

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 11/2012/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 10 tháng 02 năm 2012

QUYẾT ĐỊNH**Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải
vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long 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;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải (Tờ trình số 4296/TTr-BGTVT ngày 20 tháng 7 năm 2011) về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia và của các địa phương có liên quan.

2. Phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long phải gắn với đặc điểm địa lý của vùng để đảm bảo giao thông thuận tiện giữa các tỉnh trong vùng, với cả nước và quốc tế.

3. Phát triển hệ thống giao thông theo hướng hiện đại, đảm bảo kết nối đồng bộ giữa các phương thức vận tải, đặc biệt là giao thông đường thủy; đầu tư có trọng điểm các công trình quan trọng bức thiết mang tính đột phá đóng vai trò động lực phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng đáp ứng yêu cầu là khu vực đi đầu của cả vùng đồng bằng sông Cửu Long với thành phố Cần Thơ là cửa ngõ chiến lược về đường biển và hàng không, thu hút đầu tư nước ngoài và hội nhập quốc tế, củng cố an ninh quốc phòng và phát triển bền vững.

4. Nâng cao chất lượng vận tải, giảm thiểu tai nạn giao thông, hạn chế ô nhiễm môi trường, sử dụng năng lượng hiệu quả; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức dịch vụ logistics.

5. Phát triển bền vững mạng lưới giao thông vùng đảm bảo phù hợp và đồng bộ với mạng lưới giao thông vận tải quốc gia; chú trọng phát triển giao thông nông thôn và mạng lưới giao thông đô thị, đặc biệt là thành phố Cần Thơ.

6. Kết hợp chặt chẽ đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông với thủy lợi, kiểm soát lũ để thích ứng và chủ động ứng phó có hiệu quả đối với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

7. Đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và kinh doanh vận tải.

8. Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực, ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến và tăng cường hợp tác quốc tế trong phát triển giao thông vận tải Vùng.

9. Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, tăng cường công tác đảm bảo hành lang an toàn giao thông; kiểm chế tiến tới giảm thiểu tai nạn giao thông.

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Mục tiêu 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, kiểm chế tiến tới giảm tai nạn giao thông và hạn chế ô nhiễm môi trường trên cơ sở tổ chức vận tải hợp lý và phát huy lợi thế về vận tải đường thủy của Vùng; từng bước phát triển vận tải công cộng ở các đô thị, vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics. Các chỉ tiêu cụ thể như sau:

Khối lượng vận tải hành khách đạt $450 \div 500$ triệu lượt hành khách/năm với tốc độ tăng trưởng bình quân $5,1\%/năm$, trong đó năng lực thông qua các cảng hàng không - sân bay trong vùng khoảng 11,8 triệu hành khách năm 2020. Vận tải hành khách công cộng tại thành phố Cần Thơ đạt tỷ lệ từ $10\% \div 15\%$ nhu cầu đi lại và tại các thành phố khác trong vùng đạt tỷ lệ từ $5\% \div 10\%$ nhu cầu đi lại.

Lượng hàng hóa đạt khoảng $100 \div 110$ triệu tấn/năm với tốc độ tăng trưởng bình quân $8,1\%/năm$, trong đó lượng hàng hóa thông qua các cảng biển đến năm 2020 khoảng 58,5 triệu tấn/năm.

b) Về kết cấu hạ tầng giao thông:

Đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống quốc lộ hiện có; từng bước xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc; 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 đến năm 2015 đạt 100% xã có đường ô tô đến trung tâm xã, các xã cù lao chưa xây dựng được cầu đường bộ phải có bến phà; 100% đường huyện và tối thiểu 70% đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện đạt tối thiểu cấp V đồng bằng, đường xã đạt tối thiểu cấp VI đồng bằng; xóa bỏ hết cầu khi.

Tiến hành nghiên cứu đầu tư tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh đi Mỹ Tho, Cần Thơ vào thời điểm phù hợp.

Phát triển đồng bộ hệ thống cảng biển và luồng vào cảng; ưu tiên đầu tư các cảng biển chính tại khu vực Cần Thơ và Phú Quốc để đáp ứng nhu cầu vận tải của Vùng và vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Cải tạo, nâng cấp và hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật các luồng tuyến vận tải thủy nội địa; nâng cấp và đầu tư có chiều sâu các cảng sông; xây dựng các bến tàu khách phục vụ cho vận tải hành khách và du lịch.

Nâng cấp các cảng hàng không hiện có để đáp ứng nhu cầu trong từng thời kỳ; hoàn thành xây dựng đưa vào khai thác cảng hàng không quốc tế Phú Quốc tại Dương Tơ.

Từng bước phát triển hệ thống hạ tầng giao thông đô thị và vận tải hành khách công cộng đáp ứng nhu cầu tại thành phố Cần Thơ và các đô thị trong Vùng.

2. Định hướng phát triển đến năm 2030

Thỏa mãn được 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; kết nối thuận lợi giữa các phương thức vận tải, giữa các tỉnh, thành phố trong Vùng, với cả nước và quốc tế.

Cơ bản hoàn thiện và hiện đại hóa mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông. Tiếp tục xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng khác theo quy hoạch.

III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch phát triển vận tải

a) Hình thành 5 hành lang vận tải chủ yếu:

Hành lang thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau: là hành lang vùng, quốc gia, quốc tế; kết nối với cảng biển tổng hợp quốc gia; đầu mối khu vực. Vận tải hàng hóa do đường thủy nội địa đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường bộ. Vận chuyển hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa.

Hành lang thành phố Hồ Chí Minh - Long Xuyên (An Giang) - Rạch Giá (Kiên Giang): là hành lang vùng, quốc gia. Vận tải hàng hóa do đường thủy đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường bộ. Vận chuyển hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa.

Hành lang thành phố Hồ Chí Minh - Hà Tiên (Kiên Giang): là hành lang vùng, quốc gia. Vận tải hàng hóa do đường thủy nội địa đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường bộ. Vận chuyển hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa.

Hành lang Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc (An Giang): là hành lang vùng, nằm trên địa bàn thành phố Cần Thơ và tỉnh An Giang. Vận chuyển hàng hóa và hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa.

Hành lang Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau: là hành lang vùng, nằm trên địa bàn tỉnh Kiên Giang và tỉnh Cà Mau. Vận chuyển hàng hóa và hành khách do đường bộ đảm nhận là chủ yếu, sau đó đến đường thủy nội địa.

b) Quy hoạch phát triển phương tiện chủ yếu trong vùng:

Đường bộ: phát triển phương tiện vận tải cơ giới phù hợp với kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn và môi trường, phù hợp với chủng loại hàng hóa và đối tượng hành khách. Từng bước hạn chế tốc độ gia tăng xe máy và kiểm soát sự gia tăng lượng ô tô cá nhân tại các đô thị. Đến năm 2020, toàn Vùng có khoảng 120 ÷ 150 nghìn xe ô tô các loại, trong đó xe ô tô con có khoảng 60 ÷ 75 nghìn chiếc, xe ô tô khách có khoảng 24 ÷ 30 nghìn chiếc, xe ô tô tải có khoảng 36 ÷ 45 nghìn chiếc.

Đường thủy nội địa: phát triển đội tàu vận tải theo hướng trẻ hóa (tuổi tàu bình quân từ 5 ÷ 7 năm), cơ cấu hợp lý (tàu kéo đẩy từ 30 ÷ 35%; tàu tự hành từ 65 ÷ 70%). Đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu hàng toàn Vùng đạt 2,5 ÷ 3,4 triệu tấn/năm; tổng sức chở đội tàu khách đạt từ 250 ÷ 300 nghìn hành khách/năm.

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

a) Đường bộ

Các trục đường bộ cao tốc:

Đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ: điểm đầu là chân cầu Mỹ Thuận phía Nam), điểm cuối nối vào nút giao cầu Cần Thơ, dài khoảng 32,3 km; xây dựng theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc loại A, gồm 4 làn xe.

Nghiên cứu từng bước xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc khác phù hợp với quy hoạch phát triển tổng thể mạng lưới đường bộ cao tốc được duyệt và khả năng nguồn vốn. Cụ thể:

- Đường bộ cao tốc Cần Thơ - Cà Mau: nằm hoàn toàn trong Vùng, tiếp nối với trục cao tốc Bắc - Nam phía Đông, toàn tuyến dài khoảng 150 km, quy mô 4 làn xe.

- Đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Tây (đoạn Ngọc Hồi - Chơn Thành - Rạch Giá): toàn tuyến dài khoảng 864 km, đoạn qua Vùng từ Vàm Cống (An Giang) đến Rạch Giá (Kiên Giang) dài khoảng 72 km, quy mô 4 - 6 làn xe.

- Đường bộ cao tốc Châu Đốc (An Giang) - Cần Thơ - Sóc Trăng: dài khoảng 200 km, đoạn qua Vùng từ Phong Điền (Cần Thơ) đến thị xã Châu Đốc (An Giang) dài khoảng 145 km, quy mô 4 làn xe.

- Đường bộ cao tốc Hà Tiên (Kiên Giang) - Rạch Giá - Bạc Liêu: dài khoảng 225 km, đoạn qua Vùng từ Hà Tiên (Kiên Giang) đến Gò Quao (Kiên Giang) dài khoảng 145 km, quy mô 4 làn xe.

Các tuyến quốc lộ chính:

- Quốc lộ 11: đoạn đi qua Vùng có tổng chiều dài 80,9 km (trong đó qua thành phố Cần Thơ là 12 km, tỉnh Cà Mau là 68,9 km). Tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng quy mô 2 làn xe, một số đoạn có lưu lượng lớn, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 61: đoạn qua Vùng dài 44,3 km (tại tỉnh Kiên Giang). Hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 63: đoạn từ Châu Thành (Kiên Giang) đến thành phố Cà Mau, dài 114,8 km. Hoàn thiện nâng cấp, xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 80: đoạn qua Vùng từ thành phố Cần Thơ đến Hà Tiên (Kiên Giang), dài 183 km. Hoàn thiện nâng cấp, xây dựng toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 91: đoạn từ Cần Thơ đến Tịnh Biên (An Giang), dài 142,1 km. Nâng cấp, cải tạo đoạn từ thành phố Cần Thơ tới Lộ Tẻ dài 52 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- Quốc lộ 91B: đoạn từ điểm giao quốc lộ 91 đến giao quốc lộ 1A, nằm trong địa phận thành phố Cần Thơ, chiều dài 15,8 km. Hoàn thành nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường đô thị.

- Quốc lộ 91C: từ giao quốc lộ 91 (km117+00) đến cầu Long Bình (An Giang), toàn tuyến dài 35,5 km. Nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- Tuyến N1: chạy dọc biên giới Việt Nam - Campuchia, đoạn qua vùng dài 106,3 km (trong đó tại tỉnh An Giang là 65 km; tỉnh Kiên Giang là 41,3 km). Hoàn thiện xây dựng, nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- Đường Hồ Chí Minh: đoạn qua Vùng từ Vàm Cống (An Giang) đến Đất Mũi (Cà Mau) dài 301 km. Tập trung nâng cấp, xây dựng một số đoạn mới, nối thông toàn tuyến với quy mô 2 làn xe; xây dựng 02 cầu Cao Lãnh, Vàm Cống và đoạn nối 2 cầu; nâng cấp đoạn từ Rạch Giá (Kiên Giang) - Vĩnh Thuận (Cà Mau) và xây dựng mới đoạn từ Năm Căn (Cà Mau) - Đất Mũi (Cà Mau). Giai đoạn 3, hoàn chỉnh toàn tuyến và nâng cấp đoạn từ Vàm Cống (An Giang) - Rạch Giá (Kiên Giang) dài 72 km theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc phù hợp với quy hoạch được duyệt và khả năng nguồn vốn.

- Đường Hành lang ven biển phía Nam: từ cửa khẩu Xà Xía (Kiên Giang) đến thành phố Cà Mau, dài 220 km, xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe, trên cơ sở nâng cấp một số đoạn của các tuyến quốc lộ 80, 61, 63 và xây dựng các đoạn mới, các đoạn tránh đô thị.

- Đường Quản Lộ - Phụng Hiệp: đoạn qua vùng (nằm trong tỉnh Cà Mau) dài 11,5 km từ kênh Láng Trâm đến giao quốc lộ 1A, duy trì tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe; giai đoạn sau năm 2020 nâng cấp theo tiêu chuẩn đường bộ cao tốc, quy mô 4 làn xe.