

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 344/2005/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 26 tháng 12 năm 2005

QUYẾT ĐỊNH

Về phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển giao thông vận tải vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020

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 (Văn bản số 3010/GTVT-KHĐT ngày 23 tháng 5 năm 2005 và số 7302/BGTVT-KHĐT ngày 21 tháng 11 năm 2005) và ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Văn bản số 6435/BKH-KCHT&ĐT ngày 20 tháng 9 năm 2005) về phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển giao thông vận tải vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2010 và định hướng đến 2020,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển giao thông vận tải vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 với những nội dung chủ yếu sau:

1. Quan điểm:

- Đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông của vùng đồng bằng sông Cửu Long phải đi trước một bước, trên cơ sở làm tốt công tác quy hoạch, hình thành được một hệ thống giao thông đồng bộ, liên hoàn và kết hợp được các hình thức vận tải, đáp ứng yêu cầu và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh, quốc phòng, trật tự an toàn xã hội của cả vùng, hội nhập mạnh hơn với cả nước, với khu vực và quốc tế.

- Huy động mọi nguồn lực từ ngân sách nhà nước (trung ương và địa phương), các nguồn vốn trong dân và các nguồn vốn hợp pháp khác trong nước và ngoài nước để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông của vùng.

- Kết hợp chặt chẽ đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông với thủy lợi, kiểm soát lũ và xây dựng cụm, tuyến dân cư vùng ngập lũ.

2. Mục tiêu:

Đẩy mạnh đầu tư với mục tiêu đến năm 2010 đồng bằng sông Cửu Long có được hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải tương đối hoàn chỉnh để đáp ứng yêu cầu phát triển trong những năm trước mắt và tạo ra một bước chuyển biến đột phá ở giai đoạn sau năm 2010, cụ thể như sau:

a) Đường bộ:

Giai đoạn đến năm 2010:

- Hoàn thành 4 trục dọc chính gồm quốc lộ 1A, tuyến N2, tuyến N1 đoạn Tịnh Biên - Hà Tiên và tuyến ven biển (quốc lộ 50 + quốc lộ 60), trong đó ưu tiên đầu tư xây dựng hoàn chỉnh sớm 2 trục dọc chính: quốc lộ 1 (tập trung đầu tư mở rộng đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ) và tuyến N2 (triển khai trước đoạn Chơn Thành - Vàm Cống). Toàn tuyến N2, quốc lộ 63 từ Rạch Giá đến Cà Mau và quốc lộ 1 từ Năm Căn đến Đất Mũi triển khai theo kế hoạch đường Hồ Chí Minh; xây dựng tuyến đường bộ cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ giai đoạn I và tuyến Bến Lức - Long Thành; các trục dọc tiểu vùng: Nam sông Hậu và Quản Lộ Phụng Hiệp.

- Nâng cấp cải tạo các trục ngang: các quốc lộ: 30, 53, 54, 57, 61, 62, 63, 80, 91; nghiên cứu, triển khai trước một số đoạn cấp thiết thuộc tuyến vành đai.

- Hoàn thành xây dựng các cầu lớn Cần Thơ, Rạch Miễu, Vàm Cống, Cao Lãnh, Hàm Luông và các cầu trên các quốc lộ; cải tạo và xây dựng mới hệ thống đường trên đảo Phú Quốc; từng bước mở mang hệ thống đường tỉnh, đường giao thông nông thôn tạo thành mạng lưới đường bộ liên hoàn, thông suốt.

- Hệ thống quốc lộ cơ bản quy mô cấp III, 2 làn xe (riêng tuyến N1 đạt cấp IV), mặt đường nhựa hoặc bê tông xi măng, đảm bảo công trình kiên cố, cao độ nền đường phù hợp với quy hoạch thoát lũ; các tuyến đường tỉnh tỷ lệ nhựa hóa 100%.

- Có 100% đường đến trung tâm xã, cụm xã; tỷ lệ có mặt đường cứng đạt 70%, xóa bỏ cơ bản cầu khỉ.

Giai đoạn đến năm 2020:

Tiếp tục nâng cấp mở rộng hệ thống quốc lộ, tỉnh lộ, giao thông nông thôn và hoàn thành tuyến cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Đức Hòa - Rạch Giá.

b) Đường sông:

Giai đoạn đến năm 2010:

- Nâng cấp 4 tuyến đường thủy chủ yếu: tuyến thành phố Hồ Chí Minh - Hà Tiên; thành phố Hồ Chí Minh - Năm Căn; thành phố Hồ Chí Minh - Hà Tiên qua Đồng Tháp Mười và tuyến ven biển. Hiện đại hóa hệ thống phao tiêu, biển báo hiệu đường sông đạt tỷ lệ 100% đối với sông, kênh do Trung ương quản lý.

- Nâng cấp các cảng sông hiện có: Bến Lức, Tân Xuân, Cai Thìa, Bến Tre, Chợ Lách, Bình Minh, Trà Vinh, Sóc Trăng, Tắc Cậu...; xây dựng mới một số cảng sông cấp tỉnh tại các vị trí hợp lý và từng bước hiện đại hóa hệ thống cảng sông.

- Nâng cấp và xây dựng hệ thống cảng, bến cấp huyện; hình thành các bến cấp xã (bến theo thời vụ).

- Hoàn thành nghiên cứu phương án tổng thể vận tải thủy và từng bước tổ chức thực hiện.

Giai đoạn đến năm 2020:

- Tiếp tục nâng cấp các tuyến vận tải thủy hiện có để đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật.

- Đẩy mạnh vận tải đa phương thức trong đó tập trung khai thác triệt để thế mạnh vận tải thủy.

c) Đường biển:

Giai đoạn đến năm 2010:

Tổng số cảng trong vùng sẽ là 20 cảng với tổng năng lực thông qua 15 - 20 triệu tấn/năm, trong đó cảng Cần Thơ - Cái Cui là cảng trung tâm của cả vùng.

Tập trung cải tạo nâng cấp cửa Định An, cửa Tiểu, luồng sông Hậu, luồng sông Tiền, luồng sông Cửa Lớn.

Từng bước nâng cấp các cảng tổng hợp Cần Thơ, Mỹ Thới, Cao Lãnh, Mỹ Tho, Vĩnh Thới, Năm Căn, Hòn Chông; các cảng chuyên dùng Việt Nguyên, Bình Trị. Xây dựng mới một số cảng tổng hợp Đại Ngãi, Trà Cú, Hàm Luông, Cổ Chiên, An Thới.

Giai đoạn đến năm 2020:

- Nghiên cứu xây dựng cảng (cảng cứng, cảng nổi) ngoài khơi có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải 30.000 đến 50.000 DWT cho khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

- Tiếp tục đầu tư nâng cấp toàn bộ hệ thống cảng đáp ứng nhu cầu vận tải của vùng.

d) Hàng không:

Đầu tư xây dựng hạ tầng cơ sở các cảng hàng không khu vực đồng bằng sông Cửu Long theo định hướng thương mại hóa, khai thác thường xuyên đi, đến các vùng kinh tế, các điểm du lịch, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng không và đảm bảo an toàn, an ninh quốc gia.

- Giai đoạn đến năm 2010:

Cảng hàng không Rạch Giá, Cà Mau: là các cảng hàng không nội địa, có thể tiếp nhận được các loại máy bay tầm ngắn như ATR72, FOKKER70. Cải tạo nâng cấp để nâng cao năng lực và chất lượng phục vụ.

Cảng hàng không Cần Thơ: triển khai nâng cấp thành cảng hàng không quốc tế để có thể tiếp nhận loại máy bay như A321, B767 và tương đương.

Cảng hàng không Phú Quốc: hiện tại là cảng hàng không nội địa có thể tiếp nhận được các loại máy bay ATR72, FOKKER70. Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển các năm sau 2010, hoàn thành xây dựng cảng hàng không mới tại Dương Tơ (giai đoạn I) để có thể tiếp nhận được các loại máy bay A321, B767 hoặc tương đương.

- Giai đoạn đến năm 2020:

Cảng hàng không Rạch Giá, Cà Mau, Cần Thơ: tiếp tục đầu tư nâng cấp để nâng cao năng lực và chất lượng phục vụ, đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hành khách thực tế.

Cảng hàng không Phú Quốc: đầu tư xây dựng cảng hàng không mới tại Dương Tơ (giai đoạn II).

đ) Đường sắt:

Nghiên cứu triển khai xây dựng tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho vào thời điểm thích hợp căn cứ vào nhu cầu giao thông và khả năng cân đối nguồn vốn, giai đoạn đến năm 2020 hoàn thành tuyến đường sắt đi Cần Thơ.

3. Kế hoạch phát triển giao thông vận tải giai đoạn đến năm 2010:

a) Đường bộ:

Quốc lộ:

- Quốc lộ 1: hoàn thành mở rộng đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận vào năm 2006 và tiếp tục mở rộng đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ. Hoàn thành nâng cấp đoạn Cần Thơ - Năm Căn vào năm 2006 và các cầu trên tuyến vào năm 2007. Hoàn thành cầu Cần Thơ vào năm 2008.

- Tuyến N2: từ Chơn Thành (Bình Dương) đến Vàm Rầy (Kiên Giang) là một phần của đường Hồ Chí Minh. Đây là tuyến xung yếu hỗ trợ cho quốc lộ 1, hiện đang đẩy nhanh tiến độ thi công đoạn Đức Hòa - Thạnh Hóa, năm 2006 hoàn thành. Tiếp tục thi công đoạn Chơn Thành - Đức Hòa (bao gồm cả đoạn Củ Chi - Đức Hòa), đoạn Thạnh Hóa - Mỹ An - Vàm Cống (kể cả cầu Cao Lãnh, Vàm Cống và tuyến vành đai Long Xuyên) hoàn thành trước năm 2010 bằng vốn đường Hồ Chí Minh.

- Tuyến N1: đoạn Tịnh Biên - Hà Tiên hoàn thành 2006. Đoạn Châu Đốc - Tịnh Biên thực hiện trong giai đoạn 2006 - 2010. Đoạn Đức Huệ - Châu Đốc tạm dẫn tiến độ sau năm 2010.

- Đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ: đây là tuyến quan trọng, là lối ra chủ yếu của đồng bằng sông Cửu Long trong thời điểm hiện nay. Đoạn thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương đã khởi công tháng 12 năm 2004, hoàn thành năm 2007. Đoạn Trung Lương - Cần Thơ hoàn chỉnh thủ tục để gọi vốn đầu tư sau khi hoàn thành đoạn thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương.

- Đường Hồ Chí Minh: ngoài phạm vi đoạn tuyến N2 triển khai thi công trước như đã nêu ở trên, giai đoạn đến năm 2010 thi công phần nền đường và cầu cống đoạn Năm Căn - Đất Mũi với quy mô 2 làn xe, đoạn còn lại từ Vàm Cống đến Cà Mau sẽ xây dựng tiếp sau.

- Quốc lộ 50: đoạn Gò Công - Mỹ Tho đã hoàn thành giai đoạn 1. Phần còn lại của quốc lộ 50 (thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang) bao gồm cả cầu Mỹ Lợi và cầu Chợ Gạo, hoàn thành trước năm 2010.

- Tuyến Nam sông Hậu: xây dựng mới với quy mô 2 làn xe, đã khởi công quý II năm 2005 và hoàn thành năm 2008.

- Tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp, xây dựng mới với quy mô 2 làn xe, đã khởi công quý II năm 2005 và hoàn thành năm 2008. Đây là tuyến có khả năng phát triển thành đường cao tốc trong tương lai.

- Tuyến Vị Thanh - Cần Thơ: đầu tư xây dựng tuyến mới (đọc theo kênh Xà No) với quy mô quy hoạch dự kiến 4 làn xe. Trước mắt đầu tư theo quy mô 2 làn xe, hoàn thành năm 2009.

- Quốc lộ 80: đoạn Mỹ Thuận - Vàm Cống triển khai nâng cấp với quy mô 2 làn xe, hoàn thành năm 2007.

- Quốc lộ 61: đã hoàn thành nâng cấp đoạn Vị Thanh - Cái Tur thuộc địa phận Hậu Giang. Đẩy nhanh tiến độ thi công đoạn Cái Tắc - cầu Thủy Lợi, cầu Cái Tur, Cầu Miếu, hoàn thành năm 2006.

- Quốc lộ 62 (đoạn Tân Thạnh - Bình Hiệp): đã cơ bản nâng cấp toàn tuyến với quy mô 2 làn xe từ Tân Ân đến cửa khẩu Bình Hiệp. Riêng đoạn cửa khẩu Bình Hiệp nâng cấp với quy mô 4 làn xe, hoàn thành năm 2006.

- Quốc lộ 63 (Gò Quao - thành phố Cà Mau): hoàn thành nâng cấp với quy mô 2 làn xe vào năm 2007.

- Quốc lộ 30: đã cơ bản hoàn thành nâng cấp với quy mô 2 làn xe. Riêng đoạn Hồng Ngự - Dinh Bà hoàn thành năm 2006.

- Quốc lộ 60: hoàn thành các đoạn qua Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng vào năm 2006 với quy mô 2 làn xe; đoạn Trung Lương - Rạch Miếu (Tiền Giang), hoàn thành vào năm 2008.

Cầu Rạch Miếu đang triển khai đầu tư theo phương thức BOT vốn ngân sách hoàn thành năm 2006. Cầu Hàm Luông, hoàn thành năm 2010; cầu Cổ Chiên và Đại Ngãi đến năm 2010 vẫn tiếp tục sử dụng phà, trước mắt xây dựng các bến phà Cổ Chiên và Đại Ngãi bằng nguồn vốn vay của Đan Mạch.

- Quốc lộ 53: thông xe cầu Long Toàn, nâng cấp một số đoạn với quy mô 2 làn xe: đoạn Km 114 - Km 130, đoạn tránh thị xã Trà Vinh, đoạn quốc lộ 53 kéo dài thuộc Vĩnh Long, hoàn thành năm 2007; các đoạn còn lại dự kiến sử dụng vốn WB thông qua dự án nâng cấp cơ sở hạ tầng đồng bằng sông Cửu Long (2006 - 2009) và ngân sách nhà nước.

- Quốc lộ 54 (Đồng Tháp - Vĩnh Long - Trà Vinh): địa phận Đồng Tháp và Vĩnh Long nâng cấp phần tuyến với quy mô 2 làn xe, hoàn thành năm 2006. Cầu Trà Ôn và 5 cầu thuộc địa phận Vĩnh Long hoàn thành năm 2007.

Đoạn Trà Mẹt - Tập Sơn địa phận Trà Vinh dự kiến nâng cấp bằng vốn vay WB thông qua dự án nâng cấp cơ sở hạ tầng đồng bằng sông Cửu Long (2006 - 2009) và ngân sách nhà nước.

- Quốc lộ 57 (Vĩnh Long - Thạch Phú): đoạn Vĩnh Long - Mỏ Cày đang nâng cấp với quy mô 2 làn xe, hoàn thành năm 2007. Đoạn Mỏ Cày - Thạch Phú nâng cấp bằng vốn vay WB thông qua dự án nâng cấp cơ sở hạ tầng đồng bằng sông Cửu Long (2006 - 2009) và ngân sách nhà nước.

- Quốc lộ 91: đoạn Nguyễn Trung Trực - Bến Thủy (gồm cả cầu Nguyễn Trung Trực, Chác Cà Đao), hoàn thành 2007. Đoạn Cần Thơ - Cái Sắn dự kiến nâng cấp bằng vốn vay từ WB thông qua dự án nâng cấp cơ sở hạ tầng đồng bằng sông Cửu Long (2006 - 2009).

- Hành lang ven biển phía Nam quốc lộ 80 + 63 (từ cửa khẩu Xà Xía đến Cà Mau) nâng cấp bằng nguồn vốn vay của Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB). Khởi công năm 2006 và hoàn thành năm 2009.

- Hệ thống đường trên đảo Phú Quốc: ưu tiên làm trước 3 tuyến: Dương Đông - Cửa Cạn, Suối Cái - Gành Dầu, Bãi Thơm - Gành Dầu (bao gồm cả cầu Dương Đông), hoàn thành vào năm 2008.

Hệ thống giao thông địa phương:

- Hệ thống đường tỉnh: những năm qua các địa phương đã quan tâm đầu tư, từng bước nâng cấp, mở rộng các tuyến đường tỉnh, nhất là các tuyến quan trọng tạo được sự kết nối tốt hơn với hệ thống quốc lộ. Trong thời gian tới tiếp tục đầu tư nâng cấp hệ thống này, phấn đấu đến năm 2010 cứng hóa mặt đường đạt 100%.

- Hệ thống giao thông nông thôn: phát triển mạnh hơn nữa phong trào toàn dân làm đường giao thông để mở rộng, nâng cấp hệ thống giao thông nông thôn, phấn đấu 90% số xã có đường đến trung tâm vào năm 2010. Trong đó đặc biệt chú trọng khai thác tối đa lợi thế vận tải thủy.

b) Đường sông:

- Hoàn thành dự án nâng cấp 2 tuyến vận tải thủy thành phố Hồ Chí Minh - Kiên Lương, thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau và cảng Cần Thơ vào năm 2005. Sử dụng vốn dư sau đấu thầu để đầu tư xây dựng tuyến vận tải thủy Cà Mau - Năm Căn, tuyến Kiên Lương - Hà Tiên, tuyến Bạc Liêu - Cà Mau (giai đoạn I) và 6 bến xếp dỡ, hoàn thành toàn bộ trong năm 2005.

- Nâng cấp các tuyến sông chủ yếu: thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương qua Đồng Tháp Mười và Tứ giác Long Xuyên, thành phố Hồ Chí Minh - Trà Vinh, Bạc Liêu - Cà Mau (giai đoạn II), tuyến tránh kênh Chợ Gạo và tuyến vận tải sông Hàm Luông bằng nguồn vốn vay từ WB, dự kiến khởi công năm 2006, hoàn thành năm 2009.

- Hoàn thành nghiên cứu phương án tổng thể vận tải thủy đồng bằng sông Cửu Long trong mối quan hệ với các phương thức vận tải khác và từng bước tổ chức thực hiện.

c) Đường biển:

- Luồng Định An: cải tạo luồng Định An cho tàu 10.000 DWT - 20.000 DWT, hoàn thành trước năm 2010. Trước mắt tiến hành nạo vét duy tu hàng năm với mức độ chạy tàu hạn chế có lợi dụng thủy triều cho tàu đến 5.000 tấn - 10.000 tấn, xây dựng luồng tàu mới qua kênh Quan Chánh Bô để các tàu có trọng tải tới 20.000 DWT ra vào sông Hậu.

- Liên doanh với các đối tác nước ngoài nghiên cứu để có thể đầu tư xây dựng cảng chuyên tải cho tàu 30.000 - 60.000 DWT ở vùng biển ngoài khơi cửa Định An.

- Đầu tư xây dựng cảng An Thới (Phú Quốc) cho tàu 2.000 - 3.000 DWT, hoàn thành vào năm 2008.

- Từng bước nâng cấp luồng sông Hậu, sông Tiền, sông Cửu Lớn; các cảng tổng hợp Cần Thơ, Đại Ngãi, Mỹ Thới, Cao Lãnh, Mỹ Tho, Vĩnh Thái, Năm Căn, Hòn Chông; các cảng chuyên dùng Việt Nguyên, Bình Trị; xây dựng mới một số cảng sông cần thiết khác.

d) Hàng không:

- Cảng hàng không Cần Thơ:

Triển khai dự án cải tạo đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ máy bay và khu hàng không dân dụng để có thể tiếp nhận các loại máy bay như A321, B767 hoặc tương đương, năm 2007 hoàn thành. Nghiên cứu để triển khai tiếp giai đoạn sau.

- Cảng hàng không Phú Quốc:

Hiện nay hệ thống kết cấu hạ tầng tại Cảng hàng không Phú Quốc tại Dương Đông (gồm đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ, nhà ga) đã được đầu tư cải tạo hoàn chỉnh, tiếp nhận các loại máy bay ATR72, FOKKER70. Tuy nhiên tại vị trí này không thể nâng cấp mở rộng để tiếp nhận các loại máy bay lớn hơn. Xây dựng cảng hàng không quốc tế mới tại Dương Tơ. Hoàn thành quy hoạch tổng thể cảng hàng không mới, làm cơ sở tiến hành lập dự án đầu tư. Có phương án huy động vốn để trong năm 2008 có thể khởi công xây dựng giai đoạn I Cảng hàng không quốc tế mới tại Dương Tơ, đáp ứng yêu cầu khai thác các loại máy bay A321, B767 hoặc tương đương và sau năm 2010 đưa vào khai thác sử dụng.

- Cảng hàng không Rạch Giá, Cà Mau:

Hệ thống sân đường khu bay đã đảm bảo để khai thác các loại máy bay như ATR72, FOKKER70. Năm 2005 triển khai xây dựng nhà ga hành khách và cải tạo nâng cấp khu bay để nâng cao năng lực và chất lượng phục vụ.

đ) Đường sắt:

Hoàn thành lập dự án đầu tư tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho để có thể triển khai vào thời điểm thích hợp.

4. Một số cơ chế, chính sách:

Phát triển giao thông vùng đồng bằng sông Cửu Long nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển của vùng trong điều kiện ngân sách nhà nước còn khó khăn cần có chính sách, cơ chế phù hợp nhằm phát huy tối đa thế mạnh của vùng; khai thác mọi nguồn lực; đầu tư có trọng tâm, trọng điểm trên cơ sở lấy Cần Thơ là thành phố trung tâm, là đầu mối giao thông chính của cả vùng.

a) Thường xuyên cập nhật, điều chỉnh các quy hoạch phát triển cho phù hợp với tình hình thực tế, đảm bảo tính đồng bộ, bền vững. Với các quy hoạch ta chưa có nhiều kinh nghiệm, có thể thuê tư vấn nước ngoài giàu kinh nghiệm để thực hiện hoặc thẩm định.

b) Gấp rút triển khai xây dựng đề án tổng thể, toàn diện về phát triển giao thông đường thủy cho toàn vùng để từng bước tổ chức triển khai thực hiện.

c) Đẩy nhanh tiến độ nghiên cứu, đề xuất giải pháp xử lý căn bản về cửa Tiểu và cảng cho tàu lớn vào vùng đồng bằng sông Cửu Long.

d) Bộ Giao thông vận tải phối hợp chặt chẽ với Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và các địa phương trong việc quy hoạch, thiết kế các công trình giao thông để vừa đảm bảo yêu cầu về giao thông, vừa đảm bảo yêu cầu về thủy lợi, kiểm soát lũ, xây dựng các cụm tuyến dân cư.

đ) Trên cơ sở các dự án đã được phê duyệt, Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo chủ đầu tư đẩy nhanh tiến độ thi công các dự án đã có nguồn vốn để sớm đưa vào khai thác sử dụng, nhất là các dự án trọng điểm. Sử dụng ngân sách nhà nước, ODA, trái phiếu Chính phủ, BOT, thu phí hoàn vốn, nhượng bán quyền thu phí.... Các địa phương phải chủ động đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vận tải để khai thác đồng bộ với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải chung.

e) Nghiên cứu áp dụng các tiến bộ khoa học công nghệ để xử lý các vấn đề kỹ thuật xuất phát từ điều kiện địa chất, thủy văn phức tạp của khu vực nhằm làm giảm giá thành xây dựng và nâng cao chất lượng công trình.

Điều 2. Tổ chức thực hiện:

1. Giao Bộ Giao thông vận tải triển khai phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển giao thông vận tải vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 theo Quyết định này.
2. Các Bộ, ngành Trung ương và địa phương phối hợp chặt chẽ trong quá trình lập quy hoạch, kế hoạch và tổ chức thực hiện.
3. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính xem xét, bố trí vốn trong kế hoạch hàng năm cho các dự án được duyệt theo quyết định này; đồng thời phối hợp với Bộ Giao thông vận tải huy động thêm các nguồn vốn khác để thực hiện.
4. Các địa phương phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong quá trình triển khai dự án đầu tư trên địa bàn đảm bảo chất lượng và tiến độ, nhất là công tác giải phóng mặt bằng; tích cực huy động mọi nguồn lực và dành một phần thích đáng từ ngân sách hàng năm để phát triển hệ thống giao thông địa phương.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

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 vùng đồng bằng sông Cửu Long chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG

Phan Văn Khải