

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH ĐIỆN BIÊN

SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

**QUY HOẠCH TỈNH ĐIỆN BIÊN
THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

**NỘI DUNG ĐỀ XUẤT TÍCH HỢP: SỐ 12
PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO
THÔNG VẬN TẢI VÀ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH
ĐIỆN BIÊN THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**



Điện Biên,.../2022

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH ĐIỆN BIÊN
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

QUY HOẠCH TỈNH ĐIỆN BIÊN
THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

NỘI DUNG ĐỀ XUẤT TÍCH HỢP: SỐ 12
**PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO
THÔNG VẬN TẢI VÀ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH
ĐIỆN BIÊN THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

ĐẠI DIỆN CƠ QUAN
TỔ CHỨC LẬP QUY HOẠCH

ĐẠI DIỆN LIÊN DANH ĐƠN VỊ TƯ VẤN
CÔNG TY CỔ PHẦN CÔNG NGHỆ XÂY
DỰNG ACUD VIỆT NAM

Điện Biên,.../2022

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU 1

1. Mục đích và yêu cầu phối hợp triển khai thực hiện nội dung đề xuất tích hợp trong quy hoạch tỉnh..... 1
2. Phạm vi, đối tượng nghiên cứu 1
 - 2.1. Phạm vi nghiên cứu 1
 - 2.2. Đối tượng nghiên cứu 2
3. Phương pháp nghiên cứu..... 2
4. Cơ sở pháp lý..... 2

PHẦN I. THỰC TRẠNG VỀ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI..... 5

1. Khái quát về điều kiện tự nhiên và hiện trạng kinh tế xã hội..... 5
 - 1.1. Vị trí địa lý..... 5
 - 1.2. Điều kiện tự nhiên và tài nguyên thiên nhiên..... 5
 - 1.3. Điều kiện xã hội..... 8
 - 1.4. Thực trạng phát triển kinh tế - xã hội 11
2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông..... 13
 - 2.1. Đường bộ 13
 - 2.2. Đường thủy nội địa: 19
 - 2.3. Đường hàng không 20
3. Hiện trạng vận tải: 21
 - 3.1. Hiện trạng phương tiện vận tải 21
 - 3.2. Hiện trạng khai thác vận tải 21
 - 3.3. Đánh giá hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải: 24

PHẦN II. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI 10 NĂM GIAI ĐOẠN 2011- 2020..... 30

1. Đánh giá thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải 10 năm 2011-2020	30
1.1. Kết quả thực hiện kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2011-2020	30
1.2. Kết quả thực hiện về vận tải và phương tiện vận tải	31
2. Xác định được những điểm nghẽn; nguyên nhân của những hạn chế, tồn tại trong thời gian qua.....	32
2.1. Quan điểm xác định điểm nghẽn	32
2.2. Xác định vị trí điểm nghẽn	33
3. Đánh giá chung kết quả thực hiện quy hoạch	33
3.1. Ưu điểm	33
3.2. Tồn tại, hạn chế và nguyên nhân tồn tại trong việc thực hiện quy hoạch	34
3.3. Bài học kinh nghiệm.	35
PHẦN III. ĐỀ XUẤT NỘI DUNG QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH ĐIỆN BIÊN ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050.....	36
1. Quan điểm phát triển - Mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.	36
1.1. Quan điểm phát triển	36
1.2. Mục tiêu phát triển.....	37
2. Xác định phương hướng phát triển hạ tầng giao thông vận tải tỉnh Điện Biên đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.....	38
2.1. Định hướng phát triển phân bố không gian kết cấu hạ tầng giao thông	38
2.2. Định hướng phát triển kết nối giao thông vận tải.....	39
3. Phương án phát triển hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2030	40

3.1. Phương án phát triển mạng lưới giao thông đường bộ	40
3.2. Phương án phát triển mạng lưới giao thông đường thuỷ nội địa.....	47
3.3. Phương án phát triển giao thông đường hàng không	48
3.4. Phương án phát triển hệ thống ICD kết hợp trung tâm Logistics.....	49
4. Phương án phát triển hạ tầng giao thông vận tải tầm nhìn đến năm 2050..	50
4.1. Đường bộ	50
4.2. Đường thuỷ	51
4.3. Đường hàng không	52
5. Đề xuất danh mục dự án đầu tư và nhu cầu sử dụng đất giai đoạn 2021-2030.....	52
5.1. Danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021-2030	52
5.2. Nhu cầu sử dụng đất giai đoạn 2021-2030.....	55
PHẦN V. NHIỆM VỤ, GIẢI PHÁP CHỦ YẾU	56
1. Tăng cường công tác quản lý nhà nước	56
2. Giải pháp, chính sách tạo vốn phát triển giao thông vận tải	56
3. Tăng cường áp dụng khoa học công nghệ, thực hiện công tác bảo trì, an toàn giao thông	57
4. Về phát triển nguồn nhân lực	58

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1: Chiều dài giao thông đường bộ tỉnh Điện Biên.....	13
Bảng 2: Bảng tổng hợp hiện trạng giao thông đối ngoại	16
Bảng 3: Hiện trạng hệ thống bến xe khách	19
Bảng 4: Hiện trạng kết cấu hạ tầng tuyến đường thủy nội địa.....	20
Bảng 5: Khối lượng vận tải đường bộ giai đoạn 2011 – 2020.....	23
Bảng 6: Khối lượng vận tải đường thủy giai đoạn 2011 – 2020.....	23
Bảng 7: So sánh mật độ quốc lộ và đường tỉnh với cả nước và vùng lân cận	25
Bảng 8: Danh mục dự án đầu tư.....	52

DANH MỤC HÌNH

Hình 1: Biểu đồ dân số tỉnh Điện Biên giai đoạn 2010-2020.....	9
Hình 2: Biểu đồ phân bố dân số theo các đơn vị hành chính.....	10
Hình 3: GRDP tỉnh Điện Biên 2011 – 2020, giá so sánh 2010	11
Hình 4: Cơ cấu GRDP tỉnh Điện Biên 2010 – 2020.....	13

DANH MỤC VIẾT TẮT

ATGT	An toàn giao thông
BOT	Nguồn vốn đầu tư
BTN	Bê tông nhựa
BTXM	Bê tông xi măng
BX	Bến xe
BXD	Bộ xây dựng
CCN	Cụm công nghiệp
CP	Chính phủ
ĐH	Đường huyện
ĐT	Đường tỉnh
GĐ	Giai đoạn
GPMB	Giải phóng mặt bằng
GTNT	Giao thông nông thôn
GTVT	Giao thông vận tải
HK	Hành khách
ICD	Cảng cạn
KCN	Khu công nghiệp
KT-XH	Kinh tế - xã hội
NQ	Nghị quyết
NSNN	Ngân sách nhà nước
ODA	Vốn vay/ viện trợ của đối tác nước ngoài
QĐ	Quyết định
QH	Quy hoạch
QL	Quốc lộ
TP	Thành phố
TPCP	Trái phiếu chính phủ
TT	Thông tư
TT	Thị trấn
TTg	Thủ Tướng

PHẦN MỞ ĐẦU

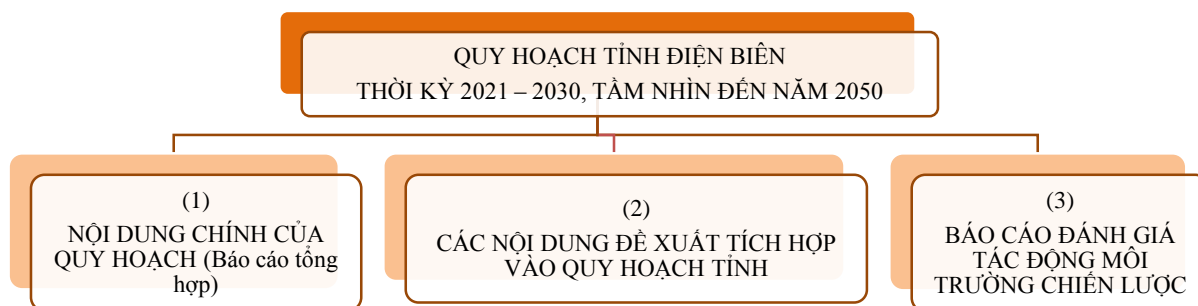
1. Mục đích và yêu cầu phối hợp triển khai thực hiện nội dung đề xuất tích hợp trong quy hoạch tỉnh

+ Mục đích triển khai thực hiện:

Nội dung đề xuất là một trong những nhiệm vụ được thực hiện trong quá trình lập quy hoạch tỉnh. Nội dung đề xuất được xác định trong Nhiệm vụ lập quy hoạch sẽ được phân công đến các cơ quan, tổ chức liên quan để lập và tích hợp vào quy hoạch tỉnh. Quá trình triển khai cần thực hiện, rà soát, đồng nhất số liệu, đánh giá thực trạng phát triển các vấn đề liên quan trong Nội dung đề xuất nghiên cứu tích hợp của liên quan đến góc độ quản lý của các Sở, ngành và địa phương trong thời gian qua để xây dựng phương án phát triển cho thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến 2050.

Việc sử dụng kết quả nghiên cứu đầu ra của các Nội dung đề xuất để tích hợp vào quy hoạch tỉnh nhằm bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ, không mâu thuẫn lẫn nhau trong hoạt động quy hoạch. - Phục vụ công tác chỉ đạo, điều hành quá trình phát triển chung của tỉnh.

+ Yêu cầu chung về triển khai và phối hợp thực hiện:



Nội dung đề xuất tích hợp trong thành phần hồ sơ Quy hoạch tỉnh

- Yêu cầu về triển khai và phối hợp thực hiện: căn cứ các quy định của pháp luật về quy trình lập Quy hoạch tỉnh tại Điểm c, Khoản 4, Điều 16 Luật Quy hoạch và Khoản 1, 2, Điều 13, Nghị định 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019, ***các sở, ban, ngành, địa phương thuộc tỉnh có trách nhiệm “Đề xuất nội dung đưa vào quy hoạch thuộc lĩnh vực phụ trách và gửi cơ quan lập quy hoạch”.***

2. Phạm vi, đối tượng nghiên cứu

2.1. Phạm vi nghiên cứu

* Về không gian:

- Phạm vi lập quy hoạch toàn bộ diện tích tự nhiên tỉnh Điện Biên, quy mô khoảng 9.541,25 km²;

- Có tọa độ địa lý từ 20°54' – 22°33' vĩ độ Bắc và 102°10' – 103°36' kinh độ Đông.;

* Về thời gian:

- Khảo sát hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2011 – 2020;
- Định hướng các giai đoạn phát triển mạng lưới giao thông vận tải giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến 2050;

2.2. Đối tượng nghiên cứu

- Thực trạng phát triển giao thông vận tải tỉnh Điện Biên thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050;
- Các định hướng, giải pháp và phương án phát triển giao thông vận tải tỉnh Điện Biên thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050.

3. Phương pháp nghiên cứu

Sử dụng tổng hợp các phương pháp:

- Phương pháp kế thừa và tích hợp;
- Phương pháp điều tra tổng hợp;
- Phương pháp mô hình toán;
- Phương pháp khảo sát kỹ thuật;
- Phương pháp phân tích kinh tế;
- Phương pháp chuyên gia;
- Phương pháp phân tích GIS;
- Phương pháp quy hoạch với sự tham gia của cộng đồng;

4. Cơ sở pháp lý

Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 thông qua ngày 24/11/2017;

Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 11 luật liên quan đến Quy hoạch số 28/2018/QH14 ngày 15/6/ 2018;

Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật liên quan đến Quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018;

Luật Giao thông đường bộ (Luật số 23/2008/QH12 ngày 13/11/2008).

Pháp lệnh số 01/2018/QH14 ngày 22/12/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của 04 Pháp lệnh của liên quan đến quy hoạch;

Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 05/02/2018 của Chính phủ về triển khai thi hành Luật Quy hoạch 2017;

Nghị quyết số 751/2019/UBTVQH14 ngày 16/8/ 2019 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về giải thích một số điều của Luật Quy hoạch;

Nghị định số 37/NĐ-CP ngày 07/5/2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch 2017;

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ: số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ: số 1579/QĐ-TTg ngày 22/09/2021 về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

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

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

Căn cứ Dự thảo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay trên toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ: số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030;

Quyết định số 980/QĐ-TTg ngày 21/06/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ.

Quyết định số 864/QĐ-TTg ngày 09/07/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng biên giới Việt Nam – Lào đến năm 2020.

Quyết định số 44/QĐ-UBND ngày 04/02/2012 của UBND tỉnh Điện Biên về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Điện Biên giai đoạn 2011-2020, định hướng đến năm 2030.

Quyết định số 449/QĐ-UBND ngày 19/06/2014 của UBND tỉnh Điện Biên về phê duyệt Đề án quy hoạch chi tiết cơ sở hạ tầng đường thủy nội địa tỉnh Điện Biên giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Quyết định số 931/QĐ-UBND ngày 10/10/2017 của UBND tỉnh Điện Biên về phê duyệt điều chỉnh, bổ sung cục bộ quy hoạch điểm đầu nối vào Quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh Điện Biên năm 2011, định hướng đến năm 2020.

Một số văn bản khác liên quan.

PHẦN I. THỰC TRẠNG VỀ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

1. Khái quát về điều kiện tự nhiên và hiện trạng kinh tế xã hội

1.1. Vị trí địa lý

Tỉnh Điện Biên nằm trong vùng vùng Tây Bắc đặt trong mối liên kết của Quốc gia, khu vực tam giác tăng trưởng Việt Nam – Lào – Trung Quốc. Có tọa độ địa lý từ 20°54' – 22°33' vĩ độ Bắc và 102°10' – 103°36' kinh độ Đông.

+ Phía Bắc giáp tỉnh Lai Châu

+ Phía Tây - Tây Nam giáp tỉnh Phong Xa Ly, Luông Prabăng nước CHDCND Lào.

+ Phía Đông - Đông Bắc giáp tỉnh Sơn La.

+ Phía Tây Bắc giáp tỉnh Vân Nam nước CHND Trung Hoa.

Tỉnh Điện Biên có tổng diện tích tự nhiên là 9.541,25 km², dân số 613.480 người, gồm 10 đơn vị hành chính là: Thành phố Điện Biên Phủ, Thị xã Mường Lay và các huyện: Mường Nhé, Mường Chà, Tủa Chùa, Tuần Giáo, Điện Biên, Điện Biên Đông, Mường Ảng và Nậm Pồ.

1.2. Điều kiện tự nhiên và tài nguyên thiên nhiên

1.2.1. Địa hình

Điện Biên có địa hình rất phức tạp, được cấu tạo bởi những dãy núi chạy dài theo hướng Tây Bắc - Đông Nam. Cao độ biến đổi từ 200-1.800m. Trên 70% diện tích tự nhiên của tỉnh có độ dốc lớn hơn 25%. Địa hình có hướng thấp dần từ Bắc xuống Nam và nghiêng dần từ Tây sang Đông. Phía biên giới Việt Lào có đỉnh Pu Đen Đinh 1.886m và Phu Can Ke 1.589m. Xen kẽ giữa núi cao là những thung lũng sâu và hẹp, trong đó đáng kể là thung lũng Mường Thanh có diện tích 15.000 ha

- Địa hình núi cao và núi cao trung bình: Núi cao trung bình, cao độ phổ biến 100-1500m chiếm diện tích lớn nhất tập trung ở phía Bắc, độ dốc trung bình 20-25%, bị chia cắt sâu và ngang. Núi cao 1.500- trên 2.000m chiếm diện tích nhỏ, bao gồm những dãy núi riêng biệt như dãy Việt - Lào, Pa Sam Cáp hoặc các bậc địa hình kề cận dãy Hoàng Liên Sơn, dãy núi Việt Trung.

- Địa hình đồi bát úp: Được hình thành bởi dãy đồi hoặc nhóm đồi riêng biệt ở dạng bát úp. Cao độ trung bình 600-1.000m tập trung chủ yếu ở phía Nam và ven vùng lòng chảo Điện Biên, độ dốc trung bình 10- 20%, phù hợp với cây công nghiệp.

- Địa hình thung lũng: Nằm xen các dãy núi và cao nguyên, được hình thành chủ yếu do quá trình bồi tụ. Cao độ nhỏ hơn 500m, độ dốc trung bình nhỏ hơn 10%, tương đối bằng phẳng như thung lũng Điện biên, Tuần Giáo, Mường Chà.

1.2.2. Địa chất

Tỉnh Điện Biên chưa có khảo sát và đánh giá về lĩnh vực này ở quy mô toàn tỉnh nên chưa có kết luận về địa tầng và khả năng chịu tải của nền đất. Tuy nhiên qua thực tế từ các công trình đã xây dựng trong địa bàn tỉnh cho thấy nền đất xây dựng công trình tương đối thuận lợi, cường độ chịu tải của đất tương đối tốt ($R > 1,5 \text{ kg/cm}^2$); Ít phải gia cố xử lý nền móng nếu không tính đến ảnh hưởng của tai biến địa chất như động đất là tai biến địa chất đặc trưng của tỉnh Điện Biên do nằm trên các Đới động đất:

- Đới động đất Mường Tè: Phát triển dọc theo đới phá huỷ cùng tên có phương TBĐN. Đây là đới hoạt động động đất khá mạnh và có thể còn kéo dài về phía TB (sang lãnh thổ Trung Quốc). Cực đại động đất quan sát được nằm ở mức mạnh ($M_s = 7,0-7,9$ độ Richter).

- Đới động đất Phong Sa Li: Phát triển dọc theo đới phá huỷ cùng tên có phương ĐB-TN. Đây là đới hoạt động động đất khá mạnh và nằm chủ yếu trên phạm vi lãnh thổ Lào. Động đất cực đại đã quan sát được nằm ở mức cao ($M_s = 6,0-6,9$ độ Richter).

- Đới động đất Lai Châu - Điện Biên: Phát triển dọc theo đới đứt gãy cùng tên có phương kinh tuyến. Đây là đới hoạt động động đất mức trung bình với chấn cấp $M_s = 5,0-5,9$ độ Richter (cả trên lãnh thổ Trung Quốc và lãnh thổ Lào).

- Đới động đất Sông Đà - Sơn La: Phương TB-ĐN phát triển dọc theo hệ thống đứt gãy Sơn La - Sông Đà. Trong phạm vi đới này đã quan sát được nhiều trận động đất có $M_s > 5,0$, đặc biệt là động đất Yên Định, 1635 ($M_s = 6,7$) và Tuần Giáo, 1983 ($M_s = 6,7$ độ Richter).

- Đới động đất Điện Biên - Thái Hòa: Phương TB-ĐN kéo dài từ Điện Biên qua Sầm Nưa tới Thái Hòa, Tĩnh Gia. Trong phạm vi đới này đã xảy ra các trận động đất mạnh nhất ở Việt Nam, như động đất Điện Biên năm 1935 với $M_s = 6,8$ độ Richter.

1.2.3. Thủy văn

Thủy văn: Điện Biên nằm ở khu vực đầu nguồn 3 con sông lớn là sông Đà, sông Mã, sông Mê Kông. Toàn tỉnh có hơn 1.000 sông, suối lớn nhỏ thuộc 3 hệ thống sông chính.

+ Lưu vực Sông Đà (bao gồm: TX. Mường Lay, H. Mường Nhé, H. Mường Chà, H. Tủa Chùa): Có diện tích lưu vực 7.200 km², phần lưu vực sông Đà thuộc địa phận tỉnh Điện Biên có 5 phụ lưu, đó là: Lưu vực sông Nậm Ma (dòng chính dài 63km); lưu vực sông Nậm Bum (dòng chính 36km); lưu vực sông Nậm Pô (dòng chính dài 103km); lưu vực sông Nậm Mực (dòng chính dài 86km); lưu vực sông Nậm Muôi (dòng chính dài 50km).

+ Lưu vực Sông Nậm Rốm (bao gồm: TP. Điện Biên Phủ, một phần H. Điện Biên): Có diện tích lưu vực 850 km² với các nhánh chính là sông Nậm Rốm, Nậm Lúa. Sông Nậm Rốm bắt nguồn từ phía Bắc huyện Điện Biên, qua thành phố Điện Biên Phủ, đến xã Pa Thơm (huyện Điện Biên) rồi chảy sang Lào. Các phụ lưu chính của sông Nậm Rốm là: Nậm Phăng, Nậm Khẩu Hú, Nậm Cọ. Sông Nậm Núa bắt nguồn từ độ cao 1.200m tại xã Mường Nhà, phía Nam lòng chảo Điện Biên, phụ lưu lớn nhất của sông Nậm Núa là suối Nậm Ngám.

+ Lưu vực Sông Mã (bao gồm: H. Tuần Giáo, H. Mường Ảng, H. Điện Biên Đông, một phần H. Điện Biên) có diện tích lưu vực: 2.850 km² bao gồm các phụ lưu: Nậm Khon và Nậm Mạ. Phần lưu vực sông Mã thuộc tỉnh Điện Biên có phụ lưu chính: sông Nậm Khoai thuộc huyện Tuần Giáo (dòng chính dài 62,5km) và Su Lư thuộc huyện Điện Biên Đông (dòng chính dài 39km).

Đặc thù sông suối dốc, nhiều thác, ghềnh có lượng dòng chảy lớn. Lượng dòng chảy các sông suối giảm dần từ phía Bắc xuống phía Nam.

1.2.4. Khí hậu

Điện Biên thuộc vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa núi cao. Trong năm có hai mùa rõ rệt. Mùa đông tương đối lạnh, ít mưa và sương muối vừa, kéo dài từ tháng 11 đến tháng 3 năm sau. Mùa hạ từ tháng 4 đến tháng 10: nóng, mưa nhiều với các đặc tính diễn biến bất thường, phân hoá đa dạng. Khu vực chịu ảnh hưởng vừa của gió Tây Nam khô nóng, ít chịu ảnh hưởng của bão.

- Nhiệt độ: Nhiệt độ trung bình năm 20-22°C, nhiệt độ cao nhất 38-42°C. Nhiệt độ thấp nhất 0-5°C, tháng lạnh nhất vào tháng 1 (phổ biến từ 9-12°C). Các tháng có nhiệt độ trung bình < 20°C (phổ biến từ tháng 11-tháng 3), các tháng có nhiệt độ trung bình > 25°C (phổ biến từ tháng 5 - tháng 9) và chỉ xảy ra ở những khu vực có cao độ < 500 m.

- Mưa: Lượng mưa trung bình hàng năm khoảng: 1.700 mm-2.500 mm, mưa tập trung theo mùa. Mùa mưa, lượng mưa chiếm khoảng 75%-80% tổng lượng mưa cả năm, mùa khô kéo dài từ tháng 10 năm trước đến tháng 4 năm sau. Mưa đá thường xuất hiện vào cuối mùa khô tháng 3,4.

- Gió: Yếu tố gió phụ thuộc vào địa hình rất nhiều song nhìn chung có 3 hướng gió chính: Gió Đông Nam, gió mùa Đông Bắc và gió Tây Nam. Gió mùa Đông Bắc xuất hiện từ tháng 10-tháng 3 năm sau, gió Lào thường xuất hiện từ tháng 3-tháng 5. Vận tốc gió trung bình từ 1-1,9m/s, tốc độ gió lớn nhất 40m/s.

- Độ ẩm không khí: Độ ẩm trung bình cả năm: 84%-88%, tháng có độ ẩm tương đối cao nhất 87%-90% (tháng7). Tháng có độ ẩm tương đối thấp nhất 75%-85% (tháng3).

- Nắng: Số giờ nắng trung bình cả năm: 1.962giờ -1.986giờ.

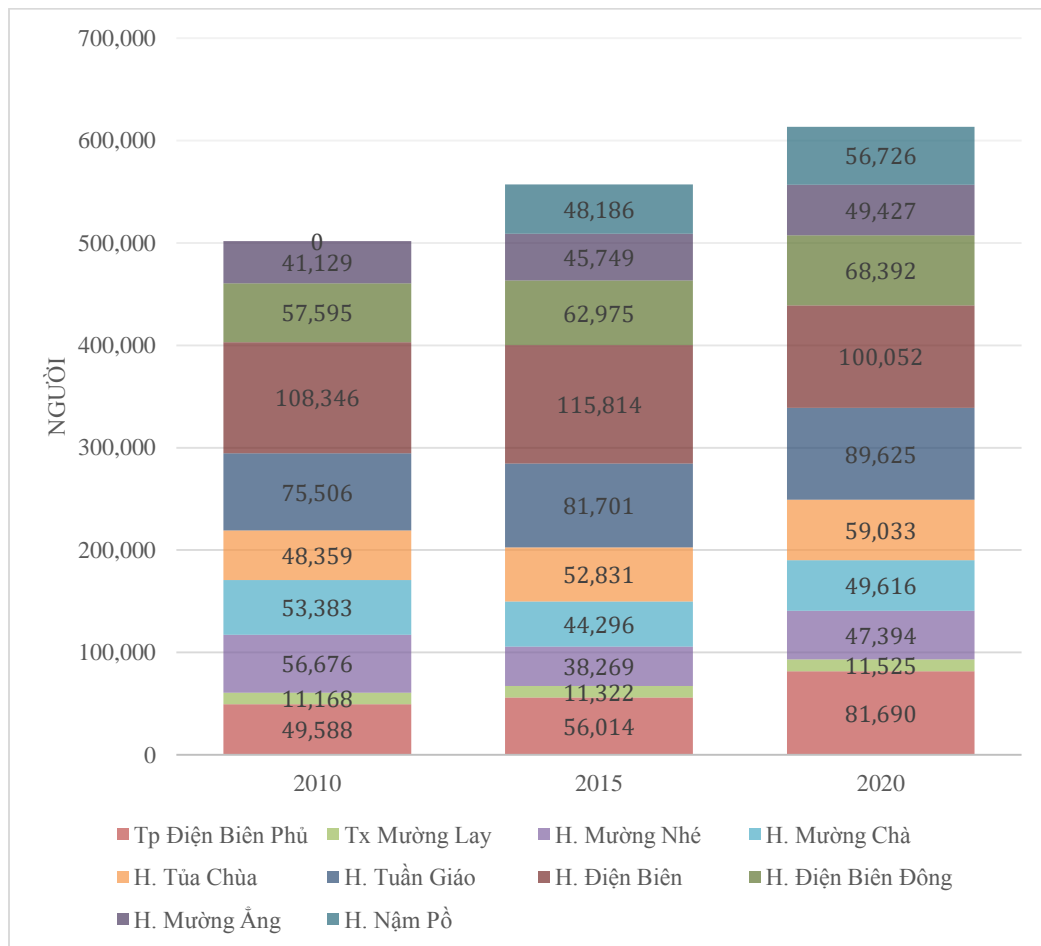
1.3. Điều kiện xã hội

1.3.1. Dân số và phân bố dân cư

a. Dân số và đô thị hoá

Dân số giai đoạn 2010-2020 tăng trưởng mức 2,03%/năm cao hơn mức tăng trưởng dân số của cả nước khoảng 1%. Năm 2020 dân số toàn tỉnh đạt (613.480 người) tăng 111.730 người so với năm 2010 (501.750 người). Mật độ dân số tỉnh năm 2020 đạt (64,31người/km²) thấp hơn vùng trung du miền núi phía Bắc là 134 người/km², cả nước là 295 người/km². Mật độ dân số phân bố không đều, địa phương có mật độ dân cư lớn nhất thành phố Điện Biên 266,46người/km², thấp nhất huyện Mường Nhé 30,2 người/km², huyện Nậm Pồ 37,93 người/km².

Về tỷ lệ dân số theo giới tính của tỉnh cũng luôn duy trì ở mức độ ổn định tuy nhiên có xu hướng tăng tỷ lệ nam và giảm tỷ lệ nữ. Trong năm 2020 dân số nam 311.462 người chiếm 50,77%, dân số nữ 302.018 người, chiếm 49,23%.

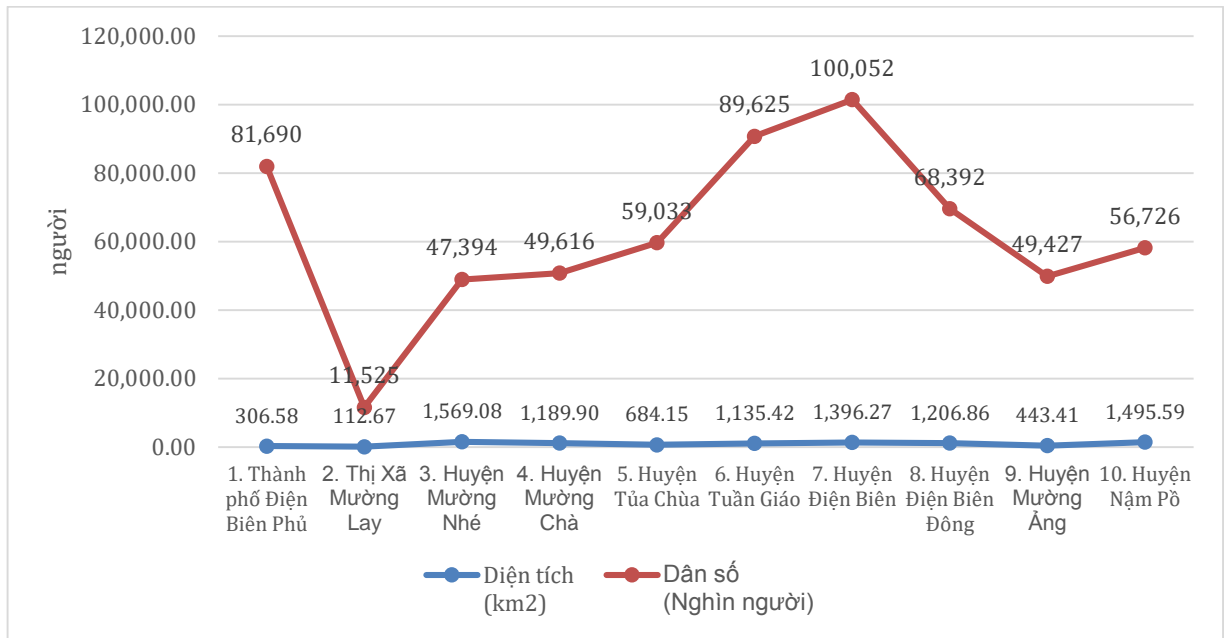


Hình 1: Biểu đồ dân số tỉnh Điện Biên giai đoạn 2010-2020

Tỷ lệ đô thị hóa của tỉnh Điện Biên còn rất chậm và đang có xu hướng tăng dần theo các năm. Tỷ lệ dân số đô thị tỉnh gần như không tăng và có xu hướng giảm từ năm 2010 đến năm 2020 luôn giữ ở mức 14,1%-14,88%, thấp hơn trung bình vùng là 20% và thấp hơn tỷ lệ đô thị hóa trung bình cả nước là 37%.

b. Phân bố dân cư

Tính đến 2020, dân số tỉnh Điện Biên là 613.480 người, mật độ dân số bình quân 64,31 người/km². Tập trung cao nhất tại thành phố Điện Biên Phủ (266,46 người/km²), huyện Mường Ảng (111,47 người/km²), Thị Xã Mường Lay (102,29 người/km²). Dân cư tập trung thưa thớt hơn tại các huyện Mường Nhé (30,2 người/km²), Nậm Pồ (37,93 người/km²), Mường Chà (41,7 người/km²).



Hình 2: Biểu đồ phân bố dân số theo các đơn vị hành chính

1.3.2. Lao động và nguồn nhân lực

Năm 2020, lực lượng lao động trong độ tuổi lao động của tỉnh là 360 ngàn người (chiếm 58,7% tổng dân số), trong đó có 52,6 ngàn người ở thành thị (chiếm tỷ lệ 14,6%) và 307,9 ngàn người ở nông thôn (chiếm tỷ lệ 85,39%). Lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc hàng năm là 359 ngàn người (năm 2020), chiếm 58,5% tổng dân số toàn tỉnh (vùng TDMNPB 61,5%; cả nước 57,8%). So với mức bình quân của cả nước thì Điện Biên đang có lợi thế hơn về nguồn nhân lực.

Giai đoạn 2011-2020 LLLĐ khu vực nông thôn chiếm tỷ trọng lớn từ 84,94% đến 86,19%, và có xu hướng giảm dần theo các năm, LLLĐ khu vực thành thị chiếm tỷ trọng 13,5% đến 15% qua các năm và có xu hướng tăng dần, sự dịch chuyển gia tăng LLLĐ khu vực đô thị cho thấy tốc độ đô thị hóa đang diễn ra tại các đô thị.

Quy mô lực lượng lao động (LLLĐ) tăng từ 282 ngàn người năm 2011 lên 319 ngàn người năm 2015 và đạt 360 ngàn người năm 2020. Giai đoạn 2011-2015, tốc độ tăng bình quân của LLLĐ của tỉnh là 4 %/năm (Vùng tăng 1,6%/năm; cả nước tăng 1,5%/năm); giai đoạn 2016-2020 tăng 2,4%/năm (Vùng 1%/năm; cả nước 0,7%/năm). Giai đoạn 2011-2015, bình quân mỗi năm LLLĐ của tỉnh tăng khoảng 12 ngàn người; giai đoạn từ 2016-2020 bình quân mỗi năm tăng khoảng 8 ngàn người.

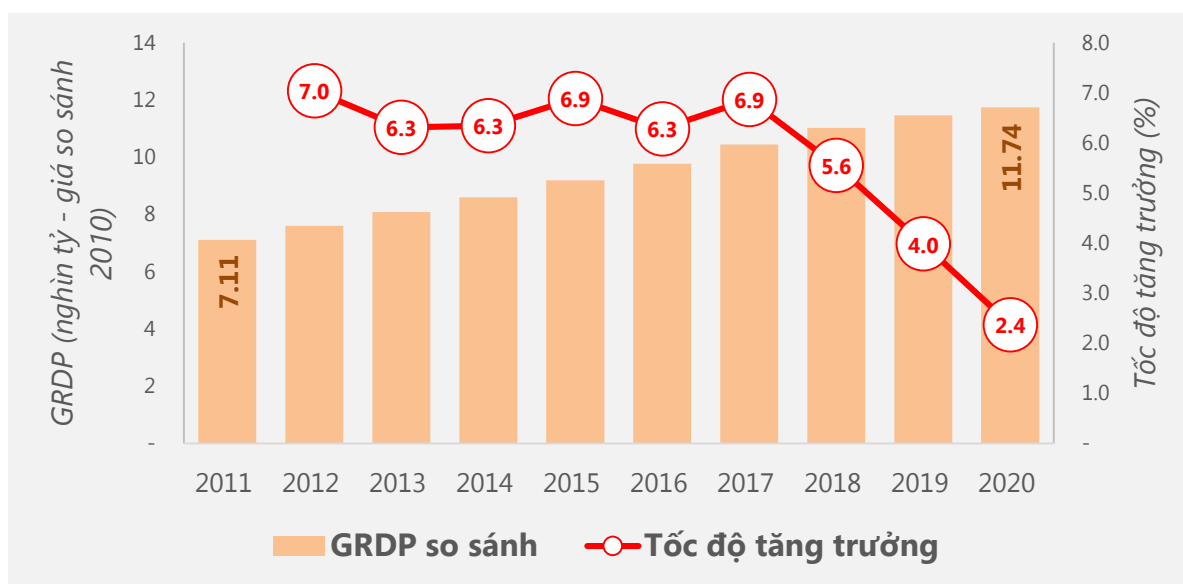
Chất lượng nguồn nhân lực của tỉnh trong những năm qua đã được nâng lên nhanh, từng bước đáp ứng yêu cầu nâng cao chất lượng phát triển kinh tế xã hội. Tỷ lệ

lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc trong nền kinh tế đã qua đào tạo năm 2020 đạt 27,42% (Vùng TDMNPB 19%, cả nước 23,5%), tăng 10,32% so với năm 2011 (Vùng tăng 5,7%; cả nước tăng 7%). Tốc độ tăng tỷ lệ lao động qua đào tạo của tỉnh giai đoạn 2011-2020 đạt 6,08%/năm, cao hơn mức tăng bình quân của vùng TDMNPB (3,6%/năm) và cả nước (3,6%/năm).

1.4. Thực trạng phát triển kinh tế - xã hội

1.4.1. Quy mô, tốc độ tăng trưởng GRDP

Tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) theo giá hiện hành của Điện Biên tăng đều đặn qua các năm, tuy nhiên tốc độ tăng trưởng đang có dấu hiệu giảm dần. Năm 2020, GRDP theo giá hiện hành đạt 20,36 nghìn tỷ đồng tăng 5,3%, tương ứng tăng 1,02 nghìn tỷ đồng so với năm 2019. So với năm 2010, GRDP theo giá hiện hành của tỉnh tăng lên gần ba lần, tương đương với 13,53 nghìn tỷ đồng. Tốc độ tăng trưởng GRDP của tỉnh giai đoạn 2011-2020 là 11,66%, tuy nhiên tốc độ tăng trưởng không ổn định mà giảm mạnh và liên tục trong giai đoạn từ 2011 đến 2015 (tốc độ tăng trưởng giảm từ 25,7% năm 2011 xuống chỉ còn 8,2% trong năm 2015). Sau năm 2015, tốc độ tăng trưởng GRDP của tỉnh tăng nhẹ trong hai năm 2016 và 2017 nhưng rồi lại tiếp tục sụt giảm trong giai đoạn từ 2018 đến 2020.



Hình 3: GRDP tỉnh Điện Biên 2011 – 2020, giá so sánh 2010

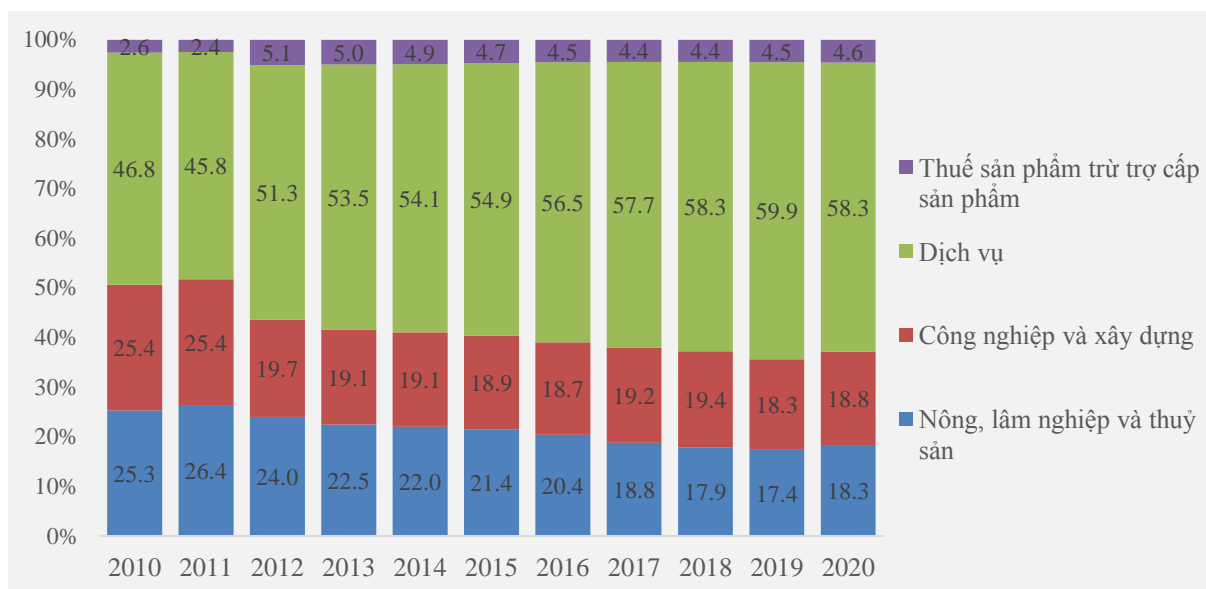
Tăng trưởng GRDP của Điện Biên thấp hơn so với trung bình chung của cả nước, do đó khoảng cách GRDP của Điện Biên với cả nước đang có xu hướng gia tăng. Xét chung về giá trị GRDP cũng như tốc độ tăng trưởng GRDP của Điện Biên đều thuộc

nhóm thấp nhất của cả nước, chỉ cao hơn so với Cao Bằng và Bắc Kạn. Do đó, khoảng cách về GRDP của Điện Biên so với các tỉnh còn lại ngày càng bị kéo giãn.

Trong 10 năm qua, dịch vụ là ngành có đóng góp lớn nhất vào sự tăng trưởng GDRP của tỉnh Điện Biên, đóng góp của ngành CN-XD và NLTS thấp hơn và biến động nhiều qua các năm. Từ năm 2011 – 2019, tăng trưởng của ngành dịch vụ tại Điện Biên tương đối ổn định, luôn đóng góp cho sự tăng trưởng GRDP của tỉnh từ 3 điểm % đến 5 điểm %. Năm 2020, do tác động của dịch COVID nên các hoạt động dịch vụ trên địa bàn bị ảnh hưởng nghiêm trọng nên đóng góp của ngành dịch vụ cho tăng trưởng chung của tỉnh giảm xuống, chỉ còn 0,5 điểm %. Đóng góp của ngành CN-XD cho tăng trưởng của tỉnh cũng có những biến động nhất định, trong đó năm 2017 là năm ngành này đóng góp cho tăng trưởng nhiều nhất (2,0 điểm %).

1.4.2. Chuyển dịch cơ cấu kinh tế

Từ 2010 – 2020, dịch vụ là ngành có tỷ trọng lớn nhất trong GRDP của tỉnh và đang có xu hướng tăng thêm trong những năm gần đây. Do tốc độ tăng trưởng GRDP ngành dịch vụ cao hơn hẳn so với hai ngành CN-XD và NLTS nên tỷ trọng đóng góp của GRDP ngành DV trên tổng GRDP của tỉnh tăng liên tục trong giai đoạn từ 2010 đến 2020. Năm 2010, dịch vụ đã chiếm tới 46,8% thì đến năm 2020, tỷ trọng GRDP dịch vụ đã đạt 58,3%, tăng 11,5 điểm %. Trong khi đó, tỷ trọng của cả ngành CN-XD và NLTS đều có xu hướng giảm dần. Trong đó tỷ trọng ngành CN-XD giảm từ 25,4% xuống 18,8% và ngành NLTS giảm từ 25,3% xuống còn 18,3%. Xét về mặt cơ cấu, việc dịch chuyển dần từ NLTS và CN-XD sang ngành dịch vụ là đúng theo định hướng phát triển kinh tế của cả nước và trên thế giới. Tuy nhiên, trong trường hợp của Điện Biên, ngành dịch vụ của tỉnh phụ thuộc nhiều vào hỗ trợ từ vốn ngân sách nhà nước. Do đó, việc tỷ trọng ngành dịch vụ của tỉnh tăng lên cũng có những hàm ý về sự phát triển chậm của hai ngành NLTS và CN-XD.



Hình 4: Cơ cấu GRDP tỉnh Điện Biên 2010 – 2020

2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông.

2.1. Đường bộ

Hiện nay trên địa bàn tỉnh Điện Biên hệ thống giao thông đường bộ có tổng chiều dài 9.605,86 km bao gồm: Đường quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường đô thị, đường xã, đường tuần tra biên giới và các loại đường GTNT khác có một vị trí và vai trò rất quan trọng trong kết nối các khu vực kinh tế của tỉnh với nhau và với mạng lưới giao thông quốc gia.

Bảng 1: Chiều dài giao thông đường bộ tỉnh Điện Biên

Stt	Loại đường	Số tuyến	Chiều dài	Chia theo loại kết cấu mặt đường (Km)					Tỷ lệ cứng hoá (%)
				BTXM	BTN	Đá nhựa	Cấp phối	Đất	
	TỔNG CỘNG	1.177	9.605,86	2.069,36	453,79	1.389,85	1.123,18	4.569,70	52%
1	Đường quốc lộ	6	745,43	68,2	339,44	337,79	-	-	100%
2	Đường tỉnh	21	653,9	46,4	33,5	372,6	152,4	49	93%
3	Đường huyện	110	1.161,04	237,28	9,64	351,43	312,48	250,21	78%
4	Đường đô thị	259	216,38	55,88	71,2	71,69	1,8	15,81	93%
5	Đường xã	783	2.848,20	726,22	-	213,34	471,74	1.436,91	50%
6	Đường Tuần tra Biên Giới	4	74,2	74,2	-	-	-	-	100%

Stt	Loại đường	Số tuyến	Chiều dài	Chia theo loại kết cấu mặt đường (Km)					Tỷ lệ cứng hoá (%)
				BTXM	BTN	Đá nhựa	Cấp phối	Đất	
7	Các loại đường GTNT khác (đường thôn, xóm, trục nội đồng,...)		3.906,71	861,19	-	43	184,76	2.817,77	28%

2.1.1. Đường giao thông đối ngoại

Trên địa bàn tỉnh, hệ thống giao thông do trung ương quản lý bao gồm các tuyến đường quốc lộ. Hiện nay toàn tỉnh có 6 tuyến đường quốc lộ với tổng chiều dài 745,43km.

- Quốc lộ 6:

+ Tuyến QL nối Điện Biên với các tỉnh Sơn La – Hòa Bình – Hà Nội. Đoạn tuyến đi qua địa bàn tỉnh có chiều dài 111,9km, từ đèo Pha Đin (Km 366 + 265) đến Tuần Giáo (Km383 + 207) đến Mường Lay (Km 501).

+ Cấp kỹ thuật của đường hiện trạng VI.mn. Kết cấu áo đường chủ yếu là đá dăm nhựa.

- Quốc lộ 12:

+ Tuyến đường liên tỉnh nối 2 tỉnh vùng Tây Bắc Việt Nam là Lai Châu và Điện Biên với nhau. Đoạn tuyến trên địa bàn tỉnh Điện Biên dài 188,63km.

+ Về hướng tuyến chia thành 2 đoạn tuyến trên địa bàn tỉnh: Đoạn tuyến 1 chiều dài 104,6 km từ cầu Hang Tôm TX Mường Lay (km89+900) đến đồi A1 Tp. Điện Biên Phủ (km194+529,5), đường cấp IV.mn; Đoạn tuyến 2 là tuyến QL12 kéo dài với chiều dài 84,03km từ Km 194 +529,5 đến ngã 3 bản Phủ giao QL279 tại Km88+580 và đoạn Pom Lót (km207 +463) – Pắc Ma xã Chiềng Sơ trong đó 7,8Km.

+ Cấp kỹ thuật: 104.63 km đạt cấp IV.mn, 7.8 km đạt cấp Vmn, 76,2 km đạt cấp VI.mn. Kết cấu mặt đường: 115.2 km BTN, 73.4 km BTN.

- Quốc lộ 279:

+ Tuyến đường huyết mạch liên tỉnh nối các tỉnh miền núi phía Bắc là Quảng Ninh, Bắc Giang, Lạng Sơn, Bắc Kạn, Tuyên Quang, Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu, Sơn

La và Điện Biên với nhau. Đoạn cuối quốc lộ 279, từ chỗ giao với quốc lộ 6 đến cửa khẩu quốc tế Tây Trang là một phần của đường xuyên Á AH 8990.

+ Đoạn tuyến trên địa bàn tỉnh Điện Biên có chiều dài 130,1 km được phân làm 2 đoạn. Đoạn 1 đèo Chiến Thắng - Minh Thắng có chiều dài 17,1km đường cấp IV.mn; Đoạn 2 Pha Đin - Tây Trang với chiều dài 113km đường cấp IVmn. Cấp kỹ thuật: cấp IV.mn. Kết cấu mặt đường: 115.2 km BTN, 73.4 km đá nhựa.

- Quốc lộ 279B:

+ Chiều dài 11,5.km từ xã Nà Tấu (km 52+300 QL279) đến khu di tích Sở chỉ huy chiến dịch Điện Biên Phủ (Km 11+800 Mường Phăng).

+ Cấp kỹ thuật của đường: cấp IV.mn. Kết cấu mặt đường: Toàn bộ chiều dài 11.5 km đá dăm nhựa.

- Quốc lộ 279C:

+ Chiều dài 68.2km, được chuyển từ đường hành lang biên giới Pom Lót – Ta Lét – Mường Nhà – Mường Lói – cửa khẩu Huổi Puốc thành quốc lộ.

+ Cấp kỹ thuật của đường: cấp V.mn. Kết cấu mặt đường: Toàn bộ chiều dài 68,2km BTXM.

- Quốc lộ 4H:

+ Điểm đầu: Pa Nậm Cúm tỉnh Lai Châu, điểm cuối: TP Điện Biên Phủ, tỉnh Điện Biên. Đây là trục giao thông quan trọng nối Điện Biên và Lai Châu, toàn tuyến dài 196km; Đoạn tuyến quốc lộ 12 chạy qua tỉnh Điện Biên bắt đầu từ Cầu Hang Tôm km 92+ 500 (TX Mường Lay) về đến đèo A1 Km 196 (TP Điện Biên Phủ) dài 103,5 km; tuyến đi qua nhiều trung tâm huyện lỵ và khu dân cư đông đúc của tỉnh như TX Mường Lay, huyện Mường Chà, Thành phố Điện Biên Phủ. Tuyến cũng cắt qua nhiều quốc lộ và đường tỉnh: QL 6, QL 279, ĐT142, ĐT 144, ĐT 148. Đoạn tuyến qua địa bàn tỉnh có tuyến chính với chiều dài 234,9km.

+ Về hướng tuyến: Tại Km165+600 sẽ chia ra 2 nhánh, 1 nhánh đi theo hướng Lai Châu, kết thúc phần trên địa bàn tỉnh Điện Biên tại Km184+700. Nhánh đi lên cửa khẩu A Pa Chải Km37. Tại Km34 có nhánh 4H1 đi cửa khẩu Huổi Lã.

+ Cấp kỹ thuật của đường: Gồm 5km đường cấp Vmn, 229,9km đường VI.mn.

+ Kết cấu áo đường: 121km bê tông nhựa (BTN), 113.9km đá nhựa (ĐN).

- Kết cấu đường giao thông

+ Các tuyến đường cơ bản đã được đầu tư mặt đường, kết cấu mặt đường Mặt đường BTXM dài 68,2km đạt 9%; mặt đường BTN dài 335,64km đạt 45%; mặt đường ĐDLN dài 341,59km đạt 46%.

Bảng 2: Bảng tổng hợp hiện trạng giao thông đối ngoại

Stt	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Cấp đường
1	QL.6	đèo Pha Đin	Mường Lay (Km 501)	111,90	VI _{mn}
2	QL.279	Đèo Chiến Thắng	Tây Trang	130,10	IV _{mn}
4	QL.279B	Xã Nà Tấu	Mường Phăng	11,50	IV _{mn}
5	QL.12	Cầu Hang Tôm TX Mường Lay (km89+900)	Chiềng Sơ	188,63	104,63 IV _{mn} ; 7,8 Km V _{mn} ; 76,2Km VI _{mn}
6	QL.4H	Pa Nậm Cúm	TP Điện Biên Phủ	234,90	5 Km IV _{mn} ; 229,6Km VI _{mn}
7	QL.279C	Pom Lót	Mường Lói	68,20	V _{mn}

Nguồn: Sổ giao thông vận tải, 2021

2.1.2. Đường giao thông đối nội

a. Đường tỉnh

Đường tỉnh: Trên địa bàn tỉnh có 21 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài 653,9km, trong đó: Mặt đường BTXM dài 46,4km; mặt đường BTN dài 33,5km; mặt đường đá nhựa dài 372,6km; mặt đường cấp phối dài 152,4km; còn lại 49km đường đất. Trong đó:

- Đường tỉnh 140: gồm 2 nhánh: Nhánh 1: Ngã ba Huổi Loóng - TT. Tủa Chùa chiều dài 20km đường cấp VI_{mn}. Nhánh 2: TT. Tủa Chùa - Huổi Sô có chiều dài 68,3km đạt đường cấp VI_{mn}.

- Đường tỉnh 140B: có chiều dài 9,5km từ Đèo Gió (Tủa Chùa) - Vàng Chua - Km446 QL6 (Mường Chà), trong đó 3km đạt quy mô GTNT B và 6,5km đường dân sinh.

- Đường tỉnh 141: gồm 2 nhánh: Nhánh 1: Nà Nhạn - Mường Phăng chiều dài 15,26km; Nhánh 2: Pá Khoang - Bản Muông, chiều dài 9km, đạt cấp VI_{mn}.

- Đường tỉnh 141B: bắt đầu từ Mường Phăng (Điện Biên) đến Pú Nhi (Điện Biên Đông), chiều dài 10km, quy mô 5,3km cấp V_{mn} và 4,7km đường BTNT B.

- Đường tỉnh 141C: bắt đầu từ Noong Bua đến Mường Phăng, chiều dài 9,1km, quy mô đường cấp Vmn.
- Đường tỉnh 142: chiều dài 17,4km, từ Mường Lay đến Nậm Nhùn, toàn tuyến đạt chuẩn cấp IVmn.
- Đường tỉnh 143: chiều dài 46,65km, từ Noong Bua qua Pú Nhi Na Son đến Na Son, đạt cấp GTNT A.
- Đường tỉnh 143B: từ Pú Tiu xã Thanh Xương Điện Biên đến Tà Lố xã Noong U Điện Biên Đông, chiều dài 28km, quy mô đường dân sinh.
- Đường tỉnh 144: từ Na Sang (giao QL12) đi Nậm Mực (Km450 – QL6), chiều dài 95km trong đó 32km đường cấp Vmn; 33Km chưa đường đầu tư.
- Đường tỉnh 144B: từ Huổi Lèng đến Hừa Ngải Pa Ham, chiều dài 31,69km, quy mô 10,4Km GTNT B, 21,2km GTNT A.
- Đường tỉnh 145: từ Chà Cang đến Nà Khoa Nà Hỳ Nà Búng, chiều dài 70km, quy mô GTNT A và cấp VI.mn.
- Đường tỉnh 145B: từ Phìn Hồ Km45 đường Na Pheo Si Pa Phìn đến Mốc 4 Nà Hỳ, chiều dài 30,6km, quy mô cấp Vmn
- Đường tỉnh 145C: từ Mường Toong sang Nậm Sả (nối sang Mường Tè), chiều dài 11,43km, quy mô cấp VI mn.
- Đường tỉnh 146: từ Búng Lao QL279 đến Na Son, chiều dài 47km, quy mô cấp GTNT A, B.
- Đường tỉnh 146B: từ Bản Pháy Xuân Lao Mường Ảng đến Mường Bám Thuận Châu Sơn La, chiều dài 10km, quy mô GTNT C.
- Đường tỉnh 146C: từ Nà Tấu Km51 QL279 Điện Biên đến Ảng Tở Km30 QL279 Mường Ảng, chiều dài 25,5km, quy mô GTNT B.
- Đường tỉnh 147: từ Nam Thanh đến Sam Mứn, chiều dài 12,05km, quy mô đường cấp IVmn.
- Đường tỉnh 148 (đường Tây lòng chảo Điện Biên): từ xã Thanh Minh QL279 đến Sam Mứn (QL279), chiều dài 30,75km đạt đường cấp IVmn.
- Đường tỉnh 149: từ Quái Nưa QL279 Tuần Giáo đến Tủa Thàng Tủa Chùa, chiều dài 53km, quy mô cấp GTNT A.

- Đường tỉnh 149B: bắt đầu từ Chiềng Sinh đến Nà Sáy Mường Thín Mường Mùn, chiều dài 25,4km, quy mô GTNT A.

- Đường tỉnh 150: chiều dài 51,6km, từ Mường Tùng Mường Chà đến Chà Cang, đạt cấp GTNT A.

b. Đường huyện

Trên địa bàn tỉnh hiện có 110 tuyến đường huyện, tổng chiều dài 1.161,04km, trong đó: Mặt đường BTXM dài 237,28km đạt 20,44%; mặt đường BTN dài 9,64km đạt 0,83%; mặt đường đá nhựa dài 351,43km đạt 30,27%; mặt đường cấp phối dài 312,48km đạt 26,91%; còn lại 250,21km đường đất chiếm 21,55%.

c. Đường giao thông đô thị

Trên địa bàn tỉnh có 259 tuyến đường đô thị với chiều dài 216,38km, trong đó mặt đường BTXM dài 55,88km đạt 25,82%; mặt đường BTN dài 71,2km đạt 32,91%; mặt đường đá nhựa dài 71,69km đạt 33,13%; mặt đường cấp phối dài 1,8km đạt 0,83%; còn lại 15,81km đường đất chiếm 7,31%.

d. Đường xã

Trên địa bàn tỉnh có 783 tuyến đường xã, tổng chiều dài 2.848,2km, trong đó mặt đường BTXM dài 726,22km đạt 25,5%; mặt đường đá nhựa dài 213,34km đạt 7,49%; mặt đường cấp phối dài 471,74km đạt 16,56%; mặt đường đất dài 1.436,91km chiếm 50,45%.

e. Đường thôn xóm

Trên địa bàn tỉnh có 3.906,71km đường giao thông nông thôn khác, trong đó mặt đường BTXM dài 861,19km đạt 22,04%; mặt đường đá nhựa dài 43km đạt 1,1%; mặt đường cấp phối dài 184,76km đạt 4,73%; mặt đường đất dài 2.817,77km chiếm 72,13%.

Hiện nay theo thống kê, toàn tỉnh Điện Biên đạt 100% xã có đường ô tô đến trung tâm xã. Hiện nay còn 6 xã có đường ô tô đến trung tâm xã chỉ đi lại được mùa khô.

f. Đường tuần tra biên giới

Trên địa bàn tỉnh có 4 tuyến đường tuần tra biên giới dài 74,2km kết cấu mặt đường bằng BTXM.

g. Công trình giao thông tỉnh

Hiện nay trên địa bàn tỉnh 16 bến xe khách được công bố và đang hoạt động khai thác; trong đó 8 bến xe được xếp loại theo Thông tư số 73/2012/TT-BGTVT ngày 11/11/2015 của Bộ GTVT, 08 bến xe được xếp loại theo Quyết định số 09/2020/QĐ-UBND ngày 30/6/2020 của UBND tỉnh Điện Biên về việc Ban hành về các tiêu chí cho

bến xe khách thấp hơn bến xe khách loại 6 thuộc vùng sâu, vùng xa, các khu vực có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn của tỉnh Điện Biên. Đặc biệt bến xe khách TP Điện Biên Phủ mới hiện nay đã được đưa vào khai thác là bến xe loại 1.

Bảng 3: Hiện trạng hệ thống bến xe khách

Stt	Tên Bến xe	Tiêu chuẩn bến	Diện tích (m ²)	Ghi chú
1	Bến xe khách TP Điện Biên Phủ (mới)	Loại 1	15.347,80	Bến xe mới
2	Bến xe khách TX Mường Lay	Loại 4	5.089	
3	Bến xe khách huyện Mường Nhé	Loại 4	3.000	
4	Bến xe khách huyện Tủa Chùa	Loại 4	2.814	
5	Bến xe khách Mường Chà	Loại 5	1.968,70	
6	Bến xe khách huyện Tuần Giáo	Loại 6	1.008,60	
7	Bến xe khách Mường Luân (Điện Biên Đông)	Loại 6	937,1	Thuê mặt bằng
8	Trạm bán vé Chà Cang (Nậm Pồ)	Dưới Loại 6	450	
9	Bến xe khách Nà Hỳ (Nậm Pồ)	Dưới Loại 6	722	Thuê mặt bằng
10	Bến xe khách A Pa Chải (Mường Nhé)	Dưới Loại 6	541	Thuê mặt bằng
11	Bến xe khách Mường Lói (Điện Biên)	Dưới Loại 6	296,4	Thuê mặt bằng
12	Bến xe khách Tả Sìn Thàng (Tủa Chùa)	Dưới Loại 6	508,9	Thuê mặt bằng
13	Bến xe khách Tủa Thàng (Tủa Chùa)	Dưới Loại 6	240	Thuê mặt bằng
14	Bến xe khách Bản Phủ (Điện Biên)	Loại 6	633	Thuê mặt bằng
15	Bến xe khách Nà Búng (Nậm Pồ)	Dưới Loại 6	650	Thuê mặt bằng
16	Bến xe khách Phình Giàng (Điện Biên Đông)	Dưới Loại 6	500	Thuê mặt bằng

Nguồn: Sở Giao thông vận tải

2.2. Đường thủy nội địa:

2.2.1. Tuyến thủy nội địa:

Hiện nay các tuyến vận tải thủy trên địa bàn tỉnh dài 112km, trong đó tuyến đang khai thác thuộc địa phận tỉnh Điện Biên từ thị xã Mường Lay đến huyện Tủa Chùa dài 77km; Cấp kỹ thuật đường thủy cấp III; Biển báo hiệu trên tuyến gồm báo hiệu trên bờ 42 cột biển (Cột cao 7,5m, biển 1,8x1,8m), phao dưới nước: 11 phao (Loại F1,2m) thuộc tuyến đường thủy trung ương quản lý.

Các tuyến đường sông địa phương hoạt động trên vùng lòng hồ thủy điện có mực nước lên xuống thất thường theo mùa, thường xuyên dao động với biên độ lớn, chiều sâu luồng lạch không ổn định gây khó khăn cho việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ cho vận tải thủy. Nguồn kinh phí để đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đường thủy nội địa, các cảng, bến thủy rất hạn chế, chưa triển khai thực hiện đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng.

Bảng 4: Hiện trạng kết cấu hạ tầng tuyến đường thủy nội địa

TT	Tuyến vận tải thủy	Chiều dài	Cấp kỹ thuật
1	Sông Đà	73	
	<i>Mường Lay - Tủa Chùa</i>	<i>73</i>	<i>III</i>
2	Sông Nậm Lay	7	
<i>2.1</i>	<i>Hạ lưu cầu Bản Xá Ngã 3 Nậm Lay - Sông Đà</i>	<i>3</i>	<i>VI</i>
<i>2.2</i>	<i>Cầu Nậm Cản - Cơ Khí - Cầu Bản Xá</i>	<i>4</i>	<i>VI</i>
3	Sông Nậm Mực	32	
<i>3.1</i>	<i>Xã Trung Thu - Cửa Nậm Mực</i>	<i>15</i>	<i>VI</i>
<i>3.2</i>	<i>Thủy điện Nậm Mực - xã Trung Thu</i>	<i>17</i>	<i>VI</i>
	Tổng chiều dài	112	

2.2.2. Hệ thống cảng thủy nội địa:

Hệ thống cảng thủy và bến thủy theo quy hoạch chi tiết cơ sở hạ tầng đường thủy nội địa tỉnh Điện Biên giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 tại Quyết định số 449/QĐ-UBND ngày 19/6/2014: có 02 cảng sông do cấp tỉnh quản lý là cảng Đồi Cao, cảng Huổi Sớ thuộc lưu vực sông Đà đạt quy mô cảng cấp III, khả năng tiếp nhận tàu 200T và 10 bến thủy do cấp huyện quản lý bao gồm: Bến thuyền Đồi Cao, bến thủy Cơ Khí, bến thủy Chi Luông, bến thủy Há Mò Lù, bến thủy Cánh Chua, bến thủy Huổi Lóng, bến thủy Pê Răng Ky, bến thủy Pắc Na, Trung Thu, bến thủy Nậm Mực.

2.3. Đường hàng không

Cảng hàng không Điện Biên được xây dựng từ kỳ Pháp thuộc và trải qua nhiều lần cải tạo, sửa chữa, nâng cấp; gần đây nhất là vào năm 2004, Cảng hàng không Điện Biên đã được đầu tư xây dựng và sửa chữa, nâng cấp các công trình như: đường lăn, sân đỗ máy bay, nhà ga, sân đỗ ô tô, các công trình quản lý bay, tháp chỉ huy...

Hiện tại, Cảng có 1 đường cất, hạ cánh với chiều dài 1830 m, rộng 30 m; sân đỗ có diện tích rộng 24.000m² với 4 vị trí đỗ máy bay; nhà ga hành khách rộng 2.500m² có trang thiết bị tương đối đảm bảo. Tuy nhiên, do sân bay Điện Biên Phủ chưa được đầu tư lắp đặt hệ thống đèn và hệ thống dẫn đường chính xác vì vậy không thể khai thác

được vào ban đêm cũng như khai thác trong điều kiện thời tiết phức tạp, dẫn đến tình trạng chậm chuyến, huỷ chuyến thường xuyên diễn ra.

Hiện nay, hạ tầng Cảng Hàng không Điện Biên chỉ khai thác được máy bay ATR72 và tương đương trở xuống, chưa được đầu tư hệ thống đèn đêm và các trang thiết bị dẫn đường hiện đại, nên hoạt động bay gặp nhiều khó khăn (chỉ khai thác được vào ban ngày, phụ thuộc nhiều vào điều kiện thời tiết, khí tượng...) không thể mở thêm các đường bay dài đến các khu vực trong nước và quốc tế.

3. Hiện trạng vận tải:

3.1. Hiện trạng phương tiện vận tải

Về lĩnh vực vận tải, trong những năm trở lại đây, hoạt động vận tải trên địa bàn tỉnh Điện Biên đã có những bước phát triển mạnh mẽ đặc biệt trong lĩnh vực vận tải khách, các đơn vị vận tải đã không ngừng đầu tư đổi mới phương tiện, nâng cao chất lượng phục vụ để đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng cao của người dân. Cụ thể:

Trên địa bàn hiện có 15 đơn vị trong tỉnh tham gia VTHK tuyến cố định, hợp đồng, xe taxi, buýt và 25 đơn vị ngoại tỉnh tham gia VTHK tuyến cố định. Với tổng số 617 phương tiện, trong đó: 346 phương tiện kinh doanh vận tải khách theo tuyến cố định và hợp đồng (116 xe giường nằm; 230 xe ghế ngồi); 271 xe taxi; 166 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa với 433 phương tiện.

Đến nay, đã xây dựng và thực hiện 214 chuyến xe khai thác trên 89 tuyến vận tải khách cố định; trong đó, có 135 chuyến khai thác trên 71 tuyến liên tỉnh (đến 23 tỉnh); 79 chuyến khai thác trên 18 tuyến nội tỉnh đến trung tâm các huyện, thị và các cụm xã; 08 chuyến xe khai thác trên 06 tuyến liên vận quốc tế đến 05 tỉnh Bắc Lào.

3.2. Hiện trạng khai thác vận tải

3.2.1. Đường bộ:

Cũng như thực trạng chung của cả nước, đường bộ vẫn là phương thức chủ đạo trên địa bàn tỉnh với tỷ lệ đảm nhận về khối lượng vận chuyển là 99,99% về hàng hoá và 99,99% về hành khách. Đường bộ có vị trí quan trọng trong nền kinh tế, do không quá phụ thuộc vào yếu tố tự nhiên, có thể đầu tư nhanh chóng và kết nối đến mọi nơi.

Nhìn chung trong giai đoạn 2011-2019 vận tải hành khách tỉnh Điện Biên tăng trưởng ổn định theo các năm. Tuy nhiên sản lượng vận tải hành khách năm 2020 đạt 1229,26 nghìn lượt người (chiếm 99,99% thị phần vận tải hành khách), giảm so với các năm 2018-2019 do ảnh hưởng bởi dịch Covid.

Sản lượng vận tải hàng hoá năm 2020 đạt 3.492,43 nghìn tấn (chiếm 99,99% thị phần vận tải hàng hoá), khối lượng vận tải biến động tăng giảm theo các năm. Cũng giống như vận tải hành khách, vận tải hàng hoá năm 2020 có biến động giảm so với năm 2019 bởi ảnh hưởng bởi dịch Covid. Nhìn chung trong giai đoạn 2011-2019 vận tải hành khách tỉnh Điện Biên tăng trưởng đều theo các năm.

3.2.2. Đường thủy nội địa

Đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh được khai thác dựa trên lợi thế tự nhiên của 3 tuyến sông chính là sông Đà, sông Nậm Lay, sông Nậm Mực. Hoạt động vận tải thủy hiện nay chủ yếu là vận tải dân sinh, chưa phát huy được tiềm năng và lợi thế về giao thông đường thủy.

Hiện nay vận tải đường thủy chỉ chiếm tỷ lệ rất nhỏ khoảng 0,01% trong cơ cấu vận tải của tỉnh Điện Biên.

Sản lượng vận tải hành khách năm 2020 chỉ khoảng 180 người, vận tải hành khách hiện phục vụ dân sinh đi lại nên chỉ phục vụ đối tượng nhất định và không có sự tăng trưởng trong giai đoạn 2011-2020.

Sản lượng vận tải hàng hóa năm 2020 theo thống kê chỉ đạt 260 tấn. Vận tải đường thủy hiện nay cũng chủ yếu phục vụ vận tải dân sinh và có xu hướng ngày càng giảm. Ngày nay khi mà giao thông đường bộ dần tiếp cận được đến các khu vực vùng xa thì vận tải bằng đường thủy cũng hạn chế người và hàng hoá vận chuyển.

Bảng 5: Khối lượng vận tải đường bộ giai đoạn 2011 – 2020

Khối lượng vận tải đường bộ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vận tải hành khách										
Khối lượng vận chuyển (Nghìn người)	717,6	756,4	870,1	1.045,2	1.024,2	1.043,0	1.155,8	1.385,0	1.361,2	1.229,3
Lượng luân chuyển (Nghìn người.km)	142.932,3	156.486,6	163.138,1	201.945,0	190.233,0	192.060,6	206.702,8	245.042,0	222.678,0	199.024,7
Vận tải hàng hóa										
Khối lượng vận chuyển (Nghìn tấn)	1.945,2	1.823,5	1.819,6	1.988,2	2.181,8	2.406,0	2.756,4	3.410,4	3.703,9	3.492,4
Lượng luân chuyển (Nghìn tấn.km)	78.764,6	83.607,5	89.409,5	94.897,5	101.685,6	110.478,8	123.631,6	151.158,9	166.501,3	157.596,8

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Điện Biên

Bảng 6: Khối lượng vận tải đường thủy giai đoạn 2011 – 2020

Khối lượng vận tải đường thủy	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vận tải hành khách										
Khối lượng vận chuyển (Nghìn người)	-	0,8	0,5	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2
Lượng luân chuyển (Nghìn người.km)	-	39,0	23,0	14,5	14,5	14,5	14,5	15,4	9,4	6,6
Vận tải hàng hóa										
Khối lượng vận chuyển (Nghìn tấn)	-	2,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	0,4	0,3
Lượng luân chuyển (Nghìn tấn.km)	-	65,8	38,4	34,4	34,4	34,4	34,5	36,3	11,9	7,9

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Điện Biên

3.2.3. Đường hàng không

Đường hàng không tỉnh Điện Biên đã góp phần nâng cao năng lực vận tải của tỉnh Điện Biên. Tuy nhiên hiện nay chưa có số liệu thống kê chính xác về vận tải đường hàng không.

3.2.4. Kết nối phương thức vận tải

Trên địa bàn tỉnh có 3 loại hình vận tải là đường bộ và đường thủy và đường hàng không nên việc tăng cường phát triển liên kết vận tải giữa 3 loại hình là cần thiết để tăng khả năng kết nối, thu hút phát triển du lịch trong tỉnh. Hiện nay giao thông đường bộ kết nối với đường hàng không là khá thuận lợi thông qua tuyến QL12, QL279. Đối với kết nối giao thông đường bộ và đường thủy còn nhiều hạn chế do địa hình khó khăn cho xây dựng.

- Kết nối cảng thủy nội địa: vận tải hành khách, hàng hóa kết nối hoàn toàn bằng đường bộ. Tuy nhiên hệ thống đường kết nối quy mô còn hạn chế, chất lượng đường kém dẫn đến khả năng kết nối hiện nay chưa cao.

- Kết nối đường hàng không: vận tải hàng không kết nối trực tiếp với đường bộ thông qua các tuyến đường QL12, QL279. Hệ thống đường giao thông phục vụ kết nối với đường hàng không khá thuận lợi.

3.3. Đánh giá hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải:

3.3.1. Đánh giá phân bố không gian hạ tầng giao thông

a. Phân bố hạ tầng giao thông đường bộ

Mật độ mạng lưới đường chính của tỉnh so khá cao so với các tỉnh lân cận và cả nước. Tuy chất lượng mạng lưới đường không cao.

Mật độ đường quốc lộ so với diện tích tự nhiên đạt 7,81 km/100km² cao hơn trung bình cả nước (7,34km/km²) và TDMN Phía Bắc (7,6km/km²), mật độ quốc lộ so với dân số đạt 1,22km/1000 dân cao hơn nhiều so với mật độ chung cả nước (0,25 km/1000 dân) và TDMN Phía Bắc (0,58 km/1000 dân).

Mật độ đường tỉnh so với diện tích tự nhiên đạt 6,85 km/100km² thấp hơn trung bình cả nước (9,06km/km²), mật độ quốc lộ so với dân số đạt 1,07km/1000 dân cao hơn nhiều so với mật độ chung cả nước (0,31 km/1000 dân).

Do địa hình vùng Tây Bắc nói chung và Điện Biên nói riêng là vùng núi cao, việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đặc biệt khó khăn nên quy mô và chất lượng các

tuyến đường giao thông trên địa bàn không cao, đa phần đường có quy mô nhỏ không đảm bảo các yếu tố kỹ thuật.

Bảng 7: So sánh mật độ quốc lộ và đường tỉnh với cả nước và vùng lân cận

TT	Tên tỉnh	Quốc lộ		Đường tỉnh	
		Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000 dân	Mật độ km/100 km ²	Mật độ km/1000 dân
1	Cả nước	7,34	0,25	9,06	0,31
2	TDMN Phía Bắc	7,6	0,58	10,93	0,83
3	Điện Biên	7,81	1,22	6,85	1,07

Nguồn: Tư vấn phân tích, tổng hợp

So sánh giữa các đơn vị trong tỉnh thì hiện nay phân bố và sử dụng không gian kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh Điện Biên không đều trên địa bàn các huyện, thành phố. Mạng lưới giao thông phân bố cao trên địa bàn thành phố Điện Biên Phủ, tại trung tâm các huyện. Các khu vực vùng xa mạng lưới giao thông còn hạn chế.

b. Phân bố hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

Hệ thống giao thông đường thủy nội địa phân bố trên 3 tuyến sông chính là sông Đà, sông Nậm Lay, sông Nậm Mực kết nối vùng Thủ đô Hà Nội và các tỉnh Tây Bắc.

c. Phân bố hạ tầng giao thông đường hàng không

Hiện nay cảng hàng không của tỉnh phân bố tại TP. Điện Biên Phủ phục vụ nhu cầu đi lại, làm việc, tham quan du lịch trên địa bàn tỉnh.

3.3.2. Đánh giá tính kết nối giao thông đối nội và liên kết giao thông trong khu vực

a. Kết nối đối ngoại

Hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh đã hình thành các trục dọc, trục ngang, kết nối tỉnh Điện Biên với khu vực các tỉnh trong vùng.

Các trục ngang quan trọng gồm tuyến QL279, QL4H là 2 tuyến huyết mạch và là trục phát triển giao thông chính của tỉnh Điện Biên kết nối đi khu vực các tỉnh Sơn La và sang Trung Quốc... thúc đẩy phát triển liên kết vùng và đẩy mạnh kinh tế xã hội theo các trục ngang trên địa bàn tỉnh.

Các tuyến đường trục ngang khả năng kết nối chưa cao do quy mô cấp đường còn thấp, vận tốc nhỏ, chất lượng mặt đường không cao và các tuyến đường còn mang tính độc đạo. Để phục vụ phát triển giao thông vận tải tỉnh Điện Biên hướng đến phát

triển kinh tế xã hội trên toàn tỉnh cần thiết bổ sung quy hoạch tuyến đường tốc độ cao theo trục ngang Đông Tây kết nối từ Sơn La đi cửa khẩu Tây Trang phục vụ cho giao thương tỉnh Điện Biên với tỉnh Lạng Sơn và Lào thông qua cửa khẩu Tây Trang, giảm tải cho tuyến đường QL279 hiện nay đã bị quá tải và xuống cấp.

Đối với đường trục dọc hiện nay là trục chính phát triển của toàn tỉnh, tuy nhiên tuyến đường QL6 vẫn là tuyến đường độc đạo, quy mô thấp dẫn đến thiếu an toàn giao thông, giảm khả năng kết nối giao thông vận tải của tỉnh. Nhìn chung các tuyến đường trục dọc chính hiện nay chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại vận chuyển hàng hóa của tỉnh Điện Biên, dẫn đến khả năng thu hút đầu tư trên địa bàn tỉnh chưa cao do tính kết nối giao thông vận tải chưa được giải quyết, hạ tầng giao thông liên kết vùng chưa đáp ứng được nhu cầu khai thác vận tải trong tỉnh.

Tuy nhiên thực tế hiện nay cho thấy hệ thống giao thông đối ngoại của tỉnh Điện Biên chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển của tỉnh. Trên địa bàn tỉnh hiện nay thiếu các trục đường chính kết nối về cả quy mô lẫn chất lượng phục vụ cho liên kết đối ngoại kết nối khu vực cửa khẩu.

Các tuyến đường đối ngoại quan trọng như: QL6, QL12, QL279 kết nối tỉnh Điện Biên với tỉnh Sơn La, tỉnh Lai Châu và kết nối cửa khẩu đi Lào. QL4H kết nối từ Lào qua cửa khẩu Huổi Lả kết nối với tỉnh Lai Châu và một nhánh kết nối đến cửa khẩu A Pa Chải đi Trung Quốc. Các tuyến đường trục kết nối đối ngoại khả năng kết nối chưa cao do quy mô cấp đường còn thấp, vận tốc nhỏ, chất lượng mặt đường không cao.

Ngoài ra kết nối đối ngoại của Điện Biên đến từ giao thông đường hàng không. Cảng hàng không Điện Biên Phủ đã góp phần nâng cao kết nối đối ngoại quan trọng với các đầu mối quan trọng trong khu vực như sân bay Nội Bài, sân bay Tân Sơn Nhất, giúp kết nối tỉnh Điện Biên với các tỉnh, TP trong cả nước được thuận lợi tạo điều kiện thu hút đầu tư, phát triển kinh tế xã hội của địa phương.

Đối với giao thông đường thủy trên Sông Đà tạo nên tuyến kết nối liên tỉnh kết nối tỉnh Điện Biên với các tỉnh Lai Châu, Sơn La, Hòa Bình,... kết nối đi cảng biển quốc tế Hải Phòng, thuận lợi cho phát triển vận tải hàng hóa bằng đường thủy.

Hệ thống đường giao thông đối ngoại đã góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, du lịch tại các địa phương và đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Mạng lưới đường bộ trong giai đoạn đã có sự phát triển về chiều dài, quy mô tuy nhiên về chất lượng cũng như khả năng liên kết giao thông của tỉnh còn chưa cao.

b. Kết nối đối nội

Các trung tâm huyện, thành phố trên địa bàn tỉnh đã có các tuyến đường QL, ĐT kết nối, kết hợp với hệ thống đường huyện, đường xã đã tạo nên kết nối giao thông liên hoàn, góp phần thúc đẩy kinh tế xã hội.

Kết nối giữa hệ thống đường giao thông liên kết nội vùng đã được phân bổ hợp lý, phân bổ đều tại khu vực phát triển dân cư và kết nối trực tiếp với các trục giao thông Quốc lộ, đường tỉnh giúp bổ trợ năng lực vận tải lẫn nhau và tính linh động trong vận tải được cao hơn.

Tuy nhiên kết nối giao thông đối nội còn nhiều hạn chế tại các khu vực đồi núi, xa khu vực trung tâm dẫn đến giao thông chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại vận chuyển của người dân. Trong đó một số xã còn thiếu đường giao thông phục vụ ô tô đi lại trong 4 mùa, khó khăn cho việc đi lại, vận chuyển lưu thông hàng hóa, chậm quá trình phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

3.3.3. Thực trạng về huy động nguồn lực đầu tư và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

Đối với các công trình do trung ương quản lý như đường bộ quốc lộ, đường hàng không, nguồn vốn chủ yếu là ngân sách nhà nước, 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, đường huyện, bến cảng đường bộ, thực hiện đa dạng hóa các nguồn vốn, như vốn huy động từ ngân sách nhà nước (của TW, địa phương), trái phiếu Chính phủ, hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP),...

3.3.4. Đánh giá chung kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

a. Thế mạnh

Vị trí địa lý có điều kiện tiếp xúc với Trung Quốc và nước Lào thông qua 2 cửa khẩu chính: A Pa Chải và Tây Trang, 3 cửa khẩu phụ: Nà Bùng, Si Pa Phìn, Hối Puốc.

Tài nguyên du lịch văn hóa lịch sử tham quan khám phá tạo điều kiện phát triển giao thông đường không và đường bộ nội tỉnh.

Quỹ đất phát triển giao thông thuận tiện tốn ít kinh phí giải phóng mặt bằng.

Giao thông đường thủy có điều kiện phát triển do Thủy điện Sơn La đã đi vào vận hành.

Giao thông hàng không với sân bay Điện Biên Phủ được quan tâm từng bước được nâng cấp cải tạo, các đường bay mới đến các trung tâm kinh tế của nước đã được đưa vào khai thác.

b. Cơ hội:

Kết nối với nhiều hành lang phát triển kinh tế.

Kết hợp hài hòa giữa các phương thức vận tải, nâng cao năng lực vận tải và giảm áp lực vận tải đối với đường bộ.

Công nghệ, khoa học kỹ thuật ngày càng hiện đại là điều kiện tốt để áp dụng vào xây dựng hạ tầng giao thông của tỉnh.

Nhân dân nhiệt tình tham gia xóa đói giảm nghèo xây dựng nông thôn mới, nhiệt tình tham gia xây dựng hạ tầng giao thông nông thôn miền núi.

Phát triển các tuyến giao thông tới cửa khẩu A Pa Chải đang có điều kiện phát triển kinh tế của tỉnh về thương mại du lịch, đồng thời phát triển ngành nghề và thể loại sản phẩm nông lâm nghiệp.

c. Điểm yếu:

Điều kiện địa hình phức tạp địa hình bị chia cắt mạnh, đồi núi đất dốc chiếm phần lớn diện tích tự nhiên của tỉnh.

Giao thông đối ngoại không thuận lợi, liên kết vùng khó khăn: Chủ yếu dựa vào tuyến QL6 kết nối với Mộc châu, Sơn La, Hòa Bình, Hà Nội. Các mối liên hệ với Lai Châu, Lào Cai tuyến đường không thuận tiện, quy mô nhỏ.

Công nghiệp chưa phát triển không tạo ra động lực phát triển giao thông vận tải.

Mật độ đường tỉnh Điện Biên hiện nay rất thấp so với khu vực và cả nước, chất lượng đường không cao.

Cấp hạng đường rất thấp cả ở quốc lộ, đường tỉnh. Mặt cắt ngang nền đường, phần xe chạy rất hẹp. Kết cấu áo đường nhiều chỗ không đảm bảo.

Vẫn tồn tại nhiều đường cấp phối chưa được cứng hóa, nhiều địa phương hiện tại chưa có đường cho xe ô tô đi lại trong 4 mùa.

d. Nguy cơ:

Tác động của biến đổi khí hậu, mưa, lũ xảy ra dẫn tới mặt đường trơn trượt, sạt lở đất mái dốc trên các tuyến đường đèo gây tắc nghẽn giao thông, nguy hiểm cho phương tiện và người tham gia giao thông.

Cấp hạng đường tỉnh đường huyện không cao dễ bị phá hủy do tải trọng xe lớn.

Các cơ sở sản xuất, doanh nghiệp tư nhân không lớn, cư dân nghèo và cận nghèo còn chiếm tỷ lệ cao sẽ khó huy động được nguồn lực nhân dân trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông.

Nguồn kinh phí xây dựng do nhà nước cấp không bền vững theo thời gian, nguy cơ bị động về nguồn kinh phí trung ương dẫn đến khó khăn cho việc xây dựng các công trình. Khả năng xây dựng công trình quy mô lớn có tính đối ngoại theo nguồn vốn địa phương là khó khăn do nguồn lực tỉnh còn nhiều hạn chế.

PHẦN II. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI 10 NĂM GIAI ĐOẠN 2011- 2020

1. Đánh giá thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải 10 năm 2011-2020

1.1. Kết quả thực hiện kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2011-2020

a. Về mạng lưới giao thông đường bộ

Về cơ bản Sở Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân cấp huyện đã bám sát, thực hiện nghiêm túc các nội dung theo Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Điện Biên giai đoạn 2021-2020 và định hướng đến năm 2030 được phê duyệt tại Quyết định số 44/QĐ-UBND ngày 04/12/2012, trong đó có một số nội dung nổi bật:

Về hệ thống đường Quốc lộ: hoàn thành việc nâng cấp 04 tuyến tỉnh lộ, tuyến đường hành lang biên giới thành đường quốc lộ gồm: (1) nâng cấp tuyến hành lang biên giới Na Pheo – Si Pha Phìn – Mường Nhé – Pắc Ma – A Pa Chải thành Quốc lộ 4H (bao gồm cả 02 tuyến nhánh 4H1 và 4H2); (2) tuyến hành lang biên giới Núa Ngam – Huổi Puốc thành Quốc lộ 279C; (3) tuyến ĐT.148B QL.12 – Bản Phủ, ĐT.139 Núa Ngam – Chiềng Sơ thành Quốc lộ 12; (4) tuyến ĐT.141B phân đoạn Nà Tấu – Mường Phăng thành Quốc lộ 279B. Từ đó huy động huy động được nguồn lực từ ngân sách trung ương, đầu tư nâng cấp, cải tạo, sửa chữa các tuyến QL.4H L=240,4Km, tuyến QL.6 L=95Km, QL.12 L=177,2Km, Tuyến QL.279B L=11,5Km... đáp ứng như cầu khai thác, phục vụ phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh – quốc phòng của tỉnh.

Về hệ thống đường tỉnh trên cơ sở quy hoạch được phê duyệt đã và đang thực hiện đầu tư xây dựng, nâng cấp, đưa vào khai thác sử dụng đối với các tuyến đường tỉnh gồm: tuyến ĐT.140 đoạn Huổi Lóng – thị trấn Tủa Chùa; tuyến ĐT.141 đoạn Nà Nhạn – Mường Phăng; tuyến ĐT.142 đoạn Mường Tùng – Mường Lay; tuyến ĐT.144 phân đoạn Nậm Mực – Huổi Mí; tuyến ĐT.145B (Km45/QL.4H – Nà Hỳ) - Mốc 4 - Nà Hỳ)...

Hệ thống đường huyện, đường xã và giao thông nông thôn từng bước được đầu tư hoàn thiện, đến nay trên địa bàn tỉnh có 4.020Km đường huyện, đường xã với tỷ lệ cứng hóa là 58%; có 129/129 xã, phường, thị trấn có đường ô tô đến trung tâm xã (tỷ lệ 100%), số xã có đường ô tô đi lại quanh năm đạt 123/129 xã (tỷ lệ 95,3%), còn 06 xã có đường ô tô đến trung tâm xã chỉ đi lại được mùa khô (tỷ lệ 4,7%, cụ thể: Háng Lìa, Tia Đình, Phú Hồng, Sa Dung – huyện Điện Biên Đông; Mường Khong – huyện Tuần Giáo; Nậm Chua – huyện Nậm Pồ).

Về kết quả thực hiện quy hoạch: Đường Quốc lộ đạt 41,32% so với Quy hoạch tại Quyết định 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định số 44/QĐ-UBND ngày 04/2/2012 của UBND tỉnh Điện Biên; đường tỉnh đạt 24,9% so với Quyết định số 44/QĐ-UBND ngày 04/2/2012 của UBND tỉnh Điện Biên; đường huyện đạt 24,7% so với Quy hoạch tại Quyết định số Quyết định số 44/QĐ-UBND ngày 04/2/2012 của UBND tỉnh.

b. Về mạng lưới giao thông đường thủy

Đường thủy có 03 tuyến đường thủy nội địa: Tuyến trên sông Nậm Lay từ cầu Nậm Cắn đến Ngã ba sông Đà dài 07 km; tuyến trên sông Nậm Mực từ đập thủy điện Nậm Mực đến ngã ba nối với sông Đà, dài 32 km. Tuyến trên sông Đà từ Mường Lay đi Quỳnh Nhai (Sơn La) dài 97 km. Hệ thống cảng thủy, bến thủy trên các tuyến này đã được quy hoạch tại Quyết định số 449/QĐ-UBND ngày 19/6/2014 của UBND tỉnh Điện Biên nhưng đến nay vẫn chưa được đầu tư xây dựng. Tổng số phương tiện trên địa bàn tỉnh được cấp số đăng ký trên các tuyến là: 179 phương tiện, các phương tiện trên là các phương tiện nhỏ (trọng tải từ 7 tấn trở xuống), thô sơ, chủ yếu phục vụ nhu cầu sản xuất, đi lại và sinh hoạt của người dân.

c. Hệ thống giao thông hàng không

Hiện tại sân bay Điện Biên Phủ là Cảng hàng không nội địa, cấp 3C, công suất 300 nghìn HK/năm, gồm 01 đường băng cát, hạ cánh với chiều dài 1830 m, rộng 30 m; đường lăn, sân đỗ rộng 7.500m², với 04 vị trí đỗ máy bay; nhà ga hành khách rộng 2.500m² chủ yếu phục vụ việc vận chuyển hành khách với năng lực phục vụ 02 chuyến bay ATR72 tương đương.

1.2. Kết quả thực hiện về vận tải và phương tiện vận tải

a. Vận tải và phương tiện vận tải đường bộ

Trong những năm trở lại đây, hoạt động vận tải trên địa bàn tỉnh Điện Biên đã có những bước phát triển mạnh mẽ đặc biệt trong lĩnh vực vận tải khách, các đơn vị vận tải đã không ngừng đầu tư đổi mới phương tiện, nâng cao chất lượng phục vụ để đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng cao của người dân. Cụ thể:

Từ năm 2011 đến nay, hoạt động vận tải khách trên địa bàn tỉnh Điện Biên đã có những bước phát triển vượt bậc, về cơ bản đã thực hiện tốt các Quy hoạch mạng lưới tuyến VTHK cố định theo các Quyết định của Bộ Giao thông vận tải, Quyết định của UBND tỉnh Điện Biên, cụ thể: các tuyến VTHK cố định liên tỉnh không ngừng được mở rộng, đến nay đã kết nối tới 25 tỉnh, thành phố trên cả nước, các tuyến VTHK cố định nội tỉnh được mở đến các huyện vùng sâu, vùng xa trên địa bàn tỉnh trong đó có 01 tuyến xe buýt đang khai thác. Tính đến thời điểm hiện tại, số chuyến nội tỉnh đang

khai thác là 75 chuyến, số chuyến liên tỉnh đang khai thác là 147 chuyến, số chuyến liên vận Việt - Lào là 08 chuyến. Số lượng đơn vị vận tải tăng lên, từ năm 2011 toàn tỉnh có 07 đơn vị vận tải hành khách đến năm 2020 trên địa bàn tỉnh có 15 đơn vị vận tải hành khách, 166 đơn vị vận tải hàng hóa, cùng với đó các đơn vị vận tải đã không ngừng đầu tư phương tiện mới, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân được thuận tiện, số lượng phương tiện cũng tăng đáng kể từ năm 2011 chỉ có hơn 100 phương tiện vận tải khách, đến năm 2020 tăng lên đến 310 phương tiện VTHK cố định, 38 phương tiện VTHK hợp đồng, 296 xe taxi, 03 xe bus.

Vận tải đường hàng không: Do hạ tầng của CHK Điện Biên chỉ đảm bảo điều kiện khai thác được máy bay ATR72 (Điện Biên-Hà Nội-Điện Biên với tần suất 02 chuyến/ngày) và tương đương trở xuống, trong khi hiện nay các hãng hàng không có xu hướng không sử dụng loại máy bay nhỏ vào khai thác thương mại vì không hiệu quả; sân bay chưa được đầu tư hệ thống đèn đêm và các trang thiết bị hiện đại nên hoạt động gặp nhiều khó khăn, số chuyến bay bị lỡ, hủy ngày càng gia tăng (phụ thuộc nhiều vào điều kiện thời tiết, khí hậu...) dẫn đến sản lượng hành khách năm 2019 chỉ đạt 57.625 lượt khách/năm (giảm 18,2% so với năm 2017); sản lượng hàng hóa đạt 30 nghìn tấn/năm (giảm 36,8% so với năm 2017). Đây là những điểm nghẽn ảnh hưởng rất lớn đến khả năng thu hút đầu tư, khai thác tiềm năng lợi thế của tỉnh và phát triển các đội tàu bay thương mại của các hãng hàng không trong nước và một số quốc gia đến Điện Biên.

b. Vận tải đường thủy

Hoạt động vận tải đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Điện Biên hiện nay vẫn mang tính tự phát, chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại làm nương rẫy và đánh bắt thủy sản của người dân sống dọc hai bên bờ sông; do điều kiện tự nhiên, mùa khô luồng lạch cạn các phương tiện đi lại rất hạn chế.

Cảng Đồi Cao và 08 bến thủy (Bến khách Đồi Cao, Chi Luông, Pắc Na, Pê Răng Ky, Cang Chua, Trung Thu, Há Mò Lừ, Nậm Mực) đã được quy hoạch tuy nhiên chưa được đầu tư xây dựng. Bến thuyền Chi Luông thuộc UBND thị xã

Mường Lay quản lý đã được đầu tư xây dựng từ năm 2016 nhưng chưa được cấp phép hoạt động do chưa đáp ứng đủ điều kiện để cấp phép theo quy định.

2. Xác định được những điểm nghẽn; nguyên nhân của những hạn chế, tồn tại trong thời gian qua.

2.1. Quan điểm xác định điểm nghẽn

Xác định các điểm nghẽn chính về hạ tầng giao thông đối với tỉnh Điện Biên là những vị trí, khu vực kết cấu hạ tầng hạn chế về kết nối, quy mô năng lực, chất lượng

(thể hiện qua tốc độ khai thác và an toàn giao thông) có tác động không tích cực đến các mục tiêu phát triển tổng thể kinh tế - xã hội toàn tỉnh, cụ thể:

- + Tăng trưởng đột phá của các trụ cột kinh tế hiện tại và quy hoạch;
- + Giảm khoảng cách vùng miền giữa các khu vực miền núi khó khăn với các khu vực đồng bằng, thúc đẩy các tiềm năng kinh tế du lịch sinh thái, nông nghiệp công nghệ cao;

2.2. Xác định vị trí điểm nghẽn

(1) Hạn chế về quy mô các tuyến đường quốc lộ, đường tỉnh chính tạo nguy cơ ùn tắc nếu có sự cố trên các trục đường này. Sự thiếu hụt các tuyến đường có thể khai thác vận tải tốc độ cao dẫn đến kết nối đối ngoại khó khăn. Các tuyến quốc lộ đối ngoại quy mô nhỏ mất an toàn giao thông và dễ gây hiện tượng ùn tắc khi xảy ra sự cố.

(2) Giao thông phục vụ các xã vùng cao chưa được hoàn chỉnh, hiện vẫn còn một số xã chưa có hệ thống đường phục vụ ô tô đi lại trong 4 mùa.

(3) Hoạt động vận tải đường thủy chưa phát huy năng lực hoạt động. Hệ thống cảng thủy, bến thủy chưa được xây dựng hoàn thiện.

(4) Địa bàn tỉnh còn nhiều điểm bị chia cắt bởi địa hình đồi núi, mật độ đường tại khu vực các địa phương còn thấp, kết nối giao thông chưa cao, làm chậm quá trình thúc đẩy kinh tế của địa phương.

(5) Cảng hàng không quy mô hạn chế nên không thể khai thác máy bay cỡ lớn, nhà ga hiện hữu quy mô nhỏ và công trình phụ trợ chưa đáp ứng được nhu cầu phục vụ hành khách trong tương lai.

(6) Nguồn lực xây dựng hạ tầng giao thông chủ yếu từ ngân sách nhà nước nên việc xây dựng các tuyến mới bị phụ thuộc, khó khăn trong việc nâng cấp cải tạo đường địa phương.

3. Đánh giá chung kết quả thực hiện quy hoạch

3.1. Ưu điểm

Chuyển 4 tuyến đường tỉnh, đường vành đai biên giới thành hệ thống quốc lộ (QL.4H, QL.12, QL.279B, QL.279C) với tổng chiều dài $L=403,83\text{km}$, đưa tổng chiều dài hệ thống quốc lộ trên địa bàn tỉnh Điện Biên lên $745,43\text{km}$; các tuyến đường trên đều là các tuyến đường có vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển KT-XH, bảo đảm quốc phòng an ninh trên địa bàn tỉnh.

Cải tạo, nâng cấp, sửa chữa bảo trì trên tất cả các tuyến đường quốc lộ với chiều dài $745,43\text{km}$; các tuyến đường tỉnh, đường huyện, đường xã đã được quan tâm, ưu tiên huy động mọi nguồn lực bằng nhiều hình thức để đầu tư cơ sở kết cấu hạ tầng giao

thông, đã cơ bản đáp ứng tốt nhu cầu vận tải, đi lại của nhân dân trên địa bàn, là điều kiện thuận lợi thúc đẩy phát triển KT-XH địa phương.

Đã xóa được trên 171 điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT, góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông, đảm bảo nhân dân đi lại được an toàn.

Năm 2011 trên địa bàn tỉnh còn 19 xã có đường đến trung tâm xã chỉ đi được mùa khô (tỷ lệ 16,96%), tuy nhiên đến năm 2020 chỉ còn 06 xã có đường ô tô đến trung tâm xã chỉ đi lại được mùa khô (tỷ lệ 4,7%).

Vận tải và phương tiện vận tải đường bộ: các tuyến VTHK cố định liên tỉnh không ngừng được mở rộng, đến nay đã kết nối tới 25 tỉnh, thành phố trên cả nước, các tuyến VTHK cố định nội tỉnh được mở đến các huyện vùng sâu, vùng xa trên địa bàn tỉnh, đáp ứng thỏa mãn nhu cầu đi lại của nhân dân trên địa bàn.

Về Hàng không: Sở GTVT đã chủ động tham mưu cho Tỉnh ủy, UBND tỉnh báo cáo Bộ GTVT điều chỉnh quy hoạch CHK Điện Biên, làm cơ sở trình Thủ tướng Chính phủ cho chủ trương đầu tư dự án mở rộng CHK Điện Biên với quy mô khu bay đáp ứng khai thác máy bay A320, A321 và tương đương; cải tạo nhà ga hiện hữu đáp ứng công suất 0,5 triệu hành khách/năm; cùng các công trình hạ tầng kỹ thuật được xây dựng đồng bộ tại Quyết định số 470/QĐ-TTg ngày 27/3/2021. Dự kiến khởi công trong Quý IV/2021, hoàn thành năm 2023.

3.2. Tồn tại, hạn chế và nguyên nhân tồn tại trong việc thực hiện quy hoạch

Do điều kiện khó khăn về nguồn vốn, một số tuyến đường chưa được đầu tư xây dựng, hoặc đầu tư nhưng chưa đáp ứng quy mô theo quy hoạch, một số tuyến đường phân kỳ đầu tư theo giai đoạn, dẫn đến chưa kịp thời đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội, tiếp tục phát sinh nhu cầu nâng cấp, sửa chữa, cải tạo trong tương lai. Mật độ đường tỉnh, đường huyện trên 100 km², tỉnh Điện Biên có mật độ rất thấp, chỉ có 6,34km/100km², đường huyện là 12,16km/100km²; Vì vậy, hệ thống đường tỉnh, đường huyện trên địa bàn Điện Biên trong thời gian tới cần phải được quy hoạch, đầu tư nâng cấp cải tạo và bổ xung thêm các tuyến mới nhằm đạt được tỷ lệ bình quân trong vùng Tây Bắc.

Một số bến xe chưa được đầu tư xây dựng theo quy hoạch và quy chuẩn dẫn đến việc mở tuyến mới hoặc tăng số chuyến đối với các tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh gặp nhiều khó khăn, chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải hành khách liên tỉnh tuyến cố định ngày càng lớn của các đơn vị vận tải.

Các cảng thủy, bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh chưa được đầu tư, xây dựng theo đúng quy hoạch đã đề ra.

Vận tải hàng hóa trên địa bàn tỉnh chưa được phát triển mạnh, chủ yếu là các hộ kinh doanh cả thể nhỏ lẻ, manh mún .

Một số địa phương còn đầu tư dàn trải, chưa trọng tâm, trọng điểm, chưa quyết tâm, ưu tiên đầu tư đường ô tô đến Trung tâm xã để đảm bảo đi lại được các mùa trong năm.

3.3. Bài học kinh nghiệm.

Xác định phát triển giao thông vận tải là kết cấu cơ bản của hạ tầng kinh tế - xã hội, cần được ưu tiên đầu tư phát triển làm tiền đề, động lực thực hiện mục tiêu tăng trưởng phát triển kinh tế - xã hội. Đây là nội dung quy hoạch kết cấu hạ tầng quan trọng, quyết định đến mục tiêu và định hướng của quy hoạch đòi hỏi phải được luận chứng theo các chuyên ngành riêng và cần phải được nghiên cứu chuyên sâu, do vậy trong giai đoạn tới cần có nghiên cứu tổng thể cũng như chuyên sâu có chất lượng nhằm đánh giá thực trạng tìm ra phương hướng, giải pháp mang tính đột phá để thúc đẩy phát triển kinh tế- xã hội.

Quy hoạch cần dự báo nhu cầu phát triển, kết nối mạng lưới giao thông đối với các khu vực trong tỉnh (đặc biệt là các khu vực động lực tăng trưởng, trọng điểm kinh tế, khu vực khó khăn), giữa tỉnh với bên ngoài và liên kết vùng của tỉnh có tính đến các dự án có trong quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng trên địa bàn tỉnh và khu vực xung quanh tỉnh, xác định các tuyến, đoạn tuyến đường giao thông cần nâng cấp, xây dựng mới, các tuyến, đoạn tuyến cần đầu nối liên kết mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh và liên tỉnh, liên vùng. Cần quan tâm xây dựng phương án phát triển mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh thời kỳ 2021- 2030 có tính đến thời kỳ xa hơn đến năm 2050.

Cần dự báo nhu cầu vận tải, đồng thời đánh giá thêm các điều kiện khách quan làm ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải để từ đó xác định mục tiêu phát triển trong giai đoạn cho hợp lý.

Có đưa ra các cơ chế chính sách hỗ trợ đầu tư về phương tiện, hạ tầng cho các đơn vị kinh doanh vận tải như chính sách vay vốn, trợ giá, ưu đãi thuế...

Công tác lãnh đạo, chỉ đạo: Các cấp ủy, chính quyền địa phương cần tiếp tục quan tâm, tập trung trong công tác chỉ đạo, lãnh đạo về công tác quy hoạch và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Chú trọng tới công tác xây dựng kế hoạch và có biện pháp tổ chức triển khai thực hiện phù hợp. Tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền về vị trí vai trò, tầm quan trọng của kết cấu hạ tầng giao thông đối với sự phát triển của các ngành, lĩnh vực, địa phương. Từ đó tạo ra sự đồng thuận, chia sẻ trách nhiệm, nghĩa vụ của hệ thống chính trị và toàn xã hội, tạo bước đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh trong thời kỳ 2021-2030 và định hướng đến năm 2050.

PHẦN III. ĐỀ XUẤT NỘI DUNG QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH ĐIỆN BIÊN ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050.

1. Quan điểm phát triển - Mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

1.1. Quan điểm phát triển

Ưu tiên đầu tư phát triển GTVT, phù hợp với quy hoạch giao thông vùng và cả nước và quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Điện Biên;

Đáp ứng được quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và phù hợp với các quy hoạch chuyên ngành khác của tỉnh để tạo tiền đề, làm động lực phát triển kinh tế - xã hội, thực hiện các chương trình, mục tiêu và bảo đảm quốc phòng an ninh.

Phát triển hệ thống giao thông vận tải một cách đồng bộ, thống nhất, từng bước hiện đại và bền vững, liên kết hợp lý giữa hệ thống giao thông đối nội và đối ngoại.

Kết hợp hoàn chỉnh giữa các tuyến giao thông nội bộ, giữa đô thị và nông thôn, giữa vùng thấp và vùng cao, tạo thành mạng lưới giao thông thông suốt, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân ở thôn bản ở vùng địa hình hiểm trở phát triển kinh tế hộ gia đình.

Tập trung nguồn lực để đưa vào cấp kỹ thuật theo định hướng trong quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Điện Biên đã được duyệt từng bước tới hiện đại hệ thống giao thông hiện có.

Đẩy nhanh tốc độ xây dựng tuyến đường trọng yếu, theo quy hoạch được duyệt; coi trọng công tác quản lý, bảo trì để tận dụng tối đa năng lực kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.

Có thể chế phù hợp, để phát triển giao thông vận tải thô sơ, sử dụng sức kéo của súc vật, để vận tải hành khách và hàng hóa, ở vùng núi chưa có tuyến đường cho xe có động cơ. Tạo điều kiện phát triển sản xuất nông lâm nghiệp hộ gia đình, đồng thời là phương tiện kích cầu du lịch sinh thái khám phá.

Phát huy nội lực, thu hút mọi thành phần kinh tế, từ nhiều nguồn khác nhau, nhiều hình thức tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; dành quỹ đất hợp lý để phát triển, đầu tư xây dựng giao thông; đảm bảo hành lang an toàn giao thông và bảo vệ môi trường, cảnh quan.

Chủ động tiếp cận, đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, đặc biệt là các thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong xây dựng, quản lý, khai thác nhằm hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên, phát triển bền vững, thân thiện môi trường và thích ứng với biến đổi khí hậu.

1.2. Mục tiêu phát triển

1.2.1. Mục tiêu tổng quát

Từng bước xây dựng hệ thống GTVT tỉnh Điện Biên phát triển đồng bộ, hướng tới hiện đại cả về kết cấu hạ tầng, về vận tải và công nghiệp đóng mới, sửa chữa nhằm có một mạng lưới giao thông hợp lý, thống nhất trong toàn tỉnh.

Đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách với chất lượng ngày càng cao, giá thành hợp lý, bảo vệ môi trường và đảm bảo quốc phòng, an ninh.

Kết hợp hài hòa giữa các loại hình vận tải hàng không, đường bộ, đường thủy, tạo điều kiện kết nối các loại hình giao thông vận tải.

Có hệ thống giao thông vận tải đến từng thôn bản mang đặc thù bản địa

Từng bước xã hội hóa trong đầu tư, quản lý, khai thác sử dụng GTVT. Phát huy nội lực, thu hút mọi thành phần kinh tế, nhiều hình thức tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông;

Dành quỹ đất hợp lý để phát triển, đầu tư xây dựng giao thông; đảm bảo hành lang an toàn giao thông và bảo vệ môi trường, cảnh quan.

Có cơ chế phù hợp đảm bảo giao thông trong biến đổi khí hậu, giảm nhẹ thiệt hại, khắc phục nhanh chóng mạng lưới giao thông sau mưa lũ sạt lở đất.

1.2.2. Mục tiêu cụ thể đến năm 2030

a. Đường bộ:

Cao tốc: Phối hợp với các cơ quan trung ương, địa phương đề xuất xây dựng tuyến đường Sơn La – Điện Biên với quy mô tối thiểu cấp III, 2 làn xe phục vụ phát triển kinh tế xã hội và tạo tiền đề cho việc hoàn thiện tuyến cao tốc Điện Biên - Sơn La giai đoạn sau năm 2030.

Quốc lộ: Hoàn thành nâng cấp các tuyến đường quốc lộ trên địa bàn tỉnh đạt tiêu chuẩn đường cấp III – IV.mn. Kêu gọi đầu tư đối với các dự án giao thông có khả năng thu hồi vốn tốt, nhằm giảm gánh nặng cho ngân sách, tận dụng tối đa nguồn lực tư nhân. Bổ sung quy hoạch tuyến đường QL12D và QL279C kéo dài đạt quy mô cấp IV.mn.

Xây dựng công trình hầm vượt đèo Pha Đin trên tuyến QL6 và đèo Tăng Quái trên QL.279, kết nối tỉnh Điện Biên và tỉnh Sơn La, thủ đô Hà Nội và các tỉnh lân cận.

Đường tỉnh: Đầu tư nâng cấp, cải tạo các tuyến đường tỉnh cơ bản đạt quy mô cấp IV – V.MN. Một số đoạn tuyến qua khu vực đô thị được mở rộng chỉnh trang theo quy mô đường đô thị. Mở mới các tuyến đường tỉnh có tính liên vùng nhằm kết nối các vùng động lực phát triển trên địa bàn tỉnh.

Giao thông đô thị: Phát triển giao thông đô thị theo hướng đồng bộ, quy mô tuyến theo quy chuẩn hiện hành.

Đường giao thông nông thôn: Nâng cấp, mở rộng, bê tông hoặc nhựa hóa 100% hệ thống các tuyến đường huyện, đường xã, đường liên thôn xóm. Đảm bảo cho các phương tiện có thể đi lại được trong 4 mùa.

b. Đường thủy nội địa:

Kế thừa quy hoạch chi tiết cơ sở hạ tầng đường thủy nội địa tỉnh Điện Biên, tiếp tục đầu tư theo quy mô đã được phê duyệt theo quyết định 449/QĐ – UBND ngày 19/6/2014 của UBND tỉnh Điện Biên.

c. Đường hàng không:

Tuân thủ theo quy hoạch cảng hàng không, sân bay thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đang được Bộ GTVT tổ chức thực hiện. Đối với cảng hàng không Điện Biên Phủ là cảng hàng không nội địa có hoạt động bay quốc tế. Quy mô CHK đạt cấp 3C đến năm 2030, đạt cấp 4C đến năm 2050.

2. Xác định phương hướng phát triển hạ tầng giao thông vận tải tỉnh Điện Biên đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

2.1. Định hướng phát triển phân bố không gian kết cấu hạ tầng giao thông

Mạng lưới đường bộ là một chỉnh thể thống nhất, đường bộ được xây dựng trên cơ sở kế thừa các quy hoạch phát triển GTVT đường bộ trước đây, cập nhật các quy hoạch vùng huyện, quy hoạch đô thị, khu công nghiệp, các đầu mối giao thông, các điểm liên kết đối ngoại, các yếu tố về điều kiện tự nhiên, môi trường và kết quả hoạch định các hành lang vận tải, quan điểm, mục tiêu để quy hoạch không gian phát triển mạng lưới đường bộ.

Hình thành các hành lang trục kết nối thuận lợi với các khu vực các tỉnh lân cận, kết nối khu vực cửa khẩu.

Hình thành các trục liên kết vùng tuân thủ theo quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia, phát triển các tuyến đường kết nối nâng cao khả năng kết nối đối ngoại trên

địa bàn tỉnh, giúp phát triển vận tải trên toàn tỉnh đảm bảo giao thương hàng hoá trong tỉnh được thuận lợi.

Đối với trục đường cao tốc: Là trục chính trong mạng lưới đường bộ quốc gia trên các hành lang vận tải đường bộ có lưu lượng vận tải lớn, là tuyến trục chính kết nối tỉnh Điện Biên với các trọng điểm kinh tế trong khu vực, kết nối từ cửa khẩu đến các công trình đầu mối hạ tầng trong khu vực như cảng hàng không, các công trình Logistics trong khu vực,...

Đối với đường quốc lộ: Là các tuyến đường quan trọng kết nối tỉnh Điện Biên với khu vực cửa khẩu và kết nối các tỉnh khu vực Tây Bắc liên kết hạ tầng quốc gia.

Đối với đường tỉnh: Là các tuyến đường đóng vai trò liên kết các vùng trong tỉnh, tuyến đường kết nối với hệ thống đường quốc lộ, đường cao tốc kết nối đối ngoại.

2.2. Định hướng phát triển kết nối giao thông vận tải

2.2.1. Phát triển giao thông liên kết vùng

Hệ thống giao thông trong tỉnh kết nối với hạ tầng giao thông quốc gia và trong vùng trên cơ sở hình thành các tuyến đường trực liên kết tạo nên các trục kết nối các vùng trong tỉnh với khu vực và quốc gia. Xây dựng các tuyến đường mới có tính liên vùng kết hợp mạng lưới giao thông hiện trạng hình thành các trục kết nối tỉnh Điện Biên với các tỉnh lân cận trong vùng và các công trình đầu mối hạ tầng cấp quốc gia, kết nối các cửa khẩu quốc tế.

Hình thành tuyến đường cao tốc Điện Biên – Sơn La tạo nên trục kết nối vùng Tây Bắc với vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, kết nối cửa khẩu Tây Trang với khu vực đầu mối hạ tầng phía Bắc như khu vực cảng biển quốc tế Lạch Huyện, kết nối khu vực cửa khẩu phía Đông Bắc,...

Hệ thống giao thông quốc lộ trên địa bàn tỉnh đóng vai trò lớn trong kết nối giao thông liên vùng và trên cả nước. Nâng cấp hệ thống đường quốc lộ giúp khả năng lưu thông, kết nối đến các tỉnh trong khu vực được thuận tiện. Trong đó:

+ Tuyến quốc lộ 4H là tuyến giao thông huyết mạch kết nối các huyện biên giới Mường Nhé, Điện Biên với huyện Mường Tè, Lai Châu. Đây là tuyến đường chính kết nối khu vực cửa khẩu A Pa Chải với khu vực cửa khẩu tỉnh Lai Châu.

+ Tuyến quốc lộ 6 là tuyến đường chính kết nối tỉnh Điện Biên với các tỉnh Tây Bắc và kết nối vùng thủ đô Hà Nội.

+ Tuyến quốc lộ 12 là tuyến đường liên tỉnh kết nối 3 tỉnh Tây Bắc là Điện Biên, Lai Châu, Sơn La.

+ Tuyến quốc lộ 279 là tuyến đường vành đai 2 phía Bắc kết nối các tỉnh Điện Biên với Sơn La, Lai Châu, Lào Cai, Hà Giang, Tuyên Quang, Bắc Kạn, Lạng Sơn, Bắc Giang, Quảng Ninh. Tuyến đường huyết mạch tạo nên trục động lực phát triển chính của tỉnh.

+ Tuyến quốc lộ 279B là tuyến kết nối quốc lộ 279 với khu di tích lịch sử Điện Biên Phủ tạo động lực phát triển du lịch trên địa bàn tỉnh.

+ Tuyến đường quốc lộ 279C kết nối hệ thống kết nối tỉnh Điện Biên với nước Lào thông qua cửa khẩu Huổi Puốc.

Ngoài ra giao thông đường hàng không đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối tỉnh Điện Biên với các địa phương trong và ngoài nước, tạo động lực thu hút đầu tư, thu hút lượng lớn khách du lịch đến với tỉnh.

Giao thông đường thủy trên tuyến sông Đà cũng góp phần kết nối vận tải với các đầu mối hạ tầng trong vùng, đặc biệt kết nối với cảng biển quốc tế Hải Phòng.

Bên cạnh các tuyến giao thông kết nối hạ tầng cấp quốc gia đã được xác định trong quy hoạch ngành giao thông vận tải. Ngoài ra đối với hệ thống giao thông cấp vùng hình thành các tuyến liên kết với các tỉnh lân cận trong vùng, tăng kết nối, liên kết phát triển kinh tế xã hội trong vùng. Xây dựng các tuyến đường tỉnh kéo dài kết nối các khu vực cửa khẩu, kết nối các tỉnh Lai Châu, Điện Biên nâng cao kết nối liên vùng và tạo động lực phát triển kinh tế trên địa bàn tỉnh.

2.2.2. Phát triển kết nối phương thức vận tải

a. Phát triển kết nối đường bộ và đường hàng không:

Hình thành tuyến đường cao tốc Điện Biên – Sơn La, ngoài ra nâng cấp các tuyến Quốc lộ 12, QL279 là tiền đề nâng cao kết nối giao thông đường bộ với đường hàng không.

b. Phát triển kết nối đường bộ và đường thủy:

Phát triển các tuyến đường kết nối đường bộ và hệ thống cảng thủy nội địa.

Tập trung nguồn lực mở lối các cảng, kết nối cảng thủy với hệ thống đường tỉnh gắn kết giao thông đường bộ và đường thủy.

3. Phương án phát triển hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2030

3.1. Phương án phát triển mạng lưới giao thông đường bộ

a. Hạ tầng giao thông đường bộ trung ương quản lý

Đường cao tốc

- Quy hoạch tuyến cao tốc Sơn La – Điện Biên nhập vào tuyến cao tốc Hà Nội – Hòa Bình – Sơn La; chuyển toàn bộ thành tuyến Hà Nội – Hòa Bình – Sơn La – Điện Biên (CT.03), tổng chiều dài tuyến khoảng 450km, quy mô 4 làn để phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030 đã được Thủ tướng phê duyệt. Tuyến đường cao tốc qua địa bàn tỉnh Điện Biên bắt đầu tại Thành phố Điện Biên Phủ - huyện Điện Biên – huyện Điện Biên Đông – huyện Mường Ảng - huyện Thuận Châu – TP. Sơn La được định hướng xây dựng trong giai đoạn sau năm 2030.

- Để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh, xây dựng tuyến Điện Biên – Sơn La trong giai đoạn trước năm 2030 với quy mô tối thiểu cấp III, 2 làn xe phục vụ phát triển kinh tế xã hội và tạo tiền đề cho việc hoàn thiện tuyến cao tốc Điện Biên - Sơn La giai đoạn sau năm 2030 theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ sau năm 2030 đã được Thủ tướng phê duyệt.

- Về phân kỳ đầu tư: Giai đoạn I đầu tư đoạn tuyến TP Điện Biên Phủ - Nút giao KM15+800/QL.279 (xã Búng Lao, huyện Mường Ảng), tổng chiều dài L=50Km (Gồm 45Km tuyến chính và 05 Km đoạn nối ra QL.279, trên tuyến dự kiến 02 vị trí xây dựng hầm). Hướng tuyến đi qua các xã Thanh Minh (TP. Điện Biên Phủ) – Pu Nhi, Na Son, Xa Dung (huyện Điện Biên Đông) – Búng Lao – Km15+800/QL.279 (huyện Mường Ảng).

- Quy mô đầu tư: Chiều dài 50Km, quy mô đường cấp III miền núi, bề rộng nền đường Bn=9m.

Đường quốc lộ

Tiếp tục đầu tư nâng cấp, cải tạo các tuyến đường quốc lộ, nâng cao tính kết nối giao thông đối ngoại với các khu vực lân cận.

Mở rộng quy mô, cấp đường quốc lộ theo định hướng quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 hiện đang được BGTVT lập quy hoạch trong đó:

+ Quốc lộ 6: Nâng cấp, cải tạo toàn tuyến với chiều dài 111,9km đạt tối thiểu đường cấp III.mn quy mô tối thiểu 2 làn xe. Xây dựng công trình hầm vượt đèo Pha Đin với chiều dài L=12Km (trong đó Hầm 3Km, đường dẫn 9Km) trên tuyến QL6. Tuyến đường kết nối tỉnh Điện Biên với các tỉnh Tây Bắc và vùng Thủ đô Hà Nội.

+ Quốc lộ 12: Nâng cấp, cải tạo đoạn tuyến Mường Chà – Điện Biên Phủ, Mường Chà – Mường Lay, chiều dài 104,6km, đạt cấp III.mn, quy mô tối thiểu 2 làn xe. Nâng cấp đoạn tuyến còn lại với chiều dài 84km đạt tối thiểu đường cấp IV.MN quy mô tối thiểu 2 làn xe. Tuyến đường kết nối 2 tỉnh biên giới Điện Biên và Lai Châu với nhau, nâng cao kết nối khu vực cửa khẩu Tây Trang (kết nối Điện Biên với Lào) và cửa khẩu Ma Lù Thàng (kết nối Lai Châu với Trung Quốc).

+ Quốc lộ 4H: Nâng cấp, cải tạo toàn tuyến với chiều dài 234,9km đạt quy mô tối thiểu cấp IV.mn. Tuyến đường huyết mạch kết nối huyện biên giới Mường Nhé tỉnh Điện Biên với huyện Mường Tè tỉnh Lai Châu và đi tiếp qua huyện Nậm Nhùn tới Pa Tần, huyện Sìn Hồ kết nối các khu vực cửa khẩu tỉnh Điện Biên với cửa khẩu tỉnh Lai Châu.

+ Quốc lộ 279: Nâng cấp, cải tạo toàn tuyến với chiều dài 130,1km đạt tiêu chuẩn đường cấp III - IV.mn quy mô 2-4 làn xe. Xây dựng hầm Tunnel QL.279 với chiều dài khoảng 6,65Km (trong đó Hầm 1,45Km, đường dẫn 4,2Km). Tuyến đường tọa kết nối huyết mạch liên thông các tỉnh miền núi phía Bắc.

+ Quốc lộ 279B: Nâng cấp, cải tạo toàn tuyến với chiều dài 11,5km đạt tối thiểu đường cấp IV.mn quy mô tối thiểu 2 làn xe.

+ Quốc lộ 279C: Nâng cấp, cải tạo toàn tuyến với chiều dài 68,2km đạt tiêu chuẩn đường cấp III - IV.mn quy mô 2-4 làn xe. Quy hoạch bổ sung tuyến Quốc lộ 279C kéo dài đoạn qua tỉnh Điện Biên có chiều dài 4,1Km, điểm đầu tại Km56+650/QL.279C, điểm cuối kết nối với huyện Sốp Cộp, Sơn La đạt tiêu chuẩn đường cấp III - IV.mn quy mô 2-4 làn xe.

+ Đầu tư hoàn chỉnh tuyến đường địa phương để chuyển thành tuyến quốc lộ 12D (điểm đầu tại Km105+700/QL.12, điểm cuối tại Cửa khẩu Nà Búng) trên cơ sở cải tạo nâng cấp các tuyến ĐT.142, ĐT.150, ĐT.145, quy mô cấp IV.mn, 02 làn xe, tổng chiều dài tuyến 123,6km.

b. Hạ tầng giao thông đường địa phương quản lý

Đường tỉnh:

Giai đoạn đến năm 2030 hình thành 29 tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài 1.377,8km. Trong đó ngoài 21 tuyến đường tỉnh hiện trạng theo Quyết định số 44/QĐ-UBND ngày 04/2/2012, bổ sung thêm 8 tuyến đường tỉnh mới và 4 tuyến đường tỉnh kéo dài, tăng chiều dài các tuyến đường tỉnh trên địa bàn. Nâng cấp, xây dựng mới các tuyến đường tỉnh cơ bản đạt quy mô cấp IV – V.mn. Một số đoạn tuyến qua khu vực đô thị được mở rộng chỉnh trang theo quy mô đường đô thị. Trong đó:

* Nâng cấp quy mô các tuyến đường tỉnh hiện trạng:

- Đường tỉnh 140: gồm 2 nhánh: Nhánh 1: Ngã ba Huổi Loóng - TT. Tủa Chùa chiều dài 20km nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn. Nhánh 2: TT. Tủa Chùa - Huổi Sô có chiều dài 68,3km nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 140B: có chiều dài 9,5km từ Đèo Gió (Tủa Chùa) - Vàng Chua - Km446 QL6 (Mường Chà), định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 141: gồm 2 nhánh: Nhánh 1: Nà Nhạn - Mường Phăng chiều dài 15,26km,; Nhánh 2: Pá Khoang - Bản Muông, chiều dài 9km, nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 141B: bắt đầu từ Mường Phăng (Điện Biên) đến Pú Nhi (Điện Biên Đông), định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 141C: bắt đầu từ Noong Bua đến Mường Phăng, chiều dài 9,1km, duy trì quy mô đường cấp Vmn, nâng cấp cải tạo chất lượng mặt đường thường xuyên.
- Đường tỉnh 142: chiều dài 17,4km, từ Mường Lay đến Nậm Nhùn, duy trì toàn tuyến đạt chuẩn cấp IVmn, quy mô 2 làn xe.
- Đường tỉnh 143: chiều dài 46,65km, từ Noong Bua qua Pú Nhi Na Son đến Na Son, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 143B: từ Pú Tiu xã Thanh Xương Điện Biên đến Tia Ló xã Noong U Điện Biên Đông, chiều dài 28km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 144: từ Na Sang (QL 12) - Nậm Mực (km450-QL6), chiều dài 95,0km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 144B: từ Huổi Lèng đến Hừa Ngải, Pa Ham, chiều dài 31,69km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 145B: từ Phìn Hồ Km45 đường Na Pheo Si Pa Phìn đến Mốc 4 Nà Hỳ, chiều dài 30,6km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 145C: từ Mường Toong sang Nậm Sả (nối sang Mường Tè), chiều dài 11,43km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 146: từ Búng Lao QL279 đến Na Son, chiều dài 39,6km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 146B: từ Bản Pháy, Xuân Lao, Mường Ảng đến Mường Bám, Thuận Châu, Sơn La, chiều dài 10km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 146C: từ Nà Tấu Km51 QL279 Điện Biên đến Ảng Tở Km30 QL279 Mường Ảng, chiều dài 25,5km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.
- Đường tỉnh 147: từ Nam Thanh đến Sam Mứn, chiều dài 12,05km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III.mn, tối thiểu 2 làn xe.

- Đường tỉnh 148 (đường Tây lòng chảo Điện Biên): từ xã Thanh Minh QL279 đến Sam Mứn (QL279), chiều dài 30,75km, định hướng duy trì quy mô đường cấp IVmn. Thường xuyên nâng cấp cải tạo mặt đường.

- Đường tỉnh 149: từ Quái Nưa QL279 Tuần Giáo đến Tủa Thàng Tủa Chùa, chiều dài 53km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 149B: bắt đầu từ Chiềng Sinh đến Nà Sáy Mường Thín Mường Mùn, chiều dài 25,4km, định hướng nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

* Bổ sung các tuyến đường tỉnh đáp ứng nhu cầu phục vụ phát triển kinh tế xã hội của tỉnh.

- Quy hoạch tuyến Điện Biên – Tuần Giáo – Than Uyên để kết nối với cao tốc Hà Nội – Lào Cai – Lai Châu. Giai đoạn trước năm 2030 xây dựng với quy mô cấp III, 2 làn xe.

- Đường tỉnh 139: chiều dài 87,0km, từ Mường Nhà - Pú Hồng - xã Phình Giàng - Phi Nhừ - Xa Dung, định hướng xây dựng toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 139B: chiều dài 77,0km, từ Keo Lô - Sam Măn - Huổi Sa - TT xã Phình Giàng - TT xã Háng Lìa - TT xã Tìla Đình - Sam Kha (huyện Sốp Cộp, tỉnh Sơn La), đây là tuyến đường tỉnh đối ngoại kết nối tỉnh Sơn La, định hướng xây dựng toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 140 kéo dài: Trên cơ sở tuyến ĐT140 hiện trạng, xây dựng tuyến kéo dài đoạn Huổi Sỏ - Huổi Loóng - Sín Chải - Tả Sìn Thàng - Tả Phìn với chiều dài bổ sung 49km, quy hoạch toàn tuyến đạt cấp V.mn

- Đường tỉnh 140B kéo dài: Trên cơ sở tuyến ĐT140 hiện trạng, xây dựng tuyến kéo dài đoạn Đèo Gió - Km12 (đường Trung Thu - Lao Xả Phình) - Lao Xả Phình - Tả Sìn Thàng với chiều dài bổ sung 34,5km, quy hoạch toàn tuyến đạt cấp V.mn

- Đường tỉnh 144 kéo dài: Trên cơ sở tuyến ĐT140 hiện trạng, xây dựng tuyến kéo dài đoạn Nậm Mức - Mường Báng - Xá Nhè - Mường Đun - Tủa Thàng với chiều dài bổ sung 45,0km, quy hoạch toàn tuyến đạt cấp V.mn

- Đường tỉnh 144B kéo dài: Trên cơ sở tuyến ĐT140 hiện trạng, xây dựng tuyến kéo dài đoạn Đoạn Huổi Lèng - Ca Dí Nhè - Nậm Chua - Ma Thì Hồ với chiều dài bổ sung 38,0km, quy hoạch toàn tuyến đạt cấp V.mn.

- Đường tỉnh 145D: chiều dài 38,0km, từ Quảng Lâm (Km112+700/QL.4H) - TT xã Na Cô Sa - TT xã Nà Khoa, định hướng xây dựng toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 145E: chiều dài 68,0km, từ Quảng Lâm (xã Quảng Lâm) - TT xã Pá Mỳ - Nậm Mỳ - Mường Toong - TT xã Nậm Vì - Nậm Sin - Nậm Khum (Km169+550/QL.4H), định hướng xây dựng toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 146E: chiều dài 25,0km, từ Mánh Đanh - Hua Nậm - Pú Cai huyện Mường Ảng - Pú Nhi, huyện Điện Biên Đông, định hướng xây dựng toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 146F: chiều dài 25,0km, từ Thị trấn Mường Ảng - Mánh Đanh - Pá Liếng, huyện Mường Ảng - Khẩu Cắm xã Mường Phăng thành phố Điện Biên, định hướng xây dựng toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 149C: chiều dài 59,0km, từ Chiềng Ban - Nậm Dim - Rạng Đông - Ta Ma - Phiêng Cải (xã Ta Ma) - Phình Sáng - Phiêng Hoa - Quỳnh Nhai, định hướng xây dựng toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

- Đường tỉnh 149D: chiều dài 80,0km, từ Bản Pọng Mường Đăng - Nậm Chan I - Nậm Chan II - Nậm Chan III (xã Ngồi Cáy) - Phiêng Hin - Nà Sáy - Ngồi Cáy - Mường Mươn/QL.12, định hướng xây dựng toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp V.mn.

Đường huyện:

Cải tạo, nâng cấp, kéo dài, xây dựng mới các tuyến đường huyện đạt tiêu chuẩn đường cấp VI miền núi – GTNT A, mặt đường cứng hóa 100%. Đối với các dự án đầu tư được duyệt xây dựng theo cấp VI mn, đối với các tuyến mở mới do địa hình phức tạp mức đầu tư lớn nguồn vốn khó khăn thì đầu tư theo GTNTA. Một số tuyến đường huyện chính qua khu vực trung tâm các huyện xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp V.mn

Đường đô thị:

- Phát triển giao thông đô thị được xây dựng phù hợp với quy hoạch xây dựng đô thị đảm bảo quỹ đất giao đô thị đạt bình quân từ 20% trở lên so với quỹ đất xây dựng đô thị. Trong đó: tỷ lệ đất bến, bãi đỗ xe trên đất xây dựng đô thị đạt trên 3%; quỹ đất hạ tầng giao thông đường bộ đô thị thành phố Điện Biên Phủ đạt từ 21 – 23% đảm bảo tiêu chí yêu cầu cho đô thị loại II.

- Đối với giao thông đô thị được xác định trong quy hoạch chung, quy hoạch chi tiết đô thị cần phân cấp rõ ràng chia thành các tuyến đường trục chính đô thị, đường liên khu vực, đường khu vực, đường nội bộ,... Quy mô các tuyến đường đô thị cần tuân thủ theo các quy chuẩn hiện hành.

- Xây dựng nâng cấp các hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh chính qua đô thị đảm bảo các tuyến đường có hè đường, hệ thống hạ tầng đồng bộ.

- Kêu gọi, đẩy mạnh thu hút đầu tư các khu đô thị trên địa bàn tỉnh, tăng chiều dài hệ thống giao thông đô thị, nâng cao khả năng lưu thông đảm bảo các chỉ tiêu theo quy định.

Đường giao thông nông thôn

- Nâng cấp, mở rộng, bê tông hóa hoặc nhựa hoá 100% hệ thống các tuyến đường đường xã. Đảm bảo các xã có đường giao thông đi lại thuận tiện trong 4 mùa. Nâng cấp các tuyến đường trục thôn xóm đạt tỷ lệ cứng hóa khoảng 90%, gắn liền với các tiêu chí phát triển xây dựng nông thôn mới trên địa bàn tỉnh.

Giao thông tỉnh

Quy hoạch hệ thống bến xe, điểm dừng đỗ giao thông đường bộ sẽ thiết lập được mạng lưới vận tải hành khách khoa học, hợp lý, tổ chức điều hành thuận tiện, tạo điều kiện quản lý tốt phương tiện tham gia vận tải hành khách trên các tuyến.

Hướng đến các huyện, thành phố trên địa bàn tỉnh đều có các bến xe khách đạt tiêu chuẩn và xếp hạng các tiêu chí theo thông tư 73/2015-TT-BGTVT về quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách.

Nâng cấp, cải tạo bến xe khách liên tỉnh hiện trạng và xây dựng các bến xe nội tỉnh đặt tại trung tâm các huyện, thuận tiện cho nhu cầu đi lại, vận chuyển của người dân địa phương.

(1) Duy trì khai thác bến xe khách TP Điện Biên Phủ mới tại phường Thanh Trường với quy mô loại 1, diện tích 15.347,8m².

(2) Duy trì khai thác bến xe huyện Mường Nhé quy mô loại 4, diện tích 3.000m²

(3) Nâng cấp bến xe khách TX. Mường Lay đạt quy mô cấp 3, quy mô giữ nguyên hiện trạng với diện tích 5.089m².

(4) Quy hoạch bến xe khách Thanh Minh đạt tiêu chuẩn loại 1 quy mô 25.000m²

(5) Nâng cấp, cải tạo bến xe khách Bản Phủ, huyện Điện Biên đạt quy mô loại 4, diện tích 3.000m².

(6) Đầu tư xây dựng bến xe huyện Điện Biên Đông tại xã Mường Luân đạt quy mô loại 4, diện tích 3.000m².

(7) Quy hoạch bến xe huyện Mường Ảng đạt quy mô loại 4, diện tích 5.000m².

(8) Quy hoạch bến xe huyện Tuần Giáo mới đạt quy mô loại 4, diện tích 3.000m² thay thế bến xe cũ.

(9) Quy hoạch bến xe huyện Nậm Pồ đạt quy mô loại 5, diện tích 2.000m².

Ngoài ra duy trì khai thác các bến xe hiện trạng có quy mô nhỏ lẻ phân bố trên địa bàn các huyện nhằm rút ngắn khoảng cách sử dụng vận tải của người dân các khu vực xa trung tâm.

3.2. Phương án phát triển mạng lưới giao thông đường thủy nội địa

Quy hoạch luồng tuyến, cảng kế thừa QHCT cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tỉnh Điện Biên giai đoạn đến năm 2020 kèm theo QĐ phê duyệt 449/QĐ-UBND ngày 19/6/2014 của UBND tỉnh Điện Biên và định hướng đến năm 2030 và Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 và QĐ 4360/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2015 về việc phê duyệt điều chỉnh, bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải ĐTNĐ Việt Nam

Luồng tuyến: tổng chiều dài 112km

+ Gồm 01 tuyến chính Sông Đà theo trục Tây Bắc-Đông Nam từ phường Sông Đà-Mường Lay đi Phi Giàng – Tủa Chùa, chiều dài 73km;

+ 02 Tuyến nhánh: tuyến trên sông Nậm Lay từ cầu Nậm Cắn đến ngã 3 nối với sông Đà chiều dài 7km, có tiềm năng rất lớn khai thác vận chuyển phục vụ nhu cầu dân sinh khu vực và tham quan du lịch; Tuyến trên sông Nậm Mực từ đập thủy điện Nậm Mực đến ngã ba nối với sông Đà chiều dài 32km.

+ Nâng cấp cải tạo luồng tuyến, khai thác 112 km đường thủy nội địa, đạt tiêu chuẩn cấp III.

Cảng thủy nội địa:

+ Xây dựng các bến cảng Đồi Cao quy mô dự kiến 2,5ha là cảng tổng hợp, khả năng tiếp nhận cỡ tàu 200T, năng lực xếp dỡ đạt trên 50.000 T/năm. Nâng cấp hệ thống phương tiện bốc xếp và các khu chức năng. Phục vụ vận chuyển hàng hóa từ các vùng khác tới khu TĐC Đồi Cao và ngược lại.

+ Xây dựng cảng Huổi Sớ quy mô dự kiến 2ha là cảng tổng hợp, khả năng tiếp nhận cỡ tàu 200T, năng lực xếp dỡ đạt trên 50.000 T/năm. Phục vụ vận chuyển hàng hóa từ các vùng khác đến khu Tủa Chùa và ngược lại.

Bến thủy nội địa:

+ Bến thuyền Đồi Cao tại phía Tây khu Đồi Cao, TX Mường Lay là bến hành khách phục vụ nhu cầu đi lại của người dân khu vực TĐC Đồi Cao, tiếp nhận cỡ tàu nhận khách dưới 100 ghế.

+ Bến thủy Cơ Khí nằm bên bờ sông Nậm Lay, TX Mường Lay là bến phục vụ vận chuyển hàng hóa và hành khách từ các vùng khác đến khu Cơ Khí và ngược lại, bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

+ Bến thủy Chi Luông nằm tại bờ tả sông Nậm Lay TX Mường Lay phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực khác đến Chi Luông bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

+ Bến thủy Hà Mố Lù nằm tại bờ hữu sông Đà, H Mường Chà phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực khác đến Mường Chà và khu vực lân cận, bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

+ Bến thủy Cang Chua nằm tại bờ hữu sông Đà, H Tủa Chùa phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực khác đến Cang Chua và khu vực lân cận, bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

+ Bến thủy Hối Lóng nằm tại bờ hữu sông Đà, H Tủa Chùa phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực khác đến Huối Lóng và khu vực lân cận, bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

+ Bến thủy Pê Răng Ky nằm tại bờ hữu sông Đà, H Tủa Chùa phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực khác đến Pê Răng Ky và khu vực lân cận, bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

+ Bến thủy Pắc Na nằm tại bờ hữu sông Đà, H Tủa Chùa phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực khác đến Pắc Na và khu vực lân cận, bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

+ Bến thủy Trung Thu nằm tại bờ hữu sông Nậm Mực, H Tủa Chùa phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực khác đến Trung Thu và khu vực lân cận, bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

+ Bến thủy Nậm Mực nằm tại bờ tả sông Nậm Mực, H Mường Chà phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực khác đến Pa Ham và khu vực lân cận, bến tiếp nhận tàu khách dưới 100 ghế và tàu chở hàng có tải trọng dưới 50T.

3.3. Phương án phát triển giao thông đường hàng không

Đầu tư dự án mở rộng CHK Điện Biên với quy mô khu bay đáp ứng khai thác máy bay A320, A321 và tương đương; cải tạo nhà ga hiện hữu đáp ứng công suất 0,5 triệu hành khách/năm; cùng các công trình hạ tầng kỹ thuật được xây dựng đồng bộ tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời bảo đảm an ninh, quốc phòng của tỉnh Điện Biên nói riêng và cả vùng Tây Bắc nói chung.

Định hướng quy hoạch:

- + Cấp sân bay: 3C (theo mã tiêu chuẩn của tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế ICAO) và sân bay quân sự cấp II.
- + Xây dựng sân bay với quy mô 1 đường CHC đảm bảo nhu cầu khai thác máy bay code C, xây dựng đường lăn nối kết nối đồng bộ với sân đỗ máy bay.
- + Xây dựng sân đỗ đảm bảo nhu cầu khai thác và làm vị trí đỗ tàu bay qua đêm cho các hãng hàng không.
- + Xây dựng khu hàng không dân dụng: sân đỗ ô tô, các công trình phụ trợ đồng bộ với nhà ga hành khách.
- + Quy mô tổng diện tích toàn cảng hàng không: 201,39ha. Trong đó diện tích quy hoạch dùng chung 146,8 ha; diện tích đất do hàng không dân dụng quản lý 26,82ha; diện tích quy hoạch cho quân sự 27,77ha.

3.4. Phương án phát triển hệ thống ICD kết hợp trung tâm Logistics

Trung tâm Logistics được hình thành trên cơ sở nhu cầu phát triển kinh tế của vùng có khối lượng lớn hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng container hoặc tại khu vực cửa khẩu quốc tế, các khu vực thường bị ùn, tắc giao thông do phương tiện vận tải hàng hóa gây nên; Quy hoạch vị trí cảng cạn phải đảm bảo các tiêu chí sau:

- + Gần với các hành lang vận tải chính (trục giao thông quốc gia, quốc tế) tới cảng, cửa khẩu, ... phục vụ phát triển kinh tế;
- + Kết nối thuận tiện với hệ thống giao thông, sử dụng hợp lý các phương thức vận tải để có hiệu quả kinh tế và đảm bảo an toàn trong quá trình vận tải;
- + Đảm bảo đủ diện tích để bố trí nơi làm việc cho các cơ quan, tổ chức hữu quan;
- + Đảm bảo tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường, công nghệ, quốc phòng, an ninh, phòng, chống cháy nổ và đầu tư xây dựng theo quy định của pháp luật trong quá trình xây dựng và khai thác sử dụng.
- + Xác định khu vực cửa khẩu là khu vực trung chuyển hàng hóa nội địa, xuất nhập khẩu và quá cảnh trên hành lang kinh tế khu vực cửa khẩu, các luồng hàng từ Trung Quốc, Lào qua cửa khẩu. Là điểm thông quan hàng hóa nội địa, đầu mối giao thông và giao nhận vận tải đa phương thức quan trọng của khu vực; đảm nhiệm chức năng thông quan, làm thủ tục hải quan cho hàng hóa xuất nhập khẩu...

- Trung tâm logistics sẽ có những chức năng gồm: Vận chuyển hàng hóa, lưu trữ hàng hóa, lưu kho, lưu bãi, xử lý hàng hóa bao gồm dán tem, dán nhãn, chia tách, gom

hàng, ... Trung tâm logistics có vai trò giúp cho nhà xuất nhập khẩu và chủ hàng nội địa có thể luân chuyển hàng hóa một cách hiệu quả với giá thành thấp. Đặc biệt tỉnh Điện Biên có địa hình khó khăn, khoảng cách giữa các huyện khá xa, việc đi lại giao lưu trao đổi hàng hoá giữa các vùng huyện gặp nhiều khó khăn. Do đó, việc phát triển các bến bãi, kho tàng gắn với trung tâm logistics quy mô nhỏ và vừa tại trung tâm các huyện, thị xã sẽ giúp cắt giảm chi phí, trở thành yếu tố then chốt thúc đẩy phát triển sản xuất, lưu thông hàng hóa và xuất nhập khẩu, góp phần quan trọng vào sự phát triển bền vững và bảo đảm sức cạnh tranh trên địa bàn tỉnh, hướng đến phát triển đồng đều và bền vững.

- Công trình logistics: Quy hoạch 01 trung tâm Logistics cấp vùng tại huyện Điện Biên, 09 trung tâm logistics tại các huyện thị và cửa khẩu là nơi trung chuyển và phân phối hàng hóa cho các địa phương trong tỉnh.

(1) Logistics Điện Biên gắn với cửa khẩu Tây Trang và nằm trên tuyến đường cao tốc Điện Biên – Sơn La.

(2) Logistics TP Điện Biên Phủ gắn với cảng hàng không Điện Biên Phủ

(3) Logistics Điện Biên Đông

(4) Logistics Mường Ảng

(5) Logistics Tuần Giáo

(6) Logistics Tủa Chùa

(7) Logistics TX Mường Lay gắn với cảng Đồi Cao

(8) Logistics Mường Chà

(9) Logistics Nậm Pồ

(10) Logistics Mường Nhé

Trong đó tập trung phát triển các trung tâm logistics quy mô lớn tại khu vực huyện Điện Biên gắn với cửa khẩu Tây Trang và trung tâm logistics TP Điện Biên phủ gắn với cảng hàng không. Ngoài ra phát triển các công trình Logistics tập chung tại khu vực trung tâm các huyện tạo kết nối phát triển các đầu mối hạ tầng trong khu vực nâng cao liên kết các phương thức vận tải.

4. Phương án phát triển hạ tầng giao thông vận tải tầm nhìn đến năm 2050

4.1. Đường bộ

a. Cao tốc:

Hoàn thiện xây dựng tuyến cao tốc Điện Biên Sơn La quy mô 4 làn xe theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ sau năm 2030 đã được Thủ tướng phê duyệt. Nhập vào tuyến đường cao tốc Hà Nội – Hòa Bình – Sơn La – Điện Biên (CT03).

Đề xuất Bộ GTVT Quy hoạch tuyến cao tốc Điện Biên – Tuần Giáo – Than Uyên để kết nối với cao tốc Hà Nội – Lào Cai – Lai Châu đưa vào quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ quốc gia thời kỳ 2031-2050 nhằm tạo trục kết nối đối ngoại quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của địa phương.

b. Quốc lộ:

Duy trì các tuyến hiện có, mở rộng quy mô các tuyến đạt cấp III.mn đảm bảo nhu cầu giao thông vận tải. Quy mô mặt cắt đường phải đảm bảo theo quy hoạch phát triển giao thông của Bộ GTVT. Định hướng mở rộng quy mô tuyến đường quốc lộ, xây dựng hệ thống đường gom qua khu vực đông dân cư bằng nguồn lực địa phương nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của các địa phương.

Định hướng, xin chủ trương nâng cấp một số tuyến đường tỉnh huyết mạch, quan trọng lên thành cấp đường quốc lộ.

c. Đường tỉnh

Duy trì tuyến đường tỉnh hiện trạng, nâng cấp quy mô các tuyến đường tỉnh đạt tối thiểu cấp IV.mn. Quy hoạch bổ sung thêm các tuyến đường tỉnh để tăng mật độ đường, tiếp tục nghiên cứu mở thêm một số tuyến đường có tính liên kết vùng miền, liên kết khu vực trọng điểm kinh tế nhằm phục vụ phát triển kinh tế xã hội của tỉnh.

Nâng cấp một số tuyến đường huyện quan trọng lên thành đường tỉnh.

d. Công trình giao thông tỉnh

Tiếp tục xây dựng hoàn thiện hệ thống bến bãi đỗ xe trên địa bàn tỉnh đã được định hướng trong giai đoạn 2021-2030. Nghiên cứu quy hoạch bổ sung 01 bến xe khách phía Nam thành phố Điện Biên Phủ (khu vực tiếp giáp giữa phường Nam Thanh và thị trấn Pú Tỉu, huyện Điện Biên) để phát triển mạng lưới vận chuyển hành khách sau khi tuyến cao tốc Sơn La - Điện Biên xây dựng hoàn thành; tiến hành thực hiện đầu tư sau 2030.

Xây dựng hoàn thiện hệ thống công trình logistics đã được định hướng trong giai đoạn 2021-2030, ưu tiên nâng cấp, mở rộng các công trình logistics tại khu vực cửa khẩu, khu vực cảng sông.

4.2. Đường thủy

Duy trì khai thác tuyến đường thủy nội địa cấp III, mở rộng quy mô cảng Đồi Cao và cảng Huổi Sớ, nâng cấp cơ sở hạ tầng phục vụ giao thông đường thủy.

Hoàn thiện xây dựng các bến thủy nội địa đã được xác định trong giai đoạn 2021-2030.

Nghiên cứu bổ sung quy hoạch các luồng tuyến, bến thủy nội địa mới trên hệ thống các sông Nậm Mực, sông Mã và các hồ lớn (Pa Khoang, Nậm Rốm..) có tiềm năng khai thác du lịch, vận tải đường thủy nội địa.. làm cơ sở định hướng phát triển và kêu gọi thu hút đầu tư, khai thác hiệu quả các tiềm năng lợi thế.

4.3. Đường hàng không

Duy trì cấp sân bay 3C, và sân bay quân sự cấp II. Giữ quy mô diện tích sân bay đã xác định ở giai đoạn 2021-2030.

Mở rộng sân đỗ đảm bảo nhu cầu khai thác và làm vị trí đỗ tàu bay qua đêm cho các hãng hàng không

Cải tạo nhà ga để nâng tổng công suất phục vụ hành khách.

5. Đề xuất danh mục dự án đầu tư và nhu cầu sử dụng đất giai đoạn 2021-2030

5.1. Danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021-2030

Bảng 8: Danh mục dự án đầu tư

Stt	Danh mục dự án	Địa điểm	Quy mô
I	Quốc lộ		
1	Nâng cấp QL 6 Đoạn thị trấn Tuần Giáo – Mường Lay từ cấp VI lên cấp III _{mn}	Toàn tuyến	92 km
2	Nâng cấp QL.279 Đoạn Đèo Chiến Thắng - Minh Thắng, Từ cấp IV. _{mn} lên cấp III&IV _{mn}	QL279	17.1 km
3	QL6+QL.279 Đoạn Pha Đin - Tây Trang. Từ cấp IV. _{mn} lên cấp III _{mn}	Đoạn giữa QL6 & QL279	130.5 km
4	Nâng cấp QL279B từ cấp VI. _{mn} , lên cấp IV. _{mn}	TP Điện Biên Phủ	11.5 km
5	Nâng cấp QL12 từ các cấp VI. _{mn} , V. _{mn} , IV. _{mn} lên cấp III&IV _{mn}	QL12	188.6 km
6	Nâng cấp QL4H từ cấp V _{mn} và cấp VI. _{mn} lên cấp IV _{mn}	QL4H	234.9 km
7	Nâng cấp QL279C từ cấp V. _{mn} , lên cấp III&IV _{mn}	QL279C	72 km
8	Xây dựng mới hầm vượt đèo Pha Đin với chiều dài L=12Km (trong đó Hầm 3Km, đường dẫn 9Km) trên tuyến QL6	QL6	12 km
9	Xây dựng mới hầm Tăng Quái QL.279 L= 6.65Km (Hầm 1,45Km, ĐD 4,2Km).	QL279	6.65 km
10	QL12D nâng cấp từ ĐT.142, ĐT.150, ĐT.145 L=124km 2 làn xe đạt cấp IV. _{mn}	Trên địa bàn huyện Nậm Pồ và Mường Chà	124 km

Stt	Danh mục dự án	Địa điểm	Quy mô
II	Giao Thông đường tỉnh		
a	Các tuyến đường tỉnh theo Quyết định số 44/QĐ-UBND ngày 04/2/2012		
1	ĐT 140 (Ngã ba Huổi Loóng - TT. Tủa Chùa) chiều dài 20km từ cấp VI.mn, lên cấp V.mn	Tủa Chùa	20 km
2	ĐT 140 (TT.Tủa Chùa - Huổi Sớ) chiều dài 64.2 km, từ GTNT A cấp VI.mn, lên cấp V.mn	Tủa Chùa	64.2 km
3	ĐT 140B Đèo Gió (Tủa Chùa) - Vàng Chua - Km446 QL6 (Mường Chà) chiều dài 9.5 km từ GTNT B cấp VI.mn lên cấp V.mn	Tủa Chùa - Mường Chà	9.5 km
4	ĐT 141 (Pá Khoang - Bản Muông) chiều dài 8 km từ cấp VI.mn lên cấp V.mn.	Pa Khoang - Bản Muông	8 km
5	ĐT 141 (Nà Nhạn - Mường Phăng) chiều dài 18.5 km từ cấp VI.mn lên cấp V.mn.	Tp. Điện Biên Phủ	18.5 km
6	ĐT 141B (Mường Phăng - Pú Nhi) chiều dài 10 km từ cấp V.mn và GTNT B lên cấp V.mn.	TP. Điện Biên Phủ - Điện Biên Đông	10 km
7	ĐT 141C (Noong Bua - Mường Phăng) dài 6Km giữ nguyên cấp V.mn	TP. Điện Biên Phủ	6 km
8	ĐT 142 (Mường Lay - Nậm Nhùn) dài 17,5Km giữ nguyên cấp IV.mn	TP. Điện Biên Phủ	17,5 km
9	ĐT 143 (Noong Bua - Pú Nhi - Na Son) chiều dài 40 km từ GTNT A lên cấp V.mn	TP. Điện Biên Phủ - Điện Biên Đông	40 km
10	ĐT143B: Pú Tiu, xã Thanh Xương (Điện Biên) - Tì Ló, xã Nong U (Điện Biên Đông) chiều dài 28 km từ đường dân sinh lên cấp V.mn.	Điện Biên - Điện Biên Đông	28 km
11	ĐT 144: Na Sang (QL 12) - Nậm Mực (km450-QL6) chiều dài 96 km hoàn thiện đạt cấp V.mn	Mường Chà - Tủa Chùa	96 km
12	ĐT.144B (Huổi Lèng - Nậm Nèn) dài 31,69 km từ GTNT A và GTNT B lên cấp V.mn	Mường Chà	30 km
13	ĐT 145B (Km45/QL.4H - Nà Hỳ) dài 35 km giữ nguyên cấp V.mn	Nậm Pồ	35 km
14	ĐT145C (Mường Toong - Nậm Sả) dài 13Km, từ cấp VI.mn lên cấp V.mn	Mường Nhé	13 Km
15	ĐT 146 (Búng Lao - Na Son) dài 38 km, từ GTNT A B, lên cấp V.mn	Mường Ảng - Điện Biên Đông	38 km
16	ĐT 146B (Xuân Lao - H. Thuận Châu, Sơn La) dài 10 km, từ GTNT C, lên cấp V.mn	Mường Ảng	10 km
17	ĐT 146C (Nà Tấu - Ảng Tờ) dài 30 km từ GTNT B, lên cấp V.mn	Mường Ảng	30 km
18	ĐT 149 (Quải Nưa - Tủa Thàng) dài 56 km từ GTNT A, lên cấp V.mn	Tuần Giáo - Tủa Chùa	56 km

Stt	Danh mục dự án	Địa điểm	Quy mô
19	ĐT 149B (Chiềng Sinh - Mường Mùn) dài 26 km, từ GTNT A, lên cấp V.mn	Tuần Giáo	26 km
b	Các tuyến đường động lực		
1	Tuyến Giao thông kết nối các khu vực kinh tế trọng điểm của vùng kinh tế động lực dọc QL279, QL12 tối thiểu đường cấp IV miền núi (ĐT.148)	Thành phố Điện Biên Phủ - huyện Điện Biên	20 km
2	Trục tuyến từ Sông Nậm Rốm đến Bom lốt, xã Sam Mứn tối thiểu đường cấp IV.mn (ĐT.147)	Thành phố Điện Biên Phủ - huyện Điện Biên	17km
c	Đường tỉnh đề xuất bổ sung		
1	ĐT 139 (Mường Nhà - Pú Hồng - TT xã Phình Giàng - Phình Nhừ - Sa Dung) dài 87 km nâng cấp lên cấp V.mn	Điện Biên Đông	87 km
2	ĐT 139B (Keo Lô - Sam Măn - Huổi Sa - TT xã Phình Giàng - TT xã Háng Lìa - TT xã Tà Đình - Sam Kha (huyện Sốp Cộp, tỉnh Sơn La) nâng cấp lên cấp V.mn	Điện Biên Đông	77 km
3	ĐT 140 Đề xuất bổ sung đoạn: Huổi Sớ - Huổi Loóng - Sín Chải - Tả Sìn Thàng - Tả Phìn nâng cấp lên V.mn	Tủa Chùa	49 km
4	ĐT 140B Đề xuất bổ sung đoạn: Đèo Gió - Km12 (đường Trung Thu - Lao Xả Phình) - Lao Xả Phình - Tả Sìn Thàng nâng cấp lên V.mn	Tủa Chùa	34.5 km
5	ĐT 144 Đề xuất bổ sung đoạn: Nậm Mực - Mường Báng - Xá Nhè - Mường Đun - Tủa Thàng nâng cấp lên V.mn	Tủa Chùa	45 km
6	ĐT 144B Đề xuất bổ sung: Đoạn Huổi Lèng - Ca Dí Nhè - Nậm Chua - Ma Thì Hồ từ GTNT A và GTNT B nâng cấp lên V.mn	Mường Chà	38 km
7	ĐT 145D Quảng Lâm (Km112+700/QL.4H) - TT xã Na Cô Sa - TT xã Nà Khoa nâng cấp lên V.mn	Mường Nhé	38 km
8	ĐT 145E Bản Quảng Lâm (xã Quảng Lâm) - TT xã Pá Mỹ - Nậm Mỹ - Mường Toong - TT xã Nậm Vì - Nậm Sin - Nậm Khum (Km169+550/QL.4H) nâng cấp lên V.mn	Mường Nhé	68 km
9	ĐT 149C Chiềng Ban - Nậm Dim - Rạng Đông - Ta Ma - Phiêng Cải (xã Ta Ma) - Phình Sáng - Phiêng Hoa - Quỳnh Nhai nâng cấp lên V.mn	Tuần Giáo	59 km
10	ĐT 149D Bản Pọng Mường Đăng - Nậm Chan I - Nậm Chan II - Nậm Chan III (xã Ngồi Cáy) - Phiêng Hin - Nà Sáy nâng cấp lên V.mn	Mường Ảng - Tuần Giáo	40 km
d	Các tuyến đường kết nối vùng		

Stt	Danh mục dự án	Địa điểm	Quy mô
1	Xây dựng Cao tốc Sơn La - Điện Biên giai đoạn từ 2022 tới năm 2030 làm mới 2 làn xe đạt cấp III _{mn} , sau năm 2030 nâng cấp thành cao tốc 4 làn xe	Cao tốc Sơn La - Điện Biên	185 km
2	Xây dựng mới tuyến Điện Biên Tuần Giáo - Than Uyên Lai Châu chiều dài trên địa phận Điện Biên 30Km. Dự kiến giai đoạn 2030 đến 2050 thành tuyến cao tốc	Huyện Tuần Giáo	30 km
3	Xây dựng cầu từ Huổi Sỏ (Tủa Chùa) - huyện Sin Hồ Lai Châu	Tủa Chùa	250m

5.2. Nhu cầu sử dụng đất giai đoạn 2021-2030

Nhu cầu sử dụng đất cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2030 dự kiến khoảng 1.900,90ha, phục vụ xây dựng các công trình giao thông mới và cải tạo mở rộng các tuyến đường giao thông hiện trạng. Tổng diện tích đất giao thông đến năm 2030 khoảng 7.108,97 ha.

PHẦN V. NHIỆM VỤ, GIẢI PHÁP CHỦ YẾU

1. Tăng cường công tác quản lý nhà nước

Trên cơ sở quy hoạch được phê duyệt, tiếp tục xây dựng các quy hoạch cấp huyện, quy hoạch chi tiết để hiện thực hóa các dự án,...

Xác định và cấm mốc chỉ giới theo đúng quy định, chống lấn chiếm hành lang, giành quỹ đất để mở rộng, nâng cấp các công trình giao thông, giảm thiểu chi phí đền bù và một loạt các vấn đề có liên quan đến giải phóng mặt bằng sau này.

Các huyện, thành phố tiếp tục quy hoạch hệ thống đường giao thông đô thị, giao thông nông thôn kết nối, gắn với phát triển kinh tế - xã hội chung của tỉnh.

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.

Đối với các công trình do trung ương quản lý như đường bộ cao tốc, quốc lộ, nguồn vốn chủ yếu là ngân sách nhà nước, 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 cảng, đường bộ, đường thủy nội địa, thực hiện đa dạng hóa các nguồn vốn, như vốn huy động từ ngân sách nhà nước (của TW, địa phương), trái phiếu Chính phủ, hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP),...

Đối với phát triển GTNT: Đầu tư lồng ghép từ các chương trình dự án, phát huy vốn xã hội hóa từ các doanh nghiệp, các tổ chức khác và nguồn vốn vay ODA, WB... vận động nhân dân hiến đất GPMB, đóng góp ngày công lao động làm đường GTNT.

Đẩy mạnh huy động vốn từ việc khai thác quỹ đất dọc các công trình giao thông, đặc biệt là đối với các tuyến đường quy hoạch xây dựng mới.

Thực hiện xã hội hóa trong huy động các nguồn lực đầu tư để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, tiếp tục triển khai thực hiện các Nghị quyết của Tỉnh ủy về phát triển giao thông nông thôn, nâng mức hỗ trợ của tỉnh cho đầu tư xây dựng (đặc biệt là ngành giao thông) và cứng hóa đường giao thông nông thôn.

Tăng cường quản lý hành lang an toàn giao thông, tạo quỹ đất để bảo vệ tốt kết cấu hạ tầng giao thông và thuận lợi cho việc đầu tư nâng cấp, mở rộng.

Có chính sách phù hợp nhằm thu hút các hoạt động kinh doanh vận tải như: Ưu đãi về vốn đầu tư phương tiện, thuế, cơ sở hạ tầng,...

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. Các doanh nghiệp tổ chức này hoạt động theo pháp luật quy định. Các bến xe khách nghiên cứu áp dụng cơ chế huy động vốn bằng các hình thức xã hội hóa; vốn phát triển phương tiện vận tải do chủ phương tiện đầu tư.

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.

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.

Đối với giao thông đô thị cần có chính sách và giải pháp tạo vốn thích hợp như đổi đất để lấy cơ sở hạ tầng giao thông và khai thác quỹ đất ven dọc theo các trục đường để tạo vốn xây dựng đường giao thông.

3. Tăng cường áp dụng khoa học công nghệ, thực hiện 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; 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; đổi mới dịch vụ vận tải đường bộ, đường thủy nhằm nâng cao chất lượng, hạ giá thành vận tải, giảm TNGT và ô nhiễm môi trường...

Khuyến khích và sử dụng và áp dụng công nghệ tiên tiến vào công tác khảo sát, thiết kế nhằm đạt độ chính xác và rút ngắn thời gian trong quá trình lập dự án, góp phần sử dụng hiệu quả nguồn vốn.

Thực hiện bảo trì 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, kiểm soát sử dụng phương tiện giao thông cá nhân ở các địa phương trong tỉnh.

Tiếp tục thực hiện có hiệu quả công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và chống ùn tắc giao thông; tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

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; tiến hành duy tu, bảo dưỡng đường tỉnh, quốc lộ được uỷ thác;

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; tăng cường phối hợp giữa các cơ quan, ban ngành, các địa phương; bổ sung lực lượng, trang thiết bị phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát theo chỉ đạo.

4. Về phát triển nguồn nhân lực

- Tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho cán bộ theo dõi đầu tư xây dựng công trình giao thông, cán bộ theo dõi hoạt động vận tải của Sở GTVT và Phòng Quản lý đô thị của các huyện, thành phố.

- Ban hành chính sách khuyến khích, thu hút cán bộ có năng lực, trình độ chuyên môn cao làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước liên quan đến lĩnh vực đầu tư, xây dựng và vận tải các cấp trên địa bàn Tỉnh. Áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển, thử việc. Thực hiện chế độ ưu đãi đối với người lao động làm các công việc có tính chất độc hại trong ngành GTVT.

- Nâng cao việc đào tạo ngành nghề trong GTVT đường bộ: cho phép các trường, trung tâm, cơ sở có đủ điều kiện như: trang thiết bị, giáo trình, giáo viên được phép tổ chức đào tạo, huấn luyện, nâng cao tay nghề. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tổ chức kiểm tra, sát hạch, cấp chứng chỉ, chứng nhận.

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung và xây dựng mới các chính sách khuyến khích phát triển các ngành nghề hiện đang gặp khó khăn trong tuyển dụng, hỗ trợ về tài chính, về vật chất trong quá trình đào tạo, tìm kiếm việc làm, các chính sách khuyến khích và hỗ trợ đầu tư cho đào tạo nguồn nhân lực ngành GTVT.

Phụ lục 1: Quy hoạch các điểm đầu nối đường nhánh vào các tuyến quốc lộ

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
	I. Quốc lộ 6								
1	Km364+850	Ngã 3		x			x		QH vào trạm dừng nghỉ
2	Km367+10	Ngã 3	x		x			x	Đi Pha Đin lộng gió
3	Km368+810	Ngã 3		x	x			x	Đường bản Háng Tàu
4	Km372+455	Ngã 3		x	x		x		Đường công vụ đi QL6 cũ
5	Km375+860	Ngã 3	x		x			x	Đường Hua Ca-Thảm Pao
6	Km376+210	Ngã 3		x	x		x		Ngã 3 tuyến tránh QL6 cũ
7	Km376+280	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Có
8	Km377+110	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Lạ
9	Km377+380	Ngã 3		x	x			x	MN Hoa Ban
10	Km377+810	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Ngúa Trong
11	Km378+485	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Lé
12	Km378+930	Ngã 3	x		x		x		Đường vào UBND xã Quài Tở
13	Km380+020	Ngã 3		x	x			x	CHXD
14	Km380+520	Ngã 3	x		x		x		Đường QL6 (bản Xôm)-Trường C3-bản Pậu
15	Km381+020	Ngã 3	x		x			x	Đường QL6-Bản Pậu
16	Km381+170	Ngã 3		x	x			x	Đường QL6-Bản Ta
17	Km381+720	Ngã 3	x		x			x	CHXD Quài Tở
18	Km381+860	Ngã 3		x	x		x		Đường vào bản Tân Lập
19	Km382+100	Ngã 3		x	x			x	Đường lên Nghĩa trang
20	Km382+320	Ngã 3	x			x		x	Đường vào khu dân cư (QH)
21	Km382+410	Ngã 3	x			x		x	Đường vào khu dân cư (QH)
22	Km382+420	Ngã 3		x		x		x	CHXD
23	Km382+480	Ngã 3		x	x			x	Đường vào Khí tượng
24	Km382+545	Ngã 4	x	x		x		x	Đường vào khu dân cư (QH)
25	Km382+650	Ngã 3	x		x			x	QL279 đi Điện Biên

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
26	Km382+720	Ngã 3	x			x		x	Đường vào khu dân cư (QH)
27	Km382+770	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Chiềng Khoang (Ao Sen)
28	Km382+860	Ngã 4	x	x	x			x	Đường vào khu lâm trường; đường vào bản Chiềng Chung
29	Km382+920	Ngã 3	x		x		x		CHXD số 6
30	Km383+120	Ngã 3	x		x			x	Ngã 3 Thị trấn Tuần Giáo
31	Km383+170	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khối Tân Giang (Cạnh Tây Bắc)
32	Km383+220	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bến xe
33	Km383+240	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
34	Km383+255	Ngã 3	x		x			x	Đường vào Trụ sở Kho bạc cũ
35	Km383+270	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khối Tân Giang (Cạnh NHNN)
36	Km383+275	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Chiềng Chung
37	Km383+350	Ngã 3	x		x			x	Bưu điện huyện
38	Km383+380	Ngã 3	x		x			x	Viễn thông huyện
39	Km383+400	Ngã 4	x	x	x			x	Đường lên TTHC huyện; UBND thị trấn
40	Km383+480	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khối Tân Tiến
41	Km383+540	Ngã 3	x		x			x	Đường vào Điểm trường MN Thị trấn
42	Km383+570	Ngã 4	x	x	x			x	Đường vào khối Huổi Cũ; Ngầm Chiềng An
43	Km383+620	Ngã 4	x	x	x			x	Đường vào chợ; khu thương nghiệp
44	Km383+700	Ngã 3	x		x			x	Trường PTDTNT Tuần Giáo
45	Km383+735	Ngã 4	x	x	x			x	Đường vào khu dân cư
46	Km383+750	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khối Thắng Lợi

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
47	Km383+800	Ngã 3	x		x			x	Trường THPT Tuần Giáo
48	Km383+870	Ngã 3		x	x			x	Trạm y tế Thị trấn
49	Km383+935	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư
50	Km384+100	Ngã 4	x	x	x			x	NVH bản Nong; Đường dân sinh
51	Km384+140	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
52	Km384+170	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
53	Km384+200	Ngã 3		x	x			x	Đường dân sinh
54	Km384+220	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
55	Km384+250	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
56	Km384+300	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
57	Km384+450	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
58	Km384+580	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
59	Km384+600	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Mu, bản Sáng
60	Km384+620	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
61	Km384+660	Ngã 3	x		x			x	Đường dân sinh
62	Km384+800	Ngã 4	x	x	x			x	Đường dân sinh
63	Km384+850	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Sái Trong
64	Km384+920	Ngã 3		x	x			x	Đường dân sinh
65	Km385+30	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Sái Ngoài
66	Km385+100	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Cẩm
67	Km385+250	Ngã 3	x		x			x	Đường vào trường bản
68	Km385+290	Ngã 3		x	x		x		CHXD số 12
69	Km385+600	Ngã 4	x	x	x			x	THCS Quài Cang; TH Quài Cang
70	Km385+900	Ngã 3	x		x			x	Trạm y tế Quài Cang
71	Km385+920	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Cong
72	Km385+950	Ngã 3	x		x			x	MN Quài Cang
73	Km386+500	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Giăng
74	KM386+780	Ngã 3	x		x		x		Đường vào đội quản lý đường dây truyền tải điện Tây Bắc
75	Km387+000	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Phủ

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
76	Km387+370	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Cản
77	Km387+620	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Kệt
78	Km387+780	Ngã 3		x	x		x		Điểm trường bản Hin
79	Km387+950	Ngã 3	x		x		x		Điểm trường TH số 2 Quài Cang
80	Km389+200	Ngã 3	x		x			x	Đi vào bản Lọng Hống (1)
81	Km390+210	Ngã 3	x		x			x	Đi vào bản Lọng Hống (2)
82	Km390+900	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
83	Km391+100	Ngã 3		x	x		x		QL279 (Đoạn Pá Uôn-Minh Thắng)
84	Km391+130	Ngã 3	x		x			x	Đường bản Lọng Lưom
85	Km391+200	Ngã 3	x		x			x	Đường vào UBND xã Quài Nưa
86	Km391+230	Ngã 3	x		x			x	CHXD
87	Km392+120	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường THCS Quài Nưa
88	Km392+200	Ngã 3	x		x			x	Đường vào trường TH Quài Nưa
89	Km392+400	Ngã 3	x		x			x	Đường vào trường MN Quài Nưa
90	Km393+200	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Giáng
91	Km393+400	Ngã 3	x		x			x	Điểm trường bản Giáng
92	Km393+480	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
93	Km393+850	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư
94	Km395+400	Ngã 3		x	x			x	Điểm trường bản Trá
95	Km395+440	Ngã 3		x	x		x		Đường vào xã Pú Nhung
96	Km396+200	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản
97	Km396+300	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản
98	Km396+350	Ngã 3	x		x			x	Điểm trường Vừ A Dính
99	Km396+550	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Cù
100	Km402+30	Ngã 3	x		x		x		Đường xuống bản

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
101	Km402+530	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trường tiểu học Ta Lếch
102	Km402+970	Ngã 3		x	x			x	Bản Ta Lếch
103	Km403+300	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Huổi Cáy
104	Km403+950	Ngã 3	x		x		x		Đường qua cầu vào bản Chiềng Ban
105	Km405+380	Ngã 3	x		x			x	Đường bản Co En
106	Km405+450	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường tiểu học Mùn Chung, Chiềng Ban
107	Km406+370	Ngã 3		x	x		x		Đường đi xã Rạng Đông
108	Km409+500	Ngã 3		x	x		x		ĐT129
109	Km409+600	Ngã 3	x		x			x	TH Mùn Chung
110	Km409+650	Ngã 3	x		x		x		Đường vào UBND xã Mùn Chung
111	Km409+670	Ngã 3	x		x			x	CHXD
112	Km411+700	Ngã 3		x	x			x	Đường vào Co Cũ
113	Km413+200	Ngã 3		x	x			x	Đường Phiêng Pên-Co Sán
114	Km414+500	Ngã 3	x		x			x	CHXD
115	Km415+400	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trạm y tế xã Mường Mùn
116	Km415+630	Ngã 3	x		x		x		Đường đi xã Mường Thín (ĐT. 149B)
117	Km415+650	Ngã 3	x		x			x	Đi UBND xã Mường Mùn
118	Km415+700	Ngã 3	x		x			x	Bản Mường 3
119	Km415+850	Ngã 3	x		x			x	Bản Mường 2
120	Km415+900	Ngã 3	x		x			x	Bản Mường 1
121	Km416+400	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trạm dừng nghỉ
122	Km418+700	Ngã 3	x		x			x	Điểm trường Huổi Khạ
123	Km419+850	Ngã 3		x	x			x	Đường đi Pú Piến
124	Km421+750	Ngã 3	x	x	x			x	Điểm trường Co Ngưu
125	Km424+60	Ngã 3	x		x			x	Bản Huổi Lót 1
126	Km424+200	Ngã 3	x		x			x	Bản Huổi Lót 2

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
127	Km424+400	Ngã 3		x	x		x		Đường QH vào Dự án thủy điện Nậm Mu 2
128	Km425+000	Ngã 3	x		x			x	MN An Bình
129	Km426+200	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường TH Nậm Múc
130	Km427+000	Ngã 3	x		x		x		Đường vào xã Pú Xi
131	Km428+00	Ngã 3	x		x			x	Đường vào thủy điện Nậm Múc
132	Km429+300	Ngã 3	x			x	x		Đường Na Sang - Huổi Mí
133	Km429+500	Ngã 3		x	x		x		Tuyến đường Kê Cải - Pú Ôn - Nà Áng
134	Km430+150	Ngã 3	x			x		x	Đường vào bản Cứu Táng
135	Km430+450	Ngã 3	x		x		x		Đường vào công an xã Nậm Nền
136	Km433+970	Ngã 3		x	x		x		Đường vào UBND xã Nậm Nền
137	Km434+750	Ngã 3	x		x		x		Đường tỉnh lộ 144B, đi xã Hừa Ngải - xã Huổi Lèng
138	Km435+000	Ngã 3		x		x		x	Quy hoạch ĐT, 140B
139	Km443+020	Ngã 3	x		x		x		Đường vào điểm trường Huổi Cang
140	Km449+400	Ngã 3		x	x		x		Đường vào UBND xã Pa Ham
141	Km457+500	Ngã 3		x	x		x		Đường vào đồn công an xã Pa Ham
142	Km460+500	Ngã 3	x		x		x		Đường vào UBND xã Pa Ham
143	Km468+100	Ngã 3		x	x		x		Đường vào UBND xã Sá Tổng
	II. Quốc lộ 4H								
1	Km0+70	Ngã 4	x	x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
2	Km0+150	Ngã 3	x			x		x	Đường quy hoạch đô thị
3	Km0+190	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
4	Km0+321	Ngã 4	x	x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
5	Km0+560	Ngã 3	x			x		x	Đường quy hoạch đô thị
6	Km7+700	Ngã 3	x			x		x	Đường vào nhà máy xử lý rác thải
7	Km13+700	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Huổi Y
8	Km14+950	Ngã 3		x	x		x		Đường vào bản Huổi Mí
9	Km21+120	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trụ sở UBND xã Ma Thi Hồ
10	Km21+130	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trạm y tế + trường cấp 2
11	Km21+420	Ngã 3		x		x		x	Đường đi Nậm Chua - Chà Tở
12	Km22+300	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường tiểu học Ma Thi Hồ
13	Km22+450	Ngã 3		x	x		x		Đường vào bản Hồ Chim 1
14	Km23+450	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trường tiểu học
15	Km103+300	Ngã 3		x		x	x		Đường vào bản Huổi Lấp xã Quảng Lâm
16	Km 104+100	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Quảng Lâm
17	Km 104+300	Ngã 3		x	x		x		Đường vào bản Huổi Lự, Huổi Lích
18	Km 111+500	Ngã 3		x	x		x		Đường vào đồn CA xã Quảng Lâm
19	Km 112+350	Ngã 4	x	x	x		x		Đường đi Na Cô Sa, vào trạm y tế xã Quảng Lâm
20	Km 114+00	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Huổi Hệt
21	Km 119+800	Ngã 3		x	x		x		Đường vào đội nông trường cao su
22	Km 121+800	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường mầm non bản Phiêng Vai

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
23	Km122+000	Ngã 3		x	x		x		Trung tâm bản Phiêng Vai
24	Km 123+300	Ngã 3		x	x		x		Đường vào đồn BP Nậm Kè
25	Km 123+500	Ngã 4	x	x	x		x	x	Đường vào bản Nậm Kè + UBND xã Nậm Kè
26	Km 124+500	Ngã 3	x		x		x		Đường vào đội duy tu bảo dưỡng đường bộ
27	Km 124+600	Ngã 3		x	x		x		Đường vào UBND xã Pá Mỷ
28	Km 126+300	Ngã 4	x	x	x		x		Đường vào đội nông trường
29	Km 127 + 00 (dự kiến)	Ngã 3		x	x			x	Đường vào trụ sở UBND xã Huổi Léch
30	Km 129+300	Ngã 3		x	x		x		Đường vào bản Mường Toong
31	Km 129+500	Ngã 3	x		x		x		Đường vào UBND xã, đồn CA Mường Toong
32	Km 130+00 (dự kiến)	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Mường Toong 4, 5, 10 và bản Nậm Xá
33	Km 133+200	Ngã 3	x			x	x		Đường quy hoạch vào bản Mường Toong 6
34	Km 134+500 (dự kiến)	Ngã 3	x			x		x	Đường vào bản Huổi Cẩn
35	Km 135+800	Ngã 3		x			x		Đường vào trường tiểu học bản Tà Hàng
36	Km 138+650	Ngã 3		x	x		x		Đường QH vào bản Huổi Ban xã Mường Nhé
37	Km 141+800	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường tiểu học Mường Nhé số 2
38	Km 142+00 (dự kiến)	Ngã 3	x		x			x	Đường vào nhánh bản Nậm Pồ 1
39	Km 142+200 (dự kiến)	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Nậm Pồ 1+2+3
40	Km 142+600	Ngã 3		x	x		x		Đường vào UBND xã Nậm Vì

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
41	Km 144+000 (dự kiến)	Ngã 3		x		x		x	CHXD số Thu Kiem
42	Km 147+200	Ngã 3		x	x		x		CHXD số 15
43	Km 148+600	Ngã 3		x	x		x		Đường vào đại đội cảnh sát cơ động
44	Km 149 +00	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường PTDTBT TH Trần Văn Thọ, Bản Phiêng Kham
45	Km 152+000 (dự kiến)	Ngã 3	x		x			x	Đường QH vào Nậm Là Mường Nhé
46	Km 152+900	Ngã 3	x		x		x		Đường QH vào bản Tân Phong, Mường Nhé
47	Km 154+800	Ngã 3		x			x		Đường vào khu tái định cư (Không có)
48	Km 161+800	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Nậm San
49	Km 163+800	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trụ sở khu bảo tồn
50	Km 164+350	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trụ sở UBND xã Chung Chải
51	Km 164+450	Ngã 3	x		x		x		Đường vào sườn SX tinh bột dong riêng
52	Km 165+000 (dự kiến)	Ngã 3		x	x			x	Trạm y tế xã Chung Chải
53	Km 165+500	Ngã 3	x		x		x		CHXD Chung Chải
54	Km 165+700	Ngã 3		x	x		x		Quốc lộ 4H nhánh 2
55	Km 169+000 (dự kiến)	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Nậm Khum
56	Km 170+200	Ngã 3		x	x		x		Đường vào bản Xà Quế
57	Km 170+800	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Phứ Ma
58	Km 173+950	Ngã 3	x		x		x		Đường vào đội bảo vệ rừng đặc dụng xã Leng Su Sìn
59	Km 173+050	Ngã 3	x		x		x		Đường vào Mỏ đá
60	Km 174+000 (dự kiến)	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Cà Là Pá 1

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
	IV. Quốc lộ 4H2								
1	Km 7+100 (dự kiến)	Ngã 3		x	x		x		Đường Suối Voi - Phứ Ma
2	Km 7+650	Ngã 4	x	x	x		x		Đường vào trụ sở UBND xã, bản Suối Voi
3	Km 8+850	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trường DTNT Leng Su Sìn
4	Km 11+200 (dự kiến)	Ngã 3	x			x		x	Đường vào ĐBP Leng Su Sìn
5	Km 11+500	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trụ sở UBND xã, bản Suối Voi
6	Km 14+200	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trụ sở UBND xã Sen Thượng
7	Km 15+200 (dự kiến)	Ngã 3		x		x		x	Đường vào bản Tả Sú Linh
8	Km 23+950	Ngã 3		x	x		x		Đường vào đội SX số 7 KTQP 379
9	Km 25+300	Ngã 4	x	x	x		x		Đường vào bản tá Kổ Khừ, Trường PTDTBT THCS Sín Thầu
10	Km 25+700 (dự kiến)	Ngã 3	x			x		x	Đường vào Trụ sở UBND xã Sín Thầu
11	Km 27+000 (dự kiến)	Ngã 3	x			x		x	Đường vào đội bảo vệ rừng
12	Km 27+400	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản A Pa Chải
13	Km 28+900	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Pờ Nhù Khò
14	Km 33+000 (dự kiến)	Ngã 3	x		x			x	Đường vào đồn BP A Pa Chải
15	km 33+600	Ngã 3		x	x		x		Đường tuần tra biên giới
16	Km 36+690	Ngã 3		x	x		x		Đường vào bãi đỗ xe
17	Km 36+860	Ngã 3	x		x		x		Đường tuần tra biên giới
18	Km 37+815	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trạm kiểm soát biên phòng

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
	V. Quốc lộ 12								
1	Km104+600	Ngã 3	x		x		x		Đường lên bản Pom Cại
2	Km105+550	Ngã 3		x	x		x		Đường vào cầu Nậm Lay, ra thị xã Mường Lay
3	Km106+130	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Văn hóa
4	Km108+100	Ngã 3		x	x		x		Đường vào Trạm bảo vệ rừng xã Huổi Lèng
5	Km110+450	Ngã 3	x		x		x		Đường vào mỏ đá
6	Km115+150	Ngã 3	x		x		x		Đường tỉnh lộ 144B đi xã Hừa Ngải - xã Nậm Nền
7	Km118+650	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trường PTDTBT tiểu học Huổi Lèng
8	Km118+730	Ngã 3	x		x		x		Đường vào UBND xã Huổi Lèng
9	Km119+650	Ngã 3		x	x		x		Đường vào Huổi Toóng 1
10	Km121+020	Ngã 3	x		x		x		Đường vào Hạt quản lý đường bộ
11	Km127+150	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trường THCS Sa Lông
12	Km127+200	Ngã 3	x		x		x		Đường vào điểm giao dịch xã Sa Lông
13	Km127+650	Ngã 3		x		x		x	Đường vào bản Sa Lông 2
14	Km129+030	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường tiểu học xã Sa Lông
15	Km134+650	Ngã 3	x		x		x		Đường vào điểm bản Pu Ca
16	Km137+800	Ngã 3	x		x		x		Đường vào đội cấp nước Mường Chà (Đường NT khu A - nhánh 9)
17	Km138+050	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trung tâm hội nghị huyện

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
18	Km139+000	Ngã 3	x		x		x		Đường vào Sân vận động Mường Chà
19	Km139+025	Ngã 3		x		x		x	Đường nội thị khu A mới
20	Km139+050	Ngã 3		x	x		x		Đường nội thị khu A
21	Km139+070	Ngã 3	x		x		x		Đường vào xóm
22	Km139+080	Ngã 3	x		x		x		Đường vào điện lực Mường Chà
23	Km139+130	Ngã 3	x		x		x		Đường nội thị khu A
24	Km139+250	Ngã 3	x		x		x		Đường nội thị khu A
25	Km139+380	Ngã 3	x		x		x		Đường nội thị khu A
26	Km139+430	Ngã 3	x		x		x		Đường nội thị khu A
27	Km139+550	Ngã 3	x		x		x		Đường nội thị khu A
28	Km139+765	Ngã 3	x		x		x		Đường Lên trụ sở UBND huyện
29	Km140+000	Ngã 3	x		x		x		Đường Lên trụ sở UBND huyện
30	Km140+130	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
31	Km140+210	Ngã 3	x		x		x		Đường nội thị khu trung tâm
32	Km140+254	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
33	Km140+370	Ngã 3	x		x		x		Đường nội thị khu trung tâm
34	Km140+370	Ngã 4		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
35	Km140+420	Ngã 4	x	x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
36	Km140+550	Ngã 4	x	x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
37	Km140+660	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
38	Km140+850	Ngã 3	x			x		x	Đường quy hoạch đô thị
39	Km141+130	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
40	Km141+300	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
41	Km141+470	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
42	Km141+670	Ngã 4	x	x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
43	Km141+750	Ngã 3	x		x		x		Đường nội thị khu B
44	Km141+800	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
45	Km141+980	Ngã 4	x	x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
46	Km142+100	Ngã 3		x		x		x	Đường quy hoạch đô thị
47	Km143+050	Ngã 4	x	x	x		x		Đường vào khu nghĩa trang, mỏ đá
48	Km143+100	Ngã 3		x	x			x	Đường vào Ban chỉ huy quân sự
49	Km146+200	Ngã 3	x			x	x		Đường QH Na Sang - Huổi Mí
50	Km146+300	Ngã 3	x			x	x		Đường QH vào trạm dừng nghỉ
51	Km148+350	Ngã 4	x	x	x		x		Đường vào trường tiểu học Na Sang
52	Km149+520	Ngã 3	x		x		x		Đường vào UBND xã Na Sang
53	Km149+900	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trường THCS Na Sang
54	Km150+900	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trạm khí tượng thủy văn
55	Km153+250	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường TH số 1 Mường Mươn
56	Km155+250	Ngã 3		x	x		x		Đường vào đồn biên phòng Mường Mươn
57	Km155+280	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trụ sở UBND xã Mường Mươn
58	Km156+200	Ngã 3		x	x		x		Đường vào thủy điện Huổi Vang
59	Km158+265	Ngã 3		x	x		x		Đường vào trường tiểu học số 2 Mường Mươn, điểm trường Púng Giắt

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
60	Km159+350	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trường MN số 2 Mường Mươn
61	Km160+430	Ngã 3		x	x		x		Đường vào Trạm trung chuyển
62	Km190+270	Ngã 3		x	x			x	Đường vào UBND xã Thanh Nưa
63	Km199+500	Ngã 4		x	x			x	Đường vào UBND xã Thanh Chấn
64	Km199+500	Ngã 4	x		x			x	Đường vào bản Pa Lếch xã Thanh Chấn
65	Km200+700	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Noong Vai xã Thanh Yên
66	Km202+700	Ngã 3	x		x			x	Đường vào thôn C2 xã Thanh Yên
67	Km203+900	Ngã 3		x	x			x	Đường vào thôn C3 xã Thanh Yên
68	Km205+100	Ngã 4	x	x	x			x	Đường vào Đền Hoàng Công Chất, khu dân cư
	VI. Quốc lộ 279								
Đoạn Tuần Giáo - Tây Trang									
1	Km0+100	Ngã 3		x	x			x	Trạm CSGT tỉnh
2	Km0+240	Ngã 4	x	x		x		x	Đường QH
3	Km0+400	Ngã 4	x	x	x	x		x	Đường đi Tênh Phong; Đường QH
4	Km0+600	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khối
5	Km0+650	Ngã 3		x		x		x	Đường QH
6	Km0+700	Ngã 3		x	x		x		CHXD Mạnh Quân
7	Km1+300	Ngã 3		x	x			x	Ngã 3 Dốc đỏ
8	Km1+500	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Lập
9	Km1+650	Ngã 3	x		x			x	Trung tâm GDTX
10	Km2+100	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khối Đồng Tâm
11	Km2+150	Ngã 3		x	x			x	Đường vào nhà máy gạch
12	Km2+200	Ngã 3	x		x			x	Đường vào cầu treo khối Đồng Tâm
13	Km2+600	Ngã 3		x	x			x	Nhà hàng Thúy Nga

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
14	Km3+400	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư
15	Km3+800	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bãi rác
16	Km4+200	Ngã 3		x	x			x	Bản Huổi Hạ
17	Km4+750	Ngã 3	x		x			x	Thủy điện Ta Con
18	Km4+950	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư
19	Km5+250	Ngã 3		x	x		x		Đường vào xã Nà Sáy (ĐT149B)
20	Km5+750	Ngã 3	x		x			x	Tiểu học Ban Mai
21	Km5+950	Ngã 3	x		x			x	Nhà VH bản Ta Con
22	Km6+300	Ngã 3	x		x			x	CHXD
23	Km6+980	Ngã 3		x	x			x	Cầu Pa Sát
24	Km7+80	Ngã 3	x		x			x	TH Che Phai
25	Km7+700	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
26	Km7+900	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
27	Km9+500	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Hiệu
28	Km9+980	Ngã 3		x	x			x	UBND xã Chiềng Sinh
29	Km10+30	Ngã 3	x		x			x	Trường TH Chiềng Sinh
30	Km10+380	Ngã 3	x		x			x	Trường MN Chiềng Sinh
31	Km10+449	Ngã 3	x		x		x		Đường vào trạm y tế xã Chiềng Sinh
32	Km10+600	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
33	Km10+650	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Pom Sinh
34	Km11+750	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư
35	Km11+890	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư
36	Km11+940	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
37	Km12	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
38	Km12+100	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
39	Km12+200	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
40	Km12+680	Ngã 3	x		x			x	Khu trung tâm xã Chiềng Đông
41	Km12+700	Ngã 3	x		x		x		Đường vào Trụ sở xã Chiềng Đông
42	Km12+750	Ngã 4	x	x	x			x	MN Chiềng Đông; Khu dân cư
43	Km12+810	Ngã 3		x	x			x	Trường TH Bình Minh
44	Km12+900	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư
45	Km 13+500	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
46	Km13+620	Ngã 3	x		x			x	Đi bản Hua Chăn
47	Km13+650	Ngã 3		x	x		x		Đường vào bản Cộn
48	KM 17+400	Ngã 3		x		x		x	Đường vào trạm xử lý nước sạch xã Búng Lao
49	KM 20+600	Ngã 3	x			x		x	Đường Hồng Sọt Pá - Sáng, xã Búng Lao
50	KM 26+800	Ngã 3		x		x		x	Đường sang vùng đất sản xuất bản Huổi Hóm, xã Ảng Tở
51	KM 32+200	Ngã 3		x		x		x	Đường vào nghĩa trang nhân dân huyện Mường Ảng
52	KM 34+700	Ngã 3		x		x		x	Đường lên khu du lịch tâm linh huyện Mường Ảng
53	KM 35+600	Ngã 3	x			x		x	Đường nối vào nút giao trục 42m và trục 27m
54	KM 36+850	Ngã 3	x			x		x	Đường vào chợ trung tâm huyện trục đường 116,5m
55	Km 83+250	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư Đội 4a xã Thanh Xương
56	Km 83+380	Ngã 3	x		x			x	Đường vào hồ Bỏ Hóng xã Thanh Xương
57	Km 84+30	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Pá Cẩu xã Thanh Xương

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
58	Km 85+450	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư C17 xã Thanh Xương
59	Km 85+717	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Chiềng An xã Thanh An
60	Km 85+895	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư C9B xã Thanh Xương
61	Km 87+160	Ngã 3	x		x			x	Đường vào Trại giống, Bệnh viện huyện Điện Biên
62	Km 89+00	Ngã 3	x		x			x	Đường vào Trụ sở UBND xã Noong Hẹt
63	Km 89+700	Ngã 3		x	x			x	Đường vào bản Noong Hẹt xã Noong Hẹt
64	Km 90+440	Ngã 3		x	x			x	Đường vào thôn Sam Phương xã Noong Hẹt
65	Km 92+310	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Na Vai xã Pom Lót
66	Km 93+600	Ngã 3		x		x		x	Đường Tây lòng chảo Điện Biên
67	Km 97+500	Ngã 3	x		x			x	Đường vào bản Na Hai xã Pom Lót
Đoạn Minh Thắng - Pa Uôn									
1	Km282+180	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bản Tỏa Tình
2	Km282+200	Ngã 3	x					x	Đường vào khu dân cư
3	Km282+550	Ngã 3		x				x	Đường vào khu dân cư
4	Km282+680	Ngã 3	x					x	Đường vào khu dân cư
5	Km282+920	Ngã 3	x					x	Đường vào khu dân cư
6	Km283+80	Ngã 3		x	x			x	Đường vào khu dân cư
7	Km283+120	Ngã 3	x		x			x	MN Sơn Ca
8	Km283+340	Ngã 3		x	x			x	Đường đi bản Co Sáng
9	Km283+650	Ngã 3	x		x			x	Đường vào khu dân cư
10	Km283+830	Ngã 3		x	x			x	TH số 2 Quài Nưa

TT	Lý trình	Nút giao	Vị trí		Loại nút giao		Quyết định số 931/QĐ-UBND		Tên Đường nhánh
			Bên trái	Bên phải	Nút giao sẵn có	Nút giao mới	Hiện có	Bổ sung	
11	Km286+430	Ngã 3		x	x			x	Đường đi bản Xá Tụ
12	Km288+200	Ngã 3		x	x		x		Đường đi xã Pú Nhung
13	Km289+100	Ngã 3	x		x		x		Đường vào bãi đá
14	Km289+500	Ngã 3		x	x		x		Đường vào xã Quài Nưa