

Số: 05/2011/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 24 tháng 01 năm 2011

**QUYẾT ĐỊNH**  
**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**

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**

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

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải (tờ trình số 7873/TTr-BGTVT ngày 09 tháng 11 năm 2010) về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030,

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** 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 với những nội dung chủ yếu sau:

**I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN**

1. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ đảm bảo phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội của vùng; chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia và các địa phương có liên quan.

2. Phát triển giao thông vận tải với bước đột phá mạnh mẽ tạo tiền đề đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế - xã hội vùng, đáp ứng yêu cầu là vùng đi đầu trong công cuộc công nghiệp hoá – hiện đại hoá, thu hút đầu tư nước ngoài và hội nhập quốc tế, củng cố an ninh quốc phòng và trật tự an toàn xã hội.

3. Phát triển giao thông vận tải trên cơ sở phát huy tối đa lợi thế của vùng là vị trí trung tâm và cửa ngõ chiến lược về đường biển và đường hàng không; đảm bảo sự liên kết giữa các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, hàng không và cảng biển; sự liên kết giữa Thủ đô Hà Nội với vai trò là đầu mối giao thông với các tỉnh, thành phố trong vùng.

4. Phát triển vận tải chất lượng cao với chi phí hợp lý, giảm thiểu tai nạn giao thông, hạn chế ô nhiễm môi trường, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức và logistics.

5. Chú trọng bảo trì để khai thác triệt để năng lực kết cấu hạ tầng giao thông hiện có; tập trung đầu tư có trọng điểm các công trình quan trọng bức thiết mang tính đột phá, ưu tiên các công trình giải quyết tình trạng ùn tắc.

6. Phát triển mạnh mẽ giao thông đô thị, đặc biệt là Thủ đô Hà Nội. Liên kết chặt chẽ hệ thống giao thông vận tải quốc gia với hệ thống giao thông vận tải địa phương, chú trọng phát triển giao thông địa phương, nhất là giao thông nông thôn.

7. 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.

8. Phát huy ưu thế về nguồn nhân lực, ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến và tăng cường hợp tác quốc tế trong phát triển giao thông vận tải vùng, làm hạt nhân phát triển cho toàn ngành.

9. Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và tăng cường công tác đảm bảo hành lang an toàn giao thông.

## **II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN**

### **1. Mục tiêu phát triển đến năm 2020**

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

Khối lượng vận tải toàn vùng sẽ đạt khoảng 450 – 500 triệu tấn hàng hoá và 700 – 800 triệu hành khách/năm, với tốc độ tăng trưởng bình quân 9 – 10%/năm, trong đó lượng hàng hoá thông qua các cảng biển trong vùng là 115 – 160 triệu tấn/năm; lượng hành khách thông qua các cảng hàng không trong vùng là 25 triệu hành khách/năm. Vận tải hành khách công cộng đô thị Hà Nội đạt 35%, Hải Phòng và các đô thị tương đương khác đạt 15 – 20%.

### **b) Về kết cấu hạ tầng:**

Đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống quốc lộ hiện có; đẩy nhanh tốc độ xây dựng mạng lưới đường bộ cao tốc, phân đầu đến năm 2020 hoàn thành khoảng 500 km đường bộ cao tốc. 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, 80% đường nông thôn được cứng hoá mặt đường.

Hoàn thành cải tạo, nâng cấp mạng đường sắt hiện có đạt tiêu chuẩn đường sắt quốc gia cấp 1; kết nối đường sắt với các cảng biển quốc tế, nhà máy, khu kinh tế, khu mỏ và các trung tâm du lịch lớn; nhanh chóng phát triển các tuyến vận tải bánh sắt khối lượng lớn tại các đô thị, đặc biệt là Thủ đô Hà Nội; nghiên cứu cải tạo đường sắt Hà Nội – Hải Phòng thành đường đôi, điện khí hoá; hoàn thành tuyến đường sắt Yên Viên – Phả Lại – Hạ Long – Cái Lân; nghiên cứu để đầu tư vào thời điểm thích hợp các tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, Đồng Đăng – Hà Nội, cao tốc Bắc - Nam.

Từng bước nâng cấp, mở rộng hệ thống cảng biển đáp ứng lượng hàng hoá thông qua trong từng thời kỳ; tập trung xây dựng một số bến cảng nước sâu đạt tiêu chuẩn quốc tế tại Lạch Huyện cho tàu trọng tải đến 100.000 DWT, Cái Lân cho tàu đến 50.000 DWT; phát triển cảng tại các huyện đảo với quy mô phù hợp đáp ứng nhu cầu phát triển và đảm bảo an ninh quốc phòng; nghiên cứu kết hợp chính trị và cải tạo, nâng cấp luồng đảm bảo tàu ra vào thuận lợi và đồng bộ với quy mô bến.

Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật đảm bảo chạy tàu 24/24h hệ thống các tuyến đường thuỷ nội địa đang quản lý, đồng thời phân đầu tăng chiều dài đường thuỷ nội địa được quản lý; xây dựng mới cảng container 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 xây dựng các cảng hàng không mới theo quy hoạch. Hoàn thành nhà ga T2 Nội Bài trước năm 2015. Nghiên cứu để xây dựng cảng hàng không Tiên Lãng đưa vào khai thác sử dụng khi Cảng hàng không Cát Bi mãn tải.

Đối với giao thông đô thị Thủ đô Hà Nội, cải tạo, nâng cấp và mở rộng kết hợp tăng cường công tác quản lý bảo trì để sử dụng hiệu quả cơ sở 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 Thủ đô Hà Nội mở rộng để giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông, đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân. Phân đầu quỹ đất dành cho giao thông đô thị đạt 15%.

Đối với giao thông đô thị thành phố Hải Phòng và các thành phố, thị xã khác, hoàn chỉnh quy hoạch, từng bước phát triển hệ thống hạ tầng giao thông đô thị và vận tải hành khách công cộng đáp ứng nhu cầu.

## 2. Định hướng phát triển đến năm 2030

Thỏa mãn được nhu cầu vận tải 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; kết nối thuận lợi giữa các phương thức vận tải, giữa các tỉnh, thành phố trong vùng, với cả nước và quốc tế.

Cơ bản hoàn thiện và hiện đại hoá mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông. Tiếp tục phát triển các công trình kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch.

### **III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN**

#### **1. Quy hoạch phát triển vận tải**

Tổ chức vận tải hợp lý trên một số hành lang vận tải chủ yếu gồm:

- Hành lang Bắc – Nam gồm 4 phương thức vận tải: đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không. Vận tải hàng hoá đường dài chủ yếu do đường biển và đường sắt đảm nhận. Vận tải hành khách đường dài sẽ chuyển dần sang đường sắt và hàng không. Hàng hoá và hành khách trên các cung đoạn ngắn và nội tỉnh chủ yếu do vận tải đường bộ đảm nhận.

- Hành lang Hà Nội – Hải Phòng gồm 3 phương thức vận tải: đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa. Hành khách chủ yếu sử dụng vận tải đường bộ, hàng hoá chia sẻ giữa 3 phương thức vận tải đường bộ, đường sắt và đường sông.

- Hành lang Hà Nội – Quảng Ninh gồm 3 phương thức vận tải: đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa. Hành khách chủ yếu sử dụng vận tải đường bộ, đường sắt; hàng hoá chia sẻ giữa 3 phương thức vận tải đường bộ, đường sắt và đường sông.

- Hành lang Hà Nội – Lào Cai gồm 3 phương thức vận tải: đường bộ, đường sắt và đường thuỷ nội địa. Do điều kiện địa hình, việc vận tải hàng hoá và hành khách trên tuyến do đường bộ và đường sắt đảm nhận là chính.

- Hành lang Hà Nội – Lạng Sơn gồm 2 phương thức vận tải: đường bộ và đường sắt. Vận tải đường bộ chiếm ưu thế tuyệt đối về cả vận chuyển hàng hoá và hành khách.

- Hành lang Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh gồm 2 phương thức vận tải: đường bộ và đường thuỷ nội địa, trong đó vận tải đường bộ là chủ yếu.

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

##### **a) Đường bộ**

Các trục cao tốc

- Đại lộ Thăng Long: từ nút giao Trung Hòa đến quốc lộ 21A tại Hoà Lạc (thành phố Hà Nội), dài 30 km, quy mô 6 làn xe cao tốc và 2 tuyến đường đô thị hai bên.

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

Đoạn Tân Vũ – Lạch Huyện: từ nút giao Tân Vũ đến cảng cửa ngõ Lạch Huyện (thành phố Hải Phòng), dài khoảng 16 – 17 km, quy mô 4 làn xe giai đoạn I, 6 làn xe giai đoạn II, trong đó, đoạn cầu Đình Vũ – Cát Hải dài khoảng 5 km làm cầu vượt biển.

- Cao tốc Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai: từ nút giao cao tốc Nội Bài – Hạ Long với quốc lộ 2 (thành phố Hà Nội) đến xã Quang Kim (huyện Bát Xát, tỉnh Lào Cai), dài 264 km, (trong đó, đoạn tuyến nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài khoảng 60 km), quy mô 4 làn xe giai đoạn I, 6 làn xe giai đoạn II.

- Cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên: từ km 152 + 400 quốc lộ 1A mới tại Ninh Hiệp (huyện Gia Lâm, thành phố Hà Nội) đến km 61 + 313 quốc lộ 3 tại Thịnh Dán (thành phố Thái Nguyên), dài 61,3 km (trong đó, đoạn thuộc vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 35 km), quy mô 4 làn xe giai đoạn I, 6 làn xe giai đoạn II.

- Cao tốc Lạng Sơn – Bắc Giang – Bắc Ninh: từ cửa khẩu Hữu Nghị (tỉnh Lạng Sơn) đến cầu Như Nguyệt (tỉnh Bắc Ninh), dài 130 km, (trong đó đoạn tuyến nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 11 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 136 km, quy mô 4 làn xe giai đoạn I, 6 làn xe giai đoạn II.

- Cao tốc Hạ Long – Móng Cái: từ thành phố Hạ Long đến Móng Cái (tỉnh Quảng Ninh), dài 128 km, quy mô 4 – 6 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 32,3 km. Hiện tại quy mô 4 làn xe, quy hoạch mở rộng 6 làn xe.

- Cao tốc Hoà Lạc – Hoà Bình: từ nút giao Hoà Lạc (thành phố Hà Nội) đến thành phố Hoà Bình (tỉnh Hoà Bình), dài 26 km, (trong đó, đoạn trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài khoảng 15 km), quy mô 6 làn xe.

- Cao tốc Đèo Hùng – Hoà Lạc – Phố Châu (thuộc trục cao tốc Bắc – Nam phía Tây): từ Đèo Hùng (tỉnh Phú Thọ) đến Phố Châu (tỉnh Hà Tĩnh), dài 457 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 40 km), quy mô 4 – 6 làn xe.

- Giai đoạn sau 2020, nghiên cứu xây dựng tuyến cao tốc ven biển Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh: từ thành phố Ninh Bình (tỉnh Ninh Bình) đến thành phố Hạ Long (tỉnh Quảng Ninh), dài 160 km, (trong đó, đoạn tuyến nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài khoảng 80 km), quy mô 4 làn xe.

### Các trục quốc lộ hướng tâm Hà Nội

- Quốc lộ 2: từ km 13 + 600 (ranh giới thành phố Hà Nội và tỉnh Vĩnh Phúc) đến cửa khẩu Thanh Thủy (tỉnh Hà Giang) tại km 312 + 500, dài 310 km, (trong đó, đoạn trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 50,6 km). Đoạn từ km 13 + 600 đến km 30 + 600 dài 17 km đã đạt tiêu chuẩn cấp II, 4 làn xe. Đoạn còn lại hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp III, 2 làn xe; các đoạn qua khu vực có lưu lượng lớn đạt tiêu chuẩn đường cấp I, II, 4 – 6 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 95, 2 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp II, 4 làn xe;

- Quốc lộ 6: từ Hà Đông (Hà Nội) đến Mường Lay (tỉnh Lai Châu), dài 512 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 34 km), hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp I – II, 4 – 6 làn xe.

- Quốc lộ 32: từ Sơn Tây – Hà Nội (km 41) đến Bình Lư (tỉnh Lai Châu), dài 393 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 22 km), hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

### Đường vành đai đô thị

- Vành đai III 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 55 km, quy mô đô thị kết hợp cao tốc ở giữa.

- Vành đai IV (vành đai vùng): gắn kết các khu công nghiệp – đô thị vệ tinh quanh Thủ đô Hà Nội: Phúc Yên (tỉnh Vĩnh Phúc); Mê Linh; Hồng Hà (Đan Phượng); Đức Thượng, An Khánh (Hoài Đức); Yên Nghĩa (Hà Đông); Thường Tín (thành phố Hà Nội), Mỹ Sở, Như Quỳnh (tỉnh Hưng Yên); Tiên Sơn, Yên Phong (tỉnh Bắc Ninh); Hiệp Hoà (tỉnh Bắc Giang); Phố Nối, quốc lộ 2 khoảng km 11 + 300 (thành phố Hà Nội), dài khoảng 125 km, quy mô 6 – 8 làn xe.

- Vành đai V (vành đai vùng): liên kết các thành phố, thị xã vệ tinh quanh thành phố Hà Nội: Vĩnh Yên – Sơn Tây – Hoà Lạc – Xuân Mai – Miếu Môn – Phủ Lý – Thái Bình – Hải Dương – Chí Linh – Bắc Giang – Thái Nguyên, dài khoảng 320 km, quy mô đường cấp I, 4 – 6 làn xe.

### Các quốc lộ khác

- Quốc lộ 10: từ Ưông Bí (tỉnh Quảng Ninh) đến Hoàng Hoá (tỉnh Thanh Hoá), dài 228 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 58,2 km), hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp II, 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 thiện nâng cấp đoạn Mông Dương – Móng Cái (tỉnh Quảng Ninh), dài 124 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe; mở rộng đoạn Uông Bí – Tuần Châu (tỉnh Quảng Ninh), dài 30 km, đạt tiêu chuẩn đường cấp II, 4 làn xe.

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

- Quốc lộ 38: từ thành phố Bắc Ninh (tỉnh Bắc Ninh) đến Chợ Dầu (tỉnh Hà Nam), dài 81 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 55 km), hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 39: từ Phố Nối (tỉnh Hưng Yên) đến Diêm Điền (tỉnh Thái Bình), dài 108 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 50,2 km), hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 21: từ thị xã Sơn Tây (thành phố Hà Nội) đến Hải Thịnh (tỉnh Nam Định), dài 210 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 46 km), hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, IV, 2 làn xe.

- Quốc lộ 21B: từ Phú Lâm (thành phố Hà Nội) đến Cầu Bà Đa (tỉnh Hà Nam), dài 59 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 41,6 km), hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Quốc lộ 2B: từ Dốc Láp đến Tam Đảo (tỉnh Vĩnh Phúc), dài 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 đường cấp IV, 2 làn xe.

- Quốc lộ 2C: từ Sơn Tây (thành phố Hà Nội) đến Sơn Dương (tỉnh Tuyên Quang), dài 141 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 44,9 km), hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Tuyến nối cao tốc Hà Nội – Hải Phòng và Cầu Giẽ - Ninh Bình: từ nút giao cao tốc Hà Nội – Hải Phòng và quốc lộ 39 đi phía trái quốc lộ 39, cách thành phố Hưng Yên từ 2 đến 4 km, đi qua Đại học Văn hoá Phố Hiến, vượt sông Hồng và đi trùng với hướng tuyến quy hoạch đường tỉnh 499 đến nút giao Liêm Tuyền (cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình), dài 47,7 km, quy mô đường cấp II, 4 làn xe giai đoạn I, 6 làn xe giai đoạn II.

Các trục liên kết vùng

- Các tuyến vành đai:

Hệ thống quốc lộ 4: gồm các quốc lộ 4A, 4B, 4C, 4D, 4E, từ tỉnh Quảng Ninh đến tỉnh Lai Châu, dài khoảng 687 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 27 km), từng bước hoàn thành nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, 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 Bàu (đảo chính khu kinh tế Vân Đồn) đến cầu Vân Đồn hiện tại, dài gần 32 km, quy mô đường cấp III, 2 làn xe giai đoạn I, 6 làn xe cao tốc giai đoạn II.

Quốc lộ 279: từ Bãi Cháy (tỉnh Quảng Ninh) đến Tây Trang (tỉnh Điện Biên), dài 744 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 42,5 km), hoàn thành xây dựng, nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu đường cấp IV, 2 làn xe.

Quốc lộ 37: từ Diêm Điền (tỉnh Thái Bình) đến Cò Nòi (tỉnh Sơn La), dài 485 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 85,3 km), hoàn thiện nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, 2 làn xe ở khu vực miền núi; các đoạn khu vực đông dân cư, đồng bằng đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

- Tuyến đường bộ ven biển: từ cảng Núi Đỏ, Mũi Ngọc xã Bình Ngọc, thành phố Móng Cái (tỉnh Quảng Ninh) đến cửa khẩu Hà Tiên thuộc địa phận thị xã Hà Tiên (tỉnh Kiên Giang), dài khoảng 3.041 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 307,5 km) quy mô tối thiểu cấp III, 2 làn xe.

- Đường Hồ Chí Minh: từ Pác Bó (tỉnh Cao Bằng) đến Đất Mũi (tỉnh Cà Mau), dài khoảng 3.167 km, (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 49,6 km), quy mô cấp III, 2 làn xe giai đoạn I, cao tốc 4 – 6 làn xe giai đoạn II.

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. Xem xét nâng cấp một số tuyến lên thành quốc lộ phù hợp với nhu cầu thực tế và các tiêu chí của đường quốc lộ được quy định tại Luật Giao thông đường bộ.

#### b) Đường sắt

Các tuyến đường sắt hiện có

- Đường sắt Bắc – Nam: dài 1.726 km (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 33 km). Hoàn thành nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường sắt quốc gia cấp I.

- Đường sắt Hà Nội – Hải Phòng: dài 106 km. Hoàn thành nâng cấp, điện khí hoá toàn tuyến.

- Đường sắt Hà Nội – Lào Cai: dài 296 km (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 42,5km). Hoàn thành nâng cấp, đưa toàn tuyến vào cấp kỹ thuật.

- Đường sắt Hà Nội – Đồng Đăng: dài 162 km (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 22,5km). Nâng cấp, đưa toàn tuyến vào cấp kỹ thuật.

- Đường sắt Đông Anh – Quán Triều: dài 54 km (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 18,5km). Nâng cấp, đưa toàn tuyến vào cấp kỹ thuật.

Các tuyến đường sắt xây mới

- Đường sắt cao tốc Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh: dài 1.570 km (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 33,5km). Nghiên cứu xây dựng đoạn Hà Nội – Vinh vào thời điểm thích hợp căn cứ vào nhu cầu và khả năng huy động nguồn vốn.

- Đường sắt Yên Viên – Phả Lại – Hạ Long – Cái Lân: dài 128 km. Xây dựng đường đơn, khổ lồng.

- Đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng: dài 381 km (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 128,5km). Nghiên cứu xây dựng đường đôi, khổ 1.435 mm, điện khí hoá.

- Đường sắt Đồng Đăng - Hà Nội: dài 156 km (trong đó, đoạn nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ dài 22,5 km). Nghiên cứu xây dựng đường đôi, khổ 1.435 mm, điện khí hóa.

Giai đoạn sau 2020, nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt sau: tuyến ven biển Nam Định – Thái Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh dài 120 km, theo tiêu chuẩn đường đơn cấp I và Hạ Long – Móng Cái theo tiêu chuẩn đường đơn cấp II; tuyến Lạng Sơn – Quảng Ninh – Mũi Chùa dài 95 km, theo tiêu chuẩn đường đơn cấp II; các tuyến đường sắt kết nối với các cảng biển, các khu công nghiệp; hoàn thành kết nối tuyến đường sắt đầu mối Thủ đô Hà Nội và mạng đường sắt liên vùng Thủ đô Hà Nội.

c) Đường biển

Cảng biển

- Cảng Hải Phòng: Cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA) có các khu chức năng:

Khu bến Lạch Huyện: khu bến chính của cảng Hải Phòng, chủ yếu làm hàng container xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa cho tàu sức chở 4.000 – 6.000 TEU, trọng tải đến 100.000 DWT. Kết cấu hạ tầng, công nghệ bốc xếp quản lý khai thác đồng bộ hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế. Có đầu mối logistic trong khu công nghiệp dịch vụ liền kề phía sau bến cảng. Trọng điểm đầu tư bao gồm cầu bến, hệ thống kỹ thuật hạ tầng kết nối mạng quốc gia và khu công nghiệp dịch vụ hậu cảng. Xây dựng đạt công suất 20,8 – 38,8 triệu tấn/năm.

Khu Đình Vũ: chủ yếu làm hàng tổng hợp container trên tuyến biển gần cho tàu trọng tải 20.000 – 30.000 DWT. Có bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cơ sở sản xuất, dịch vụ của khu công nghiệp Đình Vũ. Xây dựng đạt công suất 18 – 20 triệu tấn/năm.

Khu Sông Cấm: chức năng chính là tổng hợp địa phương, cho tàu trọng tải 5.000 – 10.000 DWT không phát triển mở rộng; từng bước di dời và chuyển đổi công năng trên cơ sở sắp xếp lại và đầu tư chiều sâu, duy trì công suất 5 – 6 triệu tấn/năm. Các bến chủ yếu ở khu vực này là Chùa Vẽ, Vật Cách.

Khu sông Chanh (Yên Hưng – tỉnh Quảng Ninh): chức năng chính là chuyên dùng có bến tổng hợp container tiếp nhận tàu 10.000 – 40.000 DWT. Bao gồm chuyên dùng cho khu công nghiệp Yên Hưng – đầm Nhà Mạc, chuyên dùng phục vụ đóng sửa tàu biển, chuyên dùng sản phẩm dầu (tại hòn Quả Muối). Xây dựng đạt công suất 10 – 15 triệu tấn/năm.

Các bến chuyên dùng và vệ tinh khác: phục vụ trực tiếp cho cơ sở công nghiệp – dịch vụ, ven sông và bến địa phương cho phương tiện nhỏ khác trong vùng (kể cả Diêm Điền - tỉnh Thái Bình, Hải Thịnh – tỉnh Nam Định). Phát triển phù hợp với quy hoạch xây dựng chung, có vai trò là bến vệ tinh của cảng Hải Phòng.

- Cảng Hòn Gai – Quảng Ninh: Cảng tổng hợp quốc gia đầu mỗi khu vực, bao gồm khu bến tổng hợp, container Cái Lân và các bến chuyên dùng vệ tinh khác.

Khu Cái Lân: khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng container kết hợp hàng tổng hợp cho tàu trọng tải đến 50.000 DWT, container đến 3.000 TEU. Hoàn thiện khu bến này cùng với đầu mối logistics sau cảng là trọng tâm đầu tư trong giai đoạn quy hoạch. Xây dựng đạt công suất 15 – 18 triệu tấn/năm.

Các bến chuyên dùng vệ tinh: bến chuyên dùng dầu B12, từng bước di dời, chuyển đổi công năng. Bến chuyên dùng của các nhà máy xi măng, nhiệt điện giữ quy mô hiện nay, đầu tư chiều sâu để nâng năng lực và hạn chế tối đa ảnh hưởng xấu tới môi trường. Về lâu dài hạn chế phát triển loại bến này trong vịnh Cửa Lục và Hạ Long. Bến chuyên dùng phục vụ công nghiệp đóng sửa tàu biển và Khu công nghiệp Cái Lân, Việt Hưng phát triển từng bước phù hợp với quy hoạch xây dựng chung đảm nhận chức năng vệ tinh của khu bến Cái Lân. Xây dựng đồng bộ bến khách Hòn Gai để đảm nhận chức năng đầu mối khách du lịch quốc tế và đường dài Bắc – Nam.

- Cảng Cẩm Phả - Quảng Ninh: chức năng chính là chuyên dùng có bến tổng hợp container phục vụ chủ yếu cho công nghiệp khai thác than của Tập đoàn Than khoáng sản Việt Nam. Cửa Ông là khu bến chính tiếp nhận tàu 50.000 – 70.000 DWT tại cầu bến, 120.000 DWT tại khu chuyên tải. Bến Nam Cầu Trắng, xi măng Cẩm Phả đầu tư chiều sâu, không phát triển mở rộng đảm nhận vai trò vệ tinh của cảng. Xây dựng đạt công suất 25 – 27 triệu tấn/năm.

- Cảng Hải Hà – Quảng Ninh: từng bước triển khai xây dựng cảng chuyên dùng gắn với khu công nghiệp. Giai đoạn đầu là cảng chuyên dùng có bến tổng hợp cho tàu 50.000 – 80.000 DWT. Về tiềm năng lâu dài có thể phát triển thành cảng tổng hợp đầu mối khu vực kết hợp làm hàng quá cảnh cho vùng Nam Trung Quốc.

- Cảng Vạn Gia – Quảng Ninh: cảng tổng hợp địa phương, cửa ngõ giao lưu bằng đường biển của thành phố cửa khẩu Móng Cái. Gồm khu chuyên tải cho tàu đến 10.000 DWT và các bến vệ tinh cho phương tiện nhỏ tại Dân Tiến và dọc sông Ka Long. Xây dựng đạt công suất 3,5 – 4,5 triệu tấn/năm.

- Cảng Mũi Chùa, Vạn Hoa – Quảng Ninh: cảng địa phương cho tàu 3.000 - 5.000 DWT. Bến Mũi Chùa chuyên dùng cho công nghiệp hoá chất mỏ, kết hợp hàng tổng hợp cho Cao Bằng, Lạng Sơn. Bến Vạn Hoa tổng hợp phục vụ trực tiếp cho khu kinh tế Vân Đồn. Xây dựng đạt công suất 2 – 2,5 triệu tấn/năm.

Luồng vào cảng: đầu tư nạo vét đoạn ngoài khu bến Lạch Huyện cho tàu 100.000 DWT, tàu container 6.000 TEU với chuẩn tắc phù hợp yêu cầu cảng cửa ngõ quốc tế. Đoạn trong vào khu bến sông Chanh cho tàu 30.000 – 50.000 DWT, khu bến Đình Vũ cho tàu 20.000 – 30.000 DWT (voi mớn), khu bến sông Cấm cho tàu 10.000 DWT.

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

- Khu vực kinh tế ven biển: gồm các tỉnh Thái Bình, Nam Định, Hà Nam, Ninh Bình, Tây Hà Nội, Hoà Bình; thông qua khoảng 630.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội – Lào Cai: gồm các tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Tuyên Quang, Hà Giang; thông qua 720.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội – Lạng Sơn: gồm các tỉnh Lạng Sơn, Cao Bằng, Bắc Giang, Bắc Ninh; thông qua 550.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội: gồm các tỉnh, thành phố Hà Nội, Phú Thọ, Hoà Bình, Sơn La, Điện Biên, Lai Châu; thông qua 380.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội: gồm các tỉnh, thành phố Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Thái Nguyên, Bắc Cạn; thông qua 1.300.000 TEU/năm.

#### d) Đường thủy nội địa

##### Luồng tuyến

- Tuyến Lạch Giang – Hà Nội: dài 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 Quảng Ninh – Ninh Bình (qua sông Đào, sông Luộc): dài 266,5 km. Quy hoạch tuyến theo 2 phương án:

+ Phương án 1: tuyến đi như hiện nay qua sông Đào Hải Phòng và quy hoạch cấp III.

+ Phương án 2: tuyến đi vào cửa Lạch Tray nối vào kênh Đồng tiếp tục đi theo phương án 1 và quy hoạch toàn tuyến đạt cấp II. Cải tạo sông Lạch Tray (49 km), sông Luộc (72 km) và một số bãi cạn cục bộ trên đoạn sông Hồng.

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

- Tuyến Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai: dài 362 km. Duy trì đoạn Hà Nội – Việt Trì đạt cấp II; nâng cấp đoạn Việt Trì – Yên Bái nâng lên cấp III; đoạn Yên Bái – Lào Cai xây dựng âu tàu và đập dâng nước để toàn tuyến có loại tàu  $\leq 300$  tấn lên đến Lào Cai.

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

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

##### Cảng thủy nội địa

Nâng cấp cảng Khuyến Lương đạt công suất 1,7 triệu tấn/năm, xây dựng cảng hàng hoá Phù Đổng quy mô 1,1 triệu tấn/năm, cảng Chèm, quy mô 400.000 tấn/năm và cảng mới phía Bắc Hà Nội với quy mô 2 triệu tấn/năm.

#### đ) Đường 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. Cải tạo nhà ga T1, hoàn thành xây mới nhà ga hành khách T2 nâng công suất lên 25 triệu lượt khách/năm và 0,5 triệu tấn hàng/năm, giai đoạn sau đạt tổng công suất 50 triệu lượt khách/năm và 2 triệu tấn hàng/năm.

- Cảng hàng không quốc tế Cát Bi: nâng cấp, phát triển thành cảng hàng không quốc tế, tiếp nhận máy bay B777 và tương đương, công suất đạt 4 triệu lượt khách/năm và 0,4 triệu tấn hàng/năm. Sau năm 2020 chuyển sang Cảng hàng không Tiên Lãng.

- 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: xây dựng cảng hàng không Quảng Ninh phục vụ du lịch khu di sản thiên nhiên thế giới, tiếp nhận các loại máy bay như A320/321, công suất đạt từ 1 – 2 triệu lượt khách/năm.

- Cảng hàng không quốc tế Tiên Lãng: hoàn chỉnh quy hoạch, triển khai xây dựng để sau năm 2020 thay thế Cảng hàng không Cát Bi.

#### e) Giao thông đô thị và giao thông địa phương

Phát triển giao thông đô thị và địa phương theo quy hoạch được duyệt của các tỉnh, thành phố.

### 3. Dự kiến quỹ đất

Dự kiến 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 97.000 ha, chiếm 6,2% diện tích vùng (không tính đến giao thông đô thị và giao thông địa phương).

## 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, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ vận tải; đổi mới phương tiện, công nghệ, trang thiết bị dịch vụ vận tải, ưu tiên phát triển vận tải container, đa phương thức và dịch vụ logistics để điều tiết hợp lý giữa các phương thức vận tải.

- Có chính sách hỗ trợ, ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng đô thị, đặc biệt là vận tải khối lượng lớn, đồng thời kiểm soát sự phát triển phương tiện cá nhân.

- Tổ chức hợp lý các đầu mối vận tải, đặc biệt tại khu vực Hà Nội, giảm thiểu lượng xe trung chuyển phải đi vào trung tâm thành phố, gây ách tắc giao thông.

### 2. Giải pháp, chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

- Giai đoạn đến năm 2015, tập trung đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông để tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải và giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực, chú trọng nguồn nội lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước, từ nhiều thành phần kinh tế, dưới nhiều hình thức để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

- Tăng cường công tác quản lý bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, dành phần vốn thích đáng cho công tác quản lý bảo trì. Sớm hình thành quỹ bảo trì đường bộ.

### 3. Giải pháp, chính sách đảm bảo an toàn giao thông

- Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục kết hợp với tăng cường cưỡng chế việc thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông.

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

- Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý người điều khiển phương tiện vận tải, chất lượng kiểm định phương tiện cơ giới.

### 4. Giải pháp, chính sách bảo vệ môi trường

- Quản lý chặt chẽ việc thực hiện đánh giá tác động môi trường các dự án phát triển giao thông vận tải, đặc biệt là các dự án đường cao tốc, cảng biển đi qua các khu vực bảo tồn; thực hiện tốt công tác giám sát quản lý môi trường và tăng cường kiểm tra thường xuyên bảo vệ môi trường đối với các đơn vị xây dựng, sản xuất, kinh doanh giao thông vận tải.

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

## **Điều 2. Tổ chức thực hiện**

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 điều chỉnh bổ sung kịp thời, đáp ứng nhu cầu thực tế.

2. Các Bộ, ngành, 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 10 tháng 3 năm 2011.

**Điều 4.** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ chịu trách nhiệm thi hành quyết định này./.

***Nơi nhận:***

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- VP BCĐ TW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (5b)

**THỦ TƯỚNG**

**(đã ký)**

**Nguyễn Tấn Dũng**

**Phụ lục**  
**DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN PHÁT TRIỂN**  
**GIAO THÔNG VẬN TẢI VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM BẮC BỘ**  
*(Ban hành kèm theo Quyết định số 05/2011/QĐ-TTg*  
*ngày 24 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ)*

TT	Tên dự án	Quy mô
<b>I</b>	<b>Đường bộ</b>	
1	Cao tốc Pháp Vân – Cầu Giẽ	32,3 km, 6 làn xe
2	Cao tốc Nội Bài – Lào Cai	264 km, thuộc vùng 60 km, 4 – 6 làn xe
3	Cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn	130 km, thuộc vùng 11 km, 4 – 6 làn xe
4	Cao tốc Hà Nội – Hải Phòng	105,5 km, 6 làn xe
5	Đường Tân Vũ – Lạch Huyện (gồm cầu Đình Vũ – Cát Hải)	17 km (trong đó cầu Đình Vũ – Cát Hải 5 km) 4 – 6 làn xe
6	Cao tốc Nội Bài – Hạ Long	136 km, 4 - 6 làn xe
7	Cao tốc Hạ Long – Móng Cái	128 km, 4 - 6 làn xe
8	Cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên	61,3 km, thuộc vùng 35 km, 4 – 6 làn xe
9	Vành đai III Hà Nội (Giai đoạn II)	55 km, đô thị kết hợp cao tốc ở giữa
10	Đường Nhật Tân – Nội Bài	12,2 km, mặt cắt ngang 80 – 100 m.
11	Cầu Nhật Tân	3,9 km, mặt cắt ngang 33 m, 8 làn xe
12	Mai Dịch – Nội Bài	12,2 km, mặt cắt ngang 29 m, 6 làn xe
13	Cầu Vĩnh Thịnh	5,5 km, mặt cắt ngang 16,5 m, 4 làn xe
14	Đường nối cao tốc Hà Nội – Hải Phòng và cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình	47,7 km, 4 – 6 làn xe
15	Đoạn nối quốc lộ 4B – Vân Đồn	32 km, 6 làn xe
16	Cải tạo, nâng cấp, mở rộng các quốc lộ hiện có: quốc lộ 2C, quốc lộ 3 cũ, quốc lộ 37, quốc lộ 39, quốc lộ 21...	cấp III, 2 làn xe
<b>II</b>	<b>Đường sắt</b>	
1	Đường sắt Yên Viên – Phả Lại – Hạ Long – Cái Lân	128 km, đường đơn, khổ lồng
	- Đoạn Phả Lại – Hạ Long	
	- Đoạn Yên Viên – Lim	
2	Yên Viên – Ngọc Hồi	25 km, đường sắt trên cao (đường sắt quốc gia kết hợp đô thị)
3	Cát Linh – Hà Đông	13 km, đường sắt đô thị
4	Nội Bài – Trung tâm thành phố - Thượng Đình	33,9 km, đường sắt đô thị
5	Nhôn – Ga Hà Nội – Hoàng Mai	21 km, đường sắt đô thị

<b>III</b>	<b>Đường thủy nội địa</b>	
1	Dự án phát triển giao thông vận tải đồng bằng Bắc Bộ: - Tuyến Quảng Ninh – Việt Trì - Tuyến Quảng Ninh – Ninh Bình - Tuyến Lạch Giang – Hà Nội	Khoảng 700 km, cấp I – III
2	Nâng cấp tuyến vận tải thủy Quảng Ninh – Hải Phòng – Nam Định – Ninh Bình	266,5 km, cấp II – III
3	Nâng cấp tuyến vận tải thủy Tài Xá – Mũi Chùa	31,5 km, tiếp nhận tàu 100 tấn
4	Cải tạo giao thông thủy sông Hồng – khu vực Hà Nội	Tiếp nhận tàu 1.000 tấn
5	Dự án nâng cao an toàn bến khách ngang sông và lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường thủy nội địa	7 tỉnh, thành phố thuộc vùng
<b>IV</b>	<b>Đường biển</b>	
1	Khu Lạch Huyện – Cảng Hải Phòng	Tiếp nhận tàu 100.000 DWT/6.000 TEU, công suất 20,8 – 38,8 tấn/năm
2	Khu Cái Lân – Cảng Hòn Gai	Tiếp nhận tàu 50.000 DWT/3.000 TEU, công suất 15 – 18 tấn/năm
3	Khu Đình Vũ – Cảng Hải Phòng	Tiếp nhận tàu 20.000 - 30.000 DWT, công suất 18 – 20 tấn/năm
4	Luồng vào cảng Lạch Huyện – Cảng Hải Phòng	Tiếp nhận tàu 100.000 DWT/6.000 TEU
<b>V</b>	<b>Đường hàng không</b>	
1	Cảng hàng không quốc tế Nội Bài	Xây dựng sân đỗ, đường lăn nhà ga hành khách, ga hàng hoá T2 đạt công suất 25 triệu lượt khách/năm, tiếp nhận máy bay A380
2	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
3	Cảng hàng không Quảng Ninh	Đầu tư xây dựng mới đạt công suất 1 - 2 triệu lượt khách/năm, tiếp nhận máy bay A320/321
4	Cảng hàng không Gia Lâm	Cải tạo, xây dựng đạt công suất 0,167 triệu lượt khách/năm, tiếp nhận máy bay ATR72/F70