BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1509/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 08 tháng 7 năm 2011

QUYẾT ĐỊNH
Về việc phê duyệt Chiến lược phát triển Giao thông nông thôn Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 51/2008/NĐ-CP ngày 22/4/2008 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 của Chính phủ về việc lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP;

Căn cứ Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg ngày 03/3/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Văn bản số 5099/VPCP-KTN ngày 28/7/2009 của Văn phòng Chính phủ về việc "Ủy quyền Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức thẩm định, phê duyệt Cập nhật và hoàn thiện Chiến lược phát triển Giao thông nông thôn Việt Nam";

Xét đề nghị của Tổng cục Đường bộ Việt Nam tại Tờ trình số 46/TTr-TCĐBVN, ngày 09/5/2011;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kế hoạch đầu tư,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Chiến lược phát triển Giao thông nông thôn Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

- Giao thông nông thôn là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế xã hội nông thôn, cần được ưu tiên đầu tư nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế xã hội khu vực nông thôn, đảm bảo an ninh lương thực, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp nông thôn.

- Phát triển Giao thông nông thôn phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế xã hội, chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải trên địa bàn, chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới; phát triển Giao thông nông thôn một cách bền vững, tạo sự gắn kết, liên hoàn thông suốt từ mạng lưới giao thông quốc gia đến đường tỉnh, đường huyện, đường thôn xã, giữa các vùng chuyên canh sản xuất hàng hóa lớn, vùng nguyên liệu với các tụ điểm công nghiệp chế biến, giữa sản xuất - chế biến và tiêu thụ, kết hợp giữa kinh tế với an ninh, quốc phòng, nhằm đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế đất nước và nhu cầu đi lại của nhân dân.

- Phát huy lợi thế về địa lý và điều kiện tự nhiên của từng vùng để phát triển Giao thông nông thôn, kết hợp giữa giao thông đường bộ và giao thông đường thủy, giữa giao thông với thủy lợi, nông lâm nghiệp và các ngành kinh tế trên địa bàn.

- Có chính sách ưu tiên phát triển Giao thông nông thôn ở vùng núi cao, vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới có vị trí quan trọng trong đảm bảo quốc phòng, an ninh, nhằm tạo động lực phát triển, giảm chênh lệch giữa các vùng, miền.

- Có cơ chế, chính sách quản lý, bảo trì hệ thống Giao thông nông thôn một cách hợp lý, hiệu quả với sự tham gia của các cấp chính quyền và của người dân.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực phát triển Giao thông nông thôn, từ ngân sách Trung ương, ngân sách địa phương, tiềm năng to lớn của nhân dân, của các nhà tài trợ quốc tế, các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước.

- Tích cực đưa khoa học kỹ thuật, vật liệu mới, sử dụng vật liệu tại chỗ, công nghệ thi công đơn giản, dễ thực hiện để đông đảo nhân dân tự quản lý, tự làm có sự hướng dẫn về kỹ thuật.

- Tổ chức đưa các loại hình vận tải hành khách, hàng hóa và phương tiện vận tải phù hợp với điều kiện địa phương vào hoạt động khai thác nhằm tạo thuận lợi cho giao thương hàng hóa, hành khách khu vực nông thôn.

- Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng Giao thông nông thôn và đảm bảo hành lang an toàn giao thông, bảo vệ môi trường.

II. CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG NÔNG THÔN ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

1. Mục tiêu phát triển đến năm 2020

a) Về vận tải

- Tổ chức dịch vụ vận tải hành khách công cộng thuận lợi từ trung tâm huyện về các trung tâm xã, tạo điều kiện đi lại thuận tiện cho người nông dân sống ở khu vực nông thôn, góp phần giảm phương tiện cơ giới cá nhân.

b) Về kết cấu hạ tầng

- Đường bộ:

+ 100% xã có đường ôtô đến trung tâm xã (đến năm 2015), trừ các xã đặc biệt khó khăn do địa hình và chi phí đầu tư quá lớn có đường cho xe máy và xe thô sơ đi

lại được; các xã ở các cù lao, hải đảo thì phải xây dựng các bến phà, bến tàu để nối thông được đến trung tâm.

+ 100% đường huyện, đường xã đi lại quanh năm; tỷ lệ mặt đường được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa đối với đường huyện đạt 100%, đường xã tối thiểu 70%.

+ Đưa dần hệ thống đường Giao thông nông thôn vào cấp kỹ thuật, đường huyện đạt tiêu chuẩn đường tối thiểu cấp V, đường xã tối thiểu đạt cấp VI theo TCVN 4054:2005.

+ Tối thiểu 50% các đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A, theo tiêu chuẩn 22 TCN 210-92, trở lên.

+ Tối thiểu 45% các đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.

+ Từng bước kiên cố hóa cầu cống trên đường Giao thông nông thôn; xóa bỏ hết cầu khỉ, đặc biệt ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

+ Phát triển giao thông nội đồng để đáp ứng được nhu cầu công nghiệp hóa sản xuất, thu hoạch, chế biến, tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp và cơ giới hóa sản xuất nông nghiệp.

- Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 45% đường xã được bảo trì.

- Đường sông:

+ Kết hợp với hệ thống thủy lợi (tưới, tiêu) nâng cấp, cải tạo các tuyến vận tải thủy nội địa.

+ Từng bước xây dựng các bến, bến ngang, cảng sông (đến năm 2020 đạt bình quân 1 cảng hoặc bến/xã) tại các vùng có thể sử dụng vận tải sông phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa phục vụ cho nông nghiệp, nông thôn, đặc biệt ở hai vùng đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long.

2. Tầm nhìn đến năm 2030

Tiếp tục tổ chức, nâng cao dịch vụ vận tải từ trung tâm huyện về các trung tâm xã, đáp ứng được nhu cầu đi lại và phát triển của vùng nông thôn.

Hoàn thiện cơ bản mạng lưới kết cấu hạ tầng Giao thông nông thôn, 100% đường huyện, đường xã được vào cấp kỹ thuật, được nhựa hóa hoặc bê tông hóa và được bảo trì theo kế hoạch; 100% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt tối thiểu loại A, theo tiêu chuẩn 22 TCN 210-92. Tiếp tục phát triển, nâng cao chất lượng giao thông nội đồng.

3. Chiến lược phát triển đến 2020

a) Về vận tải

+ Phát triển các loại phương tiện vận tải phù hợp với địa hình, kết cấu hạ tầng giao thông và nhu cầu đi lại của người dân ở khu vực nông thôn.

+ 100% các huyện có bến xe khách tại trung tâm, tối thiểu đạt loại 4. Bố trí điểm dừng, đỗ tại trung tâm xã dọc theo các quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện có tuyến vận tải khách công cộng.

+ 100% các huyện có bến bãi phục vụ hàng hóa nông nghiệp.

+ Tổ chức các dịch vụ sửa chữa phương tiện tại các trung tâm huyện.

b) Về phát triển kết cấu hạ tầng theo vùng

Vùng Trung du miền núi phía Bắc

- Đường bộ:

+ 100% xã có đường ôtô đến trung tâm xã (đến 2015), trừ các xã đặc biệt khó khăn do địa hình và chi phí đầu tư quá lớn có đường cho xe máy và xe thô sơ đi lại được.

+ 100% đường huyện, tối thiểu 70% đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện đạt tối thiểu đạt cấp V, đường xã đạt tối thiểu cấp VI.

+ Hệ thống cầu cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

+ Tối thiểu 35% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên.

+ Tối thiểu 35% đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.

+ Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 35% đường xã được bảo trì.

- Đường sông:

+ Cải tạo luồng lạch phục vụ vận tải; chú trọng xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn.

Vùng đồng bằng sông Hồng

- Đường bộ:

+ 100% đường huyện, đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện tối thiểu đạt cấp IV, đường xã tối thiểu đạt cấp VI.

+ Hệ thống cầu, cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

+ Tối thiểu 70% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên.

+ Tối thiểu 70% đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.

+ Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 55% đường xã được bảo trì.

- Đường sông:

+ Nâng cấp cải tạo một số tuyến đường sông chủ yếu do địa phương quản lý cho các phương tiện có tải trọng 50 - 100 tấn hoạt động.

+ Cải tạo các tuyến đường sông do địa phương quản lý chưa được khai thác cho các loại phương tiện có trọng tải nhỏ hơn10 tấn hoạt động.

+ Xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn.

Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung

- Đường bộ:

+ 100% xã có đường ôtô đến trung tâm xã (đến 2015), trừ các xã đặc biệt khó khăn do địa hình và chi phí đầu tư quá lớn có đường cho xe máy và xe thô sơ đi lại được.

+ 100% đường huyện, tối thiểu 70% đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện đạt tối thiểu đạt cấp V, đường xã đạt tối thiểu cấp VI.

+ Hệ thống cầu cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

+ Tối thiểu 50% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên.

+ Tối thiểu 50% đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.

+ Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 45% đường xã được bảo trì.

- Đường sông:

+ Cải tạo luồng lạch phục vụ vận tải; chú trọng xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn.

Vùng Tây Nguyên

- Đường bộ:

+ 100% xã có đường ôtô đến trung tâm xã (đến 2015).

+ 100% đường huyện, tối thiểu 70% đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện đạt tối thiểu đạt cấp V, đường xã đạt tối thiểu cấp VI.

+ Hệ thống cầu cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

+ Tối thiểu 50% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên.

+ Tối thiểu 50% đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.

+ Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 40% đường xã được bảo trì.

- Đường sông:

+ Cải tạo luồng lạch phục vụ vận tải; chú trọng xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn.

Vùng Đông Nam Bộ

- Đường bộ:

+ 100% đường huyện, đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện tối thiểu đạt cấp IV, đường xã tối thiểu đạt cấp VI.

+ Hệ thống cầu cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

+ Tối thiểu 70% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên.

+ Tối thiểu 70% đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.

+ Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 45% đường xã được bảo trì.

- Đường sông:

+ Cải tạo luồng lạch phục vụ vận tải; chú trọng xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn.

Vùng đồng bằng sông Cửu Long

- Đường bộ:

+ 100% xã có đường ôtô đến trung tâm xã (đến 2015), trừ các xã cù lao chưa xây dựng được cầu đường bộ phải có bến phà.

+ 100% đường huyện, tối thiểu 70% đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện đạt tối thiểu đạt cấp V, đường xã đạt tối thiểu cấp VI.

+ Hệ thống cầu cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

+ Tối thiểu 35% các trục đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên.

+ Tối thiểu 35% các đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.

+ Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 50% đường xã được bảo trì.

+ Xóa bỏ 100% cầu khỉ.

- Đường sông:

+ Cải tạo, nạo vét luồng lạch, từng bước lắp đặt hệ thống an toàn đảm bảo các phương tiện lưu thông hiệu quả, an toàn.

+ Xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng phục vụ tàu của các doanh nghiệp, hộ gia đình và các xã cù lao.

III. GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG NÔNG THÔN

1. Giải pháp, chính sách về quản lý nhà nước

Phát triển Giao thông nông thôn theo chiến lược, quy hoạch và kế hoạch; dựa vào Chiến lược phát triển Giao thông nông thôn trên phạm vi cả nước, vùng kinh tế được phê duyệt, các địa phương (cấp tỉnh, huyện, xã) theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn xây dựng và tổ chức thực hiện quy hoạch, kế hoạch phát triển Giao thông nông thôn trên địa bàn mình quản lý.

Tăng cường năng lực quản lý Giao thông nông thôn từ trung ương đến địa phương, đặc biệt là cấp huyện, cấp xã; nâng cao năng lực quản lý cho đội ngũ cán bộ cấp huyện, cấp xã cả về kiến thức quản lý và kỹ thuật.

2. Giải pháp, chính sách tạo vốn phát triển Giao thông nông thôn

Huy động tối đa mọi nguồn lực trong và ngoài nước, từ nhiều thành phần kinh tế, dưới nhiều hình thức khác nhau như vốn từ Ngân sách nhà nước, trái phiếu Chính phủ; từ các dự án, chương trình đầu tư phát triển xây dựng nông thôn; đóng góp của nhân dân, cộng đồng xã hội bằng tiền, vật tư, lao động,..., để đầu tư phát triển Giao thông nông thôn.

3. Giải pháp, chính sách về khoa học công nghệ

Sử dụng vật liệu sẵn có tại địa phương, chú trọng sử dụng vật liệu mới, áp dụng công nghệ mới, tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với điều kiện cụ thể của từng vùng để xây dựng phát triển Giao thông nông thôn.

4. Giải pháp, chính sách về bảo trì

Xác định rõ và phân chia trách nhiệm quản lý, bảo trì Giao thông nông thôn giữa các cấp (tỉnh, huyện, xã); nâng cao nhận thức, tạo lập thói quen quản lý bảo trì Giao thông nông thôn.

Xây dựng các quy định, quy chế cụ thể về quản lý, bảo trì Giao thông nông thôn.

5. Giải pháp, chính sách phát triển nguồn nhân lực

Tăng cường năng lực, nhân lực cho cán bộ trực tiếp quản lý Giao thông nông thôn, có chương trình đào tạo, tập huấn hàng năm cho cán bộ quản lý Giao thông nông thôn các cấp.

Có chính sách tiền lương và các chế độ ưu đãi đối với người lao động trong điều kiện lao động đặc thù, đặc biệt là công tác quản lý, bảo trì Giao thông nông thôn ở các vùng sâu, vùng xa, vùng địa hình khó khăn.

6. Giải pháp, chính sách về đảm bảo an toàn giao thông

Hoàn thiện hệ thống pháp luật, kiện toàn tổ chức quản lý an toàn giao thông tại địa phương. Nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục kết hợp với tăng cường công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông khi tham gia giao thông.

Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng Giao thông nông thôn đảm bảo an toàn giao thông và hành lang an toàn đường bộ.

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

Tăng cường công tác cứu hộ, cứu nạn để giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra.

7. Giải pháp, chính sách về bảo vệ môi trường

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

Nâng cao chất lượng giám sát và quản lý bảo vệ môi trường. Thực hiện đánh giá môi trường chiến lược từ khâu lập quy hoạch và đánh giá tác động môi trường

từ khâu lập dự án đầu tư. Giám sát chặt chẽ việc thực hiện các quy định bảo vệ môi trường trong các dự án xây dựng công trình và cơ sở công nghiệp giao thông vận tải khu vực nông thôn nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

Các công trình Giao thông nông thôn và phương tiện vận tải hoạt động khu vực nông thôn phải có tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng phù hợp với các yêu cầu về bảo vệ môi trường.

8. Giải pháp, chính sách về khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia phát triển Giao thông nông thôn

Có cơ chế, chính sách để khuyến khích các thành phần kinh tế, các nhà thầu nhỏ, tư nhân tham gia xây dựng, quản lý, bảo trì Giao thông nông thôn và cung cấp các dịch vụ khu vực nông thôn.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương công bố rộng rãi Chiến lược phát triển Giao thông nông thôn đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; định kỳ cập nhật, đề xuất, điều chỉnh cho phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước.

2. Trên cơ sở Chiến lược phát triển Giao thông nông thôn, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ đạo lập và tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển Giao thông nông thôn của địa phương mình phù hợp với Chiến lược này; hàng năm có trách nhiệm báo cáo Bộ Giao thông vận tải và các Bộ liên quan về tình hình triển khai, thực hiện.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 45 ngày, kể từ ngày ký ban hành.

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

BỘ TRƯỞNG

Hồ Nghĩa Dũng

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN
Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại: 080.44946 - 080.44597
Fax: 080.44517
Email: congbao@chinhphu.vn
Website: http://congbao.chinhphu.vn
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1 - Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng