

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH VĨNH PHÚC**

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



ĐỀ ÁN
PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG NÔNG THÔN
TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH VĨNH PHÚC GIAI ĐOẠN 2017 - 2020
*(Ban hành kèm theo Quyết định số 42/2016/QĐ-UBND
ngày 12 tháng 10 năm 2016 của UBND tỉnh Vĩnh phúc)*

Vĩnh Phúc, năm 2016

MỤC LỤC

Mục lục	2
Từ ngữ viết tắt	3
Chương I. HIỆN TRẠNG GTNT ĐẾN NĂM 2015	4
Mục I. Khái quát và đặc điểm về giao thông Vĩnh Phúc	4
Mục II. Hiện trạng hệ thống GTNT	4
Chương II. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN GTNT TỈNH VĨNH PHÚC GIAI ĐOẠN 2017 - 2020	5
Mục I. Căn cứ pháp lý	5
Mục II. Cơ sở thực tiễn	6
Mục III. Đánh giá kết quả thực hiện Đề án điều chỉnh phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015	6
Mục IV. Sự cần thiết xây dựng Đề án phát triển GTNT tỉnh Vĩnh Phúc giai đoạn 2017 - 2020	11
Chương III. MỤC TIÊU XÂY DỰNG PHÁT TRIỂN GTNT GIAI ĐOẠN NĂM 2017 - 2020	12
Mục I. Quan điểm	12
Mục II. Mục tiêu	12
Chương IV. GIẢI PHÁP VÀ NGUỒN LỰC XÂY DỰNG PHÁT TRIỂN GTNT GIAI ĐOẠN NĂM 2017 - 2020	14
Mục I. Các giải pháp thực hiện	14
Mục II. Đối tượng, cơ chế và kinh phí hỗ trợ xây dựng GTNT giai đoạn 2017 - 2020	16
Mục III. Tổ chức thực hiện	17
PHỤ LỤC	20

TỪ NGỮ VIẾT TẮT

GTVT	Giao thông vận tải
GTNT	Giao thông nông thôn
GTND	Giao thông nội đồng
NTM	Nông thôn mới
UBND	Ủy ban nhân dân
HĐND	Hội đồng nhân dân

Chương I

HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN ĐẾN HẾT NĂM 2015

I. KHÁI QUÁT VÀ ĐẶC ĐIỂM VỀ GIAO THÔNG VĨNH PHÚC

Vĩnh Phúc là tỉnh thuộc Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc bộ liền kề với thủ đô Hà Nội, thuộc vùng châu thổ Sông Hồng, giáp tỉnh Tuyên Quang, Thái Nguyên, Phú Thọ và thủ đô Hà Nội. Tổng diện tích tự nhiên của tỉnh Vĩnh Phúc là 1.237,52km², số đơn vị hành chính của tỉnh bao gồm: 01 thành phố, 01 thị xã, 07 huyện (gọi chung là cấp huyện) với tổng số 137 xã, phường, thị trấn (gọi chung là cấp xã); trong đó có 112 xã, 25 phường và thị trấn.

Sau khi tái lập tỉnh năm 1997, Vĩnh Phúc là một trong những tỉnh có tốc độ tăng trưởng GDP trung bình cao so với cả nước. Công nghiệp hóa, hiện đại hóa phát triển làm gia tăng nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa của người dân tăng lên trong khi kết cấu hạ tầng giao thông đặc biệt là hệ thống GTNT còn nhiều bất cập, chưa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội tại các địa phương và yêu cầu phát triển nông nghiệp, nông thôn trong giai đoạn mới. Đặc biệt là yêu cầu xây dựng, phát triển GTNT trong Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng NTM hiện nay.

Về đường bộ: Qua kết quả kiểm tra, rà soát thực tế thì tổng chiều dài giao thông đường bộ theo thống kê đến năm 2015 là 4.777km thì đường GTNT chiếm 87,9% với chiều dài 4.199km; trong đó: Đường huyện 493km; Đường trục xã, trục thôn và đường ngõ xóm: 3.706km; ngoài ra còn có hệ thống đường GTND với tổng chiều dài 2.159km, trong đó 1.115km đường trục chính GTND còn lại là đường nhánh khác.

Về đường sắt: Tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai qua địa bàn tỉnh dài 32km, khổ đường 1.000mm, với 5 nhà ga do Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam quản lý.

Về đường thủy: Có 4 tuyến sông với tổng chiều dài 123km: hai tuyến sông do Cục Đường thủy nội địa Việt Nam quản lý là sông Hồng (30km) quy hoạch là cấp II và sông Lô (34km) quy hoạch là cấp III; hai tuyến sông địa phương là sông Phó Đáy (32km) và sông Cà Lồ (27km) là sông không thông thuyền.

II. HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG GTNT

Đường GTNT bao gồm: Đường huyện, đường trục xã, đường trục thôn, ngõ xóm và đường GTND. Đường huyện có 493 km trên địa bàn tỉnh đã cứng hóa 100%, đường GTND đã có Đề án cứng hóa đường trục chính GTND giai đoạn 2011 - 2020, đường ngõ xóm theo phân cấp do UBND cấp xã huy động các nguồn vốn xã hội hóa và nhân dân tự thực hiện là chính. Vì vậy, không đề cập đường ngõ, xóm trong Đề án phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc giai đoạn 2017 - 2020.

Trên cơ sở số liệu kiểm tra, rà soát thực tế và thống nhất giữa Sở GTVT, UBND 09 huyện, thành phố, thị xã và UBND 137 xã, phường, thị trấn. Tổng

số đường GTNT trên địa bàn tỉnh tính đến năm 2015: **4.199 km** (số liệu thống kê năm 2009: 3.640km)

Trong đó:

- Đường huyện: 493Km.
- Đường trục xã: 1.612 km
- Đường trục thôn: 2.094 km

Đến hết năm 2015, Đường GTNT cứng hóa được 3.281km; còn lại **918 km** chưa cứng hóa (bao gồm: Đường trục xã: 347km; trục thôn: 571km).

Chương II

SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG GTNT TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH VĨNH PHÚC GIAI ĐOẠN 2017 - 2020

I. CĂN CỨ PHÁP LÝ

- Luật đầu tư công , Luật xây dựng ngày 18/6/2014; Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015; Luật ngân sách Nhà nước ngày 25/6/2015;

- Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 05/8/2008 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về nông nghiệp, nông dân, nông thôn;

- Quyết định số 491/QĐ-TTg ngày 16/4/2009 của Thủ tướng chính phủ về việc ban hành Bộ tiêu chí Quốc gia về NTM; Quyết định số 800/QĐ-TTg ngày 04/6/2010 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng NTM giai đoạn 2010-2020; Quyết định số 498/QĐ-TTg ngày 21/3/2013 của Thủ tướng Chính phủ bổ sung cơ chế đầu tư Chương trình mục tiêu quốc gia NTM giai đoạn 2010 - 2020;

- Quyết định số 558/QĐ-TTg ngày 05/4/2016 của Chính phủ về Ban hành tiêu chí huyện NTM và Quy định thị xã, thành phố trực thuộc cấp tỉnh hoàn thành nhiệm vụ xây dựng NTM;

- Thông tư số 03/2013/TT-BKHĐT của Bộ Kế hoạch và Đầu tư ngày 04/8/2013 Hướng dẫn thực hiện Quyết định số 498/QĐ-TTg;

- Thông tư số 32/2014/TT-BGTVT ngày 08/8/2014 của Bộ GTVT Hướng dẫn về quản lý, vận hành và khai thác đường GTNT;

- Quyết định 4927/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2014 của Bộ GTVT về việc Ban hành “Hướng dẫn lựa chọn quy mô kỹ thuật đường GTNT phục vụ Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng NTM giai đoạn 2010 - 2020”;

- Nghị quyết số 03-NQ/TU ngày 27/12/2006 của Ban chấp hành Đảng bộ tỉnh khóa XIV về phát triển nông nghiệp, nông thôn, nâng cao đời sống nông dân giai đoạn 2006 - 2010, định hướng đến năm 2020; Nghị quyết số

03/2011/NQ-HĐND ngày 09/4/2011 của HĐND tỉnh về việc xây dựng NTM tỉnh giai đoạn 2011 - 2020;

- Nghị quyết số 154/NQ-HĐND ngày 22/12/2014 của HĐND tỉnh về đầu tư công trung hạn 05 năm 2016 - 2020;

- Nghị quyết số 25/2016/NQ-HĐND ngày 21/7/2016 của HĐND tỉnh về cơ chế hỗ trợ phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 - 2020 ;

II. CƠ SỞ THỰC TIỄN

Ngày 16/4/2009, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 491/QĐ-TTg *“Về việc ban hành bộ tiêu chí quốc gia về NTM”*, trong đó có Tiêu chí số 2 về Giao thông. Theo quy định tại Điều 1 Quyết định số 491/QĐ-TTg thì Bộ tiêu chí là căn cứ để xây dựng nội dung Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng NTM. Trên cơ sở đó, ngày 04/6/2010, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 800/QĐ-TTg *“Phê duyệt Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng NTM giai đoạn 2010-2020”*. Tiết 1 điểm b khoản 2 mục IV Quyết định số 800/QĐ-TTg quy định nội dung thực hiện để đạt yêu cầu Tiêu chí 2 trong Bộ tiêu chí quốc gia về NTM như sau: *“Hoàn thiện đường giao thông đến trụ sở UBND xã và hệ thống giao thông trên địa bàn xã. Đến năm 2015 có 35% số xã đạt chuẩn (các trục đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông hóa) và đến năm 2020 có 70% số xã đạt chuẩn (các trục đường thôn, xóm cơ bản cứng hóa)”*;

Ngày 28/7/2009, HĐND tỉnh ban hành Nghị quyết số 08/2009/NQ-HĐND *“Về cơ chế hỗ trợ phát triển GTNT giai đoạn 2009-2015”*, và được tiếp tục thực hiện đến hết nhiệm kỳ 2011-2016 của HĐND theo Nghị quyết số 198/2015/NQ-HĐND ngày 22/12/2015 của HĐND tỉnh. Như vậy, đến khi bầu ra HĐND tỉnh nhiệm kỳ mới (2016-2021) thì Nghị quyết số 08/2009/NQ-HĐND sẽ không còn cơ sở để thực hiện;

Vì vậy, để phong trào xây dựng, phát triển GTNT tiếp tục duy trì và phát triển trong những năm tiếp theo, HĐND tỉnh ban hành Nghị quyết số 25/2016/NQ-HĐND về cơ chế hỗ trợ phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 - 2020.

III. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN ĐỀ ÁN ĐIỀU CHỈNH PHÁT TRIỂN GTNT GIAI ĐOẠN 2009 - 2015

(Chi tiết theo Báo cáo số 196/BC-UBND ngày 23/11/2015 của UBND tỉnh Tổng kết Nghị quyết số 08/2009/NQ-HĐND của UBND tỉnh)

1. Kết quả thực hiện Đề án phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015

a) Tỷ lệ cứng hóa đường GTNT đến hết năm 2015

Đường GTNT trên toàn tỉnh cứng hóa được: 2.788 km trên tổng số: 3.147km (không tính 493km đường huyện), đạt 88,6%; còn lại 359km chưa cứng hóa; trong đó:

- Trục xã: 1.358Km, cứng hóa được: 1.265 km đạt 93,1%, còn lại 94km chưa cứng hóa;

- Trục thôn, ngõ xóm: 1.788km, cứng hóa được: 1.523km đạt 85,2%, còn lại 265km chưa cứng hóa.

b) Kinh phí thực hiện xây dựng GTNT giai đoạn 2009 - 2015

- Tổng kinh phí xây dựng GTNT giai đoạn 2009 - 2015: **1.102,70 tỷ đồng**. Trong đó: Đường trục xã: 769,70 tỷ đồng; Đường trục thôn, xóm: 333 tỷ đồng.

- Ngân sách tỉnh phải hỗ trợ theo cơ chế: **583,30 tỷ đồng**.

- Ngân sách tỉnh thực tế hỗ trợ giai đoạn 2009 - 2015: **480,60 tỷ đồng**.

TT	Huyện/thành phố/ thị xã	Kinh phí giai đoạn 2009 - 2015	
		NST phải hỗ trợ theo cơ chế Nghị quyết (tỷ VNĐ)	NST thực tế hỗ trợ (tỷ VNĐ)
	<u>Tổng số</u>	<u>583,3</u>	<u>480,6</u>
1	Yên Lạc	22,3	31,9
2	Vĩnh Tường	38,7	34,5
3	Tam Dương	48,2	66,0
4	Tam Đảo	156,3	76,5
5	Bình Xuyên	51,9	45,0
6	Lập Thạch	97,0	112,5
7	Sông Lô	148,1	79,7
8	Thị xã Phúc Yên	10,0	15,7
9	Thành phố Vĩnh Yên	10,9	18,9

Như vậy, ngân sách tỉnh bố trí thiếu so với cơ chế Nghị quyết: 102,7 tỷ đồng

c) Kết quả đạt được

Trong hơn 05 năm (2009 - 2015), phong trào xây dựng, phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh luôn được Tỉnh Ủy, HĐND tỉnh, UBND tỉnh quan tâm, lãnh chỉ đạo sát sao, sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị và sự hưởng ứng mạnh mẽ của toàn dân. Vì vậy, tuy chưa hoàn thành mục tiêu của Nghị quyết 08/2009/NQ-HĐND, nhưng phong trào xây dựng, phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015 đã đạt được những kết quả đáng khích lệ (đường GTNT trên toàn tỉnh đạt tỷ lệ cứng hóa cao: 88,6%), nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh có tác dụng kích cầu cho phong trào xây dựng, phát triển GTNT ở các địa phương, phần nào giảm đóng

góp của nhân dân; góp phần vào hoàn thành mục tiêu xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, cụ thể như sau:

- Hệ thống đường GTNT được quan tâm đầu tư, tạo tiền đề và nền tảng thúc đẩy giao thương hàng hóa, vận tải, giảm khoảng cách giữa thành thị và nông thôn, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, nâng cao đời sống nhân dân và đặc biệt là nông dân.

- Vĩnh Phúc là một trong những địa phương đi đầu cả nước trong Chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng NTM nói chung và phong trào xây dựng phát triển GTNT nói riêng. Đến tháng 6/2016, toàn tỉnh có 72 xã hoàn thành Tiêu chí 2 - Giao thông, đây là một trong những tiêu chí khó, tiêu chí bắt buộc trong các tiêu chí xây dựng NTM. Kết quả xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh trong thời gian vừa qua có đóng góp không nhỏ của phong trào xây dựng, phát triển GTNT để tạo bộ mặt nông thôn văn minh, hiện đại.

- Xây dựng, phát triển GTNT tạo nên kết nối liên hoàn từ quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện với các tuyến đường GTNT, góp phần hoàn thiện hạ tầng GTNT nói riêng và kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh nói chung, tạo điều kiện phát triển kinh tế vùng, đồng thời góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông, nhất là tai nạn giao thông khu vực nông thôn trong thời gian qua.

2. Những tồn tại, hạn chế trong quá trình thực hiện Nghị quyết 08/2009/NQ-HĐND ngày 28/7/2009 của HĐND tỉnh

Bên cạnh những kết quả đạt được, trong quá trình thực hiện Nghị Quyết còn một số tồn tại, hạn chế như sau:

- Trong thời gian từ năm 2009 - 2013, theo phân cấp đầu tư của tỉnh thì nguồn ngân sách tỉnh hỗ trợ cho xây dựng, phát triển GTNT được phân bổ trực tiếp cho cấp huyện và UBND cấp huyện chủ động phân bổ cho các dự án xây dựng GTNT trên địa bàn. Qua kiểm tra của Kiểm toán nhà nước thì một số địa phương phân bổ nguồn vốn hỗ trợ chưa trúng, chưa đúng với cơ chế, đối tượng và tiêu chí của Nghị quyết số 08/2009/NQ-HĐND (Nghị quyết chỉ hỗ trợ cho các tuyến đường GTNT trực chính) dẫn đến đầu tư kém hiệu quả, dàn trải, chưa đáp ứng yêu cầu.

- Theo Đề án điều chỉnh phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015: Suất đầu tư cho 1km đường trục chính GTNT là 1 tỷ đồng để làm căn cứ tính hỗ trợ từ ngân sách tỉnh (năm 2012 được điều chỉnh lên 1,3 tỷ đồng/1km) nhưng thực tế hầu hết các dự án xây dựng đường GTNT do UBND cấp huyện, UBND cấp xã quyết định đầu tư, thường được thiết kế và phê duyệt với suất đầu tư lớn (trên 2 tỷ đồng/1km), trong khi đó không huy động đủ nguồn vốn đối ứng theo quy định của Nghị quyết mà chỉ triển khai thi công bằng nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh, dẫn đến các dự án GTNT thường dở dang, kéo dài, hình thành nợ đọng xây dựng cơ bản trong xây dựng GTNT.

- Một số đơn vị cấp xã hiểu là ngân sách tỉnh hỗ trợ cho cứng hóa tất cả các tuyến đường GTNT kể cả đường thôn, ngõ xóm nên còn có tư tưởng trông chờ, ỷ lại, coi việc thực hiện Chương trình là do Nhà nước đầu tư, chưa phát huy được vai trò chủ thể và sức mạnh của cộng đồng dân cư. Mặt khác có một số cán

bộ, nhất là cán bộ chủ chốt ở một số xã còn có “tư duy dự án” nên hiệu quả tổ chức thực hiện các dự án GTNT còn thấp, trong khi Đề án phát triển GTNT tỉnh Vĩnh Phúc chỉ hỗ trợ cho đường trục chính xã, đường trục chính trong thôn của 17 xã khó khăn và đặc biệt khó khăn, còn lại đường thôn, ngõ xóm nhân dân tự đóng góp xây dựng.

- Nghị quyết số 08/2009/NQ-HĐND và Đề án phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015 chưa tính toán đến yếu tố trượt giá trong giai đoạn 2009 - 2015, không có danh mục chi tiết các tuyến đường GTNT (tuyến nào là tuyến trục chính, tuyến nào làm trước, tuyến nào làm sau ...) dẫn đến việc đầu tư không tập trung, dàn trải, không đúng, không trúng để hoàn thành mục tiêu của Nghị quyết.

- Đề án Phát triển GTNT được xây dựng từ năm 2006 và được điều chỉnh năm 2009 trên cơ sở số liệu tổng hợp báo cáo của UBND các huyện, thành phố, thị xã. Mặt khác các khu dân cư ngày càng phát triển nên số km đường cũng từ đó gia tăng, dẫn đến có sự chênh lệch về số liệu đường GTNT giữa trong Đề án và số liệu thực tế, Quy hoạch xây dựng NTM, Quy hoạch GTVT của UBND 09 huyện, thành phố, thị xã hiện nay (theo số liệu kiểm tra thực tế giữa Sở GTVT và UBND cấp huyện, UBND cấp xã thì hiện nay còn khoảng 918km đường trục xã, trục thôn chưa được cứng hóa).

- Quá trình kiểm tra, theo dõi và giám sát thực hiện Đề án GTNT giai đoạn 2009 - 2015 của Sở GTVT và các cơ quan, đơn vị liên quan chưa sát sao, cụ thể, chi tiết đến các tuyến đường GTNT trên địa bàn tỉnh, mà chủ yếu dựa vào số liệu tổng hợp, báo cáo của địa phương. Trong khi đó, việc quản lý các dự án GTNT của các địa phương còn lỏng lẻo, số liệu thông kê hàng năm không thống nhất, dẫn đến không phát huy hết hiệu quả của nguồn vốn đầu tư.

- Sở GTVT với vai trò là Cơ quan thường trực Ban chỉ đạo chương trình GTNT tỉnh, chưa kịp thời tham mưu đề xuất kịp thời với UBND tỉnh chỉ đạo triển khai Đề án GTNT, khi có sự thay đổi về giá cả và những tồn tại, bất cập phát sinh trong quá trình thực hiện, dẫn đến việc đầu tư dàn trải, không quản lý được về danh mục các tuyến GTNT trên địa bàn tỉnh, tiến độ thực hiện, tính ưu tiên đầu tư (tuyến nào làm trước, tuyến nào làm sau) và đặc biệt chưa phối hợp chặt chẽ với Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính, các đơn vị liên quan trong việc quản lý, kiểm soát nguồn vốn phân bổ và tình hình nợ đọng xây dựng cơ bản trong xây dựng GTNT tại các địa phương.

- Các địa phương chủ yếu mới quan tâm đầu tư đến việc cứng hóa mặt đường GTNT còn các hạng mục khác của đường đều chưa hoàn chỉnh (lề đường, thoát nước ...) cùng với công tác quản lý, bảo trì các tuyến đường GTNT sau khi hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng chưa được quan tâm, dẫn đến chất lượng, tuổi thọ các công trình chưa đáp ứng yêu cầu.

3. Nguyên nhân

Việc xây dựng, phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015 còn một số tồn tại, hạn chế do những nguyên nhân sau:

- Nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh không đảm bảo theo cơ chế của Nghị quyết (hỗ trợ 480 tỷ đồng/726 tỷ đồng), đạt 66%. Mặt khác, từ năm 2013, ngân sách tỉnh hàng năm đều dành phần lớn cho Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng NTM, việc xây dựng GTNT được lồng ghép với chương trình mục tiêu quốc gia về NTM. Vì vậy, nguồn vốn hỗ trợ xây dựng GTNT chủ yếu chỉ tập trung cho các xã đăng ký đạt chuẩn NTM để hoàn thành Tiêu chí 2 - Giao thông mà không đáp ứng được nhu cầu cho các xã còn lại trong tỉnh để thúc đẩy, kích thích phong trào xây dựng GTNT dẫn đến không thể hoàn thành mục tiêu của Nghị quyết đề ra.

- Việc huy động nguồn vốn đối ứng và đóng góp của nhân dân gặp rất nhiều khó khăn vì vốn xây dựng, phát triển GTNT rất lớn mà chủ yếu là huy động sức dân khi điều kiện kinh tế còn khó khăn, thu nhập của người dân còn thấp, nhất là các xã trung du, miền núi, đất rộng người thưa, kinh tế chậm phát triển; Việc huy động các nguồn lực khác ngoài nguồn vốn ngân sách để đầu tư cho xây dựng GTNT còn thấp. Do ảnh hưởng của sự suy thoái kinh tế toàn cầu, thị trường bất động sản đóng băng (năm 2011 - 2014), nên hầu hết các xã không thực hiện được đấu giá quyền sử dụng đất để tạo nguồn vốn cho đầu tư cơ sở hạ tầng, trong đó có GTNT.

- Trong giai đoạn 2009 - 2015, giá cả thị trường có sự biến động lớn, đặc biệt là các nguyên vật liệu chính cho làm đường GTNT: Xi măng, cát, đá ... và nhân công ngày càng tăng cao dẫn đến suất đầu tư cho 1km đường GTNT tăng đột biến, trong khi Đề án chưa tính toán dự phòng đến vấn đề trượt giá hàng năm.

- Hàng năm, ngoài nguồn vốn hỗ trợ theo cơ chế của Nghị quyết số 08/2009/NQ-HĐND thì còn các nguồn vốn khác hỗ trợ cho xây dựng GTNT như: Vốn trái phiếu Chính phủ; Vốn vay tín dụng ưu đãi; Nguồn vốn hỗ trợ theo Nghị quyết số 19/2008/NQ-HĐND, số 107/2013/NQ-HĐND; Nguồn vốn hỗ trợ xây dựng hạ tầng các xã nghèo ... dẫn đến hình thành tư tưởng trông chờ, ỷ lại trong cộng đồng dân cư, cũng như chính quyền cơ sở vào nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh. Trong khi đó nguồn vốn hỗ trợ chưa tập trung vào các tuyến đường GTNT trực chính theo tiêu chí của Nghị quyết, Đề án GTNT để hoàn thành mục tiêu của Nghị quyết 08/2009/NQ-HĐND mà còn chông chéo giữa các Chương trình, Nghị quyết của HĐND tỉnh, gây khó khăn cho cơ quan theo dõi, giám sát quá trình thực hiện Đề án GTNT

4. Phương hướng khắc phục

Phát triển GTNT phải gắn liền với việc phát triển kinh tế - xã hội của từng địa phương và các vùng lân cận, giao thông đường bộ là mạch máu nối liền thành thị với nông thôn tạo thành các trung tâm kinh tế văn hoá, trung tâm giao lưu hàng hoá phù hợp với điều kiện kinh tế và đáp ứng nhu cầu vận tải của từng địa phương. Việc cứng hoá mặt đường trong các điểm dân cư nông thôn đã trở thành nhu cầu cấp thiết và quan trọng phục vụ cho đời sống sinh hoạt hàng ngày của nhân dân, gắn liền với Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng NTM giai đoạn 2017 - 2020.

Vì vậy, phong trào xây dựng phát triển GTNT trong giai đoạn tới với định hướng sau:

- Xây dựng phát triển GTNT giai đoạn 2017 - 2020 phải gắn liền và lồng ghép với mục tiêu, kế hoạch xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 - 2020, gắn nhiệm vụ hoàn thành yêu cầu của Tiêu chí 2 - Giao thông nói riêng với việc hoàn thành các tiêu chí NTM nói chung của các xã đăng ký đạt chuẩn NTM;

- Xây dựng kế hoạch cứng hóa các tuyến đường GTNT trên địa bàn tỉnh cụ thể hàng năm, với danh mục chi tiết, theo thứ tự ưu tiên đầu tư (tuyến nào làm trước, tuyến nào làm sau), tránh đầu tư dàn trải, phát sinh nợ đọng xây dựng cơ bản trong xây dựng GTNT; Đồng thời có cơ chế hỗ trợ phù hợp với thực tế và khả năng cân đối nguồn vốn của ngân sách tỉnh, với phương châm nhà nước và nhân dân cùng làm, nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh có tác dụng kích cầu các nguồn vốn đầu tư khác, đặc biệt là tăng cường xã hội hóa trong xây dựng GTNT, góp phần thắng lợi mục tiêu xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh.

- Bên cạnh công tác xây dựng phát triển GTNT, các địa phương phải quan tâm xây dựng kế hoạch và kinh phí quản lý, bảo trì để đường GTNT không bị xuống cấp; Phối hợp với các ngành trong công tác quản lý hành lang an toàn giao thông trên các tuyến đường huyện, đường xã chống lấn chiếm nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông

IV. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN GTNT TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH VĨNH PHÚC GIAI ĐOẠN 2017 - 2020

1. Sự thay đổi về hiện trạng đường GTNT

Hàng năm, số liệu báo cáo của UBND cấp huyện, UBND cấp xã chạy theo thành tích, chưa phản ánh đúng thực tế khối lượng đường GTNT trên địa bàn. Mặt khác, quy hoạch các khu dân cư ngày càng phát triển nên số km đường cũng từ đó gia tăng, dẫn đến có sự chênh lệch về số liệu đường GTNT giữa số liệu báo cáo, thống kê của cấp xã, cấp huyện hàng năm và số liệu thực tế, cũng như Quy hoạch xây dựng NTM, Quy hoạch GTVT của các địa phương.

Đến hết năm 2015 (sau khi thực hiện Đề án điều chỉnh phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015), khối lượng đường GTNT trên địa bàn tỉnh còn lại khoảng 918km chưa cứng hóa.

2. Hoàn thành khối lượng còn lại của Đề án điều chỉnh phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015

Đến hết năm 2015: Theo Đề án điều chỉnh phát triển GTNT giai đoạn 2009 - 2015, trên địa bàn tỉnh còn lại 359km đường GTNT (không tính đường ngõ, xóm) chưa cứng hóa bao gồm: 94km đường trục xã và 265km đường trục thôn.

3. Hoàn thành mục tiêu, kế hoạch Chương trình xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh giai đoạn năm 2017 - 2020

Đến tháng 6/2016, toàn tỉnh sẽ có 72 xã đạt chuẩn NTM (Năm 2016: 24 xã đăng ký đạt chuẩn NTM, dự kiến hết năm 2016, toàn tỉnh có 96 xã đạt chuẩn NTM) và phấn đấu đến hết năm 2018 tất cả các xã trên toàn tỉnh (tổng cộng 112

xã sẽ đạt chuẩn NTM theo Văn bản số 3854/UBND-NN3 ngày 25/6/2015 của UBND tỉnh về việc xã đăng ký đạt chuẩn NTM giai đoạn 2016 - 2020. Để hoàn thành mục tiêu nói trên, thì việc xây dựng GTNT để hoàn thành Tiêu chí 2 - Giao thông trong 19 Tiêu chí là yêu cầu bắt buộc và thiết thực.

Chương III

MỤC TIÊU XÂY DỰNG PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG GTNT

GIAI ĐOẠN 2017 - 2020

I. QUAN ĐIỂM

- Xây dựng, phát triển GTNT trên cơ sở kế thừa những kết quả đã đạt được trong quá trình thực hiện Nghị quyết số 08/2009/NQ-HĐND giai đoạn 2009 - 2015; Đồng thời khắc phục các tồn tại, hạn chế trong Đề án điều chỉnh phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2009 - 2015; Kiểm tra, rà soát xây dựng kế hoạch cứng hóa các tuyến đường GTNT với danh mục cụ thể, sắp xếp thứ tự ưu tiên phù hợp với khả năng cân đối vốn, đặc biệt là nguồn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh, tránh đầu tư dàn trải, gây lãng phí và phát sinh nợ đọng xây dựng cơ bản trong xây dựng GTNT. Tuy nhiên phải đảm bảo hoàn thành tối thiểu yêu cầu của Tiêu chí 2 - Giao thông cho các xã đạt chuẩn NTM.

- Xây dựng, phát triển GTNT gắn liền với Kế hoạch xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 - 2020, lồng ghép với chương trình NTM đảm bảo hoàn thành Tiêu chí 2 - Giao thông cho các xã đạt chuẩn NTM.

- Khuyến khích, tăng cường xã hội hoá và nhân dân đóng góp, để đảm bảo huy động tối đa các nguồn lực cho xây dựng, phát triển GTNT.

- Ngoài nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh, các địa phương (UBND cấp huyện, UBND cấp xã) huy động tối đa các nguồn lực khác và cam kết nguồn vốn đối ứng để hoàn thành dứt điểm các dự án GTNT, tránh tình trạng đầu tư dàn trải, kéo dài, chịu hoàn toàn trách nhiệm trước Chủ tịch UBND tỉnh nếu xảy ra phát sinh nợ đọng trong xây dựng GTNT tại địa phương.

II. MỤC TIÊU

1. Mục tiêu tổng quát

UBND tỉnh đã có Văn bản số 3854/UBND-NN3 ngày 25/6/2015 về việc xã đăng ký đạt chuẩn NTM giai đoạn 2016 - 2020, trong đó xác định đến năm 2018, tất cả 112 xã trên địa bàn tỉnh sẽ đạt chuẩn NTM (giai đoạn 2016 - 2018 gồm: 40 xã còn lại). Đồng thời, trong Nghị quyết Đại hội Đại biểu Đảng bộ tỉnh Vĩnh Phúc lần thứ XVI nhiệm kỳ 2015 - 2020 đã nêu: "...Đẩy mạnh thực hiện Chương trình xây dựng NTM, phấn đấu tỉnh đạt chuẩn xây dựng NTM vào năm 2017 ...".

Năm 2016: UBND tỉnh đã phân bổ nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh bổ sung ngân sách cấp huyện tại Quyết định số 1982/QĐ-UBND ngày 14/6/2016;

Quyết định số 2299/QĐ-UBND ngày 14/7/2016 cho 24 xã đăng ký đạt chuẩn NTM (Kế hoạch cứng hóa 130 km đường trục xã).

Để hoàn thành mục tiêu xây dựng Chương trình NTM nói trên, thì Tiêu chí 2 - Giao thông là 01 trong 19 tiêu chí phải hoàn thành. Đây là một trong những tiêu chí bắt buộc và quan trọng hàng đầu trong 19 tiêu chí NTM, có ý nghĩa quan trọng, thiết thực đối với sự phát triển kinh tế - xã hội các vùng nông thôn, tạo bộ mặt nông thôn văn minh, hiện đại.

2. Mục tiêu cụ thể

- Đến hết năm 2018: Cứng hóa 100% đường GTNT trục xã; cứng hóa 100% đường trục thôn tại các xã đồng bằng và tối thiểu 50% tại xã trung du, miền núi của 112 xã đăng ký đạt chuẩn NTM.

- Đến hết năm 2020: Cứng hóa cơ bản 100% đường GTNT trên toàn tỉnh

a) Giai đoạn 2017 - 2018: Kế hoạch cứng hóa **138 Km** đường trục xã cho 16 xã đăng ký đạt chuẩn NTM

TT	Huyện, thị xã, thành phố	Kế hoạch cứng hóa đường trục xã giai đoạn 2017 - 2018	
		Khối lượng (km)	Kinh phí (tỷ đồng)
	<u>Toàn tỉnh thực hiện</u>	<u>138,00</u>	<u>102,54</u>
1	Huyện Yên Lạc	0,00	0,00
2	Huyện Vĩnh Tường	23,43	13,12
3	Huyện Tam Dương	28,06	21,22
4	Huyện Tam Đảo	0,00	0,00
5	Huyện Bình Xuyên	2,10	1,20
6	Huyện Lập Thạch	44,90	37,35
7	Huyện Sông Lô	39,60	29,64
8	Thị xã Phúc Yên	0,00	0,00
9	Thành phố Vĩnh Yên	0,00	0,00

b) Giai đoạn 2019 - 2020: Kế hoạch cứng hóa **79km** đường trục xã để tiếp tục duy trì, nâng cấp Tiêu chí 2- Giao thông cho các xã đã đạt chuẩn NTM đặc biệt là các xã trung du, miền núi.

TT	Huyện, thị xã, thành phố	Kế hoạch cứng hóa đường trục xã giai đoạn 2019 - 2020	
		Khối lượng (km)	Kinh phí (tỷ đồng)
	<u>Toàn tỉnh thực hiện</u>	<u>79,00</u>	<u>58,33</u>
1	Huyện Yên Lạc	3,80	2,34
2	Huyện Vĩnh Tường	28,63	17,66
3	Huyện Tam Dương	10,40	6,85
4	Huyện Tam Đảo	5,40	4,89
5	Huyện Bình Xuyên	4,60	2,79
6	Huyện Lập Thạch	16,18	14,81
7	Huyện Sông Lô	9,70	8,98
8	Thị xã Phúc Yên	0,00	0,00
9	Thành phố Vĩnh Yên	0,00	0,00

Do nguồn ngân sách tỉnh hiện nay còn rất khó khăn, đối với các địa phương đã cứng hóa 100% đường trục xã, trục thôn hoặc có tỷ lệ cứng hóa cao, trong giai đoạn 2017 - 2020: UBND cấp huyện, UBND cấp xã hàng năm có trách nhiệm bố trí nguồn ngân sách địa phương và huy động các nguồn vốn hợp pháp khác (xã hội hóa, nguồn thu từ đầu giá quyền sử dụng đất ...) để cải tạo, nâng cấp các tuyến đường GTNT qua thời gian khai thác sử dụng lâu dài đã hư hỏng, xuống cấp. Sau khi hoàn thành mục tiêu cứng hóa cơ bản 100% đường GTNT trên toàn tỉnh; UBND tỉnh sẽ nghiên cứu xây dựng cơ chế hỗ trợ cải tạo, nâng cấp các tuyến đường GTNT trên địa bàn tỉnh.

Chương IV

GIẢI PHÁP VÀ NGUỒN LỰC XÂY DỰNG PHÁT TRIỂN GTNT GIAI ĐOẠN 2017 - 2020

I. CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN

1. Giải pháp kỹ thuật

Căn cứ vào Quyết định số 4927/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2014 của Bộ GTVT về việc Ban hành “Hướng dẫn lựa chọn quy mô kỹ thuật đường GTNT

phục vụ Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng NTM giai đoạn 2010 - 2020” để lựa chọn quy mô kỹ thuật đường GTNT cho phù hợp.

UBND cấp huyện, UBND cấp xã nghiên cứu vận dụng áp dụng thiết kế mẫu phần móng, mặt đường tùy thuộc vào điều kiện thực tế tại địa phương (cấp đường, lưu lượng xe, tải trọng thiết kế), với quy mô như sau:

a) Đường trục xã

- Mặt cắt ngang: Bề rộng nền đường tối thiểu $B_n=5,0m$, bề rộng mặt đường tối thiểu 3,5m tương ứng với Đường GTNT cấp B tại Quyết định 4927/QĐ-BGTVT (trong điều kiện khó khăn: $B_n = 4m$; $B_m = 3m$);

- Kết cấu móng, mặt đường: Mặt đường BTXM mác 250 chiều dày 20cm, móng đường bằng cấp phối đá dăm chiều dày 15cm;

Phần xây dựng nền đường, hệ thống thoát nước và các hạng mục khác (nếu cần thiết) phải đảm bảo ổn định, khả năng chịu lực theo quy định và được xây dựng bằng nguồn vốn đối ứng của ngân sách địa phương, nguồn vốn xã hội hóa.

b) Đường trục thôn

- Mặt cắt ngang: Bề rộng nền đường tối thiểu 4,0m; Bề rộng mặt đường tối thiểu 3m tương ứng với Đường GTNT cấp C tại Quyết định 4927/QĐ-BGTVT (trong điều kiện khó khăn: $B_n = 3,5m$; $B_m = 2,5m$);

- Kết cấu móng, mặt đường: Mặt đường BTXM mác 200 chiều dày 20cm, móng đường bằng cấp phối đá dăm chiều dày 10cm;

Khi áp dụng thiết kế mặt cắt ngang như trên (tương đương Đường GTNT cấp B hoặc cấp C) phải lựa chọn vị trí thích hợp để bố trí chỗ xe tránh nhau ngược chiều. Khoảng cách giữa các vị trí tránh nhau tùy thuộc vào lưu lượng và địa hình thực tế nhưng không nhỏ hơn 500m đối với đường cấp B, 300m đối với đường cấp C. Chiều rộng nền đường mở thêm từ 2m - 3m, chiều dài đoạn tránh xe 10m - 15m kể cả đoạn vuốt nối.

c) Áp dụng thiết kế mẫu

Hiện nay, hệ thống đường GTNT trên địa bàn tỉnh cơ bản đã cứng hóa, các tuyến đường GTNT trục xã, trục thôn còn lại chưa cứng hóa, đa phần có bề rộng nền đường không lớn. Vì vậy, việc sử dụng thiết kế mẫu cho xây dựng GTNT sẽ cắt giảm các chi phí: Khảo sát, thiết kế, giám sát, quản lý dự án.... Tuy nhiên, sử dụng thiết kế mẫu, định hình phải phù hợp với điều kiện thực tế, tình hình cụ thể tại mỗi địa phương để công trình vào khai thác sử dụng đảm bảo chất lượng, an toàn và ổn định.

Đối với các địa phương có điều kiện, khuyến khích thiết kế, đầu tư xây dựng đường GTNT với quy mô, cấp đường lớn hơn theo các Tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành, đồng bộ các hạng mục (đặc biệt là: Hệ thống thoát nước ngang, thoát nước dọc; Hệ thống an toàn giao thông ...) bằng nguồn vốn tự có. Nhưng phải đảm bảo kết nối và phù hợp với các Quy hoạch xây dựng NTM, Quy hoạch GTVT ... của địa phương.

2. Giải pháp về nguồn lực giai đoạn 2017 - 2020

Các địa phương phải xác định việc xây dựng, phát triển GTNT nói riêng và xây dựng NTM nói chung là trách nhiệm của toàn Đảng, toàn dân, nhà nước và nhân dân cùng làm, nhà nước chỉ hỗ trợ một phần kinh phí để thúc đẩy phong trào, giảm bớt khó khăn cho nhân dân.

Vì vậy phải huy động tổng lực các nguồn vốn trên địa bàn như: Nguồn vốn ngân sách, nguồn vốn vay tín dụng ưu đãi, vốn trái phiếu chính phủ, nguồn thu từ quỹ sử dụng đất để lại đầu tư xây dựng hạ tầng, huy động sự đóng góp của các doanh nghiệp, các tổ chức đóng trên địa bàn, đóng góp của các phương tiện vận tải và các nguồn vốn hợp pháp khác. Đối với những địa phương không có nguồn vốn đối ứng, không huy động được nguồn xã hội hóa, tuyệt đối không triển khai xây dựng, chạy đua theo thành tích, để phát sinh nợ đọng xây dựng cơ bản trong xây dựng GTNT.

a) Tổng nhu cầu

- Tính với suất đầu tư trung bình theo định mức, đơn giá năm 2016: 2,0 tỷ đồng/1km đường trục xã và 1,5 tỷ đồng/1km đường trục thôn) để hoàn thành khối lượng: 347 km đường trục xã và 571 km đường trục thôn trên toàn tỉnh (dự phòng trượt giá mỗi năm: 5%)

- Tổng nhu cầu xây dựng GTNT giai đoạn 2017 - 2020: **1.276 tỷ đồng**

b) Khả năng cân đối vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh giai đoạn 2017 - 2020

Hiện nay việc xây dựng phát triển GTNT giai đoạn 2017 - 2020 được lồng ghép trong Chương trình mục tiêu xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 - 2020. Vì vậy, nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh cho xây dựng phát triển GTNT giai đoạn 2017 - 2020 nằm trong cơ cấu nguồn vốn từ ngân sách tỉnh hỗ trợ cho Chương trình xây dựng NTM giai đoạn 2017 - 2020.

Căn cứ Nghị quyết số 154/NQ-HĐND ngày 22/12/2014 của HĐND tỉnh về đầu tư công trung hạn 5 năm 2016 - 2020 thì ngân sách tỉnh hỗ trợ cho Chương trình xây dựng NTM giai đoạn 2016 - 2020: **1.200 tỷ đồng** (UBND tỉnh đề xuất bổ sung: 50 tỷ đồng tại Văn bản số 55/BC-UBND ngày 20/5/2016). Trong đó:

- Thanh toán vốn cho các xã NTM năm 2014 và năm 2015: 204,6 tỷ đồng;
- Bố trí vốn cho các xã đăng ký hoàn thành NTM năm 2016: 451,4 tỷ đồng.

Như vậy, ngân sách tỉnh còn khả năng cân đối hỗ trợ cho Chương trình xây dựng NTM trong giai đoạn năm 2017 - 2020 khoảng: **594 tỷ đồng** (bao gồm cả kinh phí hỗ trợ xây dựng phát triển GTNT).

II. ĐỐI TƯỢNG, CƠ CHẾ VÀ KINH PHÍ HỖ TRỢ PHÁT TRIỂN GTNT GIAI ĐOẠN 2017 - 2020

1. Nội dung và mức hỗ trợ: Theo Nghị quyết số 25/2016/NQ-HĐND của HĐND tỉnh ngày 21/7/2016 về cơ chế hỗ trợ phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 - 2020, cụ thể như sau:

a) Nội dung hỗ trợ: Phần móng, mặt đường các tuyến đường GTNT trục xã do UBND cấp xã quản lý.

b) Mức hỗ trợ:

- 40% đối với xã đồng bằng tương ứng 520 triệu đồng/1km;
- 50% đối với xã trung du tương ứng 650 triệu đồng/1km;
- 60% đối với xã miền núi tương ứng 780 triệu đồng/1km;
- Định mức tính hỗ trợ cho đường GTNT trục xã năm 2016 là 1,3 tỷ đồng/1km; các năm tiếp theo tính trượt giá khoảng 5% mỗi năm.

c) Điều kiện hỗ trợ:

- Công trình, dự án phải phù hợp với quy hoạch đã được cấp thẩm quyền phê duyệt, không vi phạm các quy định của pháp luật về quản lý đầu tư xây dựng.

- Công trình nằm trong danh mục Đề án kèm theo Tờ trình số 182/TTr-UBND ngày 11/7/2016 của UBND tỉnh và được phê duyệt kèm theo Quyết định này.

- Áp dụng thiết kế mẫu (theo Hướng dẫn tại Khoản 1 Mục I Chương IV của Đề án); cơ chế thanh, quyết toán phù hợp với quy định hiện hành.

d) Hình thức thực hiện: Khuyến khích giao cho cộng đồng dân cư làm nhà thầu thực hiện các công trình, dự án.

2. Kinh phí hỗ trợ

Tổng kinh phí từ ngân sách tỉnh hỗ trợ xây dựng, phát triển GTNT giai đoạn 2017 - 2020: **160,87 tỷ đồng**.

III. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Ban Chỉ đạo chương trình GTNT tỉnh

Căn cứ vào mục tiêu, Kế hoạch của Đề án, đơn đốc chỉ đạo cấp huyện tổ chức thực hiện. Hàng năm tổ chức kiểm tra đánh giá, bình xét thi đua, động viên khen thưởng kịp thời những địa phương làm tốt công tác xây dựng GTNT, tổng kết rút kinh nghiệm, tổng hợp báo cáo kết quả với UBND tỉnh.

2. Sở GTVT

- Là cơ quan thường trực Ban Chỉ đạo chương trình GTNT tỉnh, chủ trì, triển khai Đề án phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc giai đoạn 2017 - 2020; chịu trách nhiệm kiểm tra, hướng dẫn UBND cấp huyện, UBND cấp xã và các đơn vị liên quan tổ chức, triển khai thực hiện; tổng hợp kết quả thực hiện; đề xuất các giải pháp kịp thời, nhằm xử lý các vướng mắc trong quá trình tổ chức, triển khai Đề án phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc giai đoạn 2017 - 2020.

- Hàng năm, phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, đề xuất phân bổ nguồn vốn hỗ trợ xây dựng GTNT từ ngân sách tỉnh bổ sung cho ngân sách cấp huyện.

- Hướng dẫn UBND cấp huyện, UBND cấp xã áp dụng thiết kế mẫu cho các tuyến đường GTNT giai đoạn 2017 - 2020 theo quy định đảm bảo yêu cầu kỹ

thuật, chất lượng và phù hợp với điều kiện cụ thể (cấp đường, lưu lượng xe, tải trọng thiết kế) tại mỗi địa phương để tiết kiệm tối đa chi phí cho xây dựng GTNT.

3. Sở Kế hoạch và Đầu tư:

Chủ trì, phối hợp với Sở GTVT đề xuất bố trí vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh bổ sung cho ngân sách cấp huyện thực hiện cứng hóa các tuyến đường GTNT theo danh mục và tiến độ đầu tư đã xác định trong Đề án. Hàng năm cân đối, bố trí đủ nguồn vốn để thực hiện mục tiêu xây dựng phát triển GTNT giai đoạn 2017 - 2020 nói riêng và mục tiêu, kế hoạch xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 - 2020 nói chung.

4. Sở Tài chính

- Chủ trì, phối hợp với Sở, ngành liên quan (Sở Nông nghiệp và phát triển nông thôn, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở GTVT, Kho bạc nhà nước) ban hành hướng dẫn liên ngành về trình tự, thủ tục thanh quyết toán và quản lý sử dụng vốn hỗ trợ xây dựng GTNT trên địa bàn tỉnh trong giai đoạn 2017 - 2020 với hình thức giao cộng đồng dân cư tự thực hiện (tổ thợ, nhóm thợ tại địa phương; Mặt trận tổ quốc; Hội phụ nữ; Hội cựu chiến binh ...).

- Chủ trì, phối hợp với Sở, ngành liên quan đề xuất cơ chế cấp phát kinh phí hỗ trợ phát triển GTNT từ ngân sách tỉnh hàng năm để bổ sung cho ngân sách cấp huyện.

5. Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn

Phối hợp với Sở GTVT và các Sở, ngành liên quan phụ trách các tiêu chí NTM để tổng hợp, đôn đốc các địa phương thực hiện; đề xuất các giải pháp kịp thời, nhằm giải quyết các vướng mắc để hoàn thành kế hoạch, mục tiêu xây dựng NTM trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 -2020.

6. Sở Xây dựng

Trên cơ sở Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, Quy hoạch chung đô thị Vĩnh Phúc, Quy hoạch các Khu công nghiệp, Cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh và các quy hoạch có liên quan, hướng dẫn các địa phương việc kết nối các tuyến đường GTNT với các đường giao thông khác (quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện) trong khu vực phù hợp với quy hoạch chung của tỉnh.

7. Sở Tài nguyên và Môi trường

Hướng dẫn về quy trình, thủ tục thu hồi đất để xây dựng đường GTNT, đặc biệt trong trường hợp các hộ dân hiến đất để đầu tư xây dựng công trình.

8. UBND cấp huyện

- Chỉ đạo, hướng dẫn UBND cấp xã căn cứ danh mục các tuyến đường GTNT với lộ trình đầu tư xác định trong Đề án được duyệt, hoàn thiện các thủ tục đầu tư xây dựng theo quy định (chậm nhất vào ngày 31/10 năm trước năm kế hoạch) trên cơ sở áp dụng thiết kế mẫu (theo Hướng dẫn tại Khoản 1 Mục I Chương IV của Đề án).

- Hàng năm, phân bổ chi tiết nguồn vốn hỗ trợ từ ngân sách tỉnh cho danh mục các công trình theo định hướng, Quy hoạch NTM, Quy hoạch GTVT được các ngành thẩm định, UBND tỉnh phê duyệt và đồng thời đồng thời bố trí nguồn vốn ngân sách cấp huyện, chỉ đạo UBND các xã (gán trách nhiệm của Bí thư, Chủ tịch UBND các xã thực hiện Đề án) bố trí và huy động các nguồn lực (tăng cường xã hội hóa) để triển khai các công trình, dự án đảm bảo tiến độ theo kế hoạch, không để phát sinh nợ đọng xây dựng cơ bản trong xây dựng GTNT.

- Đối với những địa phương không có nguồn vốn đối ứng, không huy động được nguồn xã hội hóa, tuyệt đối không triển khai xây dựng, chạy đua theo thành tích, đồng thời chịu hoàn toàn trách nhiệm nếu để phát sinh nợ đọng xây dựng cơ bản trong xây dựng GTNT.

9. Chế độ báo cáo, kiểm tra thực hiện.

- Ban chỉ đạo Chương trình GTNT tỉnh chủ động công tác kiểm tra, sơ kết, tổng kết phong trào xây dựng phát triển GTNT trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2017 - 2020.

- UBND cấp huyện chịu trách nhiệm chỉ đạo, kiểm tra và tổ chức triển khai các công trình, dự án GTNT trên địa bàn, báo cáo kết quả thực hiện gửi Sở GTVT vào ngày 20 đến ngày 25 của tháng cuối quý và đột xuất khi có yêu cầu để tổng hợp báo cáo UBND tỉnh./.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

(Đã ký)

Vũ Chí Giang