PHẦN VĂN BẢN KHÁC

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Số: 2054/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 23 tháng 11 năm 2015

QUYẾT ĐỊNH
Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1210/QĐ-TTg ngày 24 tháng 7 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Tái cơ cấu ngành Giao thông vận tải phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững đến năm 2020;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 với các nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội, chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải Quốc gia, vùng, quy hoạch chuyên ngành và quy hoạch của các địa phương có liên quan; phát triển hợp lý, bền vững hệ thống giao thông vận tải nhằm tạo tiền đề, đột phá là động lực phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh.

2. Phát triển giao thông vận tải trên cơ sở phát huy tối đa lợi thế của Vùng là cầu nối giao lưu kinh tế Bắc - Nam, cửa ngõ thông ra biển của khu vực miền Trung - Tây Nguyên và khu vực; tăng cường kết nối kết cấu hạ tầng giao thông, kết nối giữa các phương thức vận tải hình thành mạng lưới vận tải thông suốt.

3. Phát triển vận tải với chất lượng cao, giá cả hợp lý; phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý hoạt động vận tải; sử dụng phương tiện tiết kiệm năng lượng và hiệu quả; phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị, đặc biệt tại thành phố Đà Nẵng.

4. Tập trung giải quyết các "nút thắt"; khai thác triệt để năng lực kết cấu hạ tầng hiện có; chú trọng công tác bảo trì; tập trung đầu tư đồng bộ các công trình quan trọng bức thiết có vai trò động lực phát triển kinh tế; chú trọng phát triển giao thông địa phương đáp ứng yêu cầu phát triển nông thôn mới.

5. Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải. Huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải dưới nhiều hình thức.

6. Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; đảm bảo hành lang an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông; chủ động ứng phó có hiệu quả đối với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Mục tiêu phát triển đến năm 2020

a) Về vận tải

Đáp ứng nhu cầu vận tải với chất lượng ngày càng cao, giá cả hợp lý, đảm bảo an toàn, tiện lợi; từng bước phát triển vận tải công cộng tại các đô thị, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến và vận tải đa phương thức để nâng cao chất lượng vận tải, giảm chi phí logistics; giảm tai nạn giao thông và giảm thiểu tác động xấu đến môi trường trong khai thác vận tải;

Các chỉ tiêu cụ thể:

- Khối lượng vận tải hành khách đạt khoảng 185 triệu lượt hành khách/năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 7,5% - 8,5%/năm, trong đó khối lượng hành khách qua cảng hàng không đạt 20 - 25 triệu hành khách, vận tải hành khách công cộng đảm nhận thị phần từ 15% - 20% tại thành phố Đà Nẵng và 5% - 10% đối với các thành phố khác trong Vùng;

- Khối lượng hàng hóa đạt khoảng 101 triệu tấn/năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 8,5% - 9,5%/năm, trong đó khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 40 - 50 triệu tấn/năm.

b) Về kết cấu hạ tầng giao thông

Phấn đấu đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống quốc lộ hiện có, trong đó ưu tiên nâng cấp mở rộng quốc lộ 1, các trục ngang nối các tỉnh trong Vùng và các vùng khác trong cả nước. Hoàn thành tuyến cao tốc La Sơn - Túy Loan, Đà Nẵng - Quảng Ngãi. Triển khai xây dựng tuyến Cam Lộ - La Sơn và Quảng Ngãi - Bình Định theo Quy hoạch mạng đường bộ cao tốc. Phấn đấu đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống đường tỉnh và mở mới một số tuyến cần thiết. Tiếp tục phát triển giao thông nông thôn, phấn đấu 100% đường huyện, tối thiểu 70% đường xã được cứng hóa bằng nhựa hoặc bê tông xi măng; đường huyện đạt tối thiểu cấp V, đường xã đạt tối thiểu cấp VI; 100% xã có đường ô tô đến trung tâm xã; tối thiểu 50% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên; 50% đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện. Xây dựng đường ven biển theo quy hoạch.

Tiến hành nâng cấp đường sắt Bắc - Nam hiện có để nâng cao hiệu quả khai thác; huy động nguồn vốn để xây dựng các tuyến đường sắt nhánh nối từ đường sắt Quốc gia đến các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế. Nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đôi tốc độ cao, khổ 1.435 mm.

Từng bước nâng cấp mở rộng hệ thống cảng biển đáp ứng nhu cầu. Tổng công suất đến năm 2020 đạt 40 - 50 triệu tấn/năm.

Từng bước nâng cấp mở rộng hệ thống cảng hàng không đáp ứng nhu cầu, đặc biệt là Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng; khai thác có hiệu quả các cảng hàng không hiện có trong Vùng. Phấn đấu đến năm 2020, tổng công suất các cảng hàng không của Vùng đạt 20 - 25 triệu hành khách/năm.

Đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến sông hiện có; phấn đấu kéo dài các tuyến sông được quản lý khai thác.

Quy hoạch, phát triển giao thông đô thị phù hợp với không gian, kiến trúc đô thị; đảm bảo tính thống nhất, cân đối, đồng bộ, liên hoàn với mạng lưới giao thông vận tải của Vùng, Quốc gia và quốc tế. Phấn đấu đạt quỹ đất từ 16% - 26% dành cho giao thông đô thị.

2. Định hướng phát triển đến năm 2030

Thỏa mãn nhu cầu vận tải và dịch vụ vận tải của xã hội với chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn quốc tế, giá thành hợp lý và cạnh tranh, nhanh chóng, an toàn.

Cơ bản hoàn thiện và hiện đại hóa mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông; kết nối thuận lợi giữa các phương thức vận tải, giữa các tỉnh, thành phố trong Vùng, với cả nước và quốc tế. Tiếp tục xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng khác theo quy hoạch. Các tuyến đường bộ cao tốc cơ bản được hoàn thành; xây dựng một số đoạn trên tuyến đường sắt đôi Bắc - Nam; hoàn thành xây dựng các tuyến đường sắt, đường bộ kết nối tới các cảng biển; hình thành và phát triển mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Đà Nẵng và thành phố Huế.

III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch phát triển vận tải

Phát triển vận tải theo các hành lang đảm bảo kết nối các đô thị trong Vùng, kết nối Vùng với các vùng kinh tế khác; đặc biệt kết nối các cảng biển của Vùng với các cửa khẩu quốc tế. Phát triển 5 hành lang vận tải chính của Vùng:

- Hành lang ven biển: Bám theo tuyến chính là quốc lộ 1A hiện tại, nối liền các đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển trong Vùng. Hành lang này bao gồm các phương thức vận tải: Đường sắt, đường bộ và đường biển. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020 về vận chuyển hành khách bằng đường bộ đảm nhận 85% - 90%, đường sắt 8% - 12%; vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ đảm nhận 75% - 80%, đường sắt 10% - 15%, đường biển 18% - 22%.

- Hành lang Đà Nẵng - quốc lộ 1 - quốc lộ 9 - Lao Bảo và hành lang Đà Nẵng - quốc lộ 14B - 14D - Nam Giang: Các hành lang này ngoài phục vụ nhu cầu vận tải của Vùng còn phục vụ hàng quá cảnh của Lào và Đông Bắc Thái Lan. Hành lang gồm 2 phương thức vận tải là đường bộ và đường sắt. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020: Vận tải hành khách bằng đường bộ 95% - 97%, đường sắt 3% - 5%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ 96% - 98%, đường sắt 2% - 4%.

- Hành lang Đà Nẵng - Tây Nguyên: Là hành lang vận tải kết nối cảng biển Đà Nẵng với khu vực Tây Nguyên, bám theo tuyến chính là quốc lộ 14B và đường Hồ Chí Minh. Hành lang bao gồm 2 phương thức vận tải là đường bộ và hàng không. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020: Vận tải hành khách bằng đường bộ 98,5% - 99,5%, hàng không 0,5% - 1,5%.

- Hành lang Dung Quất - Tây Nguyên: Là hành lang vận tải kết nối cảng biển Dung Quất với khu vực Tây Nguyên, bám theo tuyến chính là quốc lộ 24, 24B. Hành lang có phương thức vận tải là đường bộ.

- Hành lang Quy Nhơn - Tây Nguyên: Đây là hành lang vận tải quan trọng bằng đường bộ nối cảng biển Quy Nhơn với Tây Nguyên và nước láng giềng Campuchia, bám theo tuyến chính là quốc lộ 19.

Kết nối vận tải:

- Tăng cường tính kết nối vùng và kết nối giữa các phương thức vận tải, hình thành và phát triển các đầu mối vận tải lớn tại các khu kinh tế Dung Quất, Nhơn Hội, Chu Lai, Chân Mây - Lăng Cô, các cảng biển Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn, Thừa Thiên Huế, các nhà ga và phát triển hệ thống cảng cạn trên các hành lang vận tải chính trong Vùng.

- Đẩy mạnh vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics. Nghiên cứu xây dựng khu logistics tại khu vực Nam hầm Hải Vân để đảm nhận vai trò trung tâm tiếp nhận phân phối hàng hóa chung cho cảng Đà Nẵng.

- Mở các đường bay quốc tế đến các khu vực Đông Bắc Á, khu vực Đông Nam Á, Đông Dương và khu vực Châu Âu.

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

a) Đường bộ

Các trục cao tốc:

- Cao tốc Bắc - Nam: Chiều dài trong Vùng khoảng 483 km, trong đó:

+ Hoàn thành đoạn Đà Nẵng - Quảng Ngãi dài khoảng 131 km, đoạn La Sơn - Túy Loan dài khoảng 84 km, quy mô 4 làn xe;

+ Huy động các nguồn vốn để tiếp tục đầu tư đoạn Cam Lộ - La Sơn, dài khoảng 98 km và đoạn Quảng Ngãi - Bình Định, dài khoảng 170 km, quy mô 4 làn xe.

- Nghiên cứu xây dựng tuyến cao tốc Quy Nhơn - Pleiku dài khoảng 160 km, quy mô 4 làn xe để có thể triển khai xây dựng vào thời điểm thích hợp.

Các tuyến quốc lộ:

- Quốc lộ 1: Đoạn trong Vùng, từ Phong Điền (tỉnh Thừa Thiên Huế) đến Đèo Cù Mông (tỉnh Bình Định) dài khoảng 460 km. Hoàn thành mở rộng đạt quy mô tối thiểu 4 làn xe; thay thế toàn bộ các cầu yếu; xây dựng các tuyến tránh cần thiết tại các đô thị; hoàn thành xây dựng các hầm đường bộ qua đèo Phú Gia, đèo Phước Tượng (tỉnh Thừa Thiên Huế), đèo Cù Mông; nghiên cứu mở rộng hầm Hải Vân;

- Đường Hồ Chí Minh: Đoạn trong Vùng gồm 2 nhánh: Nhánh phía Tây từ đèo Pe Ke (tỉnh Thừa Thiên Huế) đến Thạnh Mỹ (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 150 km; nhánh phía Đông từ Cam Lộ - La Sơn - Túy Loan theo quy hoạch cao tốc. Thực hiện theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15 tháng 02 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh;

- Tuyến Đông Trường Sơn: Đoạn trong Vùng từ thị trấn Thạnh Mỹ (tỉnh Quảng Nam) đến xã Sơn Lập (tỉnh Quảng Ngãi), dài khoảng 175 km. Hoàn thiện toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV;

- Quốc lộ 49: Từ cảng Thuận An đến biên giới Việt Lào (tỉnh Thừa Thiên Huế), dài khoảng 92 km. Hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô 2 làn xe; riêng đoạn từ ngã ba xã Hồng Vân đến cửa khẩu quốc tế S3 dài khoảng 9 km được xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp III;

- Quốc lộ 14B: Từ Tiên Sa (thành phố Đà Nẵng) đến Thạnh Mỹ (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 74 km gồm: Đoạn từ Tiên Sa đến Túy Loan (thành phố Đà Nẵng), dài khoảng 24 km, thuộc tuyến đường ASEAN (AH17) và Tiểu vùng Mê Kông mở rộng (GMS), duy trì tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 làn xe; đoạn Túy Loan (thành phố Đà Nẵng) đến cầu Hà Nha (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 26 km theo quy mô 4 làn xe; đoạn từ cầu Hà Nha đến Thạnh Mỹ (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 24 km, theo quy hoạch đường Hồ Chí Minh;

- Quốc lộ 14D: Từ Giằng đến cửa khẩu Đắc Tà Oóc biên giới Việt Lào (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 75 km. Hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường từ cấp III đến cấp IV, quy mô 2 làn xe; kết nối hai tuyến quốc lộ 14B và quốc lộ 14D thành một tuyến quốc lộ 14B từ Tiên Sa đến Tà Oóc với chiều dài khoảng 149 km;

- Quốc lộ 14E: Hoàn thiện nâng cấp đoạn từ quốc lộ 1A (ngã ba Cây Cốc - Thăng Bình) đến thị trấn Khâm Đức đường Hồ Chí Minh (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 79 km, tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô 2 làn xe; đoạn quốc lộ 14E kéo dài từ quốc lộ 1 đến đường ven biển dài khoảng 12 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe;

- Quốc lộ 24: Đoạn trong Vùng từ Thạch Trụ đến xã Ba Tiêu (tỉnh Quảng Ngãi), dài khoảng khoảng 69 km; hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe;

- Quốc lộ 24B: Từ cảng Sa Kỳ đến Ba Tiêu (tỉnh Quảng Ngãi) dài khoảng 108 km, hoàn thiện nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, III, quy mô 2 làn xe; các đoạn qua thị trấn Sơn Tịnh, thị trấn Di Lăng, thành phố Quảng Ngãi theo quy hoạch địa phương;

- Quốc lộ 19: Đoạn trong Vùng từ cảng Quy Nhơn đến đèo An Khê (tỉnh Bình Định) dài khoảng 77 km tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe, riêng đoạn từ cảng Quy Nhơn đến giao quốc lộ 1 nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp I, cấp II, quy mô 4 - 6 làn xe;

- Quốc lộ 1D: Đoạn trong Vùng từ Quy Nhơn (tỉnh Bình Định) đến giáp xã Xuân Hải (tỉnh Phú Yên), dài khoảng 20,7 km; đoạn đi trong thành phố Quy Nhơn theo quy hoạch đường đô thị, đoạn còn lại duy trì tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe;

- Quốc lộ 40B (đường Nam Quảng Nam): Đoạn trong Vùng từ Tam Thanh đến Trà My (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 140 km. Nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV, các đoạn qua thị trấn, thị tứ đạt tiêu chuẩn đường cấp III; đoạn qua thành phố Tam Kỳ theo tiêu chuẩn đường đô thị;

- Quốc lộ 24C (đường Dung Quất - Trà My): Từ cảng Dung Quất đi qua các huyện Bình Sơn, Trà Bồng (tỉnh Quảng Ngãi) đến Bắc Trà My (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 94,54 km. Hoàn thành xây dựng đoạn Dung Quất - Bình Long đạt tiêu chuẩn cấp I, quy mô 6 làn xe (theo quy hoạch Khu kinh tế Dung Quất). Nâng cấp đoạn Bình Long - Trà Bồng đạt tiêu chuẩn cấp I, quy mô 4 làn xe. Duy trì đoạn Trà Bồng - Trà Thanh - Trà My đạt tiêu chuẩn cấp III, cấp IV;

- Quốc lộ 14G: Từ Túy Loan (thành phố Đà Nẵng) đến thị trấn Prao (tỉnh Quảng Nam), dài khoảng 66 km, nghiên cứu đầu tư nâng cấp mở rộng tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô 2 làn xe;

- Quốc lộ 19B: Từ cảng Nhơn Hội đến thị trấn Phú Phong (tỉnh Bình Định), dài khoảng 60 km, nghiên cứu đầu tư nâng cấp tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đến cấp III, quy mô 2 làn xe;

- Quốc lộ 49B: Từ Quảng Lợi đến cảng Chân Mây (tỉnh Thừa Thiên Huế), dài khoảng 105 km, hoàn thiện nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 2 làn xe;

- Quốc lộ 19C: Từ Diêu Trì đến Canh Hòa (tỉnh Bình Định), dài khoảng 39,38 km, nghiên cứu đầu tư nâng cấp tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III, IV, quy mô 2 làn xe.

Các trục đường liên kết vùng khác

- Tuyến đường bộ ven biển: Từng bước triển khai đầu tư tuyến đường bộ ven biển trong Vùng theo quy hoạch được duyệt;

- Nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các tuyến đường kết nối các khu công nghiệp với các tuyến quốc lộ, các trục giao thông chính như: Tuyến quốc lộ 19B (đoạn trong Khu công nghiệp Nhơn Hội), quốc lộ 24C đoạn Bình Long - Vạn Tường - Trà My, tuyến nối Dung Quất 1 - Dung Quất 2, đoạn Trị Bình - Dung Quất (thuộc Khu kinh tế Dung Quất), đoạn nối cảng Quy Nhơn tới ngã 3 Bà Gi... theo quy hoạch phát triển các khu kinh tế, khu công nghiệp.

b) Đường sắt

- Đường sắt Bắc - Nam hiện có: Đoạn đường sắt trong Vùng dài khoảng 450 km, từng bước nâng cấp để khai thác có hiệu quả với tốc độ dự kiến 80 - 90 km/h đối với tàu khách, 50 - 60 km/h đối với tàu hàng; nghiên cứu triển khai di dời ga Đà Nẵng ra khỏi trung tâm Thành phố; nghiên cứu và đầu tư xây dựng hầm đường sắt qua đèo Hải Vân;

- Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam qua Vùng sẽ được triển khai theo Quy hoạch phát triển đường sắt Việt Nam;

- Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt nhánh nối từ đường sắt Quốc gia đến các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế như cảng Chân Mây, cảng Liên Chiểu, Khu kinh tế Chu Lai, cảng Dung Quất, cảng Quy Nhơn (Nhơn Hội); tuyến đường sắt Đà Nẵng - Kon Tum thuộc tuyến đường sắt Tây Nguyên từ Đà Nẵng - Kon Tum - Đắk Lắk - Buôn Ma Thuột - Chơn Thành đến Thành phố Hồ Chí Minh;

- Nghiên cứu phát triển đường sắt đô thị tại các đô thị lớn, gồm: Thành phố Đà Nẵng và thành phố Huế... khi đủ điều kiện theo quy định.

c) Đường biển

Xây dựng, nâng cấp các cảng chính với quy mô phù hợp với yêu cầu phát triển của từng thời kỳ, cụ thể như sau:

- Cảng Đà Nẵng: Là cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại I); về lâu dài có khả năng phát triển để đảm nhận vai trò cửa ngõ quốc tế ở khu vực miền Trung (loại 1A), gồm các khu bến chức năng: Tiên Sa, Thọ Quang (Sơn Trà) và Liên Chiểu;

+ Khu bến Tiên Sa: Là khu bến cảng tổng hợp, container phục vụ thành phố Đà Nẵng, một phần Bắc Tây Nguyên và hàng quá cảnh của Lào, Đông Bắc Thái Lan, tiếp nhận tàu trọng tải từ 30.000 tấn đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEU, tàu khách du lịch quốc tế 100.000 GT và lớn hơn với ga hành khách đồng bộ, hiện đại;

+ Khu bến Thọ Quang (Sơn Trà): Là khu bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 tấn đến 20.000 tấn (vơi mớn), có bến chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 1.000 tấn đến 5.000 tấn. Xây dựng khu logistics tại suối Cầu Trắng kết hợp bãi logistics hiện có đảm nhận vai trò trung tâm tiếp nhận phân phối hàng hóa chung cho bến Tiên Sa và Thọ Quang;

+ Khu bến Liên Chiểu: Trước mắt có chức năng chính là khu bến cảng chuyên dùng hàng rời, hàng lỏng phục vụ trực tiếp các cơ sở công nghiệp dịch vụ tại địa bàn. Về lâu dài (sau năm 2020) sẽ từng bước phát triển để đảm nhận vai trò khu bến chính của cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực miền Trung, tiếp nhận tàu trọng tải 100.000 tấn, tàu container có sức chở từ 6.000 TEU đến 8.000 TEU.

- Cảng Dung Quất: Là cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), bao gồm các khu bến chức năng chính: Dung Quất I (hiện có), Dung Quất II và các bến vệ tinh Sa Kỳ, Bến Đình (đảo Lý Sơn).

+ Khu bến Dung Quất I: Là khu bến tổng hợp, container với các bến cho tàu trọng tải từ 10.000 tấn đến 50.000 tấn, tàu container có sức chở đến 4.000 TEU; có các bến chuyên dùng xuất sản phẩm dầu của liên hợp lọc hóa dầu, bến phục vụ công nghiệp đóng, sửa chữa tàu biển, bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp nặng cho tàu trọng tải từ 20.000 tấn đến 150.000 tấn hoặc lớn hơn (luồng tàu trên 50.000 tấn do chủ đầu tư các cơ sở công nghiệp tự chịu trách nhiệm đầu tư);

+ Khu bến Dung Quất II: Là khu bến cảng chuyên dùng, tiếp nhận tàu chở dầu thô, than, quặng trọng tải từ 100.000 tấn đến 350.000 tấn, phục vụ trực tiếp cho liên hợp lọc dầu và luyện kim; có kết hợp bến làm hàng tổng hợp, container hỗ trợ khu bến Dung Quất I, phục vụ phát triển Khu kinh tế Dung Quất mở rộng trong giai đoạn sau;

+ Bến Sa Kỳ: Là khu bến địa phương, tiếp nhận tàu trọng tải từ 1.000 tấn đến 2.000 tấn;

+ Bến cảng Bến Đình (đảo Lý Sơn): Là cảng địa phương, phục vụ dân sinh của huyện đảo, tiếp nhận tàu hàng, khách đến 2.000 tấn.

- Cảng Quy Nhơn: Là cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm 2 khu bến chức năng chính là Quy Nhơn - Thị Nại và Nhơn Hội.

+ Khu bến Quy Nhơn - Thị Nại: Là khu bến tổng hợp, container cho tàu trọng tải từ 10.000 tấn đến 30.000 tấn, có bến chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 5.000 tấn đến 7.000 tấn;

+ Khu bến Nhơn Hội: Là khu bến tiềm năng phát triển trong giai đoạn sau với chức năng chính là chuyên dùng, phục vụ trực tiếp cơ sở công nghiệp, dịch vụ quy mô lớn sẽ hình thành tại địa bàn; tiếp nhận tàu trọng tải từ 10.000 tấn đến 50.000 tấn. Quy mô và tiến trình phát triển phù hợp với nhu cầu thị trường, năng lực huy động vốn của chủ đầu tư. Đặc biệt lưu ý cần có giải pháp kỹ thuật công trình phù hợp với điều kiện tự nhiên của khu vực để đảm bảo hiệu quả kinh tế - kỹ thuật trong đầu tư.

Các bến địa phương, chuyên dùng vệ tinh phát triển tại Đống Đa, Đề Gi, Tam Quan.

- Cảng Thừa Thiên Huế: Là cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), bao gồm các khu bến chức năng: Khu bến Chân Mây, Thuận An.

+ Khu bến Chân Mây: Là khu bến cảng tổng hợp, phục vụ trực tiếp Khu công nghiệp Chân Mây, hàng tiếp chuyển quá cảnh của Lào, Đông Bắc Thái Lan; có bến chuyên dùng phục vụ công nghiệp đóng sửa tàu biển, bến phục vụ khách du lịch quốc tế; tiếp nhận tàu hàng trọng tải từ 30.000 tấn đến 50.000 tấn, tàu khách đến 100.000 GT và lớn hơn;

+ Khu bến Thuận An: Là bến cảng tổng hợp địa phương vệ tinh, tiếp nhận tàu 3.000 tấn đến 5.000 tấn.

- Cảng Kỳ Hà, tỉnh Quảng Nam: Là cảng tổng hợp địa phương (loại II), gồm các bến cảng:

+ Bến cảng Kỳ Hà: Là bến cảng tổng hợp, tiếp nhận tàu tải trọng từ 7.000 tấn đến 20.000 tấn; có bến chuyên dùng xăng dầu, gas, tiếp nhận tàu trọng tải từ 1.000 tấn đến 3.000 tấn;

+ Bến cảng Tam Hiệp: Là bến cảng tổng hợp, có bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp Khu kinh tế Chu Lai, Núi Thành; tiếp nhận tàu trọng tải từ 10.000 tấn đến 20.000 tấn.

d) Đường thủy nội địa

Nâng cấp, cải tạo các tuyến sông do địa phương quản lý đạt cấp III, IV, V; một số tuyến sông chính bao gồm:

- Tuyến trên sông Hương: Từ cửa Thuận An đến bến ngã ba Tuần, cấp IV, dài khoảng 34 km;

- Tuyến Hội An - Cù Lao Chàm: Từ cảng Hội An đến cảng Bãi Làng, cấp I - III, dài khoảng 23,5 km;

- Đoạn Hội An - Cửa Đại, trên sông Thu Bồn, cấp III, dài khoảng 6,5 km;

- Đoạn Cửa Đại - cảng Bãi Làng (Cù Lao Chàm), tuyến ra đảo, cấp I, dài khoảng 17 km.

- Tuyến cảng Sông Hàn - cảng Kỳ Hà, cấp III, dài khoảng 101 km, gồm các đoạn:

+ Đoạn cảng sông Hàn - ngã ba Vĩnh Điện (sông Hàn, sông Vĩnh Điện), cấp III, dài khoảng 29 km;

+ Đoạn ngã ba Vĩnh Điện - cảng Hội An (sông Thu Bồn), cấp IV, dài khoảng 14,5 km;

+ Đoạn cảng Hội An - cảng Kỳ Hà (sông Trường Giang), cấp IV, dài khoảng 57,5 km.

- Mở tuyến Đà Nẵng - Hội An theo tuyến sông Hàn - Cẩm Lệ - Cổ Cò, dài khoảng 27 km, bề rộng sông 90 m, phục vụ du lịch;

- Mở thêm một số tuyến vừa phục vụ vận tải hàng hóa, vừa phục vụ phát triển du lịch: Tuyến Liên Chiểu (thành phố Đà Nẵng) - Cù Lao Chàm (tỉnh Quảng Nam); tuyến sông Hàn - Túy Loan; tuyến sông Cu Đê (Nam Ô - Hòa Bắc); tuyến sông Hàn - sông Yên;

- Đưa thêm khoảng 200 km đầm phá ven biển, cửa sông vào quản lý và khai thác vận tải; bố trí các phao tiêu báo hiệu, đảm bảo an toàn vận tải. Xây dựng một số bến sông phục vụ cho nhu cầu dân sinh, du lịch.

đ) Hàng không

- Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng: Đầu tư xây dựng nhà ga quốc tế công suất 2 - 4 triệu hành khách/năm, mở rộng nhà ga hành khách hiện hữu đạt công suất 9 triệu hành khách/năm, mở rộng sân đỗ tàu bay đạt 22 vị trí đỗ, đầu tư các trang thiết bị để nâng cao khả năng khai thác của Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng đáp ứng công suất 11 - 13 triệu hành khách/năm và 50.000 tấn hàng hóa/năm;

- Cảng hàng không quốc tế Chu Lai: Khai thác có hiệu quả, nghiên cứu đầu tư thành trung tâm trung chuyển hàng hóa hàng không trong tương lai, phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không;

- Cảng hàng không quốc tế Phú Bài: Đầu tư mở rộng, nâng cấp đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách Cảng hàng không quốc tế Phú Bài, đến năm 2020 đạt cấp sân bay 4E theo phân cấp của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế, tiếp nhận tàu bay B777, B787 và tương đương, đáp ứng công suất 5 triệu hành khách/năm;

- Cảng hàng không nội địa Phù Cát: Đầu tư phát triển Cảng hàng không Phù Cát đến 2020 đạt cấp sân bay 4E theo phân cấp của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế, tiếp nhận tàu bay A321 và tương đương, đáp ứng công suất 2,4 triệu hành khách/năm.

e) Cảng cạn

- Hình thành và phát triển cảng cạn tại khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, hành lang đường 14B: Giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha; phục vụ chủ yếu các tỉnh, thành phố: Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam và Quảng Ngãi; khả năng thông qua khoảng 550.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Đà Nẵng, cảng Kỳ Hà và cảng Chân Mây;

- Hình thành và phát triển cảng cạn tại khu vực hành lang kinh tế đường 19: Giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha; phục vụ chủ yếu các tỉnh: Bình Định, Quảng Ngãi, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Gia Lai, Kon Tum và Đắk Lắc; khả năng thông qua khoảng 480.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Quy Nhơn, cảng Dung Quất và cảng Ba Ngòi.

g) Giao thông đô thị và giao thông địa phương

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

3. Các công trình ưu tiên đầu tư

Ưu tiên đầu tư các công trình nhằm tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải và giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông là động lực phát triển cho Vùng (Chi tiết tại Phụ lục kèm theo).

4. Dự kiến quỹ đất

Quỹ đất dành cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung bao gồm: Đường bộ (cao tốc, quốc lộ, đường vành đai), đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, cảng sông, các nhà ga bến, bãi… (không tính đến đường tỉnh, đường huyện, giao thông đô thị và giao thông địa phương) đến năm 2020 khoảng 32.482 ha, chiếm khoảng 1,16% so với diện tích vùng, diện tích đất cần bổ sung là 15.191 ha, trong đó diện tích chiếm dụng đất lúa là 2.221 ha.

IV. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh dịch vụ vận tải.

- Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới, hiện đại hóa các phương tiện vận tải đường bộ và nâng cao chất lượng dịch vụ đảm bảo tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường; thiết lập trung tâm điều hành vận tải ở các thành phố lớn, đặc biệt là thành phố Đà Nẵng và trên đường cao tốc nhằm quản lý, điều tiết giao thông vận tải; tăng cường công tác kiểm tra tải trọng xe.

- Ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng tại đô thị, đặc biệt là vận tải khối lượng lớn.

- Đẩy mạnh tái cơ cấu thị phần vận tải, ưu tiên đầu tư cho các phương thức vận tải khối lượng lớn như đường sắt Quốc gia, đường sắt đô thị, đường thủy nội địa, đường biển nhằm giảm áp lực cho đường bộ.

- Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải biển và các dịch vụ hàng hải. Đổi mới công nghệ xếp dỡ tại các đầu mối vận tải, áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

- Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng không trên cơ sở tăng tần suất chuyến bay và bố trí giờ bay thích hợp; kết nối giữa các chuyến bay trung chuyển một cách hợp lý, nhanh chóng và tiện lợi.

- Triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông. Nâng cao hiểu biết, ý thức chấp hành pháp luật, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông. Thực hiện thẩm định an toàn giao thông.

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

- Xây dựng, nâng cấp các công trình giao thông phải tuân thủ quy hoạch chuyên ngành, quy hoạch vùng, tránh cục bộ địa phương gây lãng phí đầu tư.

- Ưu tiên đầu tư phát triển những công trình có tính chất đột phá, tạo ra liên kết vùng (các công trình trên trục dọc vùng, các đường kết nối các cảng biển lên Tây Nguyên và các hành lang vận tải quốc tế).

- Nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ ASEAN để đảm bảo sự kết nối và hội nhập quốc tế.

- Tăng cường phối hợp giữa Trung ương và địa phương đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng và triển khai thi công đảm bảo đúng tiến độ.

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

- Tăng cường công tác quản lý bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông. Sử dụng hiệu quả Quỹ Bảo trì đường bộ.

3. Các giải pháp, chính sách về nguồn vốn

- Sử dụng hiệu quả nguồn ngân sách nhà nước, đầu tư trọng tâm, trọng điểm, tránh đầu tư dàn trải; ưu tiên đầu tư phát triển những công trình có tính đột phá tạo liên kết vùng.

- Phát huy nội lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế để xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông vận tải dưới nhiều hình thức: Đối tác công tư (PPP); phát hành trái phiếu; đầu tư - kinh doanh - chuyển giao (BOT)…

- Tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức của các nước, các tổ chức tài chính quốc tế với các hình thức đa dạng.

- Sửa đổi bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền để tăng tính thương mại của các dự án giao thông và trách nhiệm đóng góp của người sử dụng, đảm bảo lợi ích thỏa đáng của nhà đầu tư.

4. Giải pháp, chính sách về phát triển bền vững và bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải

- Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục và cưỡng chế thi hành pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Phát triển giao thông vận tải gắn với mục tiêu bảo vệ môi trường, tích hợp, lồng ghép các yếu tố biến đổi khí hậu, nước biển dâng, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả từ khi lập quy hoạch, dự án.

- Nâng cao chất lượng giám sát và quản lý bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải. Thẩm định về môi trường từ khâu lập chiến lược, quy hoạch và dự án… Giám sát chặt chẽ việc thực hiện các quy định bảo vệ môi trường trong các dự án xây dựng công trình và các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

- Các công trình giao thông và phương tiện vận tải phải có tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng phù hợp với các yêu cầu về bảo vệ môi trường; sử dụng các kỹ thuật và công nghệ tiên tiến trong việc thi công các công trình giao thông; kiểm soát chất lượng phương tiện và nhiên liệu, giảm thiểu ô nhiễm môi trường; khuyến khích sử dụng phương tiện và nhiên liệu sạch.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong Vùng tổ chức quản lý và triển khai thực hiện quy hoạch. Trong quá trình thực hiện tiến hành xem xét, đánh giá để kịp thời điều chỉnh bổ sung, đáp ứng yêu cầu thực tế.

2. Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong Vùng tiến hành rà soát, điều chỉnh các quy hoạch có liên quan phù hợp với quy hoạch này, đồng thời phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành và các địa phương khác trong quá trình thực hiện đảm bảo các quy hoạch được triển khai khả thi và đồng bộ, tạo được hệ thống giao thông vận tải vùng liên hoàn, liên kết nhằm nâng cao năng lực của toàn mạng.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 07/2011/QĐ-TTg ngày 25 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

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

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Tấn Dũng

Phụ lục

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH, DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ

(Kèm theo Quyết định số 2054/QĐ-TTg ngày 23 tháng 11 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Tên công trình/dự án	Quy mô
A	**ĐƯỜNG BỘ**	
I	**Đường cao tốc**	
1	Xây dựng đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi	4 làn xe
2	Xây dựng đường cao tốc Cam Lộ - Túy Loan	2 - 4 làn xe
II	**Đường quốc lộ**	
1	Nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 và các hầm đường bộ	4 làn xe
2	Nâng cấp quốc lộ 24	
	- Nâng cấp, mở rộng đoạn Phổ Phong - Quảng Ngãi, dài khoảng 8 km	Cấp III, 2 làn xe
	- Nâng cấp, mở rộng đoạn Phổ Phong - Kon Tum, dài khoảng 160 km	Cấp III, 2 làn xe
3	Nâng cấp, mở rộng quốc lộ 14E đoạn kéo dài từ quốc lộ 1A xuống đến đường ven biển, tỉnh Quảng Nam, dài khoảng 12 km	Cấp III, 2 làn xe
4	Nâng cấp quốc lộ 49 từ cảng Thuận An - đường Hồ Chí Minh, tỉnh Thừa Thiên Huế, dài khoảng 75 km	Cấp III, IV, 2 làn xe
5	Nâng cấp, mở rộng quốc lộ 49B đoạn Thuận An - Tư Hiền - Quốc lộ 1A, tỉnh Thừa Thiên Huế, dài khoảng 48 km	Cấp III, 2 làn xe
6	Nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1D từ ngã ba Phú Tài đến bến xe liên tỉnh, tỉnh Bình Định, dài khoảng 7 km	Cấp III, 2 làn xe
7	Cải tạo, nâng cấp một số đoạn trên quốc lộ 19 đoạn qua tỉnh Bình Định và tỉnh Gia Lai	Cấp III, 2 làn xe
8	Nâng cấp, cải tạo quốc lộ 40B đoạn qua tỉnh Quảng Nam, dài khoảng 141 km	Cấp III, IV, 2 làn xe
B	**ĐƯỜNG SẮT**	
1	Cải tạo và nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam (đoạn qua Vùng)	Đưa vào cấp kỹ thuật

TT	Tên công trình/dự án	Quy mô
2	Đường sắt kết nối tới các cảng Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất	Phù hợp với tiêu chuẩn của đường sắt Quốc gia
C	**ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**	
1	Nâng cấp tuyến cảng sông Hàn - cảng Kỳ Hà	Dài 101 km, cấp III
2	Nâng cấp tuyến sông Hương: Cửa Thuận An - ngã ba Tuần	Dài 34 km, cấp IV
3	Mở tuyến Đà Nẵng - Hội An theo tuyến sông Hàn - Cẩm Lệ - Cổ Cò	Dài 27 km, cấp III - IV
D	**ĐƯỜNG BIỂN**	
1	Phát triển cảng biển Đà Nẵng	Cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại 1)
2	Phát triển cảng biển Quy Nhơn	Cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại 1)
Đ	**HÀNG KHÔNG**	
1	Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	Công suất 11 - 13 triệu hành khách/năm và 50.000 tấn hàng hóa/năm
2	Cảng hàng không quốc tế Phú Bài	Công suất 5 triệu hành khách/năm
3	Cảng hàng không quốc tế Chu Lai	Trung tâm trung chuyển hàng hóa
4	Cảng hàng không nội địa Phù Cát	Công suất 2,4 triệu hành khách/năm

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:
- Nội dung: 080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành: 080.48543
Email: congbao@chinhphu.vn
Website: http://congbao.chinhphu.vn
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng