

**ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH LAI CHÂU**

**BÁO CÁO NỘI DUNG ĐỀ XUẤT TÍCH HỢP #03**

**PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG VÀ KẾT NỐI  
HẠ TẦNG GIAO THÔNG LIÊN VÙNG TỈNH LAI CHÂU THỜI KỲ 2021-  
2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**



**Lai Châu, 2026**

## MỤC LỤC

<b>MỤC LỤC .....</b>	<b>2</b>
<b>TỪ VIẾT TẮT .....</b>	<b>4</b>
<b>DANH MỤC BẢNG .....</b>	<b>5</b>
<b>PHẦN MỞ ĐẦU .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Sự cần thiết điều chỉnh quy hoạch tỉnh Lai Châu .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Căn cứ pháp lý .....</b>	<b>2</b>
<b>PHẦN I. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Tổng quan mạng lưới giao thông tỉnh Lai Châu .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Thực trạng đường bộ .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Thực trạng đường thủy nội địa .....</b>	<b>10</b>
<b>4. Thực trạng triển khai cảng hàng không.....</b>	<b>12</b>
<b>5. Kết cấu hạ tầng giao thông khác .....</b>	<b>12</b>
<b>6. Đánh giá thực trạng, tồn tại, điểm nghẽn chính .....</b>	<b>13</b>
<b>PHẦN II. PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG VẬN TẢI TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU.....</b>	<b>15</b>
<b>1. Dự báo yếu tố tác động và yêu cầu đối với hạ tầng giao thông cho phát triển kinh tế - xã hội thời kỳ 2021-2030.....</b>	<b>15</b>
<b>2. Quan điểm, mục tiêu phát triển hạ tầng giao thông vận tải.....</b>	<b>17</b>
<b>3. Phương án quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông quốc gia, vùng và liên tỉnh trên địa bàn tỉnh Lai Châu .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Phương án quy hoạch phát triển mạng lưới KCHT giao thông đường bộ tỉnh Lai Châu .....</b>	<b>24</b>
4.1. Phương án quy hoạch phát triển mạng lưới đường tỉnh, liên xã .....	24
4.2. Phương án bố trí các bến xe, bãi đỗ, trạm dừng nghỉ.....	33
<b>5. Phương án quy hoạch phát triển KCHT giao thông đường thủy nội địa địa phương trên địa bàn tỉnh Lai Châu.....</b>	<b>37</b>

6. Phương án kết nối đường tỉnh với các kết cấu hạ tầng cấp quốc gia, vùng .....	39
7. Dự án ưu tiên đầu tư phát triển KCHT giao thông tỉnh đến năm 2030...	42
8. Nhu cầu sử dụng đất giao thông cấp tỉnh đến năm 2030.....	44
<b>PHẦN III. MỘT SỐ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG TỈNH .....</b>	<b>45</b>
1. Tăng cường công tác quản lý nhà nước.....	45
2. Giải pháp, chính sách tạo vốn phát triển giao thông vận tải.....	45
3. Tăng cường áp dụng khoa học công nghệ, đảm bảo công tác bảo trì, an toàn giao thông.....	46
4. Về phát triển nguồn nhân lực.....	47
5. Bảo vệ môi trường và phát triển bền vững trong phát triển mạng lưới giao thông tỉnh.....	47
<b>PHẦN IV. ĐỀ XUẤT .....</b>	<b>49</b>
1. Đề xuất tích hợp, cập nhật trong Điều chỉnh Quy hoạch tỉnh Lai Châu .	49
2. Đề xuất tích hợp với các quy hoạch ngành quốc gia liên quan .....	50
<b>PHỤ LỤC DANH MỤC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ .....</b>	<b>51</b>

## TỪ VIẾT TẮT

ATGT	An toàn giao thông
BTN	Bê tông nhựa
BTXM	Bê tông xi măng
CMCN4.0	Cách mạng công nghiệp 4.0
CT	Cao tốc
ĐT	Đường tỉnh
ĐX	Đường xã
GTNT	Giao thông nông thôn
GTVT	Giao thông vận tải
KCHT	Kết cấu hạ tầng
QL	Quốc lộ
QĐ	Quyết định
QPAN	Quốc phòng - An ninh
TDMNPB	Trung du miền núi phía Bắc

## DANH MỤC BẢNG

Bảng 1. Hiện trạng hệ thống quốc lộ đến năm 2025.....	6
Bảng 2. Tổng hợp tình hình thực hiện quy hoạch đường tỉnh đến năm 2025.....	7
Bảng 3. Tổng hợp tình hình thực hiện xây dựng cảng, bến thủy trên địa bàn tỉnh Lai Châu đến năm 2025 .....	11
Bảng 4. Hệ thống đường bộ quốc gia trên địa bàn tỉnh đến năm 2030 và 2050.....	21
Bảng 5. Quy hoạch hệ thống đường tỉnh.....	33
Bảng 6. Định hướng quy hoạch bến thủy nội địa tỉnh Lai Châu.....	38

## PHẦN MỞ ĐẦU

### 1. Sự cần thiết điều chỉnh quy hoạch tỉnh Lai Châu

Việc lập điều chỉnh Quy hoạch tỉnh Lai Châu thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 là yêu cầu tất yếu và cấp thiết trong bối cảnh phát triển mới của đất nước và của tỉnh. Quy hoạch tỉnh không chỉ là công cụ kỹ thuật nhằm sắp xếp không gian phát triển, mà còn là công cụ quan trọng để cụ thể hóa các chiến lược, chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước, bảo đảm sự thống nhất, đồng bộ giữa quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng Trung du và miền núi phía Bắc với không gian lãnh thổ của tỉnh Lai Châu.

Việc thực hiện sắp xếp lại đơn vị hành chính cấp xã, cùng với chủ trương không tổ chức chính quyền cấp huyện, đã làm thay đổi căn bản cấu trúc không gian hành chính và mô hình quản trị lãnh thổ của tỉnh. Sự thay đổi này tác động trực tiếp đến cách thức tổ chức không gian phát triển, phân bố dân cư, bố trí hạ tầng kỹ thuật – xã hội và phương án huy động, phân bổ nguồn lực. Điều này đòi hỏi quy hoạch tỉnh phải được điều chỉnh để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ và hiệu quả trong quản lý, điều hành phát triển.

Việc điều chỉnh Quy hoạch tỉnh Lai Châu cũng xuất phát từ yêu cầu bảo đảm tính thống nhất và đồng bộ của hệ thống quy hoạch theo quy định của pháp luật. Quá trình sắp xếp đơn vị hành chính và tổ chức chính quyền địa phương hai cấp đã làm phát sinh những nội dung cần được rà soát, cập nhật giữa quy hoạch tỉnh với quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng và các quy hoạch ngành. Trong bối cảnh các quy định pháp luật về quy hoạch đang được hoàn thiện, việc kịp thời rà soát và điều chỉnh quy hoạch tỉnh là cần thiết để tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc trong triển khai đầu tư, bảo đảm tính liên thông của hệ thống quy hoạch và không làm gián đoạn các chương trình, dự án phát triển kinh tế – xã hội trên địa bàn tỉnh.

Việc điều chỉnh quy hoạch giao thông tỉnh Lai Châu là yêu cầu cấp thiết nhằm bảo đảm phù hợp với bối cảnh phát triển mới, yêu cầu tăng cường liên kết vùng và những thay đổi trong hệ thống quy hoạch quốc gia. Giai đoạn 2021–2025, nhiều quy hoạch ngành quốc gia trong lĩnh vực giao thông vận tải (đường bộ, đường sắt, hàng không, đường thủy nội địa...) đã được ban hành hoặc điều chỉnh theo định hướng phát triển mới. Trong bối cảnh đó, quy hoạch giao thông của tỉnh cần được rà soát, cập nhật kịp thời nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất với quy hoạch cấp quốc gia; tránh chồng chéo, mâu thuẫn trong tổ chức thực hiện; đồng thời tận dụng hiệu quả các cơ hội kết nối liên vùng, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội và nâng cao năng lực cạnh tranh của địa phương.

## **2. Căn cứ pháp lý**

Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Chương trình hành động của Chính phủ tại Nghị quyết số 96/NQ-CP ngày 01/8/2022;

Nghị quyết số 76/2025/UBTVQH15 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc sắp xếp đơn vị hành chính năm 2025;

Nghị quyết số 1670/NQ-UBTVQH15 ngày 16/6/2025 về sắp xếp các ĐVHC cấp xã của tỉnh Lai Châu năm 2025

Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Nghị quyết số 252/2025/QH15 ngày 10/12/2025 của Quốc hội về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Nghị quyết số 05-NQ/ĐH ngày 19/9/2025 Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Lai Châu lần thứ XV, nhiệm kỳ 2025-2030;

Chương trình hành động số 02-CTr/TU ngày 23/10/2025 của BCH Đảng bộ UBND tỉnh Lai Châu về thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh lần thứ XV, nhiệm kỳ 2025 - 2030;

Quyết định số 369/QĐ-TTg ngày 04/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch vùng TDMNPB thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1585/QĐ-TTg ngày 07/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Lai Châu thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn 2050;

Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ về điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 2404/QĐ-TTg ngày 29/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1269/QĐ-TTg ngày 19/10/2022 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch, chính sách, giải pháp thực hiện Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/06/2023 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1102/QĐ-BXD ngày 20/07/2025; Quyết định số 1714/QĐ-BXD ngày 07/10/2025 của Bộ Xây dựng về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định 1199/QĐ-TTg ngày 14/10/2023, phê duyệt Quy hoạch cửa khẩu biên giới đất liền Việt Nam - Trung Quốc giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến 2050.

# PHẦN I. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

## 1. Tổng quan mạng lưới giao thông tỉnh Lai Châu

Tỉnh Lai Châu có mạng lưới giao thông gồm 2 phương thức, chủ yếu dựa vào đường bộ, khoảng 2 thập kỷ trở lại đây phương thức đường thủy nội địa có phát triển hơn nhờ vào các vùng hồ thủy điện trên sông Đà. Đường bộ đóng vai trò không thể thiếu trong kết nối dân cư, vận chuyển hàng hoá, hành khách, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Đường thủy nội địa trên các vùng hồ mới phát triển, chưa đóng góp được nhiều cho mục đích giao thông cũng như thúc đẩy các lĩnh vực kinh tế như du lịch. Hiện tại, đường bộ và đường thủy hoạt động cơ bản độc lập với nhau, do đường thủy hình thành trên các vùng hồ là chính, chưa đảm bảo luồng lạch để khai thác các đoạn dài theo lòng sông mà chỉ khai thác cục bộ.

Liên kết giao thông giữa tỉnh Lai Châu với vùng và cả nước cơ bản là dựa vào đường bộ, đường thủy mới kết nối được đến thủy điện Sơn La. Theo các tuyến đường bộ, cự ly ngắn nhất từ trung tâm tỉnh Lai Châu đến thủ đô Hà Nội là khoảng 385 km với 6,5 giờ ô tô, đến Lào Cai là khoảng 100 km với hơn 2,5 giờ ô tô, đến Điện Biên là khoảng 205 km với hơn 4,5 giờ ô tô, đến Sơn La khoảng 205 km với hơn 5 giờ ô tô. Không kể các đoạn đường bộ cao tốc thì tốc độ lữ hành trên các tuyến quốc lộ chỉ trong khoảng 35 đến 40 km/h.

Phân bố mạng lưới đường bộ không đồng đều theo địa hình giữa phía đông và phía Tây tỉnh, kể cả quốc lộ và đường tỉnh. Khu vực trung tâm tỉnh và các xã phía Đông tỉnh có địa hình thuận lợi hơn, có sự xuất hiện của các tuyến quốc lộ là QL.32, QL.4D, QL.12, QL.279, QL.279D trong khi khu vực phía Tây chỉ có 2 tuyến quốc lộ là QL.12 và QL.4H. Tuyến đường bộ quan trọng nhất kết nối trung tâm tỉnh hướng về thủ đô Hà Nội là quốc lộ 4D nối đến cao tốc Nội Bài – Lào Cai. Các quốc lộ quan trọng khác là quốc lộ 12 nối từ cửa khẩu Ma Lù Thàng đến tỉnh Điện Biên, quốc lộ 32 nối về Phú Thọ, quốc lộ 279 và 279D nối đến Sơn La.

## 2. Thực trạng đường bộ

### a) Hệ thống đường cao tốc:

Hiện tại trên địa bàn tỉnh chưa có đường bộ cao tốc.

### b) Hệ thống đường quốc lộ:

- Trên địa bàn tỉnh Lai Châu có 06 tuyến quốc lộ chạy qua là QL.4D, QL.12, QL.32, QL.279, QL.279D, QL.4H với tổng chiều dài 495,44 km. Các tuyến quốc lộ được đầu tư cải tạo, nâng cấp đạt tiêu chuẩn từ cấp IV - cấp VI miền núi, trong đó có 317,60 km mặt đường thảm bê tông nhựa, 0,9 km mặt đường bê tông xi măng và 176,94 km mặt đường láng nhựa.

- Quốc lộ 4D: Tuyến qua địa bàn tỉnh dài 89,0 km đã được thảm bê tông nhựa 100% chiều dài, giao thông đi lại thuận lợi; đi qua các địa phương gồm: Xã Phong Thổ, phường Đoàn kết, phường Tân Phong, xã Tả Lèng, xã Bình Lư đạt tiêu chuẩn cấp IV; đoạn qua khu vực đèo Hoàng Liên (Ô Quy Hồ) giữa xã Bình Lư và phường Sa Pa (tỉnh Lào Cai) dài khoảng 50 km, có địa hình khó khăn, chia cắt chủ yếu là đèo dốc, bán kính đường cong nằm hạn chế, thường xuyên có sương mù, vào mùa mưa xảy ra sạt lở.

- Quốc lộ 12: Tuyến qua địa bàn tỉnh dài 89,9 km, cơ bản đã được thảm bê tông nhựa 100%, chất lượng mặt đường tốt; tuyến đi qua các địa phương: Khu kinh tế cửa khẩu Ma Lù Thàng, xã Phong Thổ, xã Khổng Lào, xã Hồng Thu, xã Pa Tần, xã Sìn Hồ, xã Lê Lợi. Đạt tiêu chuẩn cấp IV.

- Quốc lộ 32: Tuyến qua địa bàn tỉnh dài 72 km, có chất lượng mặt đường tốt; đi qua các xã Mường Kim, Than Uyên, Mường Than, Pắc Ta, Tân Uyên, Mường Khoa, Bản Bo, Bình Lư; đạt tiêu chuẩn cấp IV; Đoạn Km351+460 - Km398+200 đạt tiêu chuẩn cấp III, nằm trong Dự án kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc (đường nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài – Lào Cai).

- Quốc lộ 279: Tuyến qua địa bàn tỉnh dài 46,6 km; tuyến đi qua các xã Phúc Than, Mường Kim; đường đạt tiêu chuẩn cấp IV-V miền núi; Đoạn Km157+400 - Km166+00 nằm trong Dự án kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc (đường nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài – Lào Cai).

- Quốc lộ 279D: Tuyến qua địa bàn tỉnh dài 28,3 km; đi qua các xã Mường Kim, Khoen On kết nối xã Chiềng Lao (tỉnh Sơn La). Đạt tiêu chuẩn cấp V miền núi.

- Quốc lộ 4H: Qua địa phận tỉnh Lai Châu từ Km184+700 (giáp với địa giới xã Sín Thầu, tỉnh Điện Biên) đến Km354+335 (giao với Km40/QL.12 tại xã Pa Tần), tổng chiều dài 169,635 km; tuyến đi qua địa bàn các xã Mù Cả, Mường Tè, Bum Tở,

Bum Nua, Hua Bum, Pa Tần; từ Km184+700 đến Km279+00 đạt tiêu chuẩn cấp VI miền núi và đoạn từ Km279 đến Km354+355 đạt tiêu chuẩn cấp V miền núi.

**Bảng 1. Hiện trạng hệ thống quốc lộ đến năm 2025**

Stt	Tên tuyến	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô hiện trạng	Kết quả thực hiện quy hoạch
1	Quốc lộ 4D	Ngã 3 Pa So, xã Phong Thổ	Đèo Trạm Tôn, xã Bình Lư	Cấp IVmn	Đạt
2	Quốc lộ 12	Cửa khẩu Ma Lù Thàng	Cầu Hang Tôm, xã Lê Lợi	Cấp IVmn	Đạt
3	Quốc lộ 32	Vách Kim, xã Mường Kim	Ngã ba Bình Lư, Km63+500/QL.4D	Cấp IVmn Đoạn Km351+460- Km398+200 cấp III.mn	Đạt
4	Quốc lộ 279	Đèo Khau Co, xã Mường Than	Cáp Na, xã Mường Kim	IV-Vmn Đoạn Km157+400 - Km166+00 cấp III.mn	Đạt
5	Quốc lộ 279D	Xã Mường Kim	Xã Khoen On	Cấp Vmn	Chưa đạt
6	Quốc lộ 4H	Xã Mù Cả	Xã Pa Tần	Cấp V-VImn	Chưa đạt

*Nguồn: Báo cáo của Sở Xây dựng đánh giá kết quả thực hiện QHT*

Nhìn chung các tuyến đường quốc lộ trên địa bàn tỉnh cơ bản đáp ứng nhu cầu đi lại và liên kết giữa tỉnh Lai Châu và các tỉnh lân cận. Các tuyến quốc lộ chủ yếu đã được đầu tư cải tạo, nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV - V miền núi, mặt đường thảm bê tông nhựa và láng nhựa, công trình thoát nước. Các đoạn qua khu vực đô thị được đầu tư theo tiêu chuẩn đường đô thị, cơ bản đã đạt các mục tiêu theo Quy hoạch đề ra. Tuy nhiên, hệ thống quốc lộ tại Lai Châu vẫn chưa đảm bảo được sự kết nối nhanh

từ tỉnh với các khu trung tâm kinh tế lớn, khó khăn trong việc thu hút đầu tư, là trở ngại rất lớn trong việc phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Lai Châu.

*c) Hệ thống đường tỉnh:*

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Lai Châu có 20 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài khoảng 1.110,56 km, bao gồm các tuyến: ĐT.126, ĐT.127, ĐT.128, ĐT.128B, ĐT.129, ĐT.129B, ĐT.130, ĐT.131, ĐT.132, ĐT.132B, ĐT.132C, ĐT.133, ĐT.133B, ĐT.134, ĐT.135, ĐT.136, ĐT.137, ĐT.138, ĐT.138B và ĐT.138C. Thời gian qua, các tuyến đường tỉnh đã được đầu tư xây dựng mới, cải tạo và nâng cấp; tuy nhiên, quy mô mặt cắt ngang của nhiều tuyến vẫn còn hạn chế, chất lượng mặt đường chưa đồng bộ, tỷ lệ các đoạn có mặt đường xuống cấp còn tương đối lớn.

**Bảng 2. Tổng hợp tình hình thực hiện quy hoạch đường tỉnh đến năm 2025**

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô
1	Đường tỉnh 126	Km44+600, ĐT.127, địa phận xã Mường Mô	Đập thủy điện Lai Châu, địa phận xã Nậm Hàng	Vmn, GTNTB
2	Đường tỉnh 127	Ngã 3 Lai Hà, xã Lê Lợi (Km87+00, QL.12)	Xã Bum Tở	IVmn-Vmn
3	Đường tỉnh 128	Ngã 3 Chăn Nưa, xã Lê Lợi (Km70+300 QL.12)	Xã Sìn Hồ	IVmn-Vmn
4	Đường tỉnh 128B	Xã Tủa Sín Chải (Km18+800 ĐT.128)	Trung tâm xã Tủa Sín Chải (cũ), nay là xã Tủa Sín Chải	GTNT B
5	Đường tỉnh 129	Phường Đoàn Kết (Km30+400 QL.4D)	Xã Sìn Hồ	IVmn
6	Đường tỉnh 129B	Bản Nậm Pây, xã Phong Thổ (Km24+100, QL.12)	Ngã ba Tà Ghênh, xã Hồng Thu (Km26+600 ĐT.129)	VImn
7	Đường tỉnh 130	Ngã ba San Thành, phường Tân Phong	Ngã ba Nậm Cáy, xã Phong Thổ	IVmn, Vmn, GTNT B
8	Đường tỉnh 131	Ngã ba Thèn Sin, xã Sín Súi Hồ (Km7+430, ĐT.130)	Ngã Ba Nậm Xe, xã Sín Súi Hồ (Km19+880, ĐT.130)	VImm, GTNT B
9	Đường tỉnh 132	Ngã ba Mường So, xã Phong Thổ	Xã Sì Lờ Lầu	VImn, GNTN B

<b>TT</b>	<b>Tên đường</b>	<b>Điểm đầu</b>	<b>Điểm cuối</b>	<b>Quy mô</b>
		(Km8+100/QL.4D)		
10	Đường tỉnh 132B	Xã Sì Lờ Lầu, (Km48+950, ĐT.132)	Xã Sì Lờ Lầu (Km67+670, ĐT.132)	GTNT B
11	Đường tỉnh 132C	Xã Pa Tần (Km34+650/QL.12)	Xã Sì Lờ Lầu (Km56+450, ĐT.132)	GTNT B
12	Đường tỉnh 133	Xã Tân Uyên (Km Km379+577 QL.32)	Ngã ba Séo Lềng, xã Hồng Thu (Km36+500 ĐT129)	VI <sub>mn</sub>
13	Đường tỉnh 133B	Xã Nậm Sỏ (Km37+00, ĐT.133)	Xã Nậm Sỏ (Km40+450,ĐT.134)	GTNT B, GTNT C
14	Đường tỉnh 134	Xã Tân Uyên (Km370+500, QL.32)	Xã Mường Kim (ranh giới xã Quỳnh Nhai, Sơn La)	V <sub>mn</sub>
15	Đường tỉnh 135	Phường Tân Phong	Xã Tủa Sín Chải (Km23+00, ĐT.128)	V <sub>mn</sub> , GTNT B
16	Đường tỉnh 136			
16.1	<i>Đường tỉnh 136 (Tân Phong - Bình Lư)</i>	<i>Phường Tân Phong (Km34+670 QL.4D)</i>	<i>Xã Bình Lư</i>	<i>III<sub>mn</sub>, IV<sub>mn</sub></i>
16.2	<i>Đường tỉnh 136 (kéo dài) (Khu Há - Mường Khoa)</i>	<i>Xã Tân Uyên (Km382+250, QL.32)</i>	<i>Xã Khun Há</i>	<i>GTNT B</i>
17	Đường tỉnh 137	Xã Pu Sam Cáp (Km68+500/ĐT.133)	Trung tâm xã Nậm Mạ (cũ), nay là xã Nậm Mạ	GNTN A
18	Đường tỉnh 138	Xã Mường Tè (Km246+500, QL.4H)	Mốc 17, địa phận xã Thu Lũm	V <sub>mn</sub> , GTNT B
19	Đường tỉnh 138B	Xã Mường Tè (Km257+300, QL.4H)	Địa phận xã Tà Tổng (ranh giới xã Mường Nhé, tỉnh Điện Biên)	VI <sub>mn</sub>

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô
20	Đường tỉnh 138C	Xã Thu Lũm (Km230+00, QL.4H)	Cửa khẩu U Ma Tu Khoòng, địa phận xã Thu Lũm	GTNT B

(Nguồn: Văn bản số Xây dựng số 5040/SXD-QLKT&NO ngày 26/12/2025)

Nhìn chung, hệ thống đường tỉnh trên địa bàn tỉnh Lai Châu cơ bản đáp ứng được nhu cầu đi lại giữa các đơn vị hành chính trong tỉnh. Tỉnh đã chú trọng thực hiện tốt công tác quản lý, bảo trì hệ thống đường tỉnh trong quá trình khai thác sử dụng để đảm bảo chất lượng hệ thống đường.

#### d) Hệ thống đường quốc phòng

Hệ thống đường tuần tra biên giới và đường ra biên giới do Bộ Quốc phòng quản lý, ngoài chức năng phục vụ tuần tra cũng đã hỗ trợ mục tiêu dân sinh, phục vụ đi lại cho nhân dân vùng biên giới, góp phần cùng tham gia bảo vệ chủ quyền lãnh thổ Việt Nam trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Hệ thống đường quốc phòng đã được đầu tư, đặc biệt là các tuyến đường ra các đồn biên phòng và các mốc biên giới, nhiều tuyến đã được đầu tư đường ô tô đến mốc và mặt đường được cứng hóa, góp phần thuận tiện trong quá trình tuần tra. Hiện tại, đường tuần tra biên giới có tổng chiều dài khoảng 261 Km, tuy nhiên nhiều tuyến vẫn là đường mòn, đường đất, công tác tuần tra còn nhiều khó khăn.

#### e) Cầu lớn

Tuy địa hình bị chia cắt nhưng trung ương và tỉnh đã quan tâm đầu tư được 15 cầu trên 03 con sông lớn, giảm bớt khó khăn đi lại cho người dân.

+ Trên sông Đà: có 06 cầu (Pắc Ma, Nậm Khao, Pá Mô, Nậm Nhùn, Hang Tôm, Nậm Lăn – Mốc 17).

+ Trên sông Nậm Na: 07 cầu (Lai Hà, Nậm Pì, Pá Bon, Nậm Ban, Pa Tàn, Huổi Luông, Pa Nậm Cúm).

+ Trên sông Nậm So: 02 cầu (cầu Pa So, cầu trung tâm Phong Thổ).

#### f) Đường giao thông đô thị

Tổng chiều dài 220,19 km, hệ thống đường đô thị tại các phường, thị trấn (cũ) (theo quy hoạch đô thị) đã và đang được đầu tư xây dựng theo quy hoạch đô thị được duyệt, 100% mặt đường được thảm bê tông nhựa, láng nhựa hoặc đổ bê tông. Giao thông đô thị cơ bản được đầu tư đồng bộ và ngày càng khang trang, cơ bản đáp ứng được tốc độ phát triển theo quy hoạch đô thị của tỉnh.

*g) Hệ thống đường giao thông nông thôn:*

Đến nay hệ thống đường GTNT trên địa bàn tỉnh có 5.317,56 km, tỷ lệ cứng hóa mặt đường GTNT đạt 79,01%. Trong đó, tỷ lệ cứng hóa đối với đường xã đạt 79,01%. Có 36/36 xã đã có đường ô tô đến trung tâm, mặt đường được cứng hóa, đạt 100%; có 956/956 thôn, bản có đường xe máy hoặc ô tô đi được thuận lợi, đạt 100%..

### **3. Thực trạng đường thủy nội địa**

Tỉnh Lai Châu có tổng chiều dài các tuyến đường thủy nội địa hơn 304km; trong đó Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã công bố luồng tuyến là 178km; đường thủy nội địa địa phương là 126km thuộc 3 tuyến sông chính: Sông Đà, sông Nậm Mu, sông Nậm Na. Hoạt động vận tải thủy nội địa chủ yếu gồm vận chuyển vật liệu đá, cát trên tuyến sông Đà và một số hoạt động vận chuyển khách du lịch tại 03 vùng hồ thủy điện lớn.

Hiện nay trên địa bàn tỉnh Lai Châu đã công bố 02 tuyến trung ương trên sông Đà, đạt cấp kỹ thuật là cấp III (chạy tàu đến 300 tấn) và được cắm hệ thống phao tiêu, biển báo:

+ Tuyến từ đập thủy điện Sơn La đến đập thủy điện Lai Châu dài 87 km; tuyến đi trên sông Đà và cũng là ranh giới tỉnh Lai Châu – Sơn La, Lai Châu – Điện Biên.

+ Tuyến từ chân đập thủy điện Lai Châu đến Pắc Ma có chiều dài 85 km và nhánh rẽ trung tâm Mường Tè dài 6 km; tổng chiều dài là 91 km.

- Hai tuyến này không liên thông với nhau do bị cản trở bởi đập thủy điện Lai Châu và nhu cầu cũng chưa lớn. Việc khắc phục cản trở của đập thủy điện trên tuyến vận tải thủy hiện nay các nước đã có giải pháp xây dựng âu tàu vượt đập, tuy nhiên chi phí rất lớn và chỉ nên áp dụng trên những tuyến sông có nhu cầu vận tải lớn.

- Ngoài ra, trên vùng lòng hồ dọc sông Đà còn các tuyến nhánh do địa phương quản lý gồm: Tuyến từ phường Mường Lay (tỉnh Điện Biên) đến bến Chăn Nưa, xã Lê Lợi, tỉnh Lai Châu dài khoảng 15 km; tuyến từ bến Nậm Mạ, xã Nậm Mạ đến bến Nậm Tằm, xã Nậm Tằm, tỉnh Lai Châu dài khoảng 17 km.

- Vùng hồ thủy điện Bản Chát hình thành luồng tuyến đường thủy nội địa dài khoảng 92 km, từ đập thủy điện Bản Chát qua địa bàn các xã: Mường Kim, Than Uyên, Mường Than, Nậm Sỏ đến bến Nậm Cần, xã Tân Uyên.

- Vùng hồ thủy điện Huội Quảng hình thành tuyến đường thủy nội địa dài khoảng 30 km, từ đập thủy điện Huội Quảng đến đập thủy điện Bát Chát đi qua địa bàn các xã: Khoen On, Mường Kim.

- Cảng, bến thủy: Hiện tại mới có 01 bến phà (phà Pá Ngựa, xã Nậm Sò) trên vùng hồ thủy điện Bản Chát đã được đầu tư theo quy hoạch (quy hoạch 08 bến trên vùng hồ thủy điện Sơn La, 08 bến trên vùng hồ thủy điện Lai Châu, 06 bến trên vùng hồ thủy điện Bản Chát, 04 bến trên vùng hồ thủy điện Huội Quảng). Các bến thủy và cảng còn lại vẫn chưa được đầu tư theo quy hoạch do chưa có nguồn lực đầu tư, nhu cầu chưa cao, việc thu hút xã hội hóa còn nhiều khó khăn.

**Bảng 3. Tổng hợp tình hình thực hiện xây dựng cảng, bến thủy trên địa bàn tỉnh Lai Châu đến năm 2025**

TT	Tên cảng, bến	Vị trí	Chức năng
<b>I</b>	<b>Vùng hồ thủy điện Sơn La</b>		
1	Bến khách Lê Lợi	Xã Lê Lợi	Bến khách
2	Bến Chăn Nưa	Xã Lê Lợi	Bến hàng + khách
3	Bến Nậm Mạ	Xã Nậm Mạ	Bến hàng + khách
4	Bến Cấn Co	La Hu San, xã Nậm Mạ	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
5	Bến Nậm Hăn	Xã Nậm Cuối	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
6	Bến Nậm Tăm	Xã Nậm Tăm	Cảng phục vụ vận chuyển cho nhà máy cao su và dân sinh
7	Bến Nậm Cha	Xã Mường Mô	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
8	Bến Tủa Sín Chải	Xã Tủa Sín Chải	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
9	Cảng chuyên dùng thủy điện Lai Châu	Xã Nậm Hàng	Cảng chuyên dùng
<b>II</b>	<b>Vùng hồ thủy điện Lai Châu</b>		
10	Bến Nậm Nhùn	Xã Nậm Hàng	Bến hàng + khách
11	Bến Mường Mô	Xã Mường Mô	Bến hàng + khách
12	Bến TT Mường Tè	Xã Bum Tở	Bến hàng + khách
13	Bến Kan Hồ	Xã Bum Tở	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
14	Bến Nậm Khao	Xã Mường Tè	Bến phục vụ vận chuyển cho nhà máy cao su và dân sinh
15	Bến Mường Tè xã	Xã Mường Tè	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh

<b>TT</b>	<b>Tên cảng, bến</b>	<b>Vị trí</b>	<b>Chức năng</b>
16	Bến Pắc Ma	Xã Mường Tè	Bến hàng + khách
<b>III</b>	<b>Vùng hồ thủy điện Bản Chát</b>		
17	Bến Mường Cang	Xã Than Uyên	Bến phục vụ dân sinh + sửa chữa tàu thuyền
18	Bến Pha Mu	Xã Mường Kim	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
19	Bến Mường Mít	Xã Mường Than	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
20	Bến Bản Hàng	Xã Mường Kim	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
21	Bến phà Tà Mít	Xã Nậm Sỏ	Bến khách ngang sông (bến phà)
22	Bến Nậm Cắn	Xã Tân Uyên	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
<b>IV</b>	<b>Vùng hồ thủy điện Huội Quảng</b>		
23	Bến Bản On	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
24	Bến Bản Đốc Mới	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
25	Bến Ta Gia	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
26	Bến Bản Gia Mới	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh

#### **4. Thực trạng triển khai cảng hàng không**

Trên địa bàn tỉnh đã có quy hoạch 01 cảng hàng không có vị trí tại xã Tân Uyên. Tuy nhiên, do chưa có chủ trương đầu tư từ trung ương nên chưa triển khai thực hiện theo quy hoạch.

#### **5. Kết cấu hạ tầng giao thông khác**

##### **a. Bến xe, bãi đỗ, trạm dừng nghỉ**

Toàn Tỉnh hiện có 05 bến xe đang khai thác sử dụng. Các bến xe đã được đầu tư theo quy hoạch, trong đó bến xe khách tỉnh Lai Châu đạt tiêu chuẩn loại 2, 04 bến xe còn lại đạt tiêu chuẩn loại 4.

Bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh hiện chỉ có tại các trụ sở cơ quan, doanh nghiệp, nhà riêng và vị trí tạm thời sử dụng lòng đường tại đô thị, không có bãi đỗ xe công cộng được đầu tư công bố kinh doanh. Tại cửa khẩu Ma Lù Thàng có 02 bãi đỗ xe có sức chứa dưới 100 xe, ngoài ra có một số bãi đỗ xe tự lập trên đất riêng của người dân phục vụ nhu cầu theo mùa vụ.

Hiện chưa có trạm dừng nghỉ quốc lộ được công bố chính thức trên địa bàn Tỉnh.

#### b. Cảng cạn, trung tâm logistics

Cảng cạn: Trên địa bàn tỉnh Lai Châu hiện chưa hình thành cảng cạn và cũng chưa có cảng cạn được xác định trong các quy hoạch đã được phê duyệt.

Trung tâm logistics: Hiện nay, tỉnh Lai Châu chưa có các trung tâm logistics quy mô lớn; hoạt động logistics chủ yếu dựa vào hệ thống kho trung tâm tại khu vực trung tâm tỉnh và các kho, cửa hàng, đại lý phân bố tại các địa phương. Tuy nhiên, năng lực kho bãi, lưu trữ và xếp dỡ còn hạn chế, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển dịch vụ logistics, dẫn đến thời gian lưu kho hàng hóa và phương tiện kéo dài, làm gia tăng chi phí và ảnh hưởng đến chất lượng hàng hóa. Bên cạnh đó, hoạt động dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh còn mang tính nhỏ lẻ; các doanh nghiệp logistics thiếu kinh nghiệm, hạn chế về nguồn lực tài chính và nhân lực.

### **6. Đánh giá thực trạng, tồn tại, điểm nghẽn chính**

#### a. Thuận lợi

Hệ thống quy hoạch đã được ban hành tương đối đầy đủ, làm cơ sở cho việc lập, quản lý và triển khai các dự án đầu tư. Bên cạnh đó, một số tuyến giao thông trọng điểm đã được đầu tư xây dựng, từng bước tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội.

#### b. Khó khăn

Việc phát triển giao thông, hạ tầng đô thị, kỹ thuật, cấp nước, thoát nước, xử lý chất thải, phát triển đô thị... đặc biệt tại vùng núi, vùng xa, biên giới gặp nhiều khó khăn về địa hình, chi phí... gây hạn chế trong việc khuyến khích đầu tư, phát triển đô thị đồng đều; dễ dẫn tới chênh lệch phát triển giữa vùng trung tâm - vùng sâu, vùng thuận lợi - vùng khó khăn.

Quy hoạch đã được phê duyệt và có định hướng dài hạn, nhưng để thực hiện toàn bộ mục tiêu cần nguồn lực lớn: đầu tư hạ tầng, công nghiệp, dịch vụ, công nghệ, phát triển đô thị, nông thôn, bảo tồn môi trường, giáo dục, y tế... tuy nhiên do nguồn lực đầu tư, tài chính và nhân lực hạn chế nên việc triển khai thực hiện còn chậm

Là tỉnh miền núi, nền kinh tế còn chậm phát triển, thu ngân sách hạn hẹp, nguồn lực đầu tư có thể thiếu, gây khó khăn trong việc thực hiện đồng bộ quy hoạch. Có khả năng dẫn tới việc thực hiện manh mún, chậm.

Việc thay đổi ranh giới, đơn vị hành chính sau khi tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp dẫn đến thay đổi phạm vi quy hoạch, ảnh hưởng đến quy hoạch đặt ra thách thức lớn trong triển khai, điều chỉnh, phê duyệt lại, ổn định quản lý. Có thể phát sinh chồng lấn, thiếu đồng bộ, trì hoãn đầu tư, ảnh hưởng đến tiến độ triển khai các dự án.

Khó khăn trong huy động đầu tư và thúc đẩy phát triển công nghiệp, dịch vụ khi vị trí địa lý, kết nối chưa đồng bộ. Mặc dù có định hướng phát triển công nghiệp, chế biến, dịch vụ, du lịch, kinh tế biên mậu, logistic, nhưng để thu hút doanh nghiệp, nhà đầu tư cần đảm bảo hạ tầng, giao thông, kết nối, chính sách ổn định, môi trường thuận lợi.

#### c. Nguyên nhân chính dẫn đến khó khăn, hạn chế

Do đặc điểm địa hình chia cắt phân tán làm chi phí đầu tư hạ tầng cao, khó khăn thi công, bảo trì, quản lý.

Hạn chế về nguồn lực tài chính ngân sách địa phương, vốn đầu tư công trong khi phạm vi cần đầu tư rộng, đa dạng.

Quá trình sắp xếp đơn vị hành chính, dẫn đến thay đổi ranh giới làm phát sinh nhu cầu điều chỉnh quy hoạch, lập và phê duyệt quy hoạch mới, làm cơ sở để quản lý và thực hiện các dự án.

Hạ tầng giao thông, kết nối vùng, logistics, dịch vụ chưa đồng bộ, gây khó khăn thu hút đầu tư, phát triển công nghiệp, dịch vụ, đô thị hoá.

Nguồn nhân lực, kỹ thuật, quản lý đô thị, quy hoạch cần nâng cao, nhất là trong bối cảnh phát triển nhanh, đa ngành, phức tạp.

## **PHẦN II. PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG VẬN TẢI TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU**

### **1. Dự báo yếu tố tác động và yêu cầu đối với hạ tầng giao thông cho phát triển kinh tế - xã hội thời kỳ 2021-2030**

#### a) Dự báo các yếu tố tác động

Với vai trò tiếp tục là một đột phá chiến lược, cần đi trước mở đường, kết cấu hạ tầng giao thông sẽ được dự báo là chịu áp lực phát triển ở mức cao từ yêu cầu chuyển đổi mô hình tăng trưởng kinh tế của tỉnh với 01 trục, 02 hành lang, 03 vùng và 04 trụ cột đột phá tạo động lực của tỉnh. Một số tác động và yêu cầu đặt ra chủ yếu như sau:

+ Yêu cầu về kết nối quốc tế, kết nối vùng, kết nối nội tỉnh giữa các khu vực kinh tế động lực: Cần có kết nối nhanh về thủ đô Hà Nội, ít nhất là kết nối thuận lợi đến trục đường bộ cao tốc Nội Bài – Lào Cai và Hoà Bình – Sơn La trong giai đoạn tới. Cần có kết nối nhanh ở cự ly xa hơn là hàng không đến các vùng miền khác để thu hút phát triển du lịch, công nghiệp. Chú trọng cải tạo, nâng cấp các tuyến đường bộ đến các cửa khẩu Ma Lù Thàng, U Ma Tu Khoàng kết nối với tỉnh Vân Nam, Trung Quốc, đồng thời với các tuyến đường nối về phường Điện Biên Phủ, tỉnh Điện Biên để kết nối với tỉnh Phong Sa Lý, Lào.

+ Yêu cầu về đảm bảo an sinh xã hội, quốc phòng – an ninh: Với địa bàn biên giới, địa hình núi cao khó khăn, giao thông đường tỉnh và giao thông nông thôn cũng phải được dành quan tâm đầu tư kết nối đến vùng sâu, vùng xa, vùng khó khăn để đảm bảo an sinh xã hội, quốc phòng – an ninh.

#### b) Dự báo nhu cầu giao thông:

- Dự báo tăng trưởng lưu lượng trên một số hướng tuyến đường bộ chính:

Mức tăng trưởng trung bình về lưu lượng giai đoạn trước trên các tuyến quốc lộ và đường tỉnh chính là khoảng 7%-9%, có tuyến tăng cao hơn – tới trên 15%/năm nhưng cũng có tuyến tăng chậm hơn, thậm chí có tuyến giảm dần lưu lượng do chất lượng giảm trong khi xuất hiện đường mới thuận lợi hơn (như trường hợp QL.12, QL.32 trước kia là đường kết nối chính, nay là đường phụ do đã có cao tốc Nội Bài – Lào Cai).

Đối với QL.12 và QL.4D đoạn từ cửa khẩu Ma Lù Thàng đến Tam Đường: lưu lượng sẽ có thể tăng mạnh hơn trước nếu kinh tế cửa khẩu phát triển đúng mục tiêu quy hoạch tỉnh đặt ra. Mức tăng trưởng lưu lượng dự tính có thể ở mức cao, khoảng 12%-15%/năm.

Đối với QL.4D đoạn Tam Đường sang Lào Cai: lưu lượng dòng xe từ Phú Thọ, Hà Nội sẽ giảm sau khi hoàn thành dự án đường nối cao tốc (theo hướng tuyến QL.32 và QL.279). Tuy nhiên, nếu hoàn thành dự án hầm đường bộ Hoàng Liên, cùng với việc thu hút được nguồn khách du lịch từ Sa Pa sang thì lưu lượng từ phía Lào Cai sang Lai Châu sẽ có tăng trưởng đột biến sau đó tăng ổn định. Mức tăng đột biến ước tính gấp 1,5 lần hiện trạng, mức tăng ổn định khoảng 10%-12%/năm.

Các tuyến quốc lộ khác và đường tỉnh chính dự kiến có mức tăng trưởng lưu lượng từ 7% đến 9%/năm. Các tuyến quốc lộ khác có mức tăng trưởng lưu lượng thấp hơn, khoảng 5%-7%/năm.

- Kết quả dự báo lưu lượng một số tuyến đường bộ đến năm 2030:

+ QL.4D: khoảng 2.100 xe quy đổi/ngày đêm.

+ QL.12: khoảng 1.800 xe quy đổi/ngày đêm.

+ QL.32: khoảng 2.400 xe quy đổi/ngày đêm

+ QL.279: khoảng 2.000 xe quy đổi/ngày đêm.

+ Các đường tỉnh chính: 550 – 1.100 xe quy đổi/ngày đêm.

+ Các đường tỉnh khác: 200 – 500 xe quy đổi/ngày đêm.

Với kết quả dự báo lưu lượng trên các tuyến đường bộ, có thể thấy nếu căn cứ tiêu chuẩn thiết kế đường hiện hành TCVN 4054-2005 thì đối với các tuyến quốc lộ và đường tỉnh chính nên quy hoạch đạt cấp III đến cấp IV, các tuyến đường tỉnh còn lại nên quy hoạch đạt cấp IV đến cấp VI là phù hợp.

- Dự báo nhu cầu vận tải thủy:

Hiện tại, không có số liệu kiểm đếm về lượt tàu thuyền trên các đoạn tuyến sông Đà. Tuy nhiên, lượt tàu thuyền đi lại chắc chắn không lớn, đồng thời với luồng tuyến trên lòng hồ thủy điện rất rộng nên chắc chắn không xảy ra tình huống đông đúc, quá tải luồng đường thủy nội địa. Vì vậy, việc dự báo lượt tàu thuyền qua mặt cắt sông không có nhiều ý nghĩa.

- Dự báo nhu cầu hàng không:

Nhu cầu khách thông qua cảng hàng không Lai Châu được dự báo vào khoảng từ 0,5 – 1,2 triệu lượt<sup>1</sup> (ứng với các kịch bản phát triển kinh tế từ thấp đến cao).

c) Cơ hội để phát triển giao thông của tỉnh

Là tỉnh biên giới, khó khăn, tỉnh Lai Châu sẽ được hưởng những chính sách ưu tiên nhất định về đầu tư cho cơ sở hạ tầng trong đó có giao thông từ nguồn ngân sách, ODA, đồng thời có nguồn thu từ các dự án thủy điện lớn.

Tỉnh có tiềm năng về quỹ đất, tài nguyên du lịch là động lực để đề xuất, thu hút đầu tư phát triển sân bay, đường bộ cấp cao kết nối chuỗi điểm du lịch Tây Bắc gồm Sơn La – Điện Biên – Lai Châu - Lào Cai.

d) Khó khăn, thách thức

Địa hình núi cao khó khăn, nhiều chia cắt, nhu cầu chưa thể tăng cao ngay trong khi suất đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông cao dẫn tới khó thuyết phục về hiệu quả đầu tư khi quy hoạch, triển khai xây dựng tuyến mới.

Khả năng cân đối nguồn lực của tỉnh là hạn chế, dẫn tới chưa chủ động được trong bố trí vốn đầu tư để thực hiện quy hoạch đúng lộ trình.

## **2. Quan điểm, mục tiêu phát triển hạ tầng giao thông vận tải**

a) Quan điểm phát triển:

- Phát triển hạ tầng giao thông và xây dựng đi trước một bước. Hạ tầng kỹ thuật, nhất là giao thông trực chính phát triển, tạo động lực mở không gian phát triển đô thị, du lịch, kinh tế cửa khẩu và nông nghiệp hàng hóa. Ưu tiên đầu tư các công trình có tính kết nối vùng, liên xã.

- Bảo đảm phát triển bền vững, hài hòa với điều kiện đặc thù miền núi: Tôn trọng địa hình, địa chất, điều kiện khí hậu; ưu tiên công nghệ, vật liệu phù hợp với điều kiện thực tế của địa phương. Hạn chế tối đa tác động đến rừng, nguồn nước, cảnh quan sinh thái.

- Tập trung phát triển hạ tầng đô thị theo mô hình tinh gọn sau sắp xếp đơn vị hành chính, Định hướng phát triển trung tâm Lai Châu (liên phường Tân Phong – Đoàn Kết) là trung tâm vùng; các đô thị cấp xã phát triển theo mô hình đô thị trung tâm – vệ tinh.

---

<sup>1</sup> Nguồn: Quy hoạch hệ thống cảng hàng không Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Huy động đa dạng nguồn lực, đặc biệt là PPP và xã hội hóa: Nhà nước đầu tư hạ tầng khung; doanh nghiệp đầu tư công trình dịch vụ, du lịch, logistic, khu đô thị, khu chức năng.

- Ưu tiên chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ mới: Số hóa dữ liệu quy hoạch, GIS, quản lý trật tự xây dựng. Giao thông thông minh, vật liệu mới, công trình xanh.

b) Mục tiêu:

Mục tiêu đến năm 2030: Phát triển hệ thống giao thông tỉnh Lai Châu theo hướng đồng bộ, từng bước hiện đại, bảo đảm kết nối thông suốt giữa tỉnh với vùng Tây Bắc, vùng Trung du và miền núi phía Bắc cũng như với các tỉnh lân cận; tăng cường liên kết nội tỉnh, kết nối các trung tâm xã, khu kinh tế, khu du lịch và vùng sản xuất tập trung. Trong đó tập nguồn lực thực hiện các công trình giao thông trọng điểm của tỉnh bao gồm: Đường cao tốc Bảo Hà – Lai Châu, Cảng hàng không Lai Châu, hệ thống cầu, hầm, nâng cấp các tuyến quốc lộ đảm bảo nhu cầu vận tải, đồng thời nâng cấp hệ thống đường xã đảm bảo cứng hóa trên 95%.

Mục tiêu đến năm 2050: Xây dựng hệ thống giao thông tỉnh Lai Châu hiện đại, bền vững, có khả năng kết nối hiệu quả với mạng lưới giao thông quốc gia và khu vực; hình thành các hành lang giao thông chiến lược, trong đó hoàn thiện đi vào hoạt động các tuyến cao tốc, cảng hàng không, đồng thời nghiên cứu đầu tư thêm 03 tuyến đường cao tốc mới kết nối liên tỉnh và 01 tuyến đường sắt, đồng thời phát triển hệ thống giao thông nội tỉnh đáp ứng nhu cầu vận tải trong tương lai.

### **3. Phương án quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông quốc gia, vùng và liên tỉnh trên địa bàn tỉnh Lai Châu**

a) Cao tốc, quốc lộ trên địa bàn tỉnh

Đường bộ cao tốc và quốc lộ được cập nhật, theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

\*/ Cao tốc:

- Quy hoạch 01 tuyến cao tốc tuân thủ theo Quy hoạch Mạng lưới đường bộ quốc gia, cụ thể: Cao tốc Bảo Hà (Lào Cai) - Lai Châu (CT.13): Điểm đầu giao với cao tốc Nội Bài – Lào Cai, điểm cuối tại cửa khẩu Ma Lù Thàng. Chiều dài tuyến qua địa bàn tỉnh khoảng 113,2km, quy mô 4 làn xe. Nghiên cứu huy động nguồn lực đầu tư trong giai đoạn trước năm 2030 để đáp ứng khả năng kết nối hạ tầng giao thông phục vụ phát triển kinh tế – xã hội của địa phương.

- Giai đoạn tầm nhìn đến năm 2050: Nghiên cứu, định hướng quy hoạch bổ sung 03 tuyến đường bộ cao tốc nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế – xã hội của địa phương, bao gồm:

(1) Cao tốc Lai Châu - Sơn La: điểm đầu giao với Cao tốc Lào Cai - Lai Châu tại khu vực xã Mường Than; điểm cuối giao với cao tốc Sơn La - Điện Biên tại khu vực gần trung tâm tỉnh Sơn La. Tuyến đường đi theo hướng QL279 hoặc QL279D.

(2) Cao tốc Lào Cai - Sa Pa - Lai Châu bắt đầu từ cao tốc Nội Bài – Lào Cai, thuộc địa bàn tỉnh Lào Cai, kết nối qua Khu du lịch quốc gia Sa Pa; điểm cuối kết nối với cao tốc Bảo Hà – Lai Châu (CT.13) tại xã Bình Lư, tỉnh Lai Châu. Tuyến đường đi theo hướng hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên

(3) Cao tốc Điện Biên – Lai Châu: Tuyến đường xuất phát từ gần khu vực trung tâm tỉnh Điện Biên, hướng tuyến cơ bản đi theo hướng Quốc lộ 12, kết nối với cao tốc Bảo Hà – Lai Châu tại khu vực gần trung tâm tỉnh Lai Châu.

\*/ Quốc lộ

Nâng cấp, cải tạo 07 tuyến quốc lộ tuân thủ theo Quy hoạch đường bộ quốc gia:

- Quốc lộ 4D:

+ Hướng tuyến: Điểm đầu tại ngã 3 Pa So, xã Phong Thổ; điểm cuối tại đèo Trạm Tôn, xã Bình Lư. Chiều dài tuyến khoảng 89km, quy mô tối thiểu cấp III-IV, 2-4 làn xe.

+ Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 4D đoạn từ trung tâm xã Phong Thổ đến hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên với chiều dài khoảng 64km đạt tiêu chuẩn đường cấp III. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

+ Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III-IV, 2-4 làn xe.

- Quốc lộ 4H:

+ Hướng tuyến: Điểm đầu tại xã Mù Cả; điểm cuối tại xã Pa Tần. Chiều dài tuyến khoảng 169,64km, quy mô tối thiểu cấp III-IV, 2-4 làn xe.

+ Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 4H đoạn từ cầu Pa Tần đến TT xã Bum Tở với chiều dài khoảng 72km đạt tiêu chuẩn đường cấp IV. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

+ Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III-IV, 2 - 4 làn xe.

- Quốc lộ 4H3: Chuyển đổi ĐT.138C thành QL.4H3 khi đủ điều kiện theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 được phê duyệt. Điểm đầu tại xã Mường Tè; điểm cuối tại cửa khẩu U Ma Tu Khoàng. Chiều dài tuyến khoảng 67,11km, quy mô tối thiểu cấp IV, 2 làn xe.

+ Giai đoạn đến năm 2030: cải tạo, nâng cấp đạt cấp IV và cấp VI.

+ Giai đoạn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III-IV.

- Quốc lộ 12:

+ Hướng tuyến: Điểm đầu tại cửa khẩu Ma Lù Thàng; điểm cuối tại cầu Hang Tôm, xã Lê Lợi. Chiều dài tuyến khoảng 89,9km, quy mô tối thiểu cấp III-IV, 2-4 làn xe.

+ Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 12 đoạn từ cửa khẩu Ma Lù Thàng đến TT xã Phong Thổ với chiều dài khoảng 18km đạt tiêu chuẩn đường cấp III. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

+ Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III, IV, 2-4 làn xe. Các đoạn qua trung tâm các xã, phường theo tiêu chuẩn đường đô thị được duyệt trong quy hoạch đô thị, nông thôn.

- Quốc lộ 32:

+ Hướng tuyến: Điểm đầu tại Vách Kim, xã Mường Kim; điểm cuối tại ngã ba bệnh viện tỉnh, giao QL4D. Chiều dài tuyến khoảng 94,34km, quy mô tối thiểu cấp III-IV, 2-4 làn xe.

+ Giai đoạn đến năm 2030: Hoàn thiện đầu tư đoạn từ xã Mường Than đến phường Tân Phong theo dự án đường nối TP Lai Châu với cao tốc Nội Bài – Lào Cai (vốn ADB) đạt tiêu chuẩn đường cấp III. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

+ Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III-IV, 2-4 làn xe.

- Quốc lộ 279:

+ Hướng tuyến: Điểm đầu tại đèo Khau Co, xã Mường Than; điểm cuối tại Cáp Na, xã Mường Kim. Chiều dài tuyến khoảng 46,6km, quy mô tối thiểu cấp III-IV, 2-4 làn xe.

- Giai đoạn đến năm 2030: Hoàn thiện đầu tư đoạn từ đỉnh đèo Khau Co đến TT xã Mường Than theo dự án đường nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài – Lào Cai (vốn ADB). Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa đạt quy mô cấp IV-V, 2 làn xe.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III-IV, 2-4 làn xe.

- Quốc lộ 279D:

+ Hướng tuyến: Điểm đầu tại xã Mường Kim; điểm cuối tại xã Khoen On. Chiều dài tuyến khoảng 28,3km, quy mô tối thiểu cấp III- IV, 2 làn xe.

- Giai đoạn đến năm 2030: Nâng cấp, duy tu, sửa chữa, đạt quy mô tối thiểu đường cấp V.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III, IV, 2-4 làn xe.

Các tuyến được quy hoạch với quy mô tối thiểu, quy mô cụ thể sẽ được xác định trong quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành hoặc dự án đầu tư. Trong trường hợp cân đối được nguồn lực đầu tư, có thể điều chỉnh và thực hiện đầu tư sớm hơn so với thời gian theo định hướng quy hoạch nêu trên. Tuyến quốc lộ đi qua khu vực trung tâm xã, phường, nâng cấp mở rộng hoặc mở tuyến tránh theo quy mô đường đô thị; nghiên cứu đầu tư một số tuyến tránh khu đô thị, khu đông dân cư, chợ, các vị trí đèo dốc hiểm trở mất an toàn giao thông.

**Bảng 4. Hệ thống đường bộ quốc gia trên địa bàn tỉnh đến năm 2030 và 2050**

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô dự kiến tối thiểu		Chiều dài
				Đến 2030	Đến 2050	
<b>A</b>	<b>Cao tốc</b>					
<b>I</b>	<b>Cao tốc giữ nguyên theo quy hoạch quốc gia</b>					
	Cao tốc Bảo Hà (Lào Cai) - Lai Châu (CT.13)	Cao tốc Hà Nội - Lào Cai (IC.16), Lào Cai	Cửa khẩu Ma Lù Thàng, Lai Châu	Cao tốc, 4 làn xe	Cao tốc, 4 làn xe	113,2
<b>II</b>	<b>Cao tốc đề xuất bổ sung trong giai đoạn sau năm 2030</b>					
1	Cao tốc Lai Châu - Sơn La	Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu	Cao tốc Hòa Bình - Sơn La - Điện Biên		Cao tốc, 4 làn xe	

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô dự kiến tối thiểu		Chiều dài
				Đến 2030	Đến 2050	
		(khu vực xã Mường Than)	(khu vực gần trung tâm tỉnh Sơn La)			
2	Cao tốc Lào Cai - Sa Pa - Lai Châu	Cao tốc Nội Bài - Lào Cai (khoảng Km233, nút giao IC 17)	Xã Bình Lư (đầu nối vào cao tốc Bảo Hà - Lai Châu)		Cao tốc, 4 làn xe	
3	Cao tốc Điện Biên - Lai Châu	Cao tốc Sơn La - Điện Biên (gần khu vực trung tâm tỉnh Điện Biên)	Cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (gần khu vực trung tâm tỉnh Lai Châu)		Cao tốc, 4 làn xe	
<b>B</b>	<b>Quốc lộ</b>					
1	Quốc lộ 4D	Ngã 3 Pa So, xã Phong Thổ	Đèo Trạm Tôn, xã Bình Lư	Cấp III-IV, 2-4 làn xe	Cấp III-IV, 2-4 làn xe	89
2	Quốc lộ 12	Cửa khẩu Ma Lù Thàng	Cầu Hang Tôm, xã Lê Lợi	Cấp III-IV, 2-4 làn xe	Cấp III-IV, 2-4 làn xe	89,9
3	Quốc lộ 32	Vách Kim, xã Mường Kim	Ngã ba bệnh viện tỉnh, giao QL4D	Cấp III-IV, 2 làn xe	Cấp III-IV, 2-4 làn xe	94,34
4	Quốc lộ 279	Đèo Khau Co, xã Mường Than	Cáp Na, xã Mường Kim	Cấp IV-V, 2 làn xe	Cấp III - IV, 2-4 làn xe	46,6
5	Quốc lộ 4H	Xã Mù Cả	Xã Pa Tàn	Cấp IV-VI	Cấp III-IV, 2 làn xe	169,64
6	Quốc lộ 279D	Xã Mường Kim	Xã Khoen On	Cấp V	Cấp III-IV, 2 làn xe	28,3
7	Quốc lộ 4H3	Xã Mường Tè	Cửa khẩu U Ma Tu Khồng	Cấp IV và cấp VI	Cấp III-IV, 2 làn xe	67,11

## b) Đường thủy nội địa quốc gia quản lý

Duy trì và khai thác hiệu quả các tuyến và cảng, bến thủy nội địa thuộc tuyến đường thủy nội địa do trung ương quản lý trên sông Đà nhằm tăng năng lực phục vụ vận tải, luân chuyển hàng hóa, hành khách và phát triển du lịch của tỉnh Lai Châu và các địa phương trên tuyến, gồm: Tuyến vùng hồ thủy điện Sơn La, hồ thủy điện Lai Châu với chiều dài khoảng 175 km, quy mô cấp III; 01 cụm cảng hành khách; 02 cảng hàng hóa và 01 cảng khác trên vùng hồ thủy điện Sơn La, Lai Châu.

### \*/ Luồng tuyến

Duy trì 02 tuyến đường thủy nội địa trung ương trên sông Đà gồm:

(1) Tuyến vùng hồ thủy điện Sơn La đoạn qua Lai Châu từ ranh giới 2 tỉnh Lai Châu – Sơn La đến đập thủy điện Lai Châu dài 87 km (cả tuyến dài 175 km), quy mô duy trì cấp III ĐTNĐ;

(2) Đường thủy nội địa vùng Hồ thủy điện Lai Châu, chiều dài tuyến là 91 km, theo sông Đà, điểm đầu tại chân đập Thủy điện Lai Châu, điểm cuối ở Pắc Ma và nhánh rẽ vào Trung tâm Mường Tè, quy mô duy trì cấp III ĐTNĐ.

Trong tổng thể, 02 tuyến đường thủy nội địa trên hình thành nên 01 tuyến vận tải thủy vùng hồ Hoà Bình – Sơn La – Lai Châu, dài tổng cộng 442 km, quy hoạch duy trì cấp III ĐTNĐ. Tuy nhiên, hiện tại chưa có các âu thuyền tại khu vực các đập thủy điện nên không khai thác được liên tục trên toàn tuyến.

### \*/ Hệ thống cảng, bến thủy nội địa

- Hệ thống cảng hành khách theo quy hoạch quốc gia: Quy hoạch 01 cụm cảng hành khách trên vùng hồ thủy điện Sơn La, Lai Châu (sông Đà) tiếp nhận được tàu tới 100 ghé, công suất khoảng 300 nghìn lượt khách/năm.

- Hệ thống cảng hàng hóa theo quy hoạch quốc gia: Quy hoạch 02 cảng hàng hóa và 01 cảng khác trên vùng hồ thủy điện Sơn La, Lai Châu (thuộc cụm cảng Lai Châu) tiếp nhận tàu tới 400 tấn, tổng công suất khoảng 1.600 tấn/năm.

+ Cảng vùng hồ Sơn La: Cảng quy hoạch mới trong vùng hồ Sơn La, tại Quỳnh Nhai, tiếp nhận cỡ tàu 200-400 tấn, công suất 500.000 tấn/năm.

+ Cảng vùng hồ Lai Châu: Cảng quy hoạch mới trong vùng hồ Lai Châu, tại Mường Tè, tiếp nhận cỡ tàu 200-400 tấn, công suất 700.000 tấn/năm.

+ Quy hoạch cảng khác theo nhu cầu phát triển của địa phương khi có đủ điều kiện, tiếp nhận cỡ tàu 200-400 tấn, công suất khoảng 400.000 tấn/năm.

## c) Cảng hàng không

- Quy hoạch phát triển cảng hàng không trên địa bàn tỉnh Lai Châu được xây dựng phù hợp với Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023. Theo đó, trên địa bàn tỉnh quy hoạch

Cảng hàng không Lai Châu, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế – xã hội, đồng thời góp phần củng cố quốc phòng, an ninh và bảo vệ Tổ quốc tại khu vực Tây Bắc.

- Phương án quy hoạch Cảng hàng không Lai Châu:

+ Cấp sân bay: cấp 3C-4C (theo mã tiêu chuẩn của ICAO)

+ Vị trí, chức năng trong mạng lưới cảng hàng không dân dụng toàn quốc: Là cảng hàng không nội địa dự kiến xây dựng tại khu vực xã Tân Uyên, Bản Bo, Bình Lư phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế xã hội và bảo vệ quốc phòng an ninh.

+ Tính chất: Sân bay dùng chung dân dụng và quân sự.

+ Máy bay khai thác: Tàu bay code C và tương đương trở xuống.

+ Công suất: 500.000 hành khách/năm đến 2030 và 1,5 triệu đến 2050.

- Phương án kết nối cảng hàng không Lai Châu: Cảng hàng không Lai Châu được quy hoạch kết nối trực tiếp với tuyến Quốc lộ 32; đồng thời đề xuất bố trí nút giao và tuyến kết nối từ tuyến cao tốc Bảo Hà (Lào Cai) – Lai Châu (CT.13) đến sân bay, bảo đảm kết nối thuận tiện, thông suốt, đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa từ trung tâm tỉnh Lai Châu và các khu vực khác trong tỉnh, qua đó phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế – xã hội của địa phương.

d) Đường sắt

Trong giai đoạn tầm nhìn đến năm 2050: Nghiên cứu tuyến đường sắt Lào Cai - Lai Châu, kết nối Lai Châu với tuyến đường sắt Hà Nội –Lào Cai mới tạo động lực phát triển tỉnh Lai Châu trở thành tổ hợp khai thác, chế biến khoáng sản chủ lực của đất nước và hướng đến kết nối với hệ thống đường sắt của Trung Quốc.

#### **4. Phương án quy hoạch phát triển mạng lưới KCHT giao thông đường bộ tỉnh Lai Châu**

##### **4.1. Phương án quy hoạch phát triển mạng lưới đường tỉnh, liên xã**

*a) Nhóm các tuyến đường tỉnh hiện có:*

Đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến đường tỉnh hiện có cơ bản đạt tối thiểu cấp IV, đối với một số tuyến quan trọng, kết nối trung tâm tỉnh với các vùng kinh tế động

lực nâng cấp đạt cấp III; mở mới một số đường liên tỉnh, liên xã tối thiểu đạt cấp V.  
Cụ thể:

(1) Đường tỉnh 126:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại Km44+600, ĐT.127, xã Mường Mô; điểm cuối tại Đập thủy điện Lai Châu, xã Nậm Hàng. Chiều dài tuyến khoảng 81,75km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV-V.

(2) Đường tỉnh 127:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại ngã 3 Lai Hà, xã Lê Lợi; điểm cuối tại xã Bum Tở. Chiều dài tuyến khoảng 104,8km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Đầu tư cải tạo, nâng cấp, sửa chữa một số vị trí trọng yếu trên tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp III-IV. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng tối thiểu cấp V.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV.

(3) Đường tỉnh 128:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại ngã 3 Chăn Nưa, xã Lê Lợi (Km70+300 QL.12); điểm cuối tại xã Sìn Hồ. Chiều dài tuyến khoảng 37km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Hoàn thiện đầu tư đoạn Sìn Hồ - Làng Mô theo quy mô đường cấp IV và đô thị. Cải tạo, nâng cấp đoạn Chăn Nưa – Làng Mô theo quy mô đường cấp IV (bao gồm cả đoạn tránh cầu Km10).

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV. Các đoạn qua trung tâm các xã theo tiêu chuẩn đường đô thị được duyệt trong quy hoạch đô thị, nông thôn.

(4) Đường tỉnh 128B:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại xã Tủa Sín Chải (Km18+800 ĐT.128); điểm cuối tại trung tâm xã Tủa Sín Chải (cũ), nay là xã Tủa Sín Chải. Chiều dài tuyến khoảng 13km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV.

(5) Đường tỉnh 129:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại phường Đoàn Kết (Km30+400 QL.4D); điểm cuối tại xã Sìn Hồ. Chiều dài tuyến khoảng 54,7km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Đầu tư cải tạo, nâng cấp, sửa chữa một số vị trí trọng yếu trên tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp IV.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV.

(6) Đường tỉnh 129B:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại bản Nậm Pậy, xã Phong Thổ (Km24+100, QL.12); điểm cuối tại ngã ba Tà Ghênh, xã Hồng Thu. Chiều dài tuyến khoảng 9,42km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV.

(7) Đường tỉnh 130:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại ngã ba San Thành, phường Tân Phong; điểm cuối tại ngã ba Nậm Cáy, xã Phong Thổ. Chiều dài tuyến khoảng 43,77km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, nâng cấp đoạn Nậm Xe – Mường So – QL.12 theo quy mô đường cấp IV - V. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV.

(8) Đường tỉnh 131:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại ngã ba Thèn Sin, xã Sin Súi Hồ; điểm cuối tại ngã Ba Nậm Xe, xã Sin Súi Hồ. Chiều dài tuyến khoảng 43,4km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Đầu tư cải tạo, nâng cấp, sửa chữa một số vị trí trọng yếu trên tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp Cấp VI. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV để phục vụ phát triển du lịch xã Sin Suối Hồ.

(9) Đường tỉnh 132:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại ngã ba Mường So, xã Phong Thổ; điểm cuối tại xã Sì Lờ Lầu. Chiều dài tuyến khoảng 71,66km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, nâng cấp đoạn Mường So – Dào San – Vàng Ma Chải (bao gồm cả đoạn tránh chợ Dào San) theo quy mô đường cấp IV-V. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV.

(10) Đường tỉnh 132B:

- Hướng tuyến: Hang É – Mồ Sì San – Sì Lờ Lầu, điểm đầu giao tại Km45+950, ĐT.132 xã Sì Lờ Lầu; điểm cuối tại Km67+670, ĐT.132 xã Sì Lờ Lầu. Chiều dài tuyến khoảng 27,34km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV-V.

(11) Đường tỉnh 132C:

- Hướng tuyến: Pa Tần – cửa khẩu Ma Lù Thàng – Dào San – Sì Lờ Lầu, điểm đầu tại xã Pa Tần (Km34+650/QL. 12); điểm cuối tại xã Sì Lờ Lầu. Chiều dài tuyến khoảng 56,76km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV-V.

(12) Đường tỉnh 133:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại xã Tân Uyên (Km Km379+577 QL.32); điểm cuối tại ngã ba Séo Lèng, xã Hồng Thu. Chiều dài tuyến khoảng 115,61km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Đầu tư cải tạo, nâng cấp, sửa chữa một số vị trí trọng yếu trên tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp IV-VI.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV.

(13) Đường tỉnh 133B:

- Hướng tuyến: Điểm đầu giao ĐT.133 tại xã Nậm Sỏ; điểm cuối giao ĐT.134 tại xã Nậm Sỏ. Chiều dài tuyến khoảng 31,5km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, nâng cấp toàn tuyến theo quy mô đường cấp V.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV.

(14) Đường tỉnh 134:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại xã Tân Uyên (Km370+500, QL.32); điểm cuối tại xã Mường Kim (ranh giới xã Quỳnh Nhai, Sơn La). Chiều dài tuyến khoảng 54,42km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Nghiên cứu đầu tư cầu thay thế phà Pá Ngừa. Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV.

(15) Đường tỉnh 135:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại phường Tân Phong; điểm cuối tại xã Tủa Sín Chải. Chiều dài tuyến khoảng 65,97km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, sửa chữa, thảm bê tông nhựa đoạn Nùng Nàng – Nậm Tăm. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV.

(16) Đường tỉnh 136:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại xã Tân Uyên (Km382+250, QL.32); điểm cuối tại xã Khun Há. Chiều dài tuyến khoảng 37,84km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, nâng cấp toàn tuyến theo tiêu chuẩn đường cấp IV-V.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV.

(17) Đường tỉnh 137:

- Hướng tuyến: Noong Hẻo – Nậm Mạ, điểm đầu tại xã Pu Sam Cáp; điểm cuối tại xã trung tâm xã Nậm Mạ. Chiều dài tuyến khoảng 33,54km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV-V.

(18) Đường tỉnh 138:

- Hướng tuyến: Đường liên xã Nậm Lăn - Tá Bạ - Pa Ủ - Mường Tè; đường Pắc Ma – Nậm Là. Điểm đầu tại xã Mường Tè (Km246+500, QL.4H); điểm cuối tại Mốc 17, địa phận xã Thu Lũm. Chiều dài tuyến khoảng 87,25km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV-V.

(19) Đường tỉnh 138B:

- Hướng tuyến: Điểm đầu tại xã Mường Tè (Km257+300, QL.4H); điểm cuối ranh giới xã Mường Nhé, tỉnh Điện Biên. Chiều dài tuyến khoảng 49,73km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp IV-V.

(20) Đường tỉnh 138C:

- Hướng tuyến: Pắc Ma - Thu Lũm – cửa khẩu U Ma Tu Khoàng: Điểm đầu tại xã Thu Lũm (Km230+00, QL.4H); điểm cuối tại Cửa khẩu U Ma Tu Khoàng, địa phận xã Thu Lũm. Chiều dài tuyến khoảng 67,11km.

- Giai đoạn đến năm 2030: Cải tạo, nâng cấp đoạn từ cầu Pắc Ma đến TT xã Thu Lũm với chiều dài khoảng 21km đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, đường đô thị. Các đoạn còn lại duy tu, sửa chữa, giữ nguyên cấp hiện đường hiện trạng.

- Tầm nhìn đến năm 2050: Đầu tư nâng cấp quy mô toàn tuyến đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III - IV. Chuyển tuyến thành QL.4H3.

Các tuyến đường tỉnh đi qua khu vực trung tâm xã, khu đô thị, khu đông dân cư, nâng cấp mở rộng hoặc mở tuyến tránh theo quy mô đường đô thị.

\*/ Đường tỉnh mới phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh:

(1) Đường tỉnh 126B (Đường nối Cao Chải – Mường Toong): Điểm đầu tại xã Tà Tổng; điểm cuối tại ranh giới tỉnh Điện Biên. Quy hoạch tối thiểu đường cấp V-VI, giai đoạn sau 2030.

(2) Đường tỉnh 126C (Đường nối Nậm Chà – Nậm Pồ): Điểm đầu tại xã Mường Mô; điểm cuối tại ranh giới tỉnh Điện Biên. Quy hoạch tối thiểu đường cấp V-VI, giai đoạn sau 2030.

(3) Đường tỉnh 126D (Đường nối Huổi Mẩn – Chà Cang): Điểm đầu tại xã Mường Mô; điểm cuối tại ranh giới tỉnh Điện Biên. Quy hoạch tối thiểu đường cấp V-VI, giai đoạn sau 2030.

(4) Đường tỉnh 137B (Đường Nậm Mạ – Nậm Cuối - Quỳnh Nhai, Sơn La): Điểm đầu giao ĐT137; điểm cuối tại ranh giới tỉnh Sơn La. Quy hoạch tối thiểu đường cấp IV, giai đoạn sau 2030.

(5) Đường tỉnh 137C (đường nối sang Tòa Chùa, Điện Biên): Quy hoạch tuyến kết nối từ ĐT.137 hoặc ĐT.137B kết nối sang Tòa Chùa, Điện Biên. Đầu tư cầu qua sông Đà kết nối sang bên tỉnh Điện Biên và quy hoạch tuyến tối thiểu đường cấp IV – V, giai đoạn sau 2030.

(6) Đường tỉnh 134B (kết nối QL.279 đến ĐT.134): Điểm đầu tại bản Khi, xã Mường Kim giao với QL279, điểm cuối giao với ĐT.134 với tổng chiều dài khoảng 21km. Giai đoạn trước 2030, nâng cấp và mở mới theo quy mô đường cấp V-VI. Giai đoạn tầm nhìn đến 2050, quy hoạch tối thiểu đường cấp IV.

(7) Đường kết nối bản Huổi Van, xã Nậm Hàng đến Cầu Pá Bon, xã Lê Lợi: Điểm đầu tại xã Nậm Hàng; điểm cuối giao Quốc lộ 12. Giai đoạn trước 2030, đầu tư mở mới, cải tạo theo quy mô đường GTNT. Giai đoạn tầm nhìn đến 2050, quy hoạch tối thiểu đường cấp V-VI.

(8) Đường liên vùng Bum Tở - Bum Nưa – Hua Bum – Nậm Hàng – Lê Lợi: Điểm đầu tại xã Bum Tở; điểm cuối tại xã Lê Lợi. Quy hoạch tối thiểu đường cấp V-VI, giai đoạn sau 2030.

(9) Đường Bum Nưa – Pa Vệ Sủ (cũ): Điểm đầu kết nối với QL.4H, xã Pa Ủ; điểm cuối dự kiến tại TT xã Bum Nưa mới với tổng chiều dài tuyến khoảng 23km. Giai đoạn trước 2030, nâng cấp, sửa chữa theo quy mô đường cấp V-VI. Giai đoạn tầm nhìn đến 2050, quy hoạch tối thiểu đường cấp IV.

(10) Đường Pa Ủ - Pa Vệ Sủ (cũ): điểm đầu tại TT xã Pa Ủ, điểm cuối tại TT xã Bum Nưa mới: Giai đoạn trước 2030, hoàn thiện cải tạo, mở mới các đoạn tuyến đạt tiêu chuẩn GTNT, Cấp V-VI. Giai đoạn tầm nhìn đến 2050, quy hoạch tối thiểu đường cấp IV - V.

(11) Đường liên vùng Khun Há – Pu San Cáp: Điểm đầu TT xã Khun Há, điểm cuối giao với ĐT133, xã Pu Sam Cáp: Giai đoạn trước 2030, mở mới theo quy mô đường cấp VI. Giai đoạn tầm nhìn đến 2050, quy hoạch tối thiểu đường cấp IV.

(12) Đường Nậm Sỏ - Mường Chiên (Sơn La): Điểm đầu giao với ĐT.133B tại khu vực bản Nà Ui, xã Nậm Sỏ; điểm cuối kết nối sang bản Mường Chiên, tỉnh Sơn La. Tổng chiều dài tuyến khoảng 10km. Giai đoạn trước 2030, nâng cấp và mở mới theo quy mô đường cấp V-VI. Giai đoạn tầm nhìn đến 2050, quy hoạch tối thiểu đường cấp IV.

(13) Đường Bình Lư – Bản Bo: Điểm đầu tuyến tại xã Bình Lư; điểm cuối tuyến tại xã Bản Bo: Giai đoạn trước năm 2030 nâng cấp và mở mới theo quy mô đường cấp V-VI. Giai đoạn tầm nhìn đến 2050, quy hoạch tối thiểu đường cấp IV.

(14) Đường kết nối Đại lộ Lê Lợi với đường cao tốc CT.13 (Bảo Hà – Lai Châu): Điểm đầu giao với Đại lộ Lê Lợi; điểm cuối đường nối cao tốc Bảo Hà – Lai Châu. Quy hoạch quy mô đường đô thị, 6-8 làn xe.

Các tuyến được quy hoạch với quy mô tối thiểu, quy mô cụ thể sẽ được xác định trong quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành hoặc dự án đầu tư. Trong trường hợp cân đối được nguồn lực đầu tư, có thể điều chỉnh và thực hiện đầu tư sớm hơn so với thời gian theo định hướng quy hoạch nêu trên.

#### *d) Công trình cầu, hầm và hệ thống giao thông kết nối đô thị - nông thôn*

Tuyến đường kết nối Đại lộ Lê Lợi với đường cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13), cầu Huổi Mẩn - Huổi Lính, cầu Nậm Pì, cầu Pá Bon, cầu đa năng cửa khẩu Ma Lù Thàng, cầu Pá Ngừa (thay thế phà Pá Ngừa ĐT.134), cầu Nậm Hăn, cầu xã Lê Lợi kết nối Đồi Cao, hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu (nay là phường Sa Pa tỉnh Lào Cai và xã Bình Lư tỉnh Lai Châu), hầm đường bộ qua đèo Khau Co, hầm Cốc San - Bình Lư,...; các tuyến đường đô thị, đường liên tỉnh, liên xã, giao thông nông thôn khác và các cầu trung, cầu nhỏ trên địa bàn tỉnh. Trong đó:

- Hệ thống cầu lớn: Xây dựng các công trình cầu bê tông cốt thép thay thế các cầu tạm trên các tuyến Sông Đà, sông Nậm Na và một số khu vực khác đảm bảo tăng cường kết nối các địa phương trong tỉnh, phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế xã hội

của địa phương. Trong đó, nghiên cứu triển khai đầu tư các công trình cầu trọng điểm có tính chất liên kết vùng:

- + Cầu Huổi Mẩn - Huổi Lính: Cầu vượt qua sông Đà tại xã Mường Mô
  - + Cầu Nậm Pì: Cầu vượt sông Nậm Na tại xã Lê Lợi
  - + Cầu Pá Bon: Cầu vượt sông Nậm Na tại xã Lê Lợi
  - + Cầu Nậm Vạc (thay thế cầu treo dân sinh): Cầu vượt sông Nậm Na tại xã Pa Tần
  - + Cầu Nậm Nó 2 (thay thế cầu treo dân sinh): Cầu vượt sông Nậm Na tại xã Pa Tần
  - + Cầu Pa Tần 2: cầu vượt sông Nậm Na tại xã Pa Tần
  - + Cầu đa năng cửa khẩu Ma Lù Thàng
  - + Cầu Pá Ngừa (thay thế phà Pá Ngừa đường tỉnh 134): qua hồ bản Chát
  - + Cầu Nậm Hăn: Cầu vượt sông Đà
  - + Cầu khu vực xã Lê Lợi kết nối sang Đồi Cao - Mường Lay: Cầu vượt sông Đà
  - + Cầu qua suối Nậm Mu tại Đường nối cao tốc khu vực xã Bản Bo
- + Ngoài ra, xây dựng một số cầu vượt sông, suối khác để tăng cường kết nối tại các địa phương trong tỉnh khi đủ điều kiện.

- Hệ thống hầm đường bộ: Quy hoạch Hầm đường bộ tại một số khu vực giáp ranh tỉnh Lào Cai nhằm đảm bảo kết nối thông suốt, giảm thiểu tác động của địa hình và thời tiết. Trong đó, nghiên cứu triển khai đầu tư 03 hầm đường bộ:

- + Hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên: Kết nối xã Bình Lư đến Sa Pa, Lào Cai.
- + Hầm đường bộ qua đèo Khau Co: Kết nối xã Mường Than với xã Nậm Xé, Lào Cai.
- + Hầm đường bộ nối Cốc San – Bình Lư: Kết nối xã Cốc San, tỉnh Lào Cai với xã Bình Lư, tỉnh Lai Châu.

#### *e) Đường quốc phòng*

Duy tu, sửa chữa, nâng cấp, cải tạo, mở mới hệ thống đường tuần tra, đường ra biên giới. Đầu tư cứng hóa mặt đường, kiên cố hoá công trình thoát nước một số

đoạn tuyến trọng yếu, nhất là các tuyến dọc biên giới phục vụ nhu cầu đi lại kết hợp đảm bảo quốc phòng an ninh với phát triển kinh tế, gắn với ổn định dân cư biên giới.

#### **4.2. Phương án bố trí các bến xe, bãi đỗ, trạm dừng nghỉ**

- Bến xe: Tiếp tục duy trì các bến xe khách đã được công bố đưa vào khai thác trên địa bàn tỉnh; quy hoạch bổ sung các bến xe khách, bến xe hàng tối thiểu đạt loại 6 theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách, bến xe hàng tại các xã, phường, trong đó ưu tiên đầu tư xây dựng bến xe khách các xã: Sĩ Lữ Lầu, Nậm Sỏ, Sin Suối Hồ, Đào San, Nậm Mạ; cải tạo, bổ sung chức năng bãi đỗ xe số 1, số 2, sân trước trung tâm kiểm soát liên ngành tại khu đầu mối cửa khẩu Ma Lù Thàng thành bến xe khách và bến xe hàng.

- Bãi đỗ: Vị trí, quy mô bãi đỗ xe tuân thủ theo quy hoạch xây dựng với định hướng như sau: phù hợp với nhu cầu đỗ xe tại các khu vực trong đô thị, đường có lưu lượng vận tải lớn và các khu vực khác khi cần thiết để phục vụ đỗ xe, trông giữ xe. Bãi đỗ xe được bố trí gần chợ, các trung tâm thương mại, dịch vụ, thể dục thể thao, vui chơi giải trí thuận tiện cho hành khách và phương tiện, kết nối liên thông với mạng lưới đường phố; Ưu tiên bố trí hệ thống sạc điện cho phương tiện giao thông cơ giới sử dụng năng lượng điện tại bãi đỗ xe.

- Trung tâm logistics: Bố trí quy hoạch cảng cạn tại khu vực khu kinh tế cửa khẩu Ma Lù Thàng, kết nối với tuyến QL.12 và sau này là tuyến cao tốc Bảo Hà - Lai Châu với quy mô khoảng 10 ha đảm nhận chức năng cảng cạn, hệ thống kho bãi và các dịch vụ cửa khẩu. Đầu tư xây dựng 02 trạm trung chuyển hàng hoá và kho vận tại 02 xã Than Uyên và Phong Thổ.

- Trạm dừng nghỉ: Đầu tư xây dựng các trạm dừng nghỉ dọc theo các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ để cung cấp các dịch vụ hành khách và phương tiện tham gia giao thông.

- Kết cấu hạ tầng giao thông công cộng: Thu hút đầu tư phát triển giao thông công cộng, xây dựng các bến bãi tại điểm đầu, điểm cuối, điểm dừng và nhà chờ tuyến xe buýt nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, đặc biệt tại các khu vực vùng sâu, vùng xa, trong việc tiếp cận và sử dụng dịch vụ vận tải hành khách, trông giữ phương tiện.

**Bảng 5. Quy hoạch hệ thống đường tỉnh**

TT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô dự kiến tối thiểu	Ghi chú
----	-----------	----------	-----------	--------------------------	---------

				<b>Đến 2030</b>	<b>Đến 2050</b>	
1	Đường tỉnh 126	Xã Mường Mô	Đập thủy điện Lai Châu, xã Nậm Hàng	GTNT A, VI	Cấp IV-V	
2	Đường tỉnh 127	Ngã 3 Lai Hà, xã Lê Lợi	Xã Bum Tờ	Cấp III-V	Cấp III - IV	
3	Đường tỉnh 128	Ngã 3 Chăn Nưa, xã Lê Lợi	Xã Sìn Hồ	Cấp IV	Cấp III - IV	
4	Đường tỉnh 128B	Xã Tủa Sín Chải	Trung tâm xã Tủa Sín Chải	GTNT B	Cấp IV	
5	Đường tỉnh 129	Phường Đoàn Kết	Xã Sìn Hồ	Cấp IV	Cấp III-IV	
6	Đường tỉnh 129B	Bản Nậm Pây, xã Phong Thổ	Ngã ba Tà Ghênh, xã Hồng Thu	Cấp VI	Cấp IV	
7	Đường tỉnh 130	Ngã ba San Thàng, phường Tân Phong	Ngã ba Nậm Cáy, xã Phong Thổ	Cấp IV - V	Cấp III - IV	
8	Đường tỉnh 131	Ngã ba Thèn Sìn, xã Sìn Suối Hồ	Ngã Ba Nậm Xe, xã Sìn Suối Hồ	Cấp VI và GTNT B	Cấp III - IV	
9	Đường tỉnh 132	Ngã ba Mường So, xã Phong Thổ	Xã Sìn Hồ	Cấp IV - V	Cấp III-IV	
10	Đường tỉnh 132B	Giao ĐT.132, xã Sìn Hồ	Giao ĐT.132, xã Sìn Hồ	GTNT B	Cấp IV-V	
11	Đường tỉnh 132C	Xã Pa Tần	Xã Sìn Hồ	GTNT A	Cấp IV-V	
12	Đường tỉnh 133	Xã Tân Uyên	Ngã ba Sáo Lèng, xã Hồng Thu	Cấp IV-VI	Cấp III-IV	
13	Đường tỉnh 133B	Giao ĐT.133 tại xã Nậm Sỏ	Giao ĐT.134 tại xã Nậm Sỏ	Cấp V	Cấp IV	
14	Đường tỉnh 134	Xã Tân Uyên	Xã Mường Kim	Cấp V	Cấp IV	
15	Đường tỉnh 135	Phường Tân Phong	Xã Tủa Sín Chải	Cấp V và GTNT A	Cấp III - IV	
16	Đường tỉnh 136	Xã Tân Uyên	Xã Khun Há	Cấp IV-V	Cấp III-IV	

17	Đường tỉnh 137	Xã Pu Sam Cáp	Trung tâm xã Nậm Mạ	GTNTA	Cấp IV-V	
18	Đường tỉnh 138	Xã Mường Tè	Mốc 17, xã Thu Lũm	Cấp VI và GTNT B	Cấp IV-V	
19	Đường tỉnh 138B	Xã Mường Tè	Xã Tà Tổng	Cấp VI	Cấp IV-V	
20	Đường tỉnh 138C (Tuyến đường nâng cấp lên QL4H3 khi đủ điều kiện)	Xã Thu Lũm	Cửa khẩu U Ma Tu Khoong	Cấp IV và cấp VI	Cấp III-IV	
<b>II Đường tỉnh mới phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh</b>						
1	Đường tỉnh 126B	Xã Tà Tổng	Ranh giới tỉnh Điện Biên	GTNT	Cấp V-VI	
2	Đường tỉnh 126C	Xã Mường Mô	Ranh giới tỉnh Điện Biên	GTNT	Cấp V-VI	
3	Đường tỉnh 126D	Xã Mường Mô	Ranh giới tỉnh Điện Biên	GTNT	Cấp V-VI	
4	Đường tỉnh 137B	Xã Nậm Mạ	Ranh giới tỉnh Sơn La	GTNT	Cấp IV	
5	Đường tỉnh 137C	Nậm Cuối/Nậm Mạ	Xã Tủa Thàng, tỉnh Điện Biên	GTNT	Cấp IV - V	
6	Đường tỉnh 134B (kết nối QL.279 đến ĐT.134)	Xã Mường Kim	Giao ĐT.134	Cấp V-VI	Cấp IV	
7	Đường kết nối bản Huổi Van, xã Nậm Hàng đến Cầu Pá Bon, xã Lê Lợi	Xã Nậm Hàng	Quốc lộ 12, xã Lê Lợi	GTNT	Cấp V-VI	
8	Đường liên vùng Bum Tở - Bum Nưa - Hua Bum - Nậm Hàng - Lê Lợi	Xã Bum Tở, Xã Hua Bum	Xã Nậm Hàng, xã Lê Lợi	GTNT	Cấp V-VI	

9	Đường Bum Nua - Pa Vệ Sủ (cũ)	Xã Pa Ủ	Xã Bum Nua	Cấp V-VI	Cấp IV	
10	Đường Pa Ủ - Pa Vệ Sủ (cũ)	Xã Pa Ủ	Xã Bum Nua	GTNT, cấp V-VI	Cấp IV-V	
11	Đường liên vùng Khun Há - Pu San Cáp	Xã Khun Há	Xã Pu Sam Cáp	Cấp VI	Cấp IV	
12	Đường Nậm Sỏ - Mường Chiến	Bản Nà Ui, xã Nậm Sỏ	Bản Mường Chiến, tỉnh Sơn La	Cấp V-VI	Cấp IV	
13	Đường Bình Lư - Bản Bo	Xã Bình Lư	Xã Bản Bo	Cấp V-VI	Cấp IV	
<b>IV Một số công trình quan trọng có tính kết nối vùng</b>						
1	Cầu Huổi Mẩn - Huổi Lính	Xã Mường Mô (qua sông Đà)				
2	Cầu Nậm Pì	Xã Lê Lợi (qua sông Nậm Na)				
3	Cầu Pá Bon	Xã Lê Lợi (qua sông Nậm Na)				
4	Cầu Nậm Vạc	Xã Pa Tần (qua sông Nậm Na)				Thay thế cầu treo dân sinh
5	Cầu Nậm Nó 2	Xã Pa Tần (qua sông Nậm Na)				
6	Cầu Pa Tần 2	Xã Pa Tần (qua sông Nậm Na)				
7	Cầu đa năng cửa khẩu Ma Lù Thàng	Cửa khẩu Ma Lù Thàng (Việt Nam)	Cửa khẩu Kim Thủy Hà (Trung Quốc)			
8	Cầu Pá Ngừa (thay thế phà Pá Ngừa ĐT134)	Xã Nậm Sỏ (Hồ Bản Chát)				
9	Cầu Nậm Hăn khu vực xã Nậm Cuối	Xã Nậm Cuối, Lai Châu	Xã Tủa Thàng, tỉnh Điện Biên			
10	Cầu qua sông Đà khu vực xã Lê Lợi kết nối sang Đồi Cao - Mường Lay	Xã Lê Lợi, Lai Châu	Phường Mường Lay, Điện Biên			
11	Cầu qua suối Nậm Mu	Đường nối cao tốc	Xã Bản Bo, tỉnh Lai Châu			

12	Hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên	Xã Bình Lư, tỉnh Lai Châu	Sa Pa, tỉnh Lào Cai	Cấp III	Cấp III	
13	Hầm đường bộ qua đèo Khau Co	Xã Mường Than, tỉnh Lai Châu	Xã Nậm Xé, tỉnh Lào Cai	Cấp III	Cấp III	
14	Hầm đường bộ nối Cốc San - Bình Lư	Xã Cốc San, tỉnh Lào Cai	Xã Bình Lư, tỉnh Lai Châu		Cấp III	
15	Tuyến đường kết nối Đại lộ Lê Lợi với đường cao tốc Bảo Hà - Lai Châu (CT.13)	Đại lộ Lê Lợi	Đường nối cao tốc	Đô thị 6-8 làn xe	Đô thị 6-8 làn xe	

## 5. Phương án quy hoạch phát triển KCHT giao thông đường thủy nội địa địa phương trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Đầu tư xây dựng nâng cấp, cải tạo, mở mới tối thiểu 27 cảng, bến thủy trên các vùng lòng hồ Lai Châu - sông Đà (07 bến), Sơn La - sông Đà (08 bến), Bản Chát - sông Nậm Mu (07 bến), Huổi Quảng - sông Nậm Mu (05 bến) để phục vụ vận tải, dân sinh và du lịch. Khảo sát, công bố bổ sung các luồng, tuyến khi đủ điều kiện.

\*/ Tuyến đường thủy nội địa địa phương

Bổ sung, mở mới tuyến luồng trong tương lai khi xuất hiện khu vực có hồ thủy điện lớn đủ điều kiện khai thác vận tải để phù hợp với nhu cầu phát triển của địa phương. Đồng thời, duy trì khai thác một số tuyến đường thủy nội địa địa phương gắn với vùng hồ thủy điện:

+ Vùng hồ thủy điện Sơn La gồm 02 tuyến: tuyến Mường Lay – Chăn Nưa dài 14 km; tuyến Nậm Mạ - Nậm Tăm dài 17 km.

+ Vùng hồ thủy điện Bản Chát gồm 01 tuyến: Từ đập thủy điện Bản Chát đi qua các xã Mường Kim, Than Uyên, Mường Than đến bến Nậm Càn, xã Tân Uyên dài khoảng 60 km.

+ Vùng hồ thủy điện Huổi Quảng gồm 01 tuyến: Tuyến vận tải từ đập thủy điện Huổi Quảng đi qua các xã Khoen On và Mường Kim (dọc theo Sông Nậm Mu) đến đập thủy điện Bản Chát dài khoảng 30 km.

Khi xuất hiện lưu lượng tàu thuyền, cần đầu tư khảo sát và có giải pháp để đảm bảo an toàn gồm thanh thải chướng ngại vật, cắm phao hoặc biển báo hiệu dẫn

luồng hoặc đánh dấu cảnh báo; khắc phục tình trạng sử dụng đặng đậy, giăng lưới đánh bắt cá của nhân dân sống ven hồ ảnh hưởng đến lưu thông của phương tiện.

\*/ Cảng, bến thủy nội địa địa phương

Đầu tư xây dựng tối thiểu 27 bến cảng trên các tuyến thủy nội địa phục vụ nhu cầu vận tải của người dân trong khu vực.

+ Vùng hồ thủy điện Sơn La (sông Đà): định hướng quy hoạch 08 bến, trong đó có 01 bến khách và hàng kết hợp; 07 bến thủy nội địa phục vụ dân sinh.

+ Vùng hồ thủy điện Lai Châu (sông Đà): định hướng quy hoạch 07 bến, trong đó có 05 bến khách và hàng kết hợp và 02 bến thủy nội địa phục vụ dân sinh.

+ Vùng hồ thủy điện Bản Chát (sông Nậm Mu): định hướng quy hoạch 07 bến, trong đó có 06 bến thủy nội địa phục vụ dân sinh; 01 bến phà kết hợp bến hàng hóa, hành khách.

+ Vùng hồ thủy điện Huội Quảng (sông Nậm Mu): định hướng quy hoạch 05 bến thủy nội địa phục vụ dân sinh.

**Bảng 6. Định hướng quy hoạch bến thủy nội địa tỉnh Lai Châu**

TT	Tên cảng, bến	Địa điểm	Loại bến, cảng
<b>I</b>	<b>Vùng hồ thủy điện Sơn La (sông Đà)</b>		
1	Bến Lê Lợi	Xã Lê Lợi	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
2	Bến Chăn Nưa	Xã Lê Lợi	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
3	Bến Nậm Mạ	Xã Nậm Mạ	Bến hàng + khách
4	Bến Cấn Co	Xã Nậm Mạ	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
5	Bến Nậm Hăn	Xã Nậm Cuối	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
6	Bến Nậm Tăm	Xã Nậm Tăm	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
7	Bến Nậm Cha	Xã Mường Mô	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
8	Bến Tủa Sín Chải	Xã Tủa Sín Chải	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
<b>II</b>	<b>Vùng hồ thủy điện Lai Châu (sông Đà)</b>		
1	Bến Nậm Hàng	Xã Nậm Hàng	Bến hàng + khách
2	Bến Mường Mô	Xã Mường Mô	Bến hàng + khách
3	Bến TT Mường Tè	Xã Bum Tở	Bến hàng + khách

<b>TT</b>	<b>Tên cảng, bến</b>	<b>Địa điểm</b>	<b>Loại bến, cảng</b>
4	Bến Kan Hồ	Xã Bum Tở	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
5	Bến Nậm Khao	Xã Mường Tè	Bến hàng + khách
6	Bến Mường Tè xã	Xã Mường Tè	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
7	Bến Pắc Ma	Xã Mường Tè	Bến hàng + khách
<b>III Vùng hồ thủy điện Bản Chát (sông Nậm Mu)</b>			
1	Bến Pha Mu	Xã Mường Kim	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
2	Bến Mường Mít	Xã Mường Than	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
3	Bến Bản Hàng	Xã Mường Kim	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
4	Bến phà Tà Mít	Xã Nậm Sỏ	Bến hàng + khách + bến phà
5	Bến Nậm Cắn	Xã Tân Uyên	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
6	Bến Thảm Phé	Xã Mường Kim	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
7	Bến Bản Chát	Xã Mường Kim	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
<b>IV Vùng hồ thủy điện Huội Quảng (sông Nậm Mu)</b>			
1	Bến Bản Gia mới	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
2	Bến Bản On	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
3	Bến Bản Đốc	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
4	Bến Bản Hỷ	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh
5	Bến Bản Củng	Xã Khoen On	Bến thủy nội địa phục vụ dân sinh

## **6. Phương án kết nối đường tỉnh với các kết cấu hạ tầng cấp quốc gia, vùng**

### **a. Định hướng phát triển các trục kết nối giao thông đối ngoại**

\* / Định hướng kết nối cấp quốc gia:

Trục kết nối quốc gia Bắc – Nam

- Hình thành trục kết nối quốc gia Bắc – Nam theo hướng Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Lai Châu – Trung Quốc, thông qua các tuyến cao tốc Nội Bài – Lào Cai, cao tốc Bảo Hà – Lai Châu và tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai. Đây là hành lang kinh tế – giao thông chiến lược của Việt Nam, có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển kinh tế, logistics, đối ngoại, đồng thời góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh. Việc hình thành hành lang này tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội tỉnh Lai Châu, tăng cường kết nối của tỉnh với các đầu mối vận tải lớn trong vùng và cả nước.

- Kết nối tỉnh Lai Châu với hệ thống cảng biển Hải Phòng, tạo điều kiện vận chuyển trực tiếp hàng hóa từ khu vực nội địa và vùng Tây Bắc ra biển, đồng thời mở rộng giao thương với thị trường Trung Quốc.

- Gắn kết với các trục giao thông – logistics quan trọng, góp phần giảm chi phí vận chuyển, rút ngắn thời gian lưu thông và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng hàng hóa.

- Tăng cường kết nối với tỉnh Vân Nam (Trung Quốc), mở rộng hoạt động giao thương, xuất nhập khẩu và phát triển du lịch.

- Tạo động lực phát triển cho các địa phương trên hành lang, đặc biệt là Lào Cai và Lai Châu, trong các lĩnh vực công nghiệp chế biến, du lịch và nông nghiệp hàng hóa.

#### Trục kết nối Đông – Tây của vùng Tây Bắc

- Hình thành trục kết nối quốc gia Đông – Tây của vùng Tây Bắc theo hướng Lào Cai – Lai Châu – Sơn La – Điện Biên thông qua các trục quốc lộ, đường tỉnh; đây là trục liên kết nội vùng quan trọng, giữ vai trò then chốt trong thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội, bảo đảm quốc phòng – an ninh và tăng cường hội nhập khu vực của vùng Tây Bắc.

- Hình thành trục liên kết chuỗi đô thị và các trung tâm kinh tế miền núi, gắn với phát triển du lịch theo tuyến Sa Pa – Lai Châu – Mộc Châu – Điện Biên Phủ.

- Phát triển mạng lưới giao thông linh hoạt, kết nối chuỗi logistics và thương mại tại các khu vực cửa khẩu vùng Tây Bắc, góp phần giảm sự phụ thuộc vào trục Bắc – Nam.

- Tăng cường kết nối đối ngoại với tỉnh Vân Nam (Trung Quốc), mở ra cơ hội mở rộng hợp tác tiểu vùng và hình thành các hành lang kinh tế xuyên biên giới.

- Góp phần bảo đảm an ninh biên giới, giữ vững chủ quyền quốc gia và tạo thể liên hoàn phòng thủ vững chắc cho khu vực Tây Bắc.

\*/ Định hướng kết nối quốc tế:

Kết nối tỉnh Lai Châu với tỉnh Vân Nam, Trung Quốc:

- Tăng cường kết nối với tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) thông qua các cửa khẩu Ma Lù Thàng và U Ma Tu Khoàng, gắn với hành lang giao thông trên trục cao tốc Bảo Hà – Lai Châu và các tuyến quốc lộ QL12, QL4H, tạo điều kiện thuận lợi cho giao thương, xuất nhập khẩu và hợp tác kinh tế khu vực.

Kết nối tỉnh Lai Châu với Lào:

Thiết lập và phát huy trục kết nối Đông – Tây từ Lai Châu – Điện Biên – khu vực Tây Bắc Lào thông qua hệ thống các tuyến quốc lộ, hình thành hành lang phát triển thương mại, du lịch và tăng cường hợp tác kinh tế xuyên biên giới.

**b. Định hướng kết nối các đầu mối giao thông trong tỉnh**

- Kết nối giao thông giữa các phương thức:

Mạng lưới đường bộ địa phương kết nối trực tiếp với các quốc lộ và thông qua các nút giao khác mức với cao tốc Bảo Hà - Lai Châu khi triển khai xây dựng. Cảng hàng không Lai Châu được kết nối với QL.32 và dự án tuyến nối TP Lai Châu với cao tốc Nội Bài - Lào Cai, cao tốc Bảo Hà - Lai Châu khi triển khai xây dựng. Các cảng bến thủy trên địa bàn tỉnh được kết nối với đường tỉnh, quốc lộ gần nhất khi triển khai xây dựng.

- Kết nối giao thông đến các cửa khẩu:

Cửa khẩu Ma Lù Thàng kết nối trực tiếp vào QL.12 và cao tốc Bảo Hà - Lai Châu khi xây dựng; cửa khẩu U Ma Tu Khoàng kết nối trực tiếp với QL.4H3 theo quy hoạch; các lối mở khác được kết nối bằng đường tỉnh, đường liên xã đến các quốc lộ, cao tốc.

- Kết nối giao thông đến trung tâm logistics, các cơ sở sản xuất, dịch vụ khác:

Trung tâm logistics (bao gồm kho ngoại quan, bãi hàng hóa) tại cửa khẩu Ma Lù Thàng, khu TT Lai Châu, Tam Đường, Than Uyên được kết nối trực tiếp với các tuyến QL.12, QL.4D, QL.32 và đường nhánh đến các nút giao cao tốc Bảo Hà - Lai Châu khi xây dựng.

Các khu công nghiệp, khu và điểm du lịch khi được đầu tư (nếu không kết nối trực tiếp với các quốc lộ) cần phải ưu tiên đầu tư đồng bộ các đoạn đường kết nối với mạng quốc lộ hoặc kết nối thông qua đường tỉnh.

## **7. Dự án ưu tiên đầu tư phát triển KCHT giao thông tỉnh đến năm 2030**

### **a) Tiêu chí xác định dự án ưu tiên đầu tư**

- Dự án có yêu cầu cấp bách, đảm bảo nhu cầu tối thiểu về đi lại thuận lợi cho nhân dân.

- Dự án trên trục giao thông chính trên hành lang kinh tế “xương sống” kết nối với các vùng kinh tế trong tỉnh và các địa phương trong Vùng trung du miền núi phía Bắc và đường ra cửa khẩu Ma Lù Thàng.

- Dự án góp phần mở kết nối giao thông, tạo thuận lợi để đẩy mạnh liên kết phát triển du lịch với các tỉnh trong vùng, đặc biệt là Lào Cai và Điện Biên (bao gồm cả dự án hầm đường bộ xuyên đèo Hoàng Liên - quốc lộ 4D).

- Một số tuyến đường tỉnh/liên xã có tính chất xương sống, quan trọng đối với phát triển kinh tế vùng, đi qua địa bàn nhiều xã, có tính chất lan tỏa ... (ĐT.132, QL.4H3, ...).

- Dự án giao thông phục vụ phát triển nông nghiệp tập trung, đường nối các khu tái định cư cho các dự án thủy điện.

- Dự án đường tuần tra, đường ra biên giới, đường ra các mốc quốc gia theo yêu cầu quốc phòng.

### **b) Danh mục dự án ưu tiên thu hút đầu tư**

#### Đường bộ:

+ Xây dựng đường nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài – Lào Cai (đẩy nhanh tiến độ dự án);

+ Xây dựng hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên - QL.4D;

+ Xây dựng hầm đường bộ qua đèo Khau Co - QL.279;

+ Cải tạo, nâng cấp đoạn Pắc Ma - Thu Lũm - U Ma Tu Khoong (chuyển thành QL. 4H3);

+ Cải tạo, nâng cấp các tuyến quốc lộ: 4H, 4D, 12, 32, 279D, 279;

+ Xây dựng cầu đa năng tại KKT cửa khẩu Ma Lù Thàng kết nối Việt Nam – Trung Quốc;

#### - Đường bộ kết nối liên tỉnh, biên giới:

+ Xây dựng Cầu treo Bản Chang, kết nối đường tỉnh lộ 127 với khu đồi cao, phường Mường Lay, tỉnh Điện Biên.

+ Nâng cấp, mở mới các đoạn Đường nhánh nối Cao Chải - Mường Toong (tỉnh Điện Biên);

+ Đường nối bản Nậm Chà - Nậm Pồ (Điện Biên);

+ Đường nối Huổi Mẩn - Chà Cang (Điện Biên);

- Đường tỉnh, đường liên xã:

+ Cải tạo, nâng cấp các tuyến tỉnh lộ: 127, 128, 129, 129B, 130, 132, 133, 135;

+ Đường Tây Sông Đà (Nậm Khao - Tà Tổng - Cao Chải - Nậm Ngà - Tắc Ngá - Nậm Chà - Huổi Lĩnh - Nậm Nhùn dự kiến ĐT.126);

+ Nâng cấp đường Noong Hẻo - Cấn Co - Nậm Cuối - Nậm Hăn - Tủa Chùa (Điện Biên) bao gồm 01 cầu lớn qua lòng hồ thủy điện Sơn La, (chuyển thành ĐT.138);

+ Đường Nậm Sỏ - Tà Mít (chuyển thành ĐT.133B);

+ Đường Khun Há - Phúc Khoa - Mường Khoa (chuyển thành ĐT.136);

+ Nâng cấp đoạn tuyến từ Nút Bảo Hà - Than Uyên - Tân Uyên - Tam Đường - Lai Châu - Phong Thổ - Cửa khẩu Ma Lù Thàng;

+ Đầu tư mới và nâng cấp Đường liên vùng, kết nối từ Tỉnh lộ 130 - Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Ma Lù Thàng;

+ Đầu tư mới và nâng cấp Đường giao thông liên vùng từ bản Hoàng Hồ - bản Nậm Lúc xã Phăng Sô Lin đến xã Lùng Thàng;

+ Nâng cấp tuyến đường Phìn Hồ - Ma Quai - Lùng Thàng;

+ Đầu tư mới Đường liên vùng Pa Ủ - Bum Tở - Pa Vệ Sủ;

+ Đầu tư xây dựng hệ thống cầu vượt: Cầu Nậm Chà - Huổi Lĩnh; cầu Nậm Hăn; Cầu Nậm Pì; cầu Pá Bon; cầu Pá Ngừa; cầu đa năng cửa khẩu Ma Lù Thàng.

+ Đầu tư mở mới, nâng cấp đường kết nối bản Huổi Van, xã Nậm Hàng đến Cầu Pá Bon, xã Lê Lợi.

+ Đầu tư mở mới, nâng cấp đường Bum Nưa – Pa Vệ Sủ (cũ).

+ Đầu tư mở mới, nâng cấp đường Pa Ủ - Pa Vệ Sủ (cũ).

+ Đầu tư mở mới đường liên vùng Khun Há – Pu Sam Cáp.

+ Đầu tư mở mới, nâng cấp đường liên vùng kết nối QL.279 đến ĐT.134.

+ Đầu tư mở mới, nâng cấp đường Nậm Sỏ - Mường Chiên

+ Đầu tư đường đường kết nối Đại lộ Lê Lợi với đường cao tốc CT.13

- Hàng không:

Đầu tư xây dựng cảng hàng không Lai Châu;

- Đường thủy nội địa:

Tiếp tục thu hút nguồn lực đầu tư ngoài ngân sách xây dựng hệ thống bến thủy nội địa.

## **8. Nhu cầu sử dụng đất giao thông cấp tỉnh đến năm 2030**

Thực hiện theo phương án phân bổ và khoanh vùng đất đai

## **PHẦN III. MỘT SỐ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG TỈNH**

### **1. Tăng cường công tác quản lý nhà nước**

Trên cơ sở quy hoạch tỉnh được phê duyệt, cụ thể hoá bằng việc xây dựng các đề án phát triển vận tải (tuyến xe khách, taxi, xe buýt), xây dựng kế hoạch phát triển hệ thống bến xe, bãi đỗ đường bộ, công trình cầu, hầm, cảng, bến thủy nội địa, ...

Có kế hoạch và bố trí kinh phí để xác định và cấm mốc chỉ giới hạ tầng giao thông theo đúng quy định, chống lấn chiếm hành lang, giành quỹ đất để mở rộng, nâng cấp các công trình giao thông, đặc biệt là đường bộ cao tốc, sân bay, giảm thiểu chi phí đền bù và một loạt các vấn đề có liên quan đến giải phóng mặt bằng sau này.

Các đô thị tiếp tục cụ thể hoá hệ thống đường giao thông đô thị, giao thông nông thôn kết nối, gắn với Chương trình xây dựng nông thôn mới trong quy hoạch xây dựng đô thị và nông thôn.

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

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

Đối với các công trình do trung ương quản lý như quốc lộ (và đường bộ cao tốc, cảng hàng không sau này), nguồn vốn chủ yếu là từ ngân sách nhà nước (TW), ODA, trái phiếu Chính phủ, hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP), BOT...

Đối với các công trình địa phương quản lý gồm đường tỉnh, bến xe, bãi đỗ, cảng, bến thủy đường bộ, thực hiện đa dạng hóa các nguồn vốn, như vốn huy động từ ngân sách nhà nước (địa phương), doanh nghiệp, hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP),...

Vốn cho đầu tư phát triển các dịch vụ vận tải và công nghiệp vận tải do các doanh nghiệp tự đầu tư. Nhà nước, tỉnh sẽ tạo điều kiện thuận lợi bằng các cơ chế chính sách khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia các dịch vụ vận tải và công nghiệp vận tải (bao gồm cả ưu đãi sử dụng đất). Vốn phát triển phương tiện vận tải do chủ phương tiện tự đầu tư kinh doanh.

### **3. Tăng cường áp dụng khoa học công nghệ, đảm bảo công tác bảo trì, an toàn giao thông**

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

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

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

Đổi mới công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự ATGT đến tận thôn, bản và hộ dân, từng bước hình thành văn hóa giao thông trong nhân dân; hỗ trợ về nghiệp vụ, bản tin cho các phát thanh viên, tuyên truyền viên ở cấp xã,

... Tiếp tục thực hiện có hiệu quả công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường thủy nội địa. Phối hợp với các cơ quan, ban ngành, các địa phương thực hiện công tác giải phóng mặt bằng các dự án đang chuẩn bị đầu tư; quản lý tốt phương tiện vận tải trên địa bàn, chú trọng các phương tiện chở người trên sông và trong lòng hồ; chỉ đạo các cơ quan chức năng rà soát hệ thống cọc tiêu, biển báo; thực hiện các quy định về công tác đào tạo và cấp giấy phép lái xe, công tác đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ, phương tiện thủy, nâng cao chất lượng kiểm định; bổ sung lực lượng, trang thiết bị phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát.

#### **4. Về phát triển nguồn nhân lực**

Tăng cường năng lực cán bộ quản lý giao thông cấp tỉnh để thực hiện tốt nhiệm vụ quản lý giao thông vận tải. Nâng cao năng lực quản lý cho đội ngũ cán bộ cấp xã cả về kiến thức quản lý và kỹ thuật theo nhu cầu của từng xã, phường. Đối với cấp xã, phải có 1 cán bộ chuyên trách theo dõi giao thông. Nghiên cứu chính sách ưu tiên riêng cho các xã vùng cao, vùng sâu về cán bộ phụ trách giao thông, có trình độ chuyên môn, chế độ lương, thưởng hợp lý; khuyến khích (chế độ về lương, thưởng) để cán bộ an tâm thực hiện nhiệm vụ được giao.

#### **5. Bảo vệ môi trường và phát triển bền vững trong phát triển mạng lưới giao thông tỉnh**

##### **a) Bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông**

- Áp dụng các giải pháp về giảm thiểu sử dụng đất và thu hẹp diện tích, thay đổi cấu trúc, chức năng, dịch vụ sinh thái của các hệ sinh thái tự nhiên và các hệ sinh thái được bảo vệ và ảnh hưởng đến các công trình văn hóa, lịch sử và tôn giáo:

+ Tránh các khu dân cư tập trung đông đúc: đặt càng xa các khu dân cư nhằm hạn chế tác động đến cộng đồng địa phương và hạn chế chia cắt khu vực;

+ Hạn chế chiếm dụng diện tích đất và loại đất bị chiếm dụng: đối với các tuyến mới, nguyên tắc vạch tuyến phải giảm thiểu lấy đất nông nghiệp.

+ Không xâm phạm đến các hệ sinh thái tự nhiên, các khu vực nhạy cảm.

+ Vi chỉnh tuyến với mục đích hạn chế chiếm dụng các khu vực bảo tồn đa dạng sinh học bao gồm cả các vùng đệm: bằng các giải pháp kỹ thuật, thiết kế giảm thiểu việc tác động trực tiếp vào các đối tượng tự nhiên này bằng các công trình như cầu cạn, hầm chui; xem xét kỹ các vấn đề về tác động đến đa dạng sinh thái trong quá trình lập báo cáo đánh giá tác động môi trường và đề xuất các giải pháp để giảm thiểu cụ thể.

- Các giải pháp về bảo vệ các thành phần môi trường:

Tỉnh Lai Châu có dân số thưa, diện tích rộng lớn, hoạt động vận tải cũng không có nhiều tác động đến môi trường khí, nước và tiếng ồn (chỉ có ô tô, xe máy, chưa có máy bay, không có tàu hoả, tàu biển).

Quá trình thiết kế, xây dựng tuyến đường cần lưu ý các giải pháp kỹ thuật giúp ổn định mái dốc, nền đường phòng tránh sụt trượt, hạn chế tác động đến dòng chảy mặt.

b) Phương án ứng phó biến đổi khí hậu và phát triển bền vững mạng lưới giao thông

- Các giải pháp giảm nhẹ sự tác động của môi trường:

+ Phần đầu sử dụng phương thức đường thủy nhiều hơn là thực hiện giảm phát thải khí nhà kính.

+ Bố trí và tổ chức giao thông đô thị tốt, không xảy ra tình trạng tắc nghẽn giao thông.

+ Tiếp cận, ứng dụng công nghệ giao thông thông minh, công nghệ vận tải xanh, giảm phát thải khí nhà kính trong lưu thông và vận chuyển hàng hóa.

+ Ứng dụng năng lượng tái tạo, công nghệ ít tiêu tốn năng lượng (pin năng lượng mặt trời, đèn led...) vào các hạng mục chiếu sáng, báo hiệu giao thông và các hạng mục tiêu tốn năng lượng khác thuộc các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

- Các giải pháp thích ứng với biến đổi khí hậu:

+ Nhóm giải pháp phi công trình: tìm hiểu, áp dụng các tiêu chuẩn liên quan đến ứng phó thiên tai trong hồ sơ mời thầu thiết kế, thi công; có quy trình giám sát, cảnh báo, tuyên truyền và quản lý vận hành ứng phó bão, lũ.

+ Nhóm giải pháp công trình: xây dựng kế hoạch nghiên cứu khảo sát, thiết kế bổ sung và gia cố công trình nhằm kiên cố hóa toàn bộ các điểm có nguy cơ cao sạt lở, sụt trượt trên các tuyến; xem xét khả năng xây dựng cầu cạn tại những khu vực tuyến đường trực chính yếu chạy qua vùng trũng, thường xuyên ngập lũ hoặc có nguy cơ bị ảnh hưởng bởi lũ quét, lũ ống; khuyến khích áp dụng các công nghệ mới, trong đó có sử dụng các loại vật liệu bền vững với biến động thời tiết, chịu đựng được những khắc nghiệt do tai biến thiên nhiên.

## PHẦN IV. ĐỀ XUẤT

Phương án phát triển giao thông tỉnh Lai Châu giữ vai trò nền tảng trong việc định hướng phát triển kết cấu hạ tầng, bảo đảm kết nối nội tỉnh, liên tỉnh và liên vùng, đặc biệt trong bối cảnh tỉnh là địa bàn miền núi, biên giới, có vị trí chiến lược về quốc phòng – an ninh và hợp tác quốc tế. Việc tích hợp phương án phát triển giao thông vào Quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 và các quy hoạch ngành quốc gia là yêu cầu bắt buộc nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống quy hoạch theo quy định của Luật Quy hoạch và nâng cao tính khả thi trong triển khai, báo cáo đề xuất, kiến nghị theo hai hướng tích hợp: (i) tích hợp, cập nhật trong điều chỉnh Quy hoạch tỉnh Lai Châu giai đoạn 2025 - 2030 thông qua nội dung điều chỉnh phương án giao thông; và (ii) tích hợp các nội dung phù hợp vào các quy hoạch ngành quốc gia/ liên quan làm cơ sở pháp lý cho bố trí chỉ tiêu đất đai và triển khai dự án.

### **1. Đề xuất tích hợp, cập nhật trong Điều chỉnh Quy hoạch tỉnh Lai Châu**

Để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất giữa quy hoạch tỉnh và các quy hoạch ngành quốc gia, đồng thời đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế – xã hội, quốc phòng – an ninh trong giai đoạn mới, đề nghị cho phép cập nhật và tích hợp đầy đủ các nội dung sau vào Điều chỉnh Quy hoạch tỉnh Lai Châu:

(1) Định hướng phát triển mạng lưới giao thông đường bộ, bao gồm: cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh, đường biên giới, đường đô thị và đường giao thông nông thôn; xác định rõ vai trò, cấp kỹ thuật, lộ trình đầu tư và quỹ đất dành cho phát triển hạ tầng giao thông.

(2) Định hướng phát triển các công trình giao thông, gồm: bến xe, bãi đỗ xe, trung tâm logistics, công trình cầu, hầm và các công trình đầu mối giao thông quan trọng khác; bảo đảm phù hợp với nhu cầu vận tải và định hướng phát triển đô thị, công nghiệp, du lịch.

(3) Định hướng phát triển đường thủy nội địa và hệ thống cảng, bến thủy nội địa, khai thác hiệu quả tiềm năng vận tải thủy gắn với phát triển kinh tế, du lịch và bảo đảm an toàn giao thông.

(4) Định hướng phát triển cảng hàng không, phù hợp với quy hoạch ngành quốc gia và chiến lược phát triển vùng Trung du và miền núi phía Bắc.

(5) Định hướng phát triển đường sắt, bảo đảm tính kết nối liên vùng.

6) Các nội dung liên quan khác, bao gồm hạ tầng logistics, hạ tầng phục vụ kinh tế cửa khẩu, quốc phòng – an ninh, bảo vệ môi trường và thích ứng biến đổi khí hậu trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

## **2. Đề xuất tích hợp với các quy hoạch ngành quốc gia liên quan**

Đề nghị các Bộ, ngành Trung ương xem xét, rà soát và cập nhật các định hướng phát triển hạ tầng giao thông của tỉnh Lai Châu vào hệ thống quy hoạch ngành quốc gia, bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất và khả thi trong tổ chức thực hiện; cụ thể:

(1) Cập nhật định hướng các tuyến cao tốc, quốc lộ trên địa bàn tỉnh vào Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia theo thẩm quyền của Bộ Xây dựng bảo đảm phù hợp với vai trò kết nối liên vùng, kết nối cửa khẩu và phát triển kinh tế - xã hội khu vực Tây Bắc.

(2) Rà soát, tích hợp các đề xuất liên quan đến cảng hàng không vào Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

(3) Xem xét cập nhật bổ sung định hướng phát triển đường sắt trong giai đoạn tầm nhìn đến 2050 vào Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia, bảo đảm tính liên kết vùng và phù hợp với chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia.

Đồng thời, tích hợp các nội dung có liên quan vào các quy hoạch ngành quốc gia khác (đường thủy nội địa, logistics, hạ tầng cửa khẩu...) nhằm bảo đảm sự đồng bộ giữa Quy hoạch tỉnh và hệ thống quy hoạch cấp quốc gia.

**PHỤ LỤC DANH MỤC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ**

<b>TT</b>	<b>Danh mục dự án</b>	<b>Địa điểm dự kiến</b>
1	Sân bay Lai Châu	Xã Tân Uyên
2	Cao tốc Bảo Hà (Lào Cai) - Lai Châu (CT.13)	Tỉnh Lai Châu và tỉnh Lào Cai
3	Đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến quốc lộ: 4H, 4D, 12, 32, 279D, 279 (bao gồm các tuyến tránh)	Các xã, phường
4	Hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên	Xã Bình Lư
5	Xây dựng Hầm đường bộ qua đèo Khau Co và các tuyến kết nối	Xã Mường Than tỉnh Lai Châu; xã Nậm Xé tỉnh Lào Cai
6	Đường nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài - Lào Cai	Các xã, phường
7	Đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến tỉnh lộ: 126, 127, 128, 128B, 129, 129B, 130, 131, 132, 132B, 132C, 133, 133B, 134, 135, 136, 137, 138, 138B, 138C (bao gồm các tuyến tránh)	Các xã, phường
8	Đường Tây Sông Đà (Nậm Khao - Tà Tổng - Cao Chải - Nậm Ngà - Tắc Ngá - Nậm Chà - Huổi Lỉnh - Nậm Nhùn dự kiến ĐT.126)	Xã Mường Tè, xã Tà Tổng, xã Nậm Tăm, xã Nậm Hàng
9	Nâng cấp đường Noong Hẻo - Cản Co - Nậm Cuối - Nậm Hăn - Tủa Chùa (Điện Biên) bao gồm 01 cầu lớn qua lòng hồ thủy điện Sơn La, (chuyển thành ĐT.138)	Xã Pu Sam Cáp, xã Nậm Mạ, xã Nậm Cuối
10	Đường Nậm Sỏ - Tà Mít (chuyển thành ĐT.133B)	Xã Nậm Sỏ
11	Đường Khun Há - Phúc Khoa - Mường Khoa (chuyển thành ĐT.136)	Các xã Khun Há, Mường Khoa
12	Xây dựng mới, nâng cấp, sửa chữa hệ thống đường tuần tra biên giới, đường ra biên giới	Các xã và khu vực giáp biên giới
13	Trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ tỉnh Lai Châu	Pường Tân Phong
14	Bến xe khách, bến xe hàng các xã, phường, cửa khẩu Ma Lù Thàng	Các xã, phường, cửa khẩu Ma Lù Thàng
15	Cải tạo, nâng cấp đoạn Pắc Ma - Thu Lũm - U Ma Tu Khoong (chuyển thành QL. 4H3)	Các xã Thu Lũm, Mường Tè

<b>TT</b>	<b>Danh mục dự án</b>	<b>Địa điểm dự kiến</b>
16	Nâng cấp tuyến đường Phìn Hồ - Ma Quai - Lùng Thàng	Các xã Hồng Thu, Nậm Tăm
17	Đầu tư mới Đường liên vùng Pa Ủ - Bum Tở - Pa Vệ Sủ	Các xã: Pa Ủ, Bum Tở, Bum Nưa
18	Xây dựng Cầu treo Bản Chang, kết nối đường tỉnh lộ 127 với khu đồi cao, phường Mường Lay, tỉnh Điện Biên	Xã Lê Lợi
19	Bến xe mới Than Uyên	Xã Than Uyên
20	Bến xe Tân Uyên	Xã Tân Uyên
21	Đầu tư các cảng, bến thủy nội địa	Toàn bộ tỉnh
22	Xây dựng các cầu vượt sông Đà: Cầu Huổi Mẩn - Huổi Lính; cầu Nậm Hăn,...	Các xã
22	Xây dựng các cầu vượt sông Nậm Na: Cầu Nậm Pi; Cầu Pá Bon, Cầu Nậm Vạc, Cầu Nậm Nó 3, Cầu Pa Tần 2...	Các xã
23	Xây dựng cầu Pá Ngừa	Xã Pa Tần
24	Xây dựng cầu đa năng cửa khẩu Ma Lù Thàng	Xã Phong Thổ
25	Đầu tư mở mới, nâng cấp đường kết nối bản Huổi Van, xã Nậm Hàng đến Cầu Pá Bon, xã Lê Lợi	Các xã: Nậm Hàng, Lê Lợi
26	Đầu tư mở mới, nâng cấp đường Bum Nưa – Pa Vệ Sủ (cũ)	Xã Bum Nưa
27	Đường liên vùng Bum Tở - Bum Nưa - Hua Bum - Nậm Hàng - Lê Lợi	Các xã Bum Tở, Bum Nưa, Hua Bum, Nậm Hàng, Lê Lợi
28	Đầu tư mở mới, nâng cấp đường Pa Ủ - Pa Vệ Sủ (cũ)	Các xã: Bum Nưa, Pa Ủ
29	Đầu tư mở mới đường liên vùng Khun Há – Pu Sam Cáp	Các xã: Khun Há, Pu Sam Cáp
30	Đầu tư mở mới, nâng cấp đường liên vùng kết nối QL.279 đến ĐT.134	Xã Mường Kim

<b>TT</b>	<b>Danh mục dự án</b>	<b>Địa điểm dự kiến</b>
31	Đầu tư mở mới, nâng cấp đường Nậm Sỏ - Mường Chiên	Xã Nậm Sỏ
32	Đầu tư cải tạo, nâng cấp đường Bum Nưa - Pa Vệ Sủ (cũ).	Xã Bum Nưa
33	Sửa chữa, cải tạo, nâng cấp các đường dự kiến nâng lên đường tỉnh và các tuyến đường quan trọng phục vụ phát triển kinh tế xã hội theo quy hoạch	các xã, phường
34	Đầu tư xây dựng các cầu, hầm kết nối với các tỉnh Điện Biên, Sơn La, Lào Cai	Các xã, phường
35	Đầu tư hệ thống đường giao thông theo quy hoạch đô thị, nông thôn của các xã, phường	Các xã, phường