

Số: 136 /QĐ-UBND

Quảng Ngãi, ngày 22 tháng 01 năm 2013

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải
tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020, định hướng đến năm 2030**

TRUNG TÂM CÔNG BÁO & TIN HỌC Q	
CV	Số: 636
ĐẾN	Ngày: 23/01/2013
	Chuyên:

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH QUẢNG NGÃI

Căn cứ Luật Tổ chức HĐND và UBND ngày 26/11/2003;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13/11/2008;

Căn cứ Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

Căn cứ Quyết định số 2052/QĐ-TTg ngày 10/11/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020.

Căn cứ Thông tư liên tịch số 02/2012/TTLT-BGTVT-BKHĐT ngày 17/01/2012 của Bộ Giao thông vận tải - Bộ Kế hoạch và Đầu tư về hướng dẫn nội dung, trình tự lập quy hoạch tổng thể phát triển Giao thông vận tải cấp tỉnh;

Trên cơ sở Công văn số 8870/BGTVT-KHĐT ngày 19/10/2012 của Bộ Giao thông vận tải về việc thoả thuận Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Quảng Ngãi giai đoạn 2011 - 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Nghị quyết số 30/2012/NQ-HĐND ngày 10/12/2012 của Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, kỳ họp thứ 7 về việc thông qua Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ ý kiến của Thường trực Hội đồng nhân dân tỉnh tại Công văn số 31/HĐND-KTNS ngày 16/01/2013 về việc thống nhất nội dung phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Xét đề nghị của Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số 156/TTr-SGTVT ngày 17/12/2012 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với các nội dung chủ yếu sau:

I. Quan điểm phát triển:

- Hệ thống giao thông vận tải cần được ưu tiên đầu tư phát triển trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững; đảm bảo đồng bộ, hợp lý nhằm phát

huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của tỉnh để phát triển hợp lý giữa các phương thức vận tải.

- Tập trung xây dựng, nâng cấp các trục chính làm động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội cho một số vùng; huy động mọi nguồn lực để phát triển, đầu tư cho hệ thống hạ tầng giao thông vận tải.

- Phát triển giao thông vận tải của tỉnh đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hoá - hiện đại hoá nông nghiệp - nông thôn, gắn kết được mạng lưới giao thông vận tải của tỉnh với mạng lưới giao thông quốc gia, tạo sự liên hoàn, thông suốt và chi phí vận tải hợp lý, phù hợp với đa số người dân.

- Phát triển vận tải theo hướng hiện đại, ứng dụng công nghệ tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức.

- Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và đảm bảo hành lang an toàn giao thông.

II. Mục tiêu phát triển:

1) Mục tiêu vận tải:

- Đến năm 2015: Khối lượng vận tải hàng hóa đạt 5,996 Tr.T, vận tải hành khách đạt 3,212 Tr.HK.

- Đến năm 2020: Khối lượng vận tải hàng hóa đạt 10,418 Tr.T, vận tải hành khách đạt 5,183 Tr.HK.

- Đến năm 2030: Khối lượng vận tải hàng hóa đạt 26,255 Tr.T, vận tải hành khách đạt 11,779 Tr.HK.

2) Mục tiêu vận tải hành khách bằng xe buýt công cộng:

- Đến năm 2015: Khối lượng vận tải hành khách đạt 2,698 Tr.HK.

- Đến năm 2020: Khối lượng vận tải hành khách đạt 4,346 Tr.HK.

- Đến năm 2030: Khối lượng vận tải hành khách đạt 11,272 Tr.HK.

3) Mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng:

- Đường bộ:

+ Hoàn chỉnh mạng lưới các trục dọc, trục ngang theo quy hoạch, với quy mô tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, V và 100% mặt đường bằng BTN, BTXM.

+ Quốc lộ: Quy mô tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 100% mặt đường bằng BTN, BTXM.

+ Đường tỉnh: Quy mô tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, 100% mặt đường bằng BTN, BTXM.

+ Đường huyện: Quy mô tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp V, 90% mặt đường rải nhựa, BTXM; đến năm 2030: 100% mặt đường rải nhựa, BTXM.

+ Đường xã, thôn, khối phố: Quy mô đạt tiêu chuẩn cấp V, VI và giao thông nông thôn loại A, B (theo tiêu chuẩn 22 TCN 210-92), 70% mặt đường

rải nhựa, BTXM, 30% mặt đường rải cấp phối; đến năm 2030: 100% mặt đường rải nhựa, BTXM.

- Đường sắt: Phát triển giao thông vận tải đường sắt đồng bộ về kết cấu hạ tầng, phương tiện, dịch vụ vận tải; hình thành mạng lưới đường sắt hoàn chỉnh liên kết với Khu Kinh tế Dung Quất theo đúng quy hoạch chuyên ngành được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

- Đường thủy nội địa: Đưa các tuyến đang khai thác vào quản lý, phối hợp với chính quyền địa phương tổ chức quản lý hành lang bảo vệ luồng theo phân cấp; thực hiện nạo vét cục bộ các luồng tuyến, xây dựng kè bảo vệ những đoạn sông xói lở cùng với các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa.

- Cảng biển: Xây dựng Cảng Dung Quất là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, loại I trong hệ thống cảng biển Việt Nam, gồm: Dung Quất I (hiện có) và Dung Quất II (theo quy hoạch xây dựng cảng Dung Quất); Nâng cấp, cải tạo cảng Sa Kỳ thành cảng vệ tinh cho cảng Dung Quất và một số cảng cá khác đảm bảo quy mô phù hợp.

- Hàng không: Thực hiện xây dựng theo các quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

III. Quy hoạch phát triển:

1. Quy hoạch phát triển mạng lưới vận tải và phương tiện giao thông cơ giới:

a) Quy hoạch mạng lưới vận tải đường bộ:

- Tuyến vận tải quốc tế liên vận: Tổ chức mở các tuyến từ thành phố Quảng Ngãi đi đến các tỉnh thuộc nước Lào (Quảng Ngãi - Kon Tum - Lào; Quảng Ngãi - Quảng Trị - Lào).

- Tuyến vận tải hành khách đường bộ liên tỉnh: Tổ chức lại vận tải hợp lý trên một số tuyến đang khai thác từ thành phố Quảng Ngãi đến các tỉnh phía Nam và đồng bằng sông Cửu Long. Tổ chức mở thêm các tuyến từ thành phố Quảng Ngãi đi các tỉnh Tây Bắc như: Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên, Lai Châu, Lào Cai, Yên Bái.

- Mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt:

+ Tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt nội tỉnh: Tổ chức lại vận tải hợp lý (nâng tần suất khai thác) 07 tuyến vận tải hành khách bằng xe buýt hiện đang khai thác và đến năm 2015 tổ chức mở thêm 03 tuyến từ thành phố Quảng Ngãi đi Cổ Lũy, Thạch Nham và thị trấn Trà Xuân, huyện Trà Bồng. Đến năm 2020 kéo dài tuyến xe buýt từ thị trấn Trà Xuân, huyện Trà Bồng lên trung tâm huyện Tây Trà và kéo dài tuyến từ thị trấn Di Lăng lên trung tâm huyện Sơn Tây. Đến năm 2030, khi các trục dọc, ngang mạng lưới giao thông đường bộ được hình thành hoàn chỉnh thì sẽ nghiên cứu mở các tuyến các trung tâm huyện lỵ, các cụm, khu công nghiệp, khu kinh tế, khu du lịch đảm bảo kết nối giữa các vùng.

+ Mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trong TP Quảng Ngãi: Trong giai đoạn 2016 - 2020 khi nhu cầu đi lại của người dân trong TP Quảng Ngãi tăng cao, cũng như cơ sở hạ tầng giao thông cho phép sẽ tiến hành mở các tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt nội đô TP Quảng Ngãi.

- Vận tải hành khách công cộng bằng xe taxi: Trước mắt tập trung đầu tư phương tiện khai thác trên địa bàn huyện Đức Phổ và Ba Tơ. Nâng số lượng phương tiện hoạt động trên địa bàn Khu kinh tế Dung Quất.

b) Quy hoạch mạng lưới vận tải đường thủy: Tổ chức lại vận tải hợp lý tuyến Sa Kỳ - Lý Sơn, Châu Ổ - Sa Cần (hạ lưu sông Trà Bồng), tuyến Sông Kinh Giang; đưa vào khai thác tuyến đảo Lớn - đảo Bé (huyện Lý Sơn) và khi điều kiện cơ sở hạ tầng về đường thủy cho phép sẽ đưa vào khai thác các tuyến còn lại là: tuyến sông Trà Khúc, sông Trà Bồng nối dài, sông Vệ, sông Trà Câu, sông Thoa với sông Trường, Vạn Tường - Lý Sơn.

c) Mạng lưới vận tải bằng đường sắt, đường hàng không: Thực hiện theo Quy hoạch của ngành đường sắt và hàng không đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

d) Quy hoạch phương tiện giao thông cơ giới: Trên cơ sở số lượng phương tiện hiện có; số phương tiện hết niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ; dự báo nhu cầu đi lại, giao lưu hàng hóa và sự phát triển kinh tế - xã hội, nhu cầu phương tiện vận tải gia tăng giai đoạn 2012 - 2020 và định hướng đến năm 2030 như sau:

TT	Phương thức vận tải	Đơn vị	2011	Nhu cầu phương tiện gia tăng		
				2015	2020	2030
I Đường bộ						
1	Vận tải HH	Chiếc/Tấn phương tiện (TPT)	7.682/47.080	2.757/16.894	5.573/35.926	11.240/68.886
-	Xe tải		7.303/46.447	2.621/16.667	5.573/35.443	10.686/67.960
-	Xe cơ giới khác		379/633	136/227	289/483	555/926
2	Vận tải HK	Chiếc/ghế	3.444/39.188	2.190/24.921	1.923/21.877	7.858/89.410
-	Xe ô tô khách		842/23.576	535/14.993	470/13.161	1.921/53.790
-	Xe ô tô con		2602/15612	1.655/9.928	1.453/8.715	5.937/35.620
3	Xe máy chuyên dùng	Chiếc	1.419	861	834	3.238
II Đường thủy nội địa						
1	Tàu hàng	Chiếc/TPT	187/3.244	114/1.970	247/4.287	454/7.879
2	Tàu khách	Chiếc/ghế	9/455	5/279	12/607	22/1.115

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

a) Đường bộ:

a.1) Các hành lang kinh tế kỹ thuật của tỉnh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được thiết kế dựa trên 06 trục dọc, 03 trục ngang như sau:

* Sáu trục dọc gồm:

- Trục dọc số 01: Trùng đường ven biển Quảng Ngãi (ký hiệu D1).
 - + Điểm đầu: Ranh giới giữa tỉnh Quảng Nam với tỉnh Quảng Ngãi thuộc huyện Bình Sơn (giáp khu kinh tế mở Chu Lai).
 - + Điểm cuối: Giao với đường ven biển tỉnh Bình Định (tuyến ĐT.639) thuộc huyện Tam Quan, tỉnh Bình Định.
 - + Tổng chiều dài: 128,6km.
 - + Đến năm 2020: Đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng ($B_{nền} = 12m$, $B_{mặt} = 11m$), riêng đoạn Mỹ Khê - Trà Khúc và Nam sông Trà Khúc đạt $B_{nền} = 36m$, $B_{mặt} = 23m$.
 - + Định hướng đến năm 2030: Giữ nguyên giai đoạn đến năm 2020.
- Trục dọc số 2: Trùng đường QL1 (ký hiệu D2).
 - + Điểm đầu: Tại xã Bình Nguyên, huyện Bình Sơn (Km1027).
 - + Điểm cuối: Đèo Bình Đê, huyện Đức Phổ (Km1125).
 - + Tổng chiều dài: 98km.
 - + Đến năm 2020: Đạt tiêu chuẩn đường cấp II đồng bằng ($B_{nền} = 20,5m$, $B_{mặt} = 18m$), riêng đoạn qua khu công nghiệp VSIP đạt $B_{nền} = 60m$, $B_{mặt} = 34m$. Các tuyến tránh qua thị trấn Châu Ô và La Hà đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng ($B_{nền} = 12m$, $B_{mặt} = 11m$).
 - + Định hướng đến năm 2030: Giữ nguyên giai đoạn đến năm 2020. Các tuyến tránh QL1 đoạn qua thị trấn Mộ Đức và thị tứ Sa Huỳnh đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng ($B_{nền} = 12m$, $B_{mặt} = 11m$).
- Trục dọc số 03: Trùng tuyến cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi - Bình Định (ký hiệu D3).
 - + Điểm đầu: Tại xã Bình Nguyên, huyện Bình Sơn (Km99+300).
 - + Điểm cuối: Ranh giới giữa tỉnh Quảng Ngãi và tỉnh Bình Định.
 - + Tổng chiều dài: 96,22km.
 - + Đến năm 2020: Xây dựng hoàn thành đường cao tốc đoạn qua tỉnh Quảng Ngãi dài 88,2km đạt đường cao tốc loại A ($B_{nền} = 26m$, $B_{mặt} = 24,5m$), riêng đoạn nối với QL1 dài 8,02km đạt cấp III đồng bằng ($B_{nền} = 12m$, $B_{mặt} = 11m$).
 - + Định hướng đến năm 2030: Giữ nguyên giai đoạn đến năm 2020.
- Trục dọc số 04: Trục dọc Trung du (Bình Khương - Bình Mỹ - Trà

Bình - Ba Gia - Nghĩa Sơn - Nghĩa Lâm - Nghĩa Thắng - Chợ Chùa - Minh Long - Ba Động - Ba Cung - Ba Trang - Phố Ninh - thị trấn Đức Phổ), (ký hiệu là D4).

+ Điểm đầu: Tại xã Bình Khương, huyện Bình Sơn.

+ Điểm cuối: Tại thị trấn Đức Phổ, huyện Đức Phổ.

+ Tổng chiều dài: 92km.

+ Đến năm 2020: Nghiên cứu khảo sát thực địa, đánh giá và lựa chọn hướng tuyến tốt nhất đảm bảo đáp ứng hài hòa giữa các yếu tố về hình học trong thiết kế đường (bình đồ, trắc dọc, trắc ngang) để làm cơ sở hoạch định đầu tư cho từng đoạn tuyến trong giai đoạn sau.

+ Định hướng đến năm 2030: Đầu tư xây dựng đạt tiêu chuẩn đường V ($B_{nền} = 6,5m$, $B_{mặt} = 5,5m$).

- Trục dọc số 05: Trục dọc Miền núi (Trà Thanh - Trà Phong - Trà Trung - Di Lăng - Ba Tiêu) (ký hiệu D5).

+ Điểm đầu: UBND xã Trà Thanh (giao ĐT.622 tại Km50+200);

+ Điểm cuối: Giao với tuyến tránh đèo Viôlăk tại xã Ba Vi, huyện Ba

Tơ.

+ Tổng chiều dài: 121,02km.

+ Đến năm 2020: Giữ nguyên quy mô hiện hữu (đường cấp IV, VI miền núi). Riêng đoạn từ Trà Phong đến ngã ba giao với tuyến ĐT.626 hiện hữu dài 9,17km đạt đường cấp IV miền núi ($B_{nền} = 7,5m$, $B_{mặt} = 6,5m$).

+ Định hướng đến năm 2030: Giữ nguyên giai đoạn đến năm 2020. Riêng đoạn đi trùng QL24B (Di Lăng - Ba Tiêu) và đoạn đi trùng QL24 (Cầu Kông Bà Ê đến Ba Vi) nâng cấp đạt cấp III miền núi, đoạn từ Trà Thanh đến Trà Phong đạt cấp IV miền núi.

- Trục dọc số 06: Trùng đường Trường Sơn Đông (ký hiệu D6).

+ Điểm đầu: Xã Sơn Bua, huyện Sơn Tây.

+ Điểm cuối: Xã Sơn Long, huyện Sơn Tây.

+ Tổng chiều dài: 31km (qua địa phận tỉnh Quảng Ngãi).

+ Đến năm 2020: Giữ nguyên quy mô hiện hữu.

+ Định hướng đến năm 2030: Nâng cấp đạt cấp III miền núi ($B_{nền} = 9m$, $B_{mặt} = 8m$).

*** Ba trục ngang gồm:**

- Trục ngang số 01: Dung Quất - Trà Bồng - Trà Thanh - Trà My (ký hiệu N1).

+ Điểm đầu: Cảng Dung Quất.

+ Điểm cuối: Xã Trà Thanh (giáp ranh tỉnh Quảng Nam).

+ Tổng chiều dài: 80,69km.

+ Đến năm 2020: Nâng cấp đoạn Dung Quất - Bình Long đạt cấp II

đồng bằng ($B_{\text{nền}} = 26\text{m}$, $B_{\text{mặt}} = 15\text{m}$); Đoạn Bình Long - Trà Bồng đạt cấp III đồng bằng ($B_{\text{nền}} = 12\text{m}$, $B_{\text{mặt}} = 11\text{m}$); Đoạn Trà Bồng - Trà Thanh giữ nguyên quy mô hiện hữu (đường cấp V miền núi).

+ Định hướng đến năm 2030: Nâng cấp đoạn Dung Quất - Bình Long đạt cấp I, quy mô 06 làn xe; Đoạn Bình Long - Trà Bồng đạt cấp I, quy mô 04 làn xe; Đoạn Trà Bồng - Trà Thanh đạt cấp III miền núi.

+ Đến năm 2020 sẽ trình Bộ Giao thông vận tải xem xét cho nâng cấp thành Quốc lộ 24C.

- Trục ngang số 02: Cảng Sa Kỳ - cầu Trà Khúc II - TT.Sơn Tịnh - TT.Di Lăng - TT.Sơn Tây - Nối vào đường Đông Trường Sơn - ĐT.676 (KonTum) (ký hiệu N2).

+ Điểm đầu: Cảng Sa Kỳ.

+ Điểm cuối: Giao với tuyến ĐT.676, tỉnh Kon Tum.

+ Tổng chiều dài: 90,17km.

+ Đến năm 2020: Sửa chữa, khôi phục mặt đoạn từ Sơn Hà - Sơn Tây đạt cấp VI ($B_{\text{nền}} = 6\text{m}$, $B_{\text{mặt}} = 5,5\text{m}$); kéo dài tuyến từ xã Sơn Dung, huyện Sơn Tây đến giao với đường Trường Sơn Đông đạt cấp IV miền núi ($B_{\text{nền}} = 7,5\text{m}$, $B_{\text{mặt}} = 6,5\text{m}$); Nâng cấp, mở rộng QL24B đoạn (Km0 - Km18) đạt đường cấp III đồng bằng ($B_{\text{nền}} = 12\text{m}$, $B_{\text{mặt}} = 11\text{m}$).

+ Định hướng đến năm 2030: Đầu tư xây dựng mới đoạn tuyến từ Trường Sơn Đông đến giao với tuyến ĐT.676 của tỉnh Kon Tum đạt cấp IV miền núi; Nâng cấp, mở rộng QL24B (đoạn thị trấn Sơn Tịnh - thị trấn Di Lăng) đạt cấp IV đồng bằng.

- Trục ngang số 03: Đường ven biển (xã Phổ An, huyện Đức Phổ) - Thạch Trụ - QL24 đến Kon Tum (ký hiệu N3).

+ Điểm đầu: Xã Phổ An, huyện Đức Phổ.

+ Điểm cuối: Ranh giới với tỉnh Kon Tum tại đèo Viôlăk thuộc QL24.

+ Tổng chiều dài: 65km.

+ Đến năm 2020: Đoạn Thạch Trụ - Phổ Phong đạt đường phố chính đô thị ($B_{\text{nền}} = 27\text{m}$, $B_{\text{mặt}} = 15\text{m}$); Đoạn tuyến mới tránh đèo Viôlăk; Đoạn (Km8 ÷ Km50+345)/QL24 đạt cấp III miền núi ($B_{\text{nền}} = 9\text{m}$, $B_{\text{mặt}} = 8\text{m}$); Đoạn Thạch Trụ - Phổ An và tuyến tránh phía Nam thị trấn Ba Tư đạt cấp III đồng bằng ($B_{\text{nền}} = 12\text{m}$, $B_{\text{mặt}} = 11\text{m}$).

+ Định hướng đến năm 2030: Giữ nguyên giai đoạn đến năm 2020.

Đến năm 2020 sẽ trình Bộ Giao thông vận tải chuyển đoạn tuyến xây dựng mới tránh đèo Viôlăk (từ Km50+345 ÷ Km82+200) thành QL24 và đoạn đèo Viôlăk hiện hữu thành một nhánh QL24B, chuyển đoạn tuyến tránh phía Nam thị trấn Ba Tư thành tuyến chính QL24 và đoạn tuyến qua trung tâm thị trấn Ba Tư chuyển thành đường đô thị; đến năm 2030 sẽ kéo dài QL24 xuống đến đường ven biển.

a.2) Các tuyến đường tỉnh: Đến năm 2020 thiết kế quy hoạch gồm 13 tuyến như sau:

TT	Tên tuyến đường	Chiều dài	Quy mô
1	Tuyến Châu Ô (huyện Bình Sơn) - Sa Kỳ (huyện Bình Sơn)	23,6km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng ($B_{nền} = 9m, B_{mặt} = 8m$)
2	Tuyến Quốc lộ 1 (Km1037+600 thuộc xã Bình Long, huyện Bình Sơn) - xã Trà Phong (huyện Tây Trà)	67,67km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng ($B_{nền} = 9m, B_{mặt} = 8m$), cấp IV miền núi ($B_{nền} = 7,5m, B_{mặt} = 6,5m$)
3	Tuyến Quốc lộ 1 (Km1040+030 thuộc xã Bình Long, huyện Bình Sơn) - xã Trà Thanh (huyện Tây Trà), trùng với trục ngang số 01	57km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng ($B_{nền} = 12m, B_{mặt} = 11m$) và cấp V miền núi ($B_{nền} = 6,5m, B_{mặt} = 5,5m$)
4	Tuyến Quốc lộ 1 (Km1049+450 thuộc xã Tịnh Phong, huyện Sơn Tịnh) - Trà Bồng	23km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng ($B_{nền} = 9m, B_{mặt} = 8m$)
5	Tuyến Trà Thanh (huyện Tây Trà) - Sơn Dung (huyện Sơn Tây), trùng với trục dọc số 5	97,84km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi ($B_{nền} = 7,5m, B_{mặt} = 6,5m$), cấp V miền núi ($B_{nền} = 6,5m, B_{mặt} = 5,5m$)
6	Tuyến thành phố Quảng Ngãi - Cổ Luỹ	12,8km	Theo quy mô quy hoạch đường đô thị của thành phố Quảng Ngãi
7	Tuyến thành phố Quảng Ngãi - Thạch Nham	22km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng ($B_{nền} = 9m, B_{mặt} = 8m$)
8	Tuyến thành phố Quảng Ngãi (điểm cuối đường Nguyễn Công Phương) - xã Ba Động, huyện Ba Tơ (Km23+800/QL24)	54km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng ($B_{nền} = 12m, B_{mặt} = 11m$), cấp III miền núi ($B_{nền} = 9m, B_{mặt} = 8m$) và cấp IV miền núi ($B_{nền} = 7,5m, B_{mặt} = 6,5m$)
9	Tuyến Đức Nhuận (huyện Mộ Đức) - Mỹ Á (huyện Đức Phổ)	39,66km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp V đồng bằng ($B_{nền} = 7,5m, B_{mặt} = 6,5m$)
10	Tuyến Quốc lộ 1 (Km1066+100 thuộc xã Nghĩa Phương, huyện Tư Nghĩa) - Sơn Kỳ (huyện Sơn Hà)	63,6km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng ($B_{nền} = 12m, B_{mặt} = 11m$), cấp III miền núi ($B_{nền} = 9m, B_{mặt} = 8m$) và cấp IV miền núi ($B_{nền} = 7,5m, B_{mặt} = 6,5m$)
11	Tuyến biển Hàm An (xã Đức Chánh, huyện Mộ Đức) - đèo Đá Chát (Km15/QL24)	35,1km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng ($B_{nền} = 9m, B_{mặt} = 8m$)
12	Tuyến Đạm Thủy (huyện Mộ Đức) - Hành Tín Đông (huyện Nghĩa Hành)	18km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng ($B_{nền} = 9m, B_{mặt} = 8m$)
13	Tuyến đường ven biển Dung Quất - Sa Huỳnh, trùng trục dọc số 01	128,6km	Đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng ($B_{nền} = 12m, B_{mặt} = 11m$), riêng đoạn Mỹ Khê - Trà Khúc và đường bờ Nam sông Trà Khúc đạt tiêu chuẩn đường phố chính đô thị (nền đường rộng 36m)

a.3) Quy hoạch các tuyến đường huyện: Theo quy hoạch hệ thống giao thông đường huyện được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Sau năm 2020 các tuyến đường sau nâng cấp thành đường tỉnh:

- Tuyến đường từ trung tâm huyện lỵ Ba Tơ - Ba Trang - Phở Ninh - Quốc lộ 1 đi qua 2 huyện Ba Tơ và Đức Phở thành đường tỉnh với tổng chiều dài 37km, đạt tiêu chuẩn cấp V miền núi ($B_{nền} = 6,5m$, $B_{mặt} = 5,5m$).

- Tuyến từ Tịnh Đông (giao với QL24B tại Km40+100) - Trung tâm cụm xã Trà Tân - Khu du lịch Cà Đam, chiều dài khoảng 30km, đạt tiêu chuẩn cấp V miền núi ($B_{nền} = 6,5m$, $B_{mặt} = 5,5m$).

- Tuyến Quốc lộ 1 - Bình Minh - Trà Giang - Trà Thủy: Đi qua 02 huyện Bình Sơn và Trà Bồng, chiều dài khoảng 30km, đạt tiêu chuẩn đường cấp V đồng bằng ($B_{nền} = 7,5m$, $B_{mặt} = 6,5m$).

a.4) Quy hoạch các tuyến đường xã, đường thôn, khối phố: Theo quy hoạch giao thông cấp xã phù hợp với quy hoạch nông thôn mới.

a.5) Quy hoạch đường đô thị: Theo quy hoạch xây dựng của các đô thị trên địa bàn tỉnh đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

a.6) Quy hoạch đường trong cụm công nghiệp, Khu công nghiệp và KKT Dung Quất: Theo quy hoạch xây dựng được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

b) Bến, bãi đỗ xe:

- Trên địa bàn các huyện cần quy hoạch xây dựng bến xe hoặc bãi đỗ xe hợp lý, phù hợp với tiêu chuẩn đô thị và gắn kết với điểm đầu, điểm cuối các tuyến xe buýt nội tỉnh.

- Bến xe: Đến năm 2020 quy hoạch xây dựng 04 bến xe gồm: Thành phố Quảng Ngãi 02 bến xe tiêu chuẩn loại 1 (Bến xe trung tâm và bến xe Chín Nghĩa); thị trấn Đức Phở 01 bến xe và Khu Kinh tế Dung Quất 01 bến xe đạt tiêu chuẩn loại 3.

c) Đường sắt: Thực hiện theo quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia và quy hoạch đường sắt nhẹ, đường sắt chuyên dùng của Khu Kinh tế Dung Quất, thành phố Quảng Ngãi mở rộng. Trong đó kiến nghị: Khi có nhu cầu và đủ nguồn lực thì thực hiện mở rộng ga Quảng Ngãi thành ga có 5 đường đón tiễn khách, ga Đức Phở thành ga có 4 đường đón tiễn.

d) Đường thủy nội địa: Mạng lưới đường thủy nội địa được quy hoạch để quản lý và khai thác trên các tuyến, gồm: Sa Kỳ - Lý Sơn; sông Trà Bồng đoạn Châu Ô - Sa Cần (hạ lưu sông Trà Bồng); sông Kinh Giang; Đảo Lớn (An Vĩnh) - Đảo Bé (An Bình); sông Trà Khúc; sông Trà Bồng nổi dài; sông Vệ; sông Trà Câu; sông Thoa và sông Trường; Vạn Tường - Lý Sơn.

e) Cảng hàng không sân bay:

- Sân bay chính vùng: Sân bay Chu Lai sẽ là sân bay chính vùng. Ngoài việc khai thác các đường bay dân dụng và quân sự, sẽ được phát triển thành trung tâm chuyên phát nhanh và trung chuyển hàng hóa của khu vực.

- Sân bay chuyên dụng: Gồm 03 sân bay, dự kiến bố trí hai sân bay trực thăng trong Khu kinh tế Dung Quất và một sân bay trực thăng trong TP Quảng Ngãi.

f) Quy hoạch cảng biển:

- Cảng biển Dung Quất: Theo quy hoạch chi tiết xây dựng cảng Dung Quất được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

- Cảng Sa Kỳ: Là bến vệ tinh, tiếp nhận đồng thời 01 tàu 1.000DWT và 01 tàu khách 200 ghế.

- Cảng Bến Đình: Xây dựng mới tại Rộc Lớn, xã An Vĩnh, huyện Lý Sơn cho phép neo đậu đồng thời 01 tàu có trọng tải 1.000DWT, 01 tàu có trọng tải 600 DWT và 01 tàu khách 300 ghế.

4. Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở đào tạo và sát hạch lái xe:

a) Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới:

- Tiếp tục đầu tư, hiện đại hoá 02 Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới hiện có để đáp ứng nhu cầu đăng kiểm phương tiện và khai thác tối đa công suất thiết kế.

- Sau năm 2020, nếu phương tiện xe cơ giới đường bộ tăng thì xem xét bổ sung 01 trung tâm đăng kiểm xe cơ giới để đáp ứng nhu cầu kiểm định phương tiện cho tổ chức và công dân.

b) Cơ sở đào tạo lái xe:

- Tiếp tục củng cố, đầu tư trang thiết bị dạy và học lái xe cơ giới đường bộ; nâng lưu lượng đào tạo, bổ sung các hạng đào tạo lái xe tại 04 cơ sở đào tạo hiện có;

- Sau năm 2020, sẽ bổ sung một cơ sở đào tạo lái xe cơ giới đường bộ tại khu vực phía Nam của tỉnh.

c) Trung tâm sát hạch lái xe: Nâng cấp từ loại 2 lên loại 1.

5. Công nghiệp cơ khí giao thông vận tải:

Quy hoạch 03 Trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa và lắp ráp phương tiện xe cơ giới tại: Phía Bắc tỉnh Quảng Ngãi (đô thị Dốc Sỏi, huyện Bình Sơn), thành phố Quảng Ngãi và phía Nam tỉnh Quảng Ngãi (huyện Mộ Đức).

IV. Quỹ đất dành cho giao thông vận tải:

Quỹ đất dành cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đến năm 2020 là khoảng 13.291 ha và đến năm 2030 là khoảng 14.368 ha.

V. Nhu cầu, cơ cấu nguồn vốn đầu tư và phân kỳ đầu tư:

1. Nhu cầu, cơ cấu nguồn vốn đầu tư và phân kỳ đầu tư:

a) Theo nguồn vốn đầu tư:

Để thực hiện được mục tiêu quy hoạch đề ra trong giai đoạn 2012 - 2020 thì tổng mức đầu tư phát triển Giao thông vận tải là 53.290 tỷ đồng, vốn ngân sách Trung ương đầu tư trên địa bàn tỉnh chiếm 34,62%, vốn ngân sách địa phương chiếm 43,11% và vốn do tổ chức, cá nhân đầu tư chiếm 22,27%, cụ thể:

TT	Nguồn vốn	Giai đoạn (tỷ đồng)			Tỷ lệ (%)
		2012 - 2015	2016 - 2020	Tổng cộng	
	Tổng cộng	21.336	31.954	53.290	100,00%
1	Vốn ngân sách Trung ương đầu tư trên địa bàn tỉnh	9.790	8.658	18.448	34,62%
2	Vốn ngân sách địa phương	7.158	15.814	22.973	43,11%
	Trong đó				
	- Vốn hỗ trợ có mục tiêu từ NSTW + TPCP	4.491	9.416	13.908	
	- Vốn cân đối ngân sách tỉnh	1.387	3.457	4.844	
	- Vốn ngân sách huyện, xã	1.040	2.941	3.981	
	- Vốn ODA	240	-	240	
3	Nguồn vốn do tổ chức, cá nhân đầu tư	4.388	7.482	11.870	22,27%

b) Theo lĩnh vực đầu tư:

Trong giai đoạn 2012 - 2020, tổng mức đầu tư cho phát triển Giao thông vận tải là 53.290 tỷ đồng, trong đó: Đường bộ chiếm 76,54%, phương tiện giao thông cơ giới chiếm 21,67%, bến bãi đỗ xe ô tô chiếm 0,53%, bến cảng biển chiếm 0,96%, đường thủy nội địa 0,19% và cơ khí giao thông chiếm 0,11%, cụ thể:

TT	Phân ngành	Giai đoạn 2012 - 2015		Giai đoạn 2016 - 2020		Tổng cộng	
		Kinh phí (tỷ đồng)	Tỷ trọng (%)	Kinh phí (tỷ đồng)	Tỷ trọng (%)	Kinh phí (tỷ đồng)	Tỷ trọng (%)
	Vốn đầu tư phát triển GTVT	21.336	100,00	31.954	100,00	53.290	100,00
1	Đường bộ	16.666	78,11	24.122	75,49	40.788	76,54
2	Phương tiện giao thông cơ giới	4.268	20,00	7.282	22,79	11.550	21,67
3	Bến, bãi đỗ xe ô tô	80	0,38	200,00	0,63	280	0,53
4	Bến, cảng biển	312	1,46	200,00	0,63	512	0,96
5	Đường thủy nội địa		-	100,00	0,31	100	0,19
6	Cơ khí giao thông	10	0,05	50,00	0,15	60	0,11

2. Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư đến năm 2015:

Đến năm 2015 tập trung ưu tiên đầu tư xây dựng 09 công trình đường bộ; nâng cấp, mở rộng, xây dựng mới 02 công trình cảng biển (nâng cấp, mở rộng cảng Sa Kỳ; xây dựng mới cảng Bến Đình) với tổng mức đầu tư khoảng 5.988 tỷ đồng, cụ thể:

TT	Tên dự án	Năng lực đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Ghi chú
I	Đường bộ		5.676	
1	Đường ven biển Dung Quất – Sa Huỳnh, đoạn Dung Quất – Trà Khúc	29km	1.282	Đang thực hiện đầu tư
2	Đường Sông Trường-Trà Bồng-Bình Long		51	Đang thực hiện đầu tư
3	Nâng cấp, mở rộng tuyến ĐT.623B (Quảng Ngãi - Thạch Nham), giai đoạn I	8,8km	181	Đang thực hiện đầu tư
4	Tuyến ĐT.623 (Sơn Hà - Sơn Tây)	26km	150	Đang thực hiện đầu tư
5	Đường bờ Nam sông Trà Khúc	8,87km	999	Đang thực hiện đầu tư
6	Đường Tịnh Phong - Cảng Dung Quất II	16,57km	2.500	Đã duyệt dự án đầu tư
7	Đường Nguyễn Trãi (giai đoạn 2)	0,79km	126	Đã duyệt dự án đầu tư
8	Đường Nguyễn Công Phương (giai đoạn 2)	1,27km	148	Đã duyệt dự án đầu tư
9	Nâng cấp, mở rộng tuyến ĐT.625 (đoạn Quốc lộ 24 - Minh Long)	24km	240	Kêu gọi đầu tư bằng vốn ODA
II	Bến, cảng biển		312	
1	Nâng cấp, mở rộng cảng Sa Kỳ	1000DWT	52	Đang thực hiện đầu tư
2	Cảng Bến Đình	1000DWT	260	Đã duyệt dự án đầu tư
	Tổng cộng (I+II)		5.988	

VI. Các giải pháp, chính sách chủ yếu:

1. Các giải pháp, chính sách quản lý nhà nước về Giao thông vận tải

a) Quản lý đầu tư theo quy hoạch, kế hoạch:

- Việc đầu tư nâng cấp, xây dựng mới các tuyến giao thông, các công trình phục vụ vận tải trên địa bàn Tỉnh phải phù hợp với quy hoạch được duyệt; căn cứ vào Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, cần xây dựng kế hoạch ngắn hạn, trung hạn để đầu tư phát triển các công trình theo đúng lộ trình, mục tiêu đặt ra.

- Xác định và cấm mốc chỉ giới theo đúng quy định của pháp luật, dành quỹ đất để mở rộng, nâng cấp các công trình giao thông nhằm giảm thiểu chi phí bồi thường, GPMB và các vấn đề có liên quan đến giải phóng mặt bằng khi tiến hành xây dựng sau này.

b) Quản lý hạ tầng Giao thông vận tải:

- Hạ tầng đường bộ: Thực hiện tốt nhiệm vụ quản lý, bảo trì và bảo đảm giao thông thông suốt đối với các tuyến quốc lộ được uỷ thác quản lý, các tuyến đường tỉnh. Phối hợp, tham gia quản lý chặt chẽ các dự án đầu tư nâng cấp, mở rộng theo đúng quy chế phối hợp giữa Bộ Giao thông vận tải với các địa phương và đúng quy định về quản lý đầu tư xây dựng.

- Hạ tầng đường sắt: Phối hợp với ngành đường sắt đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến, nhất là các vị trí đường ngang giao với đường sắt.

- Hạ tầng đường sông: Cần tổ chức bộ phận có chức năng theo dõi, quản lý hệ thống đường sông của địa phương; phối hợp với Cục Hàng hải Việt Nam theo dõi, quản lý tốt tuyến Sa Kỳ - Lý Sơn theo đúng quy định.

c) Quản lý vận tải:

- Quản lý luồng tuyến: Phối hợp với lực lượng chức năng tổ chức kiểm tra giám sát lưu động trên các tuyến đường bộ cũng như đường sông để ngăn chặn tình trạng phương tiện bắt khách dọc đường, xe chạy ẩu, chở quá khổ, quá tải, ... để đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông.

- Quản lý bến, bãi:

Thực hiện nghiêm túc quy định bắt buộc đối với phương tiện phải vào bến để đón, trả khách hoặc tổ chức đón, trả khách tại một số điểm quy định; bố trí mặt bằng xây dựng của bến xe phải đảm bảo theo đúng quy định của Bộ Giao thông vận tải đảm bảo văn minh, lịch sự.

Thường xuyên tổ chức kiểm tra tình trạng hoạt động của các bến xe, các điểm đón khách dọc đường; xây nhà chờ xe buýt để đảm bảo tính an toàn, tiện nghi cho hành khách.

- Quản lý phương tiện: Tất cả các phương tiện tham gia giao thông phải được đăng kiểm, kiểm tra chất lượng định kỳ, nghiêm cấm và xử phạt nặng đối với các loại phương tiện tham gia giao thông không đảm bảo tiêu chuẩn chất lượng, các phương tiện quá niên hạn.

2. Các giải pháp, chính sách về vốn đầu tư phát triển GTVT:

Vốn đầu tư phát triển Giao thông vận tải được hình thành từ 5 nguồn, đó là: Ngân sách nhà nước (gồm cả vốn ODA và vốn viện trợ), vốn tín dụng đầu tư, vốn do các doanh nghiệp nhà nước đầu tư, vốn đầu tư trong dân cư và doanh nghiệp và vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài (FDI).

3. Các giải pháp, chính sách đảm bảo trật tự an toàn giao thông:

Để thực hiện mục tiêu giảm thiểu tai nạn giao thông thì cần triển khai đồng bộ nhiều giải pháp từ kết cấu hạ tầng, tổ chức vận tải, đào tạo, sát hạch, tuyên truyền nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, cứu hộ, tăng cường sự quản lý của Nhà nước, ...

Tiếp tục quán triệt và thực hiện quyết liệt các quy định của Trung ương và của Tỉnh về các nhiệm vụ và giải pháp nhằm kiềm chế tai nạn giao thông; kiên quyết khắc phục những tồn tại trong công tác quản lý về bảo đảm trật tự an toàn giao thông, tổ chức thực hiện tốt sự phối hợp giữa các ngành, các hội đoàn thể, các lực lượng, các địa phương.

Kiên toàn tổ chức và nâng cao năng lực hoạt động của bộ máy Ban An toàn giao thông các cấp; nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật. Tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông trên cả chiều rộng và chiều sâu. Tập trung tuyên truyền Luật Giao thông đường bộ, Luật Giao thông đường thủy nội địa...

Tăng cường công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Duy trì biện pháp xử lý mạnh, kiên quyết các hành vi vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Lực lượng Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông thường xuyên mở các đợt cao điểm xử lý các hành vi vi phạm giao thông, đặc biệt xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây ra tai nạn giao thông.

Đầu tư phát triển và nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng giao thông, nâng cao tốc độ khai thác đồng thời với các biện pháp giảm thiểu rủi ro như lắp đặt hệ thống báo hiệu đầy đủ, phân luồng giao thông hợp lý, tiến tới áp dụng các công nghệ giao thông hiện đại về dẫn đường và cảnh báo từ xa.

Chú trọng và nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe, đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ. Tăng cường công tác cứu hộ, cứu nạn để giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra.

4. Các giải pháp, chính sách phát triển Khoa học công nghệ và bảo vệ môi trường.

- Khoa học công nghệ có vai trò hết sức quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội nói chung và phát triển ngành Giao thông vận tải nói riêng, là điều kiện tiên quyết để các nước đang phát triển có thể thực hiện công nghiệp hoá - hiện đại hoá thành công, đi tắt đón đầu để tránh tụt hậu về kinh tế. Hiện nay, Việt Nam là một trong những nước lạc hậu về máy móc công nghệ so với thế giới và khu vực. Trước đây đầu tư cho khoa học công nghệ ít được quan tâm chú ý bằng các hình thức đầu tư khác do thiếu vốn, do chưa nhận thức được vai trò của công nghệ. Điều đó làm hạn chế tốc độ cũng như chất lượng tăng trưởng của nền kinh tế. Vì vậy muốn cải thiện tình hình này phải đầu tư phát triển công nghệ nhanh và vững chắc.

- Bảo vệ môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch cần được quan tâm đúng mức. Trong quá trình đầu tư xây dựng các dự án đặc biệt là các dự án lớn như đường cao tốc, đường quốc lộ... sẽ ảnh hưởng rất lớn đến môi trường như thay đổi chế độ thủy văn, ô nhiễm không khí, môi trường nước, đất, tiếng ồn... Do đó trong quá trình thực hiện dự án cần chú trọng và điều tra kỹ công tác đánh giá tác động môi trường, đặc biệt là chế độ thủy văn cần phải có các phương án cụ thể về tiêu thoát nước tránh gây ngập úng ảnh hưởng lớn đến sản xuất và đời sống nhân dân cũng như các tác động xấu đến môi trường xung quanh.

5. Các giải pháp phát triển, đào tạo nguồn nhân lực:

Đào tạo nguồn nhân lực giữ vị trí rất quan trọng, cần phải đẩy mạnh công tác đào tạo nguồn nhân lực cả về quy mô, chất lượng và hiệu quả để cung cấp đủ nguồn nhân lực chất lượng cao cho các thời kỳ phát triển.

Tập trung đào tạo đội ngũ cán bộ khoa học, công nghệ và công nhân lành nghề, đồng bộ kể cả trong khâu thiết kế, quản lý, giám sát dự án, thi công và quản lý về Giao thông vận tải. Đặc biệt là công nghệ mới về thu phí đường, hệ thống giao thông thông minh, đường bộ cao tốc,..

Đào tạo kỹ lưỡng các thợ bậc cao, có tay nghề vững, có cơ chế chính sách thích hợp khuyến khích cá nhân làm cầu, đường, quan tâm chính sách nâng cao đào tạo, tận dụng nguồn nhân lực trong tỉnh tham gia vào xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải. Nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn giỏi, tay nghề cao là rất cần thiết cho sự phát triển giao thông vận tải trong tương lai.

6. Các giải pháp, chính sách liên quan khác:

a) Các giải pháp, chính sách phát triển công nghiệp GTVT: Tạo điều kiện về đăng ký kinh doanh, mặt bằng đất nhà xưởng, cơ sở hạ tầng, các dịch vụ khác cho các doanh nghiệp kinh doanh sản xuất trong lĩnh vực chế tạo, lắp ráp phương tiện vận tải đường bộ, đường sông để tranh thủ vốn, công nghệ, trình độ quản lý điều hành, đào tạo lao động có tay nghề kỹ thuật cao. Hỗ trợ các hình thức mua bán phương tiện thông qua hình thức bán chịu, trả góp cho người mua phương tiện (nhất là đối với các hộ nông dân sau khi xe công nông bị xoá bỏ).

b) Các giải pháp, chính sách phát triển vận tải: Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải đường bộ, đường sông, khuyến khích doanh nghiệp khai thác vận tải hành khách công cộng như dịch vụ vận chuyển hành khách bằng xe buýt, xe điện, xe khách chất lượng cao bằng các ưu đãi về thuế, về sử dụng bến bãi, cho vay đầu tư Tăng cường quản lý nhà nước về nâng cao chất lượng phương tiện, chất lượng dịch vụ, giá cả và ATGT. Tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các thành phần kinh tế khi tham gia kinh doanh vận tải, đảm bảo quyền lợi của khách hàng; phát triển đa dạng các loại hình dịch vụ vận tải.

c) Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát ở tất cả các ngành, các cấp: Đề chống thất thoát, lãng phí, nâng cao chất lượng công trình và đẩy nhanh tiến độ dự án cần phải tăng cường công tác thanh tra, giám sát hoạt động đầu tư xây dựng của ngành giao thông vận tải. Trước tiên, cần kiện toàn và hoàn thiện tổ chức thanh tra ở các ngành các cấp; tập trung thanh tra đầu tư xây dựng áp dụng đồng bộ các biện pháp chống dàn trải, thất thoát kết hợp với đấu tranh phòng chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm; kiên quyết xử lý nghiêm minh các tổ chức và cá nhân sai phạm. Ngoài ra, công tác giám sát và đánh giá hoạt động đầu tư phải được tiến hành xuyên suốt từ khâu phê duyệt chủ trương đầu tư đến khâu chuẩn bị đầu tư, đánh giá trong quá trình thực hiện đầu tư, đánh giá quá trình khai thác và vận hành dự án, thậm chí đánh giá cả ở khâu "hậu dự án". Không phê duyệt dự án đầu tư nếu chưa làm rõ hiệu quả và bảo đảm tính khả thi về nguồn vốn. Đối với các dự án đã triển khai thực hiện, không phê duyệt điều chỉnh về nội dung đầu tư hay tổng mức đầu tư khi dự án chưa thực hiện giám sát và báo cáo theo quy định. Hoạt động thanh tra, kiểm tra, giám sát phải được tiến hành thường xuyên, công khai, minh bạch nhằm ngăn chặn và xử lý kịp thời các sai phạm trước, trong và sau khi thực hiện dự án. Việc giám sát cộng đồng cũng sẽ được chú trọng hơn với

chủ trương: tất cả các công trình giao thông vận tải đều được báo cáo gửi tới HĐND, UBND các địa phương, các tổ chức đoàn thể để biết và tổ chức giám sát.

Điều 2. Tổ chức thực hiện:

1. Sở Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với UBND các huyện, thành phố, các Sở ngành chức năng tổ chức quản lý và triển khai thực hiện quy hoạch. Trong quá trình thực hiện cần tiến hành xem xét, đánh giá để điều chỉnh bổ sung kịp thời, đáp ứng yêu cầu thực tế;

2. Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp tham mưu xác định nguồn vốn đầu tư, xây dựng các cơ chế, chính sách phù hợp để quy hoạch được triển khai đồng bộ, đúng tiến độ.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Điều 4. Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Xây dựng, Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường, Nông nghiệp và phát triển nông thôn, Khoa học và Công nghệ, Thông tin và Truyền thông, Văn hóa, thể thao và Du lịch; Chủ tịch UBND các huyện, thành phố và Thủ trưởng các sở, ngành liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 4;
- Bộ Giao thông vận tải (b/cáo);
- TT Tỉnh ủy, TT HĐND tỉnh (b/cáo);
- CT, PCT UBND tỉnh;
- VPUB: PVP(CN), KTTH, CBTH;
- Lưu: VT, CNXD.npb.28.



CHỦ TỊCH

Cao Khoa