GT và lớn hơn tại khu vực Hòn Gai.

+ Khu bến Cẩm Phả là khu bến cảng chuyên dùng, có bến làm hàng tổng hợp, container, tiếp nhận tàu trọng tải từ 50.000 tấn đến 70.000 tấn tại cầu bến, 100.000 tấn tại khu chuyển tải. Bến chuyên dùng Nam Cầu Trắng, xi măng Cẩm Phả là các bến vệ tinh, chỉ đầu tư chiều sâu, không phát triển mở rộng. Xây dựng mới bến chuyên dùng sản phẩm dầu cho tàu 20.000 tấn tại Mông Dương; xây dựng đạt công suất 25 - 27 triệu tấn/năm vào năm 2020.

+ Khu bến Hải Hà là khu bến chuyên dùng có bến tổng hợp, phục vụ trực tiếp cho khu công nghiệp Hải Hà và khu vực Đông Bắc.

+ Bến cảng Vạn Gia là bến cảng tổng hợp địa phương, phục vụ chủ yếu thành phố cửa khẩu Móng Cái, gồm khu chuyển tải cho tàu trọng tải đến 10.000 tấn và các bến thủy nội địa cho phương tiện nhỏ tại Dân Tiến và các bến trên sông Ka Long; xây dựng đạt công suất 3,5 - 4,5 triệu tấn/năm vào năm 2020.

+ Khu bến Mũi Chùa, Vạn Hoa, Vân Đồn là bến cảng địa phương cho tàu trọng tải từ 3.000 tấn đến 5.000 tấn. Bến Mũi Chùa chuyên dùng cho công nghiệp hóa chất mỏ, kết hợp hàng tổng hợp cho Cao Bằng, Lạng Sơn; bến Vạn Hoa chủ yếu phục vụ quốc phòng, an ninh; bến Vân Đồn (Đông Bắc đảo Cái Bầu) làm hàng tổng hợp phục vụ trực tiếp cho khu kinh tế, tiếp nhận tàu trọng tải đến 10.000 tấn; xây dựng đạt công suất 2 - 2,5 triệu tấn/năm vào năm 2020.

+ Khu bến Yên Hưng là khu bến cảng chuyên dùng, có bến tổng hợp, container, tiếp nhận tàu trọng tải từ 10.000 đến 40.000 tấn hoặc lớn hơn, phục vụ chủ yếu cho khu công nghiệp Yên Hưng - Đầm Nhà Mạc, đóng sửa tàu thuyền, tiếp nhận cung ứng sản phẩm dầu (phục vụ di dời bến xăng dầu B12 tại Cái Lân). Đây là khu phụ trợ nằm trong tổng thể quy hoạch khu bến cảng Lạch Huyện (thành phố Hải Phòng) sẽ được nghiên cứu cụ thể trong quy hoạch riêng.

+ Các bến tại huyện đảo Cô Tô, Bạch Long Vĩ là các bến cảng vệ tinh, đầu mối giao lưu với đất liền, kết hợp phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh.

Luồng hàng hải:

Tập trung đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp các luồng vào cảng Hải Phòng, Quảng Ninh với trọng điểm là đoạn luồng vào khu bến Lạch Huyện, khu bến Đình Vũ, khu bến Cái Lân. Chú trọng công tác nạo vét duy tu thường xuyên, định kỳ các tuyến luồng hàng hải hiện có và từng bước cải tạo, nâng cấp phù hợp với nguồn lực và quy mô, công năng của cảng theo quy hoạch.

d) Đường thủy nội địa

Cảng thủy nội địa:

Nâng cấp cảng Khuyến Lương đạt công suất 1,7 triệu tấn/năm; xây dựng cảng hàng hóa Phù Đổng quy mô 2,54 triệu tấn/năm; cảng Chèm - Thượng Cát (thành phố Hà Nội) quy mô 3,5 triệu tấn/năm.

Luồng tuyến:

- Tuyến Lạch Giang - Hà Nội, dài khoảng 187 km. Nâng cấp tuyến đạt cấp I, tập trung cải tạo cho phép tàu 1.000 tấn vào cảng Hà Nội với tiêu chuẩn luồng cấp II; tần suất ứng với mực nước chạy tàu 70%.

- Tuyến Hải Phòng - Hà Nội (qua sông Đuống), dài khoảng 154 km, đi qua sông Cấm, sông Hàn, sông Kinh Thầy, sông Thái Bình, sông Đuống, sông Hồng. Nâng cấp toàn tuyến đạt cấp II.

- Tuyến Quảng Ninh - Ninh Bình (qua sông Đào, sông Luộc): Từ cửa Lục - cảng Ninh Phúc dài 264,0 km, cấp I; tuyến Quảng Ninh - Ninh Bình (qua cửa Lạch Giang): Từ cửa Lục đến cảng Ninh Phúc, cấp đặc biệt, dài khoảng 178,5 km.

- Tuyến Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai, dài khoảng 362 km. Duy trì đoạn Hà Nội - Việt Trì đạt cấp II; nâng cấp đoạn Việt Trì - Yên Bái lên cấp III; đoạn Yên Bái - Lào Cai đạt cấp IV.

- Tuyến Quảng Ninh - Phả Lại, dài khoảng 128 km. Nâng cấp toàn tuyến đạt cấp II.

- Tuyến Phả Lại - Đa Phúc và Phả Lại - Á Lữ, dài khoảng 123 km. Nâng cấp đạt cấp III.

Tuyến Vạn Gia - Ka Long (trên sông Ka Long): Từ cảng Vạn Gia đến bến Ka Long (thành phố Móng Cái), đạt cấp III, dài khoảng 17 km.

đ) Hàng không

- Cảng hàng không quốc tế Nội Bài: Là cảng hàng không quốc tế lớn nhất của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ cũng như của cả miền Bắc, có khả năng tiếp nhận được máy bay A380 và tương đương. Khai thác nhà ga hành khách T2 có hiệu quả, với tổng công suất Cảng đạt 25 triệu lượt khách/năm và 0,5 triệu tấn hàng/năm.

- Cảng hàng không quốc tế Cát Bi: Nâng cấp, mở rộng đạt tiêu chuẩn cấp 4E, đảm bảo tiếp nhận được các loại máy bay B747 hạn chế tải trọng, B777-300, B777-200, A321 và tương đương, công suất đạt 4 - 5 triệu lượt hành khách/năm.

- Cảng hàng không Gia Lâm: Cải tạo, nâng cấp phục vụ cho hoạt động bay nội vùng, tiếp nhận các loại máy bay ATR72/F70 hoặc tương đương, công suất đạt 167.000 lượt khách/năm và 2.000 tấn hàng/năm.

- Cảng hàng không Quảng Ninh: Giai đoạn đến năm 2020 quy hoạch là cảng hàng không nội địa có hoạt động bay quốc tế đạt cấp 4E, có thể tiếp nhận các loại máy bay A320, A313, A312 và B777 với công suất nhà ga 700.000 hành khách/năm.

e) Cảng cạn

Hình thành 5 cảng cạn tại khu vực và hành lang kinh tế phục vụ hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng và cảng Quảng Ninh.

- Khu vực kinh tế ven biển: Quy mô khoảng 60 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Thái Bình, Nam Định, Hà Nam, Ninh Bình, phía Tây Hà Nội và Hòa Bình; khả năng thông qua hàng hóa khoảng 630.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: Quy mô khoảng 70 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Tuyên Quang và Hà Giang; khả năng thông qua hàng hóa khoảng 720.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: Quy mô khoảng 50 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Lạng Sơn, Cao Bằng, Bắc Giang và Bắc Ninh; khả năng thông qua hàng hóa khoảng 550.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội: Quy mô khoảng 40 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Phú Thọ, Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên, Lai Châu; khả năng thông qua hàng hóa khoảng 380.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội: Quy mô khoảng 100 ha; phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Thái Nguyên, Bắc Kạn; khả năng thông qua hàng hóa khoảng 1.300.000 TEU/năm.

Khẩn trương triển khai các bước cần thiết để đầu tư phát triển hệ thống cảng cạn theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

3. Các công trình ưu tiên đầu tư

Ưu tiên đầu tư các công trình nhằm tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải và giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông là động lực phát triển cho Vùng (Chi tiết tại Phụ lục kèm theo).

4. Dự kiến quỹ đất

Quỹ đất dành cho phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông Quốc gia vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ theo quy hoạch là trên 21.800 ha, chiếm 1,4% diện tích Vùng (không tính đến giao thông đô thị và giao thông địa phương). Diện tích đất cần bổ sung thêm cho các dự án khoảng 10.900 ha trong đó diện tích đất lúa chiếm dụng là 3.560 ha.

IV. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh dịch vụ vận tải.

- Đẩy mạnh tái cơ cấu thị phần vận tải, ưu tiên đầu tư cho các phương thức vận tải khối lượng lớn như đường sắt Quốc gia, đường sắt đô thị, đường thủy nội địa, nhằm giảm áp lực cho đường bộ. Đổi mới công nghệ xếp dỡ tại các đầu mối vận tải, áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

- Tái cơ cấu phương tiện vận tải hàng hóa theo hướng chú trọng đầu tư phương tiện chở container trên đường sắt, đường thủy nội địa và đường biển; nâng cao năng lực xếp dỡ container tại các đầu mối tập kết hàng hóa, đặc biệt là các khu vực trọng điểm sản xuất, tiêu thụ. Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới, hiện đại hóa các phương tiện vận tải, thiết bị xếp dỡ và nâng cao chất lượng dịch vụ đảm bảo tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành và khai thác các hệ thống giao thông vận tải; thiết lập trung tâm điều hành vận tải ở các thành phố lớn đặc biệt là Thủ đô Hà Nội và trên đường cao tốc nhằm quản lý điều tiết giao thông vận tải; triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông; tăng cường công tác kiểm tra tải trọng xe; tuyên truyền, phổ biến nâng cao hiểu biết, ý thức chấp hành pháp luật, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông.

2. Các giải pháp, chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

- Đẩy mạnh thực hiện Nghị định số 10/2013/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2013 của Chính phủ về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Khai thác có hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện có. Tổ chức thực hiện hiệu quả bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông nhằm bảo đảm chất lượng công trình, khắc phục kịp thời các hư hỏng, sự cố, điểm đen tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông; đẩy mạnh việc quản lý và khai thác hiệu quả đất hành lang an toàn đường bộ; tăng cường bảo vệ hành lang an toàn giao thông, chống lấn chiếm, nhằm giảm chi phí đền bù và giải phóng mặt bằng khi xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; tăng cường công tác quản lý bảo trì và nâng cao hiệu quả trong quản lý sử dụng Quỹ Bảo trì đường bộ.

- Tăng cường phối hợp với các địa phương đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng và triển khai thi công; xây dựng chính sách về giải phóng mặt bằng, trong đó gắn cụ thể trách nhiệm người đứng đầu ở địa phương và các chủ thể tham gia giải phóng mặt bằng; củng cố hoạt động của các trung tâm phát triển quỹ đất tại các địa phương nhằm tạo quỹ đất, kinh phí xây dựng khu tái định cư.

- Đẩy mạnh ứng dụng khoa học, công nghệ trong thiết kế, xây dựng, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông góp phần đẩy nhanh tiến độ, nâng cao chất lượng và hạ giá thành công trình; bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; khuyến khích áp dụng công nghệ mới, vật liệu mới.

- Rà soát, xây dựng và hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, định mức kinh tế, kỹ thuật trong các lĩnh vực khảo sát, thiết kế, thi công, nghiệm thu, bảo trì... trong ngành Giao thông vận tải. Nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ của ASEAN để đảm bảo sự kết nối và hội nhập quốc tế.

3. Các giải pháp, chính sách về nguồn vốn

- Tăng cường quản lý đầu tư từ vốn ngân sách nhà nước và vốn trái phiếu Chính phủ để bố trí vốn tập trung, nâng cao hiệu quả đầu tư. Nâng cao tính minh bạch và trách nhiệm trong công tác quản lý, sử dụng ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp tác phát triển trong đầu tư công. Ngân sách nhà nước chỉ tập trung đầu tư vào các lĩnh vực mà khả năng thu hồi vốn không cao hoặc không thể huy động đầu tư tư nhân.

- Phát huy nội lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế để xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông dưới nhiều hình thức. Đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) nhằm tạo bước đột phá về huy động nguồn vốn trên cơ sở nghiên cứu lựa chọn mô hình, hoàn thiện khung chính sách về đầu tư PPP trong ngành Giao thông vận tải; cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời về danh mục các dự án đầu tư theo hình thức PPP.

- Xây dựng cơ chế, chính sách ưu đãi đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đối với những dự án đặc biệt quan trọng, dự án vùng đặc thù, kết hợp bảo đảm quốc phòng, an ninh, như: ưu tiên khai thác các dịch vụ liên quan dọc tuyến đường bộ (trạm xăng, trạm dừng nghỉ, trạm cân xe, quảng cáo...).

4. Giải pháp, chính sách về phát triển bền vững và bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải

- Hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn, các văn bản hướng dẫn, các quy định bảo vệ môi trường trong lĩnh vực giao thông vận tải. Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục và cưỡng chế thi hành pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Phát triển giao thông vận tải gắn với mục tiêu bảo vệ môi trường, tích hợp, lồng ghép các yếu tố biến đổi khí hậu, nước biển dâng, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả từ khi lập quy hoạch, dự án.

- Nâng cao chất lượng giám sát và quản lý bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải. Thẩm định về môi trường từ khâu lập chiến lược, quy hoạch và dự án… Giám sát chặt chẽ việc thực hiện các quy định bảo vệ môi trường trong các dự án xây dựng công trình và các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

- Các công trình giao thông và phương tiện vận tải phải có tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng phù hợp với các yêu cầu về bảo vệ môi trường; sử dụng các kỹ thuật và công nghệ tiên tiến trong việc thi công các công trình giao thông; kiểm soát chất lượng phương tiện và nhiên liệu, giảm thiểu ô nhiễm môi trường; khuyến khích sử dụng phương tiện và năng lượng sạch.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong Vùng tổ chức quản lý và triển khai thực hiện quy hoạch. Trong quá trình thực hiện tiến hành xem xét, đánh giá để kịp thời điều chỉnh bổ sung, đáp ứng yêu cầu thực tế.

2. Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong Vùng tiến hành rà soát điều chỉnh các quy hoạch có liên quan phù hợp với quy hoạch này; đồng thời phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành và các địa phương khác trong quá trình thực hiện đảm bảo các quy hoạch được triển khai khả thi và đồng bộ, tạo được hệ thống giao thông vận tải vùng liên hoàn, liên kết nhằm nâng cao năng lực của toàn mạng.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 05/2011/QĐ-TTg ngày 24 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Tấn Dũng

Phụ lục

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH, DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ

(Kèm theo Quyết định số 2053/QĐ-TTg ngày 23 tháng 11 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Tên dự án	Quy mô
A	**ĐƯỜNG BỘ**	
I	**Đường cao tốc**	
1	Pháp Vân - Cầu Giẽ	32,3 km, 6 làn xe
2	Hà Nội - Lạng Sơn	130 km, 2 - 4 làn xe
3	Hạ Long - Móng Cái	128 km, 2 - 4 làn xe
4	Nội Bài - Hạ Long	146 km, 4 - 6 làn xe
5	Hà Nội - Thái Nguyên - Chợ Mới - Bắc Kạn	104,5 km, 4 - 6 làn xe
8	Vành đai III Hà Nội	55 km, đô thị kết hợp cao tốc
9	Vành đai IV Hà Nội	47 km, 6 làn xe
10	Vành đai V Hà Nội	86 km, 6 làn xe
11	Đường nối cao tốc Hà Nội - Hải Phòng và cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình	47,7 km, 4 làn xe
II	**Đường quốc lộ**	
12	Đầu tư, cải tạo, nâng cấp các quốc lộ theo quy hoạch: quốc lộ 2, quốc lộ 10, quốc lộ 17, quốc lộ 38B, quốc lộ 21, quốc lộ 2B, quốc lộ 18, quốc lộ 4B, quốc lộ 279, quốc lộ 37	Đường cấp IV - II, 2 - 4 làn xe
B	**ĐƯỜNG SẮT**	
I	**Nâng cấp các tuyến hiện có**	
1	Hà Nội - Lào Cai	258 km, khổ 1.000 mm
2	Hà Nội - Hải Phòng	96 km, khổ 1.000 mm
3	Đông Anh - Quán Triều	54,6 km, khổ lồng
4	Hà Nội - Đồng Đăng	156 km, khổ lồng
II	**Đường sắt xây dựng mới**	
5	Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân	129 km, đường đơn, khổ lồng
6	Cát Linh - Hà Đông - Xuân Mai	38 km, đường sắt đô thị
7	Trôi - Nhổn - Ga Hà Nội - Yên Sở (giai đoạn đầu 12,5 km)	48 km, đường sắt đô thị

TT	Tên dự án	Quy mô
C	**ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**	
1	Nâng cấp tuyến vận tải thủy Quảng Ninh - Hải Phòng - Nam Định - Ninh Bình	266,5 km, cấp II - III
2	Nâng cấp tuyến vận tải thủy Tài Xá - Mũi Chùa	31,5 km, tiếp nhận tàu 100 tấn
D	**ĐƯỜNG BIỂN**	
1	Khu Lạch Huyện - Cảng Hải Phòng	8.000 TEU, công suất 35 - 41 triệu tấn/năm
2	Khu Cái Lân - Cảng Hòn Gai	Tiếp nhận tàu 50.000 DWT/4.000 TEU, công suất 15 - 18 triệu tấn/năm
3	Khu Đình Vũ - Cảng Hải Phòng	Tiếp nhận tàu 20.000 - 30.000 DWT, công suất 18 - 20 triệu tấn/năm
4	Luồng vào cảng Lạch Huyện - Cảng Hải Phòng	Tiếp nhận tàu 100.000 DWT/8.000 TEU
Đ	**HÀNG KHÔNG**	
1	Cảng hàng không quốc tế Cát Bi	Cải tạo, nâng cấp, mở rộng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ máy bay đạt công suất 4 triệu lượt khách/năm, tiếp nhận máy bay B777
2	Cảng hàng không Quảng Ninh	Đầu tư xây dựng mới đạt công suất 0,7 triệu lượt khách/năm, tiếp nhận máy bay A320/321
3	Cảng hàng không Gia Lâm	Cải tạo, xây dựng đạt công suất 0,167 triệu lượt khách/năm, tiếp nhận máy bay ATR72/F70