

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.

- Đường Nam sông Hậu: đoạn qua vùng (tại thành phố Cần Thơ) dài 9,5 km duy trì tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe.

- Tuyến Cần Thơ - Vị Thanh: từ thành phố Cần Thơ đến Vị Thanh (Hậu Giang) toàn tuyến dài 47,4 km (đoạn qua thành phố Cần Thơ dài 10,2 km). Giai đoạn 1 tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, quy mô 2 làn xe, giai đoạn 2 mở rộng 4 làn xe.

b) Đường sắt

Nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt Mỹ Tho - Cần Thơ kết nối với tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt được duyệt và khả năng nguồn vốn.

c) Đường biển

Cảng biển:

- Cảng Cần Thơ (thành phố Cần Thơ): là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I). Công suất đến năm 2020 đạt từ 11,5 ÷ 13,5 triệu tấn/năm. Gồm các khu chức năng:

+ Khu bến chính Cái Cui: chủ yếu làm hàng tổng hợp cho tàu có trọng tải từ 1,0 ÷ 2,0 vạn DWT, trong đó có bến chuyên dùng cho các cơ sở công nghiệp dịch vụ ven sông.

+ Khu bến tổng hợp Hoàng Diệu, Bình Thủy: duy trì quy mô các bến tổng hợp hiện có; sắp xếp, cải tạo, di dời các bến chuyên dùng; tiếp nhận tàu có trọng tải đến 1,0 vạn DWT.

+ Khu bến chuyên dùng Trà Nóc, Ô Môn: bố trí các bến tổng hợp để hỗ trợ cho khu bến Hoàng Diệu, phục vụ chung cho các khu công nghiệp; tiếp nhận tàu có trọng tải từ 5,0 ÷ 10 nghìn DWT.

- Cảng chuyên dùng nhập than cho các nhà máy nhiệt điện: gồm đầu mối tiếp chuyển ngoài khơi cho tàu có trọng tải từ 100 ÷ 200 nghìn DWT và các bến tại nhà máy cho phương tiện nhỏ, tổng công suất đến năm 2020 đạt 45 triệu tấn/năm. Gồm:

+ Khu vực phía Đông đồng bằng sông Cửu Long đầu mối tiếp nhận than vùng cửa sông Hậu (thuộc tỉnh Trà Vinh hoặc tỉnh Sóc Trăng).

+ Khu vực phía Tây đồng bằng sông Cửu Long đầu mối tiếp chuyển than tại quần đảo Nam Du; bến của nhà máy tại Kiên Lương (Kiên Giang).

- Cảng tiềm năng cho tàu biển lớn ngoài cửa sông Hậu: tiếp tục nghiên cứu xây dựng cảng cho tàu biển lớn (vượt ngoài khả năng nâng cấp cải tạo luồng cửa sông). Vị trí dự kiến ở ngoài khơi tỉnh Sóc Trăng để thuận tiện cho việc đưa rút hàng của các địa phương vùng bán đảo Cà Mau.

- Tại Phú Quốc: khu bến tại An Thới, Vịnh Đầm cho tàu 2 ÷ 3 nghìn DWT trong Vịnh và cho tàu 30 nghìn DWT bằng phao chuyển tải, khu bến tại Mũi Đất Đỏ cho tàu khách du lịch 8 ÷ 10 vạn GRT.

Luồng vào cảng:

- Luồng vào cảng Cần Thơ và các cảng trên sông Hậu cho tàu có trọng tải từ 1,0 ÷ 2,0 vạn DWT (qua kênh Quan Chánh Bó), cho tàu có trọng tải từ 3.000 ÷ 5.000 DWT (qua cửa Định An).

d) Đường thủy nội địa

Luồng tuyến tàu sông:

- Tuyến thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau (tuyến duyên hải): đoạn qua vùng dài 16 km; đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau (qua kênh Xà No): đoạn qua vùng dài 167 km; duy trì đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến thành phố Hồ Chí Minh - Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò): đoạn qua vùng dài 130 km, duy trì đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến thành phố Hồ Chí Minh - Kiên Lương (qua kênh Đồng Tháp Mười) đoạn qua vùng dài 107 km đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến Mộc Hóa - Hà Tiên: đoạn qua vùng 105 km; nâng cấp; cải tạo tuyến đạt cấp IV kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến Cửa Tiểu - Biên giới Campuchia: đoạn qua vùng 73 km; duy trì tuyến đạt cấp I kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến sông Hậu qua cửa Định An - Tân Châu (An Giang): đoạn qua vùng dài 107,5 km; duy trì tuyến đạt cấp I kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến Rạch Giá - Cà Mau (cửa sông Ông Đốc): dài 158 km, nâng cấp, cải tạo tuyến đạt cấp III kỹ thuật đường thủy nội địa.

- Tuyến liên kết nội vùng Quản Lộ - Phụng Hiệp: đoạn qua vùng dài 12 km; nâng cấp, cải tạo tuyến đạt cấp IV kỹ thuật đường thủy nội địa.

Cảng thủy nội địa:

Xây dựng mới và nâng cấp một số cảng sông, gồm các cảng: Tân Châu, Bình Long (An Giang), Tắc Cậu (Kiên Giang), sông Ông Đốc (Cà Mau). Trong đó, cảng Tân Châu cho tàu có trọng tải từ 500 ÷ 2.000 DWT, đồng thời có vai trò là đầu mối cho phương tiện thủy nội địa giao thương với Campuchia.

đ) Đường hàng không

Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ: tiếp tục đầu tư nâng cấp, mở rộng cơ sở phục vụ hành khách đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay quân sự cấp II, đáp ứng được công suất 5,0 triệu hành khách/năm và 400.000 ÷ 500.000 tấn hàng hóa/năm.

Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc: ưu tiên phát triển cảng hàng không quốc tế Phú Quốc tại Dương Tơ trở thành cảng hàng không của trung tâm du lịch và giao thương của Vùng và quốc gia đảm bảo khai thác máy bay Boeing 747 hoặc tương đương với công suất 6 triệu hành khách/năm và 300.000 tấn hàng hóa/năm.

Cảng hàng không Cà Mau: nâng cấp, đầu tư mở rộng năng lực khai thác cảng hàng không hiện có đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO. Công suất cảng đạt 300.000 hành khách/năm và 1.000 tấn hàng hóa/năm.

Cảng hàng không Rạch Giá: nâng cấp, đầu tư mở rộng năng lực khai thác cảng hàng không hiện có đạt cấp 4C theo tiêu chuẩn ICAO. Công suất cảng đạt 300.000 hành khách/năm và 2.000 tấn hàng hóa/năm.

Sân bay An Giang: nghiên cứu, xây dựng vào thời điểm thích hợp, đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay cấp III đối với hoạt động quân sự. Là sân bay nội địa, dùng cho mục đích bay taxi, bay hàng không chung, bay phục vụ công tác tìm kiếm cứu nạn, phát triển bay khai thác thường lệ khi có thị trường và là sân bay dùng chung trong lĩnh vực dân dụng và quân sự.

e) 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 trong Vùng đã được duyệt.

Một số tuyến đường bộ địa phương có tính kết nối liên tỉnh, các địa phương phối hợp trong quá trình xây dựng để tổ chức thực hiện quy hoạch (chi tiết trong Phụ lục kèm theo).

Đầu tư chiều sâu, nâng cấp các cảng, bến thủy nội địa do địa phương quản lý hiện có cho các tàu có trọng tải từ 500 ÷ 1.000 DWT; xây dựng, nâng cấp một số cảng khách cho tàu có trọng tải từ 100 ÷ 250 ghé.

3. Các công trình ưu tiên đầu tư

Các công trình ưu tiên đầu tư là các công trình nhằm giải quyết mục tiêu kết nối đồng bộ mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông, là động lực phát triển vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long và cần đầu tư trong giai đoạn 2011 - 2015 (chi tiết trong Phụ lục kèm theo).

4. Dự kiến quỹ đất cho phát triển giao thông vận tải.

Dự kiến quỹ đất dành cho hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long bao gồm: đường bộ, đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, cảng sông, các nhà ga bên bãi ... (không tính đến giao thông đô thị và giao thông địa phương) đến 2020 khoảng 696,64 km², chiếm khoảng 4,21% diện tích vùng, tăng so với hiện tại khoảng 0,89%.

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, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải, dịch vụ vận tải; đổi mới phương tiện, công nghệ, trang thiết bị dịch vụ vận tải, ưu tiên phát triển vận tải container, đa phương thức và dịch vụ logistics để điều tiết hợp lý giữa các phương thức vận tải.

- Tổ chức hợp lý các đầu mối vận tải gắn kết chặt chẽ với các hành lang vận tải nối với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và khu vực.

- Có chính sách hỗ trợ, từng bước phát triển vận tải hành khách công cộng đô thị, đồng thời kiểm soát sự gia tăng phương tiện cá nhân.

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

- Để khai thác hết năng lực, hiệu quả các công trình giao thông trên địa bàn, việc 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.

- Tăng cường sự chỉ đạo của trung ương, sự phối hợp giữa các địa phương để tạo bước đột phá trong đầu tư kết cấu hạ tầng - giao thông theo hướng giai đoạn 2011 - 2015 ưu tiên các công trình có tính đột phá, tạo được sự liên kết vùng và giữa các phương thức vận tải nhằm phát huy hiệu quả của cả hệ thống và giữa các phương thức vận tải.

- Ưu tiên đầu tư phát triển những công trình có tính chất đột phá, tạo ra liên kết vùng và giữa các phương thức vận tải.

- 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 khác nhau.

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

- Các tỉnh, thành phố đầu giá quyền sử dụng đất để có vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải trên địa bàn.

- Dành quỹ đất hợp lý cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải những năm trước mắt cũng như về lâu dài.

- Tăng cường công tác quản lý bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, dành phần vốn thích đáng cho công tác quản lý bảo trì.

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

- Hoàn thiện hệ thống pháp luật, kiện toàn tổ chức quản lý an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương hướng tới đảm bảo trật tự an toàn giao thông một cách bền vững. Tăng cường phân cấp cho địa phương về công tác quản lý, công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông.

- Tăng cường và nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục kết hợp với công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông.

- Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông phải đảm bảo hành lang an toàn, phải được thẩm định về an toàn giao thông gắn với việc xây dựng các nút giao thông, công dân sinh và xử lý điểm đen trên tuyến.

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

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

4. Giải pháp, chính sách bảo vệ môi trường

- Hoàn thiện các tiêu chuẩn, văn bản hướng dẫn và các quy định bảo vệ môi trường trong lĩnh vực 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.

- 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 đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng phù hợp với các yêu cầu về bảo vệ môi trường.

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 điều chỉnh bổ sung kịp thời, đáp ứng yêu cầu thực tế.

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

Điều 3. Quyết định này có hiệu thi hành kể từ ngày 30 tháng 3 năm 2012.

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 CÔNG TRÌNH/DỰ ÁN ƯU TIÊN VÙNG KINH TẾ TRỌNG
ĐIỂM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

(Ban hành kèm theo Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg ngày 10 tháng 02 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Tên công trình/dự án	Quy mô
I	ĐƯỜNG BỘ	
	Các tuyến quốc lộ	
1	Xây dựng đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ	4 làn xe
2	Nâng cấp quốc lộ 91 (đoạn Cần Thơ - Lộ Tẻ)	Cấp III, 2 làn xe
3	Nâng cấp quốc lộ 61 (đoạn Cái Tư - Gò Quao)	Cấp III, 2 làn xe
4	Nâng cấp quốc lộ 63 (đoạn qua tỉnh Cà Mau, Kiên Giang)	Cấp III, 2 làn xe
5	Xây dựng tuyến N1 (đoạn Hồng Ngự - Châu Đốc; Châu Đốc - Tịnh Biên)	Cấp IV, 2 làn xe
6	Đường hành lang ven biển phía Nam (cửa khẩu Xà Xía, Kiên Giang - quốc lộ 1, thành phố Cà Mau)	Cấp III, 2 làn xe
7	Xây dựng tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi	Cấp III, 2 làn xe
8	Xây dựng mới cầu Vàm Cống	
9	Xây dựng mới cầu Năm Căn	
10	Xây dựng mới cầu Long Bình	
	Các tuyến liên kết nội vùng	
1	Tuyến Long Xuyên (An Giang) - Tri Tôn - Vàm Rầy (Kiên Giang)	Đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe
2	Tuyến N1 - Tri Tôn - Núi Sập - Cờ Đỏ - Một Ngàn - QL1	Đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe
3	Tuyến Hà Tiên - Vị Thanh	Đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe
4	Tuyến Khánh Bình (An Giang) - Chợ Mới - Lấp Vò (Đồng Tháp)	Đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe
5	Gành Hào (Bạc Liêu) - Đầm Dơi - Năm Căn - Đất Mũi (Cà Mau)	Đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe
6	Tuyến An Minh (Cà Mau) - U Minh - Trần Văn Thời - Năm Căn (Cà Mau)	Đường cấp IV đồng bằng, quy mô 2 làn xe

TT	Tên công trình/dự án	Quy mô
II	ĐƯỜNG BIỂN	
1	Cảng biển	
-	Nâng cấp, mở rộng cụm cảng Cần Thơ	20.000 DWT
-	Nâng cấp cảng Mỹ Thới (An Giang)	10.000 DWT
-	Xây dựng cảng An Thới (Phú Quốc, Kiên Giang)	2.000 - 3.000 DWT, 30.000 DWT bằng chuyển tải, Tàu khách 8-10 vạn GRT
-	Xây dựng cảng Dương Đông (Kiên Giang)	Tàu khách 8 - 10 vạn GRT
-	Xây dựng cảng Cà Mau	5.000 DWT
2	Luồng vào cảng	
-	Luồng vào cảng trên sông Hậu (qua kênh Quan Chánh Bó)	20.000 DWT (giảm tải)
-	Luồng sông Cửa Lớn qua cửa Bò Đề	50.000 DWT (giảm tải)
III	ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA	
1	Tuyến đường thủy nội địa	
-	Thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau (tuyến duyên hải)	Cấp III kỹ thuật ĐTNĐ
-	Thành phố Hồ Chí Minh - Kiên Lương (qua kênh Tháp Mười số 1)	Cấp III kỹ thuật ĐTNĐ
-	Rạch Giá - Cà Mau	Cấp III kỹ thuật ĐTNĐ
-	Mộc Hóa - Hà Tiên	Cấp IV kỹ thuật ĐTNĐ
-	Quản Lộ - Phụng Hiệp	Cấp IV kỹ thuật ĐTNĐ
2	Cảng thủy nội địa	
-	Cảng Tân Châu, An Giang	2.000T
-	Cảng Bình Long, An Giang	1.000T
-	Cảng Tắc Cậu, Kiên Giang	1.000T
-	Cảng Ông Đốc, Cà Mau	1.000T
IV	ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG	
1	Cảng hàng không Cà Mau	300.000 khách/năm
2	Cảng hàng không Rạch Giá	300.000 khách/năm
3	Cảng hàng không Dương Tơ (Phú Quốc)	6 triệu khách/năm