



Tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn đã hoàn thành và đưa vào khai thác (Ảnh: TL)

## QUY HOẠCH HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐỒNG BỘ “CHÌA KHÓA” ĐỂ LẠNG SƠN PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

NGUYỄN DUY ĐÔNG | PHÓ GIÁM ĐỐC SỞ XÂY DỰNG TỈNH LẠNG SƠN

**Trước dự báo nhu cầu vận tải tăng cao, tỉnh Lạng Sơn xác định cần nâng cao chất lượng quy hoạch, phát triển hạ tầng giao thông đồng bộ. Trong đó, đặt ra định hướng phát triển hệ thống giao thông thông minh để giải quyết những thách thức của quá trình phát triển đô thị. Lộ trình này cũng nằm trong kế hoạch chuyển đổi số tỉnh Lạng Sơn đến năm 2025, định hướng đến năm 2030.**

**T**hời gian gần đây, Lạng Sơn nổi lên như một điểm sáng đầu tư ở khu vực Đông Bắc với lợi thế về vị trí gần cửa khẩu, hạ tầng hoàn thiện, thu hút nhiều dự án lớn và phát triển đồng bộ thương mại, du lịch. Vị trí của Lạng Sơn là điểm nổi quan trọng trên tuyến hành lang kinh tế Nam Ninh (Trung Quốc) - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng, cửa ngõ trung chuyển hàng hóa lớn hàng đầu trong nước và khu vực ASEAN.

Chính vì vậy, Lạng Sơn đã và đang tập trung cải tạo, nâng cấp, xây dựng mạng lưới giao thông của địa phương để đẩy mạnh phát triển kinh tế thương mại, dịch vụ logistics, trao đổi hàng hóa cũng như phát triển du lịch.

### VỊ TRÍ CHIẾN LƯỢC, CỬA NGÕ GIAO THƯƠNG QUỐC TẾ

Về giao thông đường bộ, tỉnh Lạng Sơn đã hoàn thành xây dựng một đoạn

tuyến cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn (đoạn thành phố Bắc Giang - Chi Lăng) thuộc tuyến cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn với chiều dài gần 62km. Đoạn qua tỉnh Lạng Sơn dài hơn 43km, quy mô 04 làn xe.

Trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn có 07 tuyến quốc lộ chạy qua như: QL.1A, QL.1B, QL.3B, QL.279, QL.4A, QL.4B và QL.31 với tổng chiều dài 553,9km. Các tuyến quốc lộ được đầu tư cải tạo, nâng cấp đạt tiêu chuẩn từ cấp III đến cấp V miền núi, trong đó khoảng 67% có mặt đường thảm bê tông nhựa, 0,5% có mặt đường bê tông xi măng và 32% có mặt đường láng nhựa. Tình hình khai thác trên các tuyến cơ bản đáp ứng được nhu cầu đi lại. Tuy nhiên, tại một số tuyến quốc lộ đã xuất hiện tình trạng hư hỏng tại một số vị trí do lưu lượng xe lưu thông lớn.

Bên cạnh đó, Lạng Sơn có 23 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài 714,8km, có số hiệu từ ĐT.226 đến ĐT.250. Quy mô đường miền núi chưa được đầu tư xây

dựng hoàn chỉnh nên khi vào mùa mưa, lũ đi lại còn gặp nhiều khó khăn, với quy mô cấp đường được đầu tư ban đầu thấp, mặt đường nhanh xuống cấp. Hiện tại khoảng 71% chiều dài có mặt đường bê tông nhựa và láng nhựa, khoảng 16% có mặt đường bê tông xi măng...

Hệ thống đường đô thị tại 11 huyện, thành phố có tổng chiều dài 201km trên 226 tuyến cơ bản đã xây dựng hoàn thiện mặt đường và hệ thống thoát nước, đảm bảo khai thác sử dụng. Trong đó, chủ yếu là đường trong TP Lạng Sơn với tổng chiều dài 96,3km, còn lại khoảng 104,7km là đường trong các thị trấn thuộc các huyện. Tại TP Lạng Sơn đã hình thành nên một số tuyến trục chính, vành đai.

Hệ thống đường huyện gồm 110 tuyến với tổng chiều dài 1.400km, có quy mô từ đường giao thông nông thôn đến đường miền núi, về cơ bản các tuyến chưa được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh.

Trong những năm qua, bằng nhiều nỗ lực thực hiện để án phát triển giao thông trên địa bàn tỉnh đã đạt được kết quả nhất định.

Cụ thể, Lạng Sơn có 02 tuyến giao thông đường sắt với tổng chiều dài 120,3km, trong đó 01 tuyến chính quốc gia Hà Nội - Đồng Đăng dài 91,3km với vai trò là tuyến liên vận quốc tế và 01 nhánh đường sắt Mai Pha - Na Dương với chức năng chuyên dùng dài 29km.

Hoạt động vận tải thủy nội địa chủ yếu gồm vận chuyển nông lâm sản, thuyền khai thác cát trên các sông Kỳ Cùng (chỉ vào mùa mưa từ Na Sầm - Bản Trại đi Trung Quốc), sông Bắc Khê, sông Bắc Giang.

Về hạ tầng cảng cạn và trung tâm logistics, Lạng Sơn hiện đang đầu tư 01 cảng cạn (tại vị trí xã Yên Trạch, liền kề QL.1, cao tốc và ga đường sắt Yên Trạch) và 01 khu trung chuyển hàng hoá cửa khẩu (xã Thụy Hùng và Phú Xá, huyện Cao Lộc).

Mạng lưới giao thông trên địa bàn không chỉ có vai trò quan trọng đối với tỉnh Lạng Sơn trong thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, bảo đảm an ninh, quốc phòng của địa phương, mà còn có vai trò thúc đẩy giao thương cửa ngõ quốc tế, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và các quốc gia Đông Nam Á với Trung Quốc, châu Á, châu Âu theo 02 trục chính là QL.1A và QL.4A-4B.

Mạng lưới giao thông trục chính cơ bản đã được đầu tư, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh, đặc biệt là đối với kinh tế cửa khẩu, tuy nhiên còn chậm so với yêu cầu, cơ hội của cả nước và tỉnh Lạng Sơn. Mạng lưới giao thông đã đảm nhận khối lượng vận chuyển trên địa bàn tỉnh tăng trưởng ở mức 5-7%, cao hơn tăng trưởng GRDP 5,32%, là phù hợp với thông lệ.

Lạng Sơn có vị trí cửa ngõ quốc gia, quốc tế, kết nối khu vực ASEAN với Trung Quốc, thuận lợi để ưu tiên phát triển các ngành dịch vụ liên quan đến vận tải, xuất nhập khẩu. Hiện Lạng Sơn là địa phương duy nhất có phương thức đường sắt khổ lồng kết nối trực tiếp được với Trung Quốc, Trung Á và châu Âu, mở ra cơ hội thu hút đầu tư phát triển kinh tế và hạ tầng giao thông. Các dự án phục vụ logistics đều nằm tại vị trí giao thông thuận lợi, có khả năng kết nối các phương thức vận tải chính trên địa bàn tỉnh là đường bộ và đường sắt.

### SỚM THÁO GỖ 07 ĐIỂM NGHÈN VỀ HẠ TẦNG GIAO THÔNG

Dù nằm ở vị trí đặc biệt thuận lợi, tuy nhiên, Lạng Sơn gặp khó trong phát triển hạ tầng giao thông do địa hình miền núi có sông suối chia cắt, đèo dốc, xuất phát điểm thấp, nguồn nhân lực hạn chế, công tác đảm bảo quốc phòng an ninh vùng biên giới rất cao, chính sách biên

mậu của Trung Quốc có những biến động không dễ dàng, chủ động như các tỉnh không có đường biên giới.

Mặc dù, hệ thống giao thông trên địa bàn tỉnh có thể khai thác 03 phương thức là đường bộ, đường sắt và đường thủy nhưng thực tế hiện nay đường bộ vẫn là phương thức đảm nhận gần như toàn bộ nhu cầu trên địa bàn, đường sắt chỉ đảm nhận khối lượng rất thấp và đường thủy chỉ khai thác cục bộ từng đoạn. Việc phát triển đường sắt không thể độc lập trên địa bàn mà phụ thuộc các cấp Trung ương trên phạm vi toàn mạng lưới quốc gia.

Việc kết nối đến giao thông hàng không, hàng hải của Lạng Sơn phải thông qua các địa phương khác có cự ly khá xa nhưng đường bộ kết nối chưa thuận lợi làm giảm sự hấp dẫn trong thu hút đầu tư (cảng hàng không tại Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh với cự ly 140-230km, cảng biển tại Hải Phòng, Quảng Ninh với cự ly 230km).

Bên cạnh đó, Lạng Sơn còn 07 điểm nghẽn về hạ tầng giao thông chính cần khắc phục. Cụ thể:

*Thứ nhất*, dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn còn chậm, chưa hoàn thành toàn bộ chiều dài đến cửa khẩu như quy hoạch (đoạn Chi Lăng - Hữu Nghị và các nhánh). Đoạn đường bộ cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng



Mạng lưới giao thông đô thị Lạng Sơn nhìn từ trên cao (Ảnh: Danh Lam)



Cầu Kỳ Lừa bắc qua sông Kỳ Cùng về đêm (Ảnh: KTS Nguyễn Phú Đức)

cần nhanh chóng hoàn thành để kết nối thông suốt trục Bắc - Nam từ cửa khẩu Hữu Nghị với mạng lưới đường bộ cao tốc, cảng biển, cảng hàng không.

*Thứ hai*, đường bộ kết nối giữa Lạng Sơn với khu vực ven biển Quảng Ninh theo hướng QL.4B có quy mô, chất lượng thấp, cần được nâng cấp đồng bộ, nâng cao đáng kể về chất lượng và tốc độ khai thác để đáp ứng việc kết nối chuỗi du lịch và hàng hoá ra cảng biển.

*Thứ ba*, hạ tầng cảng cạn, trung tâm logistics chưa được đầu tư, hoàn thiện, cần được xúc tiến đầu tư sớm để đón đầu xu thế, thúc đẩy phát triển các khu công nghiệp, dịch vụ kinh tế cửa khẩu.

*Thứ tư*, kết nối giao thông liên huyện với tỉnh liền kề cần được bổ sung và nâng cấp chất lượng để thúc đẩy phát triển các chuỗi khu công nghiệp.

*Thứ năm*, đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng tuy đã được nâng cấp cải tạo về thông tin hiệu nhưng cơ bản hạn chế ở 02 điểm quan trọng liên quan đến khổ đường ray: phải chuyển tải giữa tuyến Hà Nội - Sài Gòn khổ ray 1.000 mm với tuyến Hà Nội - Đồng Đăng khổ ray lỏng và vấn đề không kết nối được với Trung Quốc tại ga Bằng Tường đối với khổ ray 1.000mm.

*Thứ sáu*, những bất cập trong khai thác vận tải và cung cấp dịch vụ đường làm tăng chi phí, giảm sức cạnh tranh nên chưa phát huy được tiềm năng phát triển của các dịch vụ đa phương thức và logistics

trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn với khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây - Trung Quốc.

*Thứ bảy*, do nguồn vốn Ngân sách của Trung ương và địa phương còn hạn chế, không bố trí đủ theo quy hoạch, trong khi chưa huy động được nhiều đối với nguồn vốn ngoài ngân sách. Một số dự án giao thông Trung ương và địa phương tuy có được quan tâm nhưng phải thực hiện dừng, giãn tiến độ đầu tư nên chưa đạt quy mô, chất lượng theo quy hoạch. Nguồn vốn đầu tư duy tu sửa chữa hàng năm còn thấp, trong khi đó các tuyến đường địa phương được đầu tư xây dựng từ lâu, nhưng chưa được bố trí kinh phí sửa chữa định kỳ khi đến thời hạn, chưa kịp thời sửa chữa theo quy định, dẫn đến chất lượng khai thác trên một số tuyến đường còn thấp.

### **DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI TĂNG CAO**

Căn cứ kết quả phân tích tăng trưởng khối lượng vận tải của tỉnh Lạng Sơn từ số liệu thống kê thời kỳ 2011-2019 đạt khoảng 5-7%/năm (không tính năm 2020 vào chuỗi số tính toán do có bất thường vì dịch bệnh COVID-19), kết quả dự báo nhu cầu giao thông trên một số hành lang do Bộ GTVT thực hiện (trong quá trình lập từ 5 quy hoạch ngành quốc gia), dự báo nhu cầu vận tải toàn tỉnh Lạng Sơn thời kỳ 2021-2030 sẽ có mức tăng trưởng bình quân hàng năm khoảng 8-9%, cao hơn mức tăng chung của cả nước (khoảng 7%). Giai đoạn 5 năm đầu 2021-2025 có mức tăng trưởng khoảng 7-8%/năm, giai đoạn 5 năm sau

2026-2030 sẽ có mức tăng trưởng cao hơn, khoảng 10-12%/năm.

Không kể tuyến cao tốc và QL.1A, các tuyến quốc lộ khác trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn có lưu lượng năm 2019 vào khoảng 1.000-2.000 pcu/ngày đêm, đông hơn các tỉnh ở phía Tây của vùng Trung du miền núi phía Bắc.

Tốc độ tăng trưởng bình quân về lưu lượng hàng năm khoảng trên dưới 10%/năm, riêng QL.4A thấp hơn, chỉ khoảng 5%/năm. Tốc độ tăng trưởng lưu lượng này phù hợp với thống kê khối lượng vận tải của tỉnh. Đối với đường tỉnh, chưa có đủ số liệu thống kê lưu lượng quá khứ nhưng theo đánh giá thực tế, lưu lượng hiện tại không lớn, cơ bản là dưới 500 pcu/ngày đêm, chỉ có một tuyến có lưu lượng cao hơn 500 pcu nhưng vẫn thấp hơn 1.000 pcu là ĐT.236 (đường ra cửa khẩu Chi Ma).

Đối với các tuyến cao tốc, quốc lộ, quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã tính toán dự báo và quy hoạch quy mô từng tuyến nên trong quy hoạch tỉnh sẽ chỉ cập nhật tuân thủ quy mô quy hoạch, không dự báo lại. Đối với đường tỉnh, với mức lưu lượng thấp như hiện nay và nếu dự đoán tăng trưởng lưu lượng trung bình ở mức dưới 10%/năm thì đến năm 2030 cũng chỉ đạt lưu lượng khoảng 1.000 pcu/ngày đêm.

### **GIAO THÔNG THÔNG MINH - “CHÌA KHÓA” ĐỂ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG**

Lạng Sơn xác định có 04 tuyến giao thông kết nối quan trọng có vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế và quốc phòng - an ninh trên địa bàn tỉnh là hướng kết nối từ cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị và Đồng Đăng về Hà Nội và ra cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh.

Cụ thể: Cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn, QL.1, đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng; Hướng kết nối ngang về phía Tây theo QL.1B đi Thái Nguyên và theo tuyến QL.279 đi Bắc Kạn, Tuyên Quang, Hà Giang, Lào Cai, Sơn La, Điện Biên; Hướng kết nối ngang về phía Đông theo tuyến QL.4B và đường bộ cao tốc Tiên Yên - Lạng Sơn trong tương lai đi Quảng Ninh ra biển (Mũi Chùa, Vân Đồn); Hướng kết nối Lạng Sơn - Cao Bằng về phía Tây Bắc theo QL.4A và đường bộ cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh trong tương lai.

Do đó, Lạng Sơn sẽ đẩy mạnh phát triển hạ tầng giao thông, tạo thành mạng lưới giao thông tương đối hoàn chỉnh, đồng bộ, hướng tới hiện đại, có tính kết nối cao từ Trung ương đến tận thôn, bản và tiếp cận hệ thống giao thông đô thị thông minh, trong đó ưu tiên tập trung phát triển hệ thống giao thông đối ngoại, các trục đường đô thị khu vực TP Lạng Sơn để kết nối với các tỉnh và các trung tâm kinh tế lớn, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội.

Trong đó, tập trung vào các điểm cần ưu tiên kết nối hạ tầng giao thông như: Cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị, Đồng Đăng, Chi Ma, Tân Thanh, Bản Chắt, Bình Nghi; Các trung tâm kinh tế như TP Lạng Sơn, huyện Cao Lộc, Văn Lãng, cảng cạn Lạng Sơn, trung tâm logistics, khu công nghiệp tại huyện Hữu Lũng (huyện Lộc Bình, Đình Lập sau năm 2030), quần thể du lịch Mẫu Sơn, khu di tích Chi Lăng, khu du lịch cộng đồng tại các huyện Bắc Sơn, Bình Gia, Hữu Lũng.

Theo định hướng phát triển cơ sở hạ tầng hỗ trợ, phục vụ giao thông và phát triển giao thông vận tải đến năm 2050, Lạng Sơn dự kiến đầu tư hệ thống giao thông thông minh trên 3 đoạn tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn, Đồng Đăng - Trà Lĩnh, Tiên Yên - Lạng Sơn theo lộ trình của Bộ GTVT.

Đầu tư trung tâm điều hành giao thông đô thị Lạng Sơn với hạ tầng, công nghệ, thiết bị và đào tạo để vận hành hệ thống giao thông thông minh cho TP Lạng Sơn, có thể kết nối với hệ thống ITS của các tuyến cao tốc và hệ thống thông tin của đường sắt (sau khi điện khí hoá).

Từ nay đến năm 2050, Lạng Sơn dự kiến hình thành 03 đoạn tuyến cao tốc gồm cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn (kết nối đến cửa khẩu Hữu Nghị) mở rộng 06 làn; đoạn cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh (kết nối cửa khẩu Trà Lĩnh) 04 làn và đoạn Tiên Yên - Lạng Sơn 04 làn kết nối với cao tốc Hạ Long - Móng Cái; nghiên cứu tuyến đường cấp cao kết nối Lạng Sơn với tuyến Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái - Phú Thọ, để xuất bổ sung vào quy hoạch vùng.

Tiếp tục duy trì, nâng cấp các QL.1, QL.31, QL.1B, QL.4B, QL.4A toàn tuyến; nâng cấp các quốc lộ 279, 3B toàn tuyến hoặc từng đoạn; bổ sung quốc lộ 3E (kết nối QL.1B, QL.279 với QL.4A và QL.3B).



*Cần đẩy nhanh tiến độ Dự án cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn đoạn cửa khẩu Hữu Nghị - Chi Lăng để thông suốt kết nối giao thương Bắc - Nam (Ảnh: TL)*



*Trong thời gian tới, nhu cầu vận tải ở Lạng Sơn có thể cao hơn cả nước. (Ảnh: TL)*

Đồng thời, cải tạo nâng cấp các đường tỉnh kết nối liên tỉnh, trực chính toàn tỉnh, các đường tỉnh khác đạt tối thiểu 02 làn xe. Hoàn thiện kết nối với mạng đường tỉnh của Thái Nguyên, Cao Bằng, Bắc Kạn, định hướng mở mới một số tuyến kết nối liên tỉnh Lạng Sơn với cảng sông, cảng biển tại Bắc Giang, Quảng Ninh. Phần đầu đường huyện được nâng cấp, đường giao thông nông thôn khác được cứng hoá mặt đường 100%. Nâng cấp mở rộng các bến xe theo nhu cầu; đầu tư một số bãi đỗ xe ngầm khu vực trung tâm TP Lạng Sơn.

Bên cạnh đó, Lạng Sơn sẽ phát triển quy mô cảng cạn, trung tâm logistics trên cơ sở khu trung chuyển hàng hoá cửa khẩu, kết nối với các tuyến cao tốc và đường sắt. Bố trí quỹ đất để thu hút đầu tư hạ tầng phục vụ logistics, phát triển thêm cảng cạn dọc theo tuyến đường bộ cao tốc Tiên Yên - Lạng Sơn - Cao Bằng.

Ngoài ra, Lạng Sơn tiếp tục cải tạo và khai thác hiệu quả đường sắt hiện có. Đầu tư xây dựng tuyến đường sắt mới Hà Nội - Đồng Đăng đường đôi, khổ tiêu chuẩn 1.435mm, điện khí hoá kết nối liên vận với Trung Quốc./