

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Số: 07/2011/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 25 tháng 01 năm 2011

QUYẾT ĐỊNH

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

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 7871/TTr-BGTVT ngày 09 tháng 11 năm 2010) về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung 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 miền Trung đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 với các nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia, định hướng phát triển kinh tế - xã hội quốc gia và của các địa phương có liên quan.

2. Phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cần phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của vùng là cầu nối giao lưu kinh tế Bắc – Nam, là cửa ngõ thông ra biển của khu vực miền Trung – Tây Nguyên và khu vực.

3. Phát triển hệ thống giao thông vận tải theo hướng hiện đại, đảm bảo kết nối các phương thức vận tải tạo thành hệ thống liên hoàn, thông suốt, đáp ứng tốt nhu cầu vận tải. Tập trung đầu tư các công trình giao thông trọng điểm có tính đột phá, đóng vai trò động lực phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng cho vùng như hệ thống cảng biển, cảng hàng không, đường bộ cao tốc; coi trọng công tác bảo trì, đảm bảo khai thác hiệu quả, bền vững kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.

4. Ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics để nâng cao chất lượng dịch vụ, hạ giá thành nhằm tăng năng lực cạnh tranh; kiểm chế tiến tới giảm mạnh tai nạn giao thông và giảm thiểu tác động môi trường trong quá trình khai thác vận tải.

5. Phát triển bền vững mạng lưới giao thông vùng đảm bảo gắn kết với quy hoạch phát triển đô thị và nông thôn, giữa đồng bằng và miền núi.

6. Đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư, huy động tối đa các nguồn lực 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.

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

8. Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và tăng cường công tác đảm bảo hành lang an toàn giao thông.

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Mục tiêu đến năm 2020

a) Về vận tải:

Đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách với chất lượng tốt, 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, phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics. Từng bước phát triển vận tải công cộng ở các đô thị.

Các chỉ tiêu cụ thể: nhu cầu vận tải toàn vùng đến năm 2020 là 101 triệu tấn hàng hóa và 185 triệu lượt hành khách với tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2010 – 2020 là 8,5% - 9,5%/năm đối với hàng hóa và 7,5% - 8,5%/năm đối với hành khách. Khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển trong vùng năm 2020 là 40 – 50 triệu tấn; tốc độ tăng bình quân giai đoạn 2010 – 2020 là 15%/năm, khối lượng hành khách thông qua các cảng hàng không trong vùng năm 2020 là 15 – 16 triệu lượt hành khách với tốc độ tăng bình quân 12%/năm.

b) Về kết cấu hạ tầng giao thông:

Đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống quốc lộ hiện có. Hoàn thành tuyến cao tốc Huế - Đà Nẵng – Quảng Ngãi – Bình Định. 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, 70% đường nông thôn được cứng hóa mặt đường. Xây dựng đường ven biển theo quy hoạch.

Đưa vào cấp kỹ thuật tuyến đường sắt Thống Nhất, xây dựng các tuyến đường sắt nhánh nối từ đường sắt quốc gia đến các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế.

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

Từng bước nâng cấp mở rộng hệ thống cảng hàng không đáp ứng nhu cầu; hoàn thành cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng công suất 4 triệu hành khách/năm vào năm 2011. Tổng công suất các cảng hàng không của vùng đến năm 2020 là 20 – 25 triệu hành khách/năm và 3 triệu tấn hàng hóa/năm.

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

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

Phát triển 5 hành lang vận tải chính của vùng:

- Hành lang ven biển: là một bộ phận của hành lang ven biển Bắc Nam quốc gia quan trọng nhất cả nước, bám theo tuyến chính là quốc lộ 1A hiện tại, nối liền các đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển trong vùng. Hành lang này bao gồm cả các phương thức vận tải: đường sắt, đường bộ và đường biển.

- Hành lang Đà Nẵng – quốc lộ 1A – (quốc lộ 9 – Lao Bảo) và hành lang Đà Nẵng – quốc lộ 14B – 14D – Nam Giang: là 2 nhánh của hành lang kinh tế Đông Tây; các hành lang này ngoài phục vụ nhu cầu vận tải của vùng còn phục vụ hàng quá cảnh của Lào và Đông Bắc Thái Lan.

- Hành lang Đà Nẵng – Tây Nguyên: là hành lang vận tải kết nối cảng biển Đà Nẵng với khu vực Tây Nguyên, bám theo tuyến chính là quốc lộ 14B và đường Hồ Chí Minh hiện tại.

- Hành lang Dung Quất – Tây Nguyên: là hành lang vận tải kết nối cảng biển Dung Quất với khu vực Tây Nguyên, bám theo tuyến chính là quốc lộ 24 hiện tại.

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

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

a) Đường bộ:

Các trục dọc chính:

- Đường bộ cao tốc: đến năm 2020, hoàn thành xây dựng đoạn tuyến đường bộ cao tốc Bắc Nam đoạn qua vùng kinh tế trọng điểm miền Trung dài khoảng 470 km, quy mô 4 – 6 làn xe; trong đó đoạn Đà Nẵng – Quảng Ngãi dài 130 km hoàn thành vào năm 2015, các đoạn còn lại được xây dựng và hoàn thành trong giai đoạn từ 2015 – 2020.

- Quốc lộ 1A: đoạn trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung từ Phong Điền đến Đèo Cù Mông dài 460 km. Mở rộng một số đoạn có lưu lượng lớn đạt tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 làn xe; thay thế toàn bộ các cầu yếu; xây dựng các tuyến tránh cần thiết tại các đô thị; hoàn thành xây dựng 2 hầm đường bộ qua đèo Phú Gia, đèo Phước Tượng (Thừa Thiên Huế).

- Đường Hồ Chí Minh: đoạn nằm trong vùng gồm 2 nhánh: nhánh phía Tây từ đèo Pe Ke đến Thạnh Mỹ dài 150 km đã được xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp IV; nhánh phía Đông từ Cam Lộ - La Sơn – Túy Loan dài 209 km sẽ được xây dựng thành đường cao tốc trong giai đoạn từ nay đến năm 2020.

- Tuyến Đông Trường Sơn: đoạn nằm trong vùng dài 175 km thuộc địa phận 2 tỉnh Quảng Nam (142 km) và Quảng Ngãi (33 km). Hoàn thiện toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, V.

- Tuyến đường bộ ven biển: hoàn thành tuyến ven biển trong vùng từ Thừa Thiên Huế đến Bình Định đạt quy mô tối thiểu là cấp III trên cơ sở tận dụng tối đa các tuyến đường hiện có, kết hợp với cải tạo, xây dựng mới để kết nối, trong đó xây dựng mới khoảng 150 km và một số cầu vượt các sông như cầu Cửa Đại (Quảng Nam, đang thi công), cầu Trà Khúc II (Quảng Ngãi), cầu Đê Gi, cầu Tam Quan (Bình Định).

Các trục ngang chính

Đường bộ cao tốc: sau năm 2020, xây dựng tuyến cao tốc Quy Nhơn – Pleiku dài 160 km, quy mô 4 làn xe.

Quốc lộ 49: từ cảng Thuận An đến biên giới với Lào, dài 92 km. Hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô 2 làn xe. Đoạn từ ngã ba xã Hồng Vân đến cửa khẩu quốc tế S3 dài 9 km được xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp III.

Quốc lộ 14B: từ Tiên Sa đến Thạnh Mỹ dài 74 km. Hiện tại đoạn Tiên Sa – Túy Loan dài 23 km đang được mở rộng đạt tiêu chuẩn đường đô thị cấp I nền 48 m mặt 33 m. Hoàn thiện nâng cấp các đoạn còn lại đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

Quốc lộ 14D: từ Giăng đến cửa khẩu Đak – Ta Óc (biên giới Việt Lào) dài 75 km. Hoàn thiện nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường từ cấp III đến cấp IV, quy mô 2 làn xe; kết nối hai tuyến quốc lộ 14B và quốc lộ 14D thành một tuyến 14B từ Tiên Sa đến Tà Óc với chiều dài 161 km.

Quốc lộ 14E: hoàn thiện nâng cấp đoạn từ quốc lộ 1A (Ngã ba Cây Cốc – Thăng Bình) đến thị trấn Khâm Đức (đường Hồ Chí Minh) dài 79 km đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô 2 làn xe; đoạn quốc lộ 14E kéo dài từ quốc lộ 1A đến đường ven biển dài 12 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

Quốc lộ 24: từ Thạch Trụ (tỉnh Quảng Ngãi) đến thị xã Kon Tum, dài 169 km; hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

Quốc lộ 24B: từ Cầu Trà Khúc (quốc lộ 1) đến cảng Sa Kỳ dài 18 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III.

Quốc lộ 19: nối từ cảng Quy Nhơn (Bình Định) đến Lệ Thanh (Gia Lai), dài 238 km; đoạn trong vùng từ cảng Quy Nhơn đến đèo An Khê dài 77 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III, riêng đoạn từ cảng Quy Nhơn đến giao quốc lộ 1 nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp I, cấp II, quy mô 4 – 6 làn xe.

Quốc lộ 1D: từ Quy Nhơn (Bình Định) đến Sông Cầu (Phú Yên), dài 35 km, đoạn đi trong thành phố Quy Nhơn theo quy hoạch đường đô thị, đoạn còn lại duy trì tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

Đường Nam Quảng Nam: từ Tam Thanh qua Trà My, Tắc Pỏ đến Đắc Tô dài 209 km, đoạn trong vùng dài 140 km (thuộc tỉnh Quảng Nam). Nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV, các đoạn qua thị trấn, thị tứ đạt tiêu chuẩn đường cấp III; đoạn qua thành phố Tam Kỳ theo tiêu chuẩn đường đô thị.

Đường Trà My – Dung Quất: từ ngã ba thị trấn Bắc Trà My (thuộc Quảng Nam) đi qua các huyện Trà Bồng, Bình Sơn (thuộc Quảng Ngãi) đến cảng Dung Quất, dài 81 km. Hoàn thành xây dựng đoạn Dung Quất – Bình Long đạt tiêu chuẩn cấp I, quy mô 6 làn xe (theo quy hoạch Khu kinh tế Dung Quất). Nâng cấp đoạn Bình Long – Trà Bồng đạt tiêu chuẩn cấp I, quy mô 4 làn xe và đoạn Trà Bồng – Trà Thanh – Trà My đạt tiêu chuẩn cấp III, cấp IV miền núi.

b) Đường sắt:

Đường sắt hiện có:

Đến năm 2020 hoàn thành nâng cấp đường sắt Thống Nhất đạt tiêu chuẩn đường sắt quốc gia; di chuyển các ga ra ngoài ô thành phố để phù hợp với quy hoạch đô thị cũng như quy hoạch tuyến đường sắt cao tốc Bắc – Nam: ga Đà Nẵng ra tại Hòa Khánh, ga Quy Nhơn ra Diêu Trì.

Đường sắt xây dựng mới:

Xây dựng các tuyến đường sắt nhánh nối từ đường sắt quốc gia đến các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế như cảng Chân Mây, cảng Liên Chiểu, khu kinh tế Chu Lai, cảng Dung Quất, cảng Quy Nhơn (Nhơn Hội).

Nghiên cứu xây dựng hầm đường sắt qua đèo Hải Vân, với tiêu chuẩn kỹ thuật trước mắt phục vụ tuyến đường sắt Thống Nhất, sau này là tuyến đường sắt cao tốc Bắc – Nam; nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt Đà Nẵng – Kon Tum thuộc tuyến đường sắt Tây Nguyên từ Đà Nẵng – Kon Tum – Đắk Lắk – Buôn Ma Thuột – Chơn Thành đến thành phố Hồ Chí Minh.

c) Đường biển

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

- Cảng Đà Nẵng:

Phát triển cảng Đà Nẵng để đảm nhận vai trò cảng cửa ngõ quốc tế ở khu vực miền Trung. Cải tạo nâng cấp bến Tiên Sa cho tàu 30.000 ÷ 50.000 DWT, container 4.000 TEU, có nhà ga hành khách đồng bộ hiện đại để kết hợp tiếp nhận tàu khách đến 100.000 GRT. Xây dựng mới khu bến Sơn Trà (Thọ Quang) tiếp nhận tàu 5.000 ÷ 20.000 DWT (giảm tải) để đảm nhận chức năng trú tránh bão, chuyên dùng phục vụ an ninh quốc phòng, thay thế các bến hiện có ở Sông Hàn phải di dời.

Phát triển khu bến Liên Chiểu để từng bước đảm nhận vai trò khu bến chính của cảng cửa ngõ quốc tế Đà Nẵng, tiếp nhận tàu 50.000 ÷ 80.000 DWT, tàu container 4.000 ÷ 6.000 TEU.

Nghiên cứu xây dựng khu Logistic tại khu vực tuyến đường Nam hầm Hải Vân quy mô từ 30 – 50 ha đảm nhận vai trò trung tâm tiếp nhận phân phối hàng hóa chung cho cảng.

- Cảng Dung Quất:

Cảng tổng hợp quốc gia loại I, đầu mối khu vực, bao gồm 2 khu bến chính là Dung Quất I (hiện có), Dung Quất II (phát triển mới tại vịnh Mỹ Hàn) và bến vệ tinh Sa Kỳ.

Khu bến Dung Quất I phục vụ hàng tổng hợp, hàng container, tiếp nhận tàu 10.000 ÷ 50.000 DWT; bến chuyên dùng xuất sản phẩm của nhà máy lọc dầu Dung Quất cho tàu 10.000 ÷ 30.000 DWT, bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp nặng cho tàu 20.000 ÷ 70.000 DWT và bến, công trình thủy công phục vụ đóng sửa tàu biển trọng tải đến 300.000 DWT. Đây là khu bến chính, trọng điểm đầu tư phát triển của cảng trong giai đoạn đầu.

Khu bến Dung Quất II: là khu bến chuyên dùng tiếp nhận tàu chở dầu thô, than, quặng trọng tải 100.000 ÷ 350.000 DWT phục vụ trực tiếp cho nhà máy lọc hóa dầu, các liên hợp luyện gang thép quy mô lớn, có bến làm hàng tổng hợp phục vụ phát triển khu kinh tế Dung Quất mở rộng trong giai đoạn sau.

- Cảng Quy Nhơn:

Cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực, loại I trong hệ thống cảng biển Việt Nam. Phục vụ các tỉnh phía Bắc của Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và vùng kinh tế biên giới ba nước Đông Dương.

Khu bến Quy Nhơn – Thị Nại: là khu bến chính, trọng điểm đầu tư trong giai đoạn đến 2015, gồm các bến tổng hợp container cho tàu 10.000 ÷ 30.000 DWT, bến chuyên dùng cho tàu 5.000 ÷ 7.000 DWT.

Khu bến Nhơn Hội: từng bước phát triển với quy mô phù hợp với nhu cầu thực tế của thị trường, đảm nhận chức năng chủ yếu là chuyên dùng kết hợp làm hàng tổng hợp phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung quy mô lớn sẽ hình thành tại đây, tiếp nhận tàu 20.000 ÷ 50.000 DWT.

Ngoài 2 khu bến nói trên, nghiên cứu xây dựng các bến địa phương như Đống Đa, Đề Gi, Tam Quan v.v... cho phương tiện nhỏ hơn với vai trò vệ tinh của cảng.

- Cảng Thừa Thiên Huế:

Cảng tổng hợp địa phương loại II trong hệ thống cảng biển Việt Nam, gồm khu bến chính Chân Mây và bến vệ tinh Thuận An.

Khu bến Chân Mây có chức năng chính làm hàng tổng hợp, phục vụ trực tiếp khu công nghiệp Chân Mây và một phần hàng quá cảnh cho Lào. Có bến chuyên dùng phục vụ công nghiệp đóng sửa tàu và chuyên dùng phục vụ khách du lịch quốc tế, nội địa Bắc – Nam. Tiếp nhận tàu hàng 30.000 ÷ 50.000 DWT, tàu khách đến 100.000 GRT.

Bến vệ tinh Thuận An tiếp nhận tàu 3.000 ÷ 5.000 DWT.

- Cảng Kỳ Hà (Quảng Nam):

Cảng tổng hợp địa phương loại II trong hệ thống cảng Việt Nam. Phát triển chủ yếu ở bờ phải sông Trường Giang, tiếp nhận tàu 5.000 ÷ 20.000 DWT, bao gồm bến tổng hợp và chuyên dùng phục vụ trực tiếp khu công nghiệp Chu Lai, Núi Thành.

- Cảng Bến Đình (Quảng Ngãi):

Xây dựng cảng tổng hợp Bến Đình tại đảo Lý Sơn là cảng tổng hợp địa phương, phục vụ trực tiếp cho huyện đảo Lý Sơn; tiếp nhận tàu đến 1.000 DWT.

d) Đường hàng không

- Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng:

Tiếp tục đầu tư phát triển cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng là cảng hàng không quốc tế trung tâm của khu vực miền Trung. Đến năm 2020, hoàn thành đầu tư mới, nâng cấp đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo tiếp nhận máy bay B747 – 400 hoặc tương đương, công suất đạt 10 triệu hành khách/năm và 200.000 – 300.000 tấn hàng hóa/năm; đến năm 2030 tiếp tục đầu tư mở rộng nâng cao khả năng khai thác, công suất đạt 20 triệu hành khách/năm và 500.000 tấn hàng hóa/năm.

- Cảng hàng không quốc tế Chu Lai:

Đầu tư phát triển cảng hàng không quốc tế Chu Lai đạt cấp 4F theo tiêu chuẩn ICAO. Đến năm 2020, hoàn thành đầu tư giai đoạn 1 công suất 1 triệu tấn hàng hóa/năm. Đến năm 2030, tiếp tục đầu tư nâng cấp, phát triển hàng không quốc tế Chu Lai thành trung tâm trung chuyển hàng hóa lớn nhất cả nước, đảm bảo tiếp nhận máy bay B747-400 hoặc tương đương, công suất 5 triệu tấn hàng hóa/năm và 4 triệu hành khách/năm.

- Cảng hàng không quốc tế Phú Bài:

Đầu tư phát triển cảng hàng không quốc tế Phú Bài đạt cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO, có thể tiếp nhận các máy bay B777 hoặc tương đương. Đến năm 2020, công suất đạt 5 triệu hành khách/năm và 100.000 tấn hàng hóa/năm. Tiếp tục đầu tư mở rộng năng lực đạt công suất 9 triệu hành khách/năm và 300.000 tấn hàng hóa/năm vào năm 2030.

- Cảng hàng không nội địa Phù Cát:

Đầu tư phát triển cảng hàng không nội địa Phù Cát đạt cấp 4D theo tiêu chuẩn ICAO, có thể tiếp nhận các loại máy bay A320/A321 hoặc tương đương. Đến năm 2020, công suất cảng đạt 0,5 triệu hành khách/năm và 5.000 tấn hàng hóa/năm. Sau năm 2020, mở rộng, tăng cường năng lực theo nhu cầu thực tế.

đ) Đường thủy nội địa

Nâng cấp cải tạo các tuyến sông do địa phương quản lý đạt cấp IV, V; một số tuyến sông chính bao gồm: sông Hương, phá Tam Giang, sông Hàn, sông Trường Giang và sông Thu Bồn đạt từ cấp I đến cấp IV; đưa thêm khoảng 200 km đầm phá ven biển, cửa sông vào quản lý và khai thác vận tải; bố trí các phao tiêu báo hiệu, đảm bảo an toàn vận tải. Xây dựng một số bến sông phục vụ cho nhu cầu dân sinh, du lịch.

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 đã được duyệt.

3. Các công trình ưu tiên đầu tư

Các công trình ưu tiên đầu tư là các công trình giải quyết mục tiêu kết nối mạng lưới hạ tầng giao thông, tạo động lực phát triển cho vùng như xây dựng mới các tuyến đường bộ cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi và Cam Lộ - Túy Loan, nâng cấp mở rộng các quốc lộ 1A, 49, 49B, 24; mở rộng, nâng cấp và đầu tư chiều sâu các cảng biển Đà Nẵng, Quy Nhơn, cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng; phát triển cảng hàng không quốc tế Chu Lai.

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

Quỹ đất giành cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020 là 430 km², chiếm 1,5% so với diện tích toàn vùng (không tính đất giành cho giao thông trong nội thị thành phố, thị xã).

IV. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới và hiện đại hóa các phương tiện vận tải đường bộ đảm bảo tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường; nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ của các nước ASEAN để đảm bảo sự kết nối và hội nhập quốc tế. Sửa đổi luật lệ, thể chế phù hợp để tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện vận tải cơ giới đường bộ của các nước trong khu vực đặc biệt là Thái Lan đi lại trên lãnh thổ Việt Nam.

- Phát triển vận tải đường sắt để giảm áp lực cho vận tải đường bộ, đặc biệt là vận tải liên vùng. Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt, đặc biệt là tàu khu đoạn (tàu nội vùng).

- Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải biển và các dịch vụ hàng hải. Đổi mới công nghệ xếp dỡ tại các đầu mối vận tải, áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức.

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

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.

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

- 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: hợp tác nhà nước – tư nhân (PPP); phát hành trái phiếu; đầu tư – khai thác – chuyển giao (BOT); đầu tư – chuyển giao (BT), đầu tư – thu phí hoàn trả, chuyển nhượng quyền thu phí...

- 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.

- Cho phép các tỉnh, thành phố đấu 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.

3. Giải pháp, chính sách về 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. Cần phân cấp mạnh mẽ cho địa phương về công tác quản lý (nhất là quản lý quốc lộ), 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 tăng cường 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, cống 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 về phát triển bền vững và bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải

- Hoàn thiện các tiêu chuẩn, văn bản hướng dẫn, 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 có 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 Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong vùng và các Bộ, ngành liên quan thống nhất phân công trách nhiệm, 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 Bộ, ngành có liên quan và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong vùng phối hợp 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 10 tháng 3 năm 2011.

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./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- VP BCĐ TW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các UB của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính QG;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (5b). N

THỦ TƯỚNG

(đã ký)

Nguyễn Tấn Dũng

Phụ lục
DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ
*(Ban hành kèm theo Quyết định số 07/2011/QĐ-TTg
ngày 25 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ)*

TT	TÊN DỰ ÁN	QUY MÔ
I	Đường bộ	
1	Xây dựng đường bộ cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi	4 – 6 làn
2	Xây dựng đường cao tốc Cam Lộ - Túy Loan	4 làn
-	Đoạn Cam Lộ - La Sơn	
-	Đoạn La Sơn - Túy Loan	
3	Nâng cấp quốc lộ 1A	III, II
-	Mở rộng đoạn La Sơn – Lăng Cô và xây dựng hầm Phú Gia, Phước Tượng	II
-	Mở rộng, nâng cấp các đoạn qua địa phận Quảng Nam, 33 km (Hòa Phước – Vĩnh Điện 5 km, đoạn Bắc Tam Kỳ, 3 km, Tam Kỳ - Núi Thành 25 km)	II
4	Nâng cấp quốc lộ 24	
-	Nâng cấp, mở rộng đoạn Phở Phong – Quảng Ngãi, 8 km	III
-	Nâng cấp và mở rộng quốc lộ 24 đoạn Phở Phong – Kon Tum, 160 km	III
5	Nâng cấp quốc lộ 14E	
-	Nâng cấp, mở rộng đoạn kéo dài xuống đường ven biển, 12 km	III
-	Nâng cấp quốc lộ 14E đoạn quốc lộ 1A – Hiệp Đức, 35 km	IV
6	Phục hồi quốc lộ 49A (cảng Thuận An – đường Hồ Chí Minh, 75 km)	III, IV
7	Khôi phục quốc lộ 49B (cầu Mỹ Chánh – Lộc Bình, 101 km)	III, IV
8	Nâng cấp quốc lộ 1D (ngã ba Phú Tài – ngã ba Long Vân)	III
9	Xây dựng quốc lộ 19 đoạn tránh đèo An Khê	III

TT	TÊN DỰ ÁN	QUY MÔ
II	Cảng biển	
1	Phát triển cảng biển Đà Nẵng	
-	Nâng cấp khu bến Tiên Sa – Sơn Trà bao gồm cả bến hành khách quốc tế	Tàu hàng 30.000 ÷ 50.000 DWT, Tàu khách 100.000 GRT
-	Xây dựng mới khu bến Thọ Quang để thay thế các bến trên sông Hàn phải di dời	Tàu 5.000 ÷ 20.000 DWT
2	Phát triển cảng biển Quy Nhơn	
-	Mở rộng bến cảng biển Quy Nhơn	
-	Xây dựng luồng tàu 30.000 DWT từ cảng Quy Nhơn đến khu kinh tế Nhơn Hội	Tàu 10.000 ÷ 30.000 DWT
-	Nâng cấp luồng vào cảng Quy Nhơn	
III	Cảng hàng không	
1	Phát triển cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	
-	Xây dựng nhà ga mới cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	Cấp 4E- ICAO, công suất 10 triệu hành
-	Kéo dài đường băng cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	khách/năm và 200.000 – 300.000 tấn hàng hóa/năm
-	Mở rộng sân đỗ cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	
-	Nhà ga hàng hóa cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	
-	Kéo dài đường lăn song song E6	
2	Nâng cấp cảng hàng không quốc tế Phú Bài	
-	Cải tạo, nâng cấp nhà ga, sân đỗ	Cấp 4E- ICAO, công suất 5 triệu hành
-	Nâng cấp đường lăn song song	khách/năm và 100.000 tấn hàng hóa/năm
-	Kéo dài đường đường cất hạ cánh	
3	Phát triển cảng hàng không quốc tế Chu Lai	
-	Xây dựng đường cất hạ cánh mới chiều dài 4.000m, rộng 60 m đồng thời xây dựng hệ thống đường lăn đồng bộ với đường cất hạ cánh	Cấp 4F- ICAO, công suất 1 triệu tấn hàng hóa/năm và 2 triệu hành khách/năm
-	Đầu tư khu bay	

