HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN TỈNH THÁI BÌNH	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 21/2014/NQ-HĐND	*Thái Bình, ngày 10 tháng 9 năm 2014*

NGHỊ QUYẾT

Về việc phê duyệt Đề án hiện đại hóa hệ thống giao thông tỉnh Thái Bình giai đoạn 2014 – 2020 và những năm tiếp theo.

HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN TỈNH THÁI BÌNH KHÓA XV, KỲ HỌP CHUYÊN ĐỀ

Căn cứ Luật Tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 26 tháng 11 năm 2003;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân ngày 03 tháng 12 năm 2004;

Căn cứ Quyết định số 800/QĐ-TTg ngày 04 tháng 6 năm 2010 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010-2020; Quyết định số 733/QĐ-TTg ngày 17 tháng 5 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội tỉnh Thái Bình đến năm 2020; Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông đường bộ Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Sau khi xem xét Tờ trình số 193/TTr-UBND ngày 04 tháng 9 năm 2014 của Uỷ ban nhân dân tỉnh trình về việc thông qua Đề án hiện đại hóa hệ thống giao thông tỉnh Thái Bình giai đoạn 2014 – 2020 và những năm tiếp theo; Báo cáo thẩm tra số 68/BC-KTNS ngày 6 tháng 9 của Ban Kinh tế Hội đồng nhân dân tỉnh và ý kiến thảo luận của đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh**,**

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Phê duyệt Đề án hiện đại hóa hệ thống giao thông tỉnh Thái Bình giai đoạn 2014 – 2020 và những năm tiếp theo, với một số nội dung chủ yếu sau:

1. Mục tiêu của Đề án:

- Hiện đại hóa hệ thống giao thông giai đoạn 2014- 2020 định hướng 2030 là một mục tiêu quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế, là tiền đề đẩy nhanh thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, phục vụ công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn và xây dựng nông thôn mới, đáp ứng mục tiêu: Xây dựng tỉnh Thái Bình đến năm 2020 có tốc độ tăng trưởng nhanh và bền vững, bảo đảm an sinh xã hội.

Giữ vững ổn định chính trị, bảo đảm quốc phòng an ninh và trật tự an toàn xã hội. Đưa Thái Bình trở thành tỉnh có trình độ phát triển ở mức khá của Vùng đồng bằng sông Hồng và cả nước.

- Bảo đảm tính đồng bộ, kết nối trong nội bộ tỉnh và liên vùng về giao thông đường bộ, đường thủy đáp ứng yêu cầu công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

- Nâng cao năng lực, chất lượng vận tải hành khách và hàng hóa, chất lượng dịch vụ công bảo đảm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của toàn xã hội.

- Nâng cao trình độ năng lực quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải.

- Tiếp tục thực hiện các nhiệm vụ và giải pháp của Ủy ban nhân dân Tỉnh thi hành Chỉ thị số 18/CT-TW ngày 04 tháng 9 năm 2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng; Nghị quyết số 88/NQ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2011 của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông; Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 23 tháng 6 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nghiêm trọng trong hoạt động vận tải.

2. Nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu:

- Xây dựng, quản lý và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; xây dựng, quản lý, duy tu kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy; lĩnh vực vận tải.

- Quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải; ứng dụng khoa học công nghệ; an toàn giao thông; giải pháp phát triển nguồn nhân lực.

3. Kinh phí để thực hiện Đề án :

Tổng số kinh phí thực hiện dự án giai đoạn 2014-2020 và những năm sau 2020 khoảng 58.108,5 tỷ đồng, được đầu tư như sau:

- Quốc lộ: Dự kiến kinh phí đầu tư cần khoảng 16.950 tỷ đồng để nâng cấp các tuyến đường Quốc lộ trên địa bàn tỉnh theo đúng quy hoạch được duyệt.

- Đường tỉnh: Dự kiến kinh phí đầu tư cần khoảng 13.487,5 tỷ đồng.

- Giao thông nông thôn (Bao gồm cả đường huyện, đường xã, thôn, xóm): Dự kiến kinh phí đầu tư cần khoảng 15.000 tỷ đồng.

- Về xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy: Dự kiến kinh phí đầu tư cần khoảng 10.020 tỷ đồng.

- Xây dựng hệ thống bến xe, bãi đỗ xe: Dự kiến kinh phí đầu tư cần khoảng 800 tỷ đồng.

- Kinh phí cho hiện đại hóa công tác quản lý, ứng dụng khoa học công nghệ cần khoảng 10 tỷ đồng.

4. Nguồn lực tài chính:

- Hệ thống quốc lộ: Do Bộ Giao thông Vận tải thực hiện đầu tư nâng cấp làm mới và duy tu sửa chữa bằng các nguồn vốn ngân sách Trung ương, vốn Quỹ bảo trì đường bộ, vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT), hợp đồng xây dựng - chuyển giao - kinh doanh (BTO), mô hình hợp tác công tư (PPP). Ủy ban nhân dân tỉnh lập kế hoạch báo cáo đề xuất ngân sách Trung ương và các nguồn vốn khác để đầu tư theo kế hoạch trung hạn.

- Hệ thống đường tỉnh:

+ Ngân sách tỉnh đầu tư xây dựng và bảo trì cầu đường bộ theo phân kỳ và phí bảo trì đường bộ. Ủy ban nhân dân tỉnh lập kế hoạch vốn trung hạn báo cáo Hội đồng nhân dân tỉnh phê duyệt.

+ Đề nghị Trung ương hỗ trợ đầu tư các tuyến, cầu đường bộ, bến cảng, luồng tầu; trung tâm điều hành giao thông.

+ Kêu gọi đầu tư hình thức BT (thanh toán bằng dự án đối ứng phù hợp theo quy định), BOT, BTO, PPP.

+ Xã hội hóa việc đầu tư các bến xe, bến khách ngang sông.

- Hệ thống đường huyện:

+ Ngân sách huyện, hỗ trợ từ tỉnh, Trung ương với những tuyến quan trọng;

+ Kêu gọi đầu tư các hình thức BT, BOT, PPP.

- Đường xã, thôn, xóm:

+ Ngân sách xã, xã hội hóa kêu gọi đầu tư, hỗ trợ từ ngân sách các cấp, các chương trình dự án ODA, thu phí bảo trì đường bộ đối với mô tô, xe máy.

+ Huy động sự đóng góp góp của các tổ chức, cá nhân.

+ Kêu gọi đầu tư bằng hình thức BT, BOT, PPP.

- Về phương tiện vận tải và hạ tầng phục vụ vận tải bằng đường bộ, đường thủy: Thực hiện xã hội hóa đầu tư các loại phương tiện, xây dựng bến xe, bến khách.

(có Đề án tóm tắt kèm theo).

Điều 2. Hội đồng nhân dân tỉnh giao Ủy ban nhân dân tỉnh tổ chức triển khai, thực hiện Nghị quyết.

Điều 3. Thường trực Hội đồng nhân dân tỉnh, các Ban Hội đồng nhân dân tỉnh, đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh giám sát việc tổ chức triển khai, thực hiện Nghị quyết.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân tỉnh khóa XV, Kỳ họp chuyên đề thông qua ngày 10 tháng 9 năm 2014 và có hiệu lực sau 10 ngày kể từ ngày thông qua./.

CHỦ TỊCH

Nguyễn Hồng Diên

HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH

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

ĐỀ ÁN
HIỆN ĐẠI HÓA HỆ THỐNG GIAO THÔNG TỈNH THÁI BÌNH GIAI ĐOẠN 2014 - 2020 VÀ NHỮNG NĂM TIẾP THEO

(Kèm theo Nghị quyết số 21/2014/NQ-HĐND ngày 10/9/2014 của Hội đồng nhân dân tỉnh)

Phần thứ nhất
SỰ CẦN THIẾT VÀ CƠ SỞ XÂY DỰNG ĐỀ ÁN

1. Khái quát về vị trí địa lý, dân số:

- Thái Bình thuộc đồng bằng ven biển, nằm ở phía Nam châu thổ sông Hồng.Tọa độ địa lý: vĩ độ Bắc từ $20^0$17' đến $20^0$44', vĩ độ Đông từ $106^0$06' đến $106^0$39'. Từ Tây sang Đông dài 54 km, từ Bắc xuống Nam dài 49 km; phía Bắc và Tây bắc tỉnh Thái Bình tiếp giáp các tỉnh thành: Hải Phòng, Hải Dương, Hưng Yên; Phía Tây và Tây nam giáp tỉnh Hà Nam và Nam Định; phía đông giáp biển.

- Diện tích tự nhiên là 1.570,43 km^2, chiếm 0,48% diện tích cả nước, có trên 50 km bờ biển và hệ thống sông ngòi với 5 cửa sông lớn (Thái Bình, Diêm Điền, Trà Lý, Lân, Ba Lạt), cách Hà Nội 100 km, cách Hải Phòng 70 km.

- Tỉnh Thái Bình hiện bao gồm 1 thành phố và 7 huyện (Quỳnh Phụ, Hưng Hà, Đông Hưng, Thái Thụy, Tiền Hải, Kiến Xương, Vũ Thư) với 267 xã, 9 thị trấn và 10 phường.

- Thái Bình là một trong những tỉnh có tỷ lệ đô thị hoá thấp nhất cả nước, nhưng mật độ dân số 1.138 người/km2, cao so với các tỉnh trong khu vực cả nước (trừ các thành phố lớn).

2. Sự cần thiết phải xây dựng đề án:

- Trong những năm qua GTVT đã có bước phát triển đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế xã hội, tuy nhiên mạng lưới giao thông của Thái Bình còn chưa hoàn chỉnh.

- Phát triển của giao thông vận tải chưa đồng bộ, tiêu chuẩn kỹ thuật công trình cầu đường còn thấp, còn nhiều cầu, cống yếu, khó đáp ứng khi lưu lượng giao thông tăng lên, tải trọng lớn.

- Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 Hội nghị TW lần thứ 4 khóa XI, đã đề ra mục tiêu trọng tâm về hạ tầng giao thông: *"bảo đảm kết nối các trung tâm kinh tế lớn với nhau và với các đầu mối giao thông cửa ngõ bằng hệ thống giao thông đồng bộ, năng lực vận tải được nâng cao, giao thông được thông suốt, an toàn"* đáp ứng yêu cầu đến năm 2020 nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại.

- Đề án tái cơ cấu kinh tế gắn với chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng nâng cao chất lượng, hiệu quả và năng lực cạnh tranh giai đoạn đến năm 2020 tỉnh Thái Bình *phấn đấu có 205 xã đạt 15 tiêu chí nông thôn mới, trong đó có tiêu chí 02 về giao thông.*

3. Cơ sở xây dựng đề án:

- Nghị quyết số 13-NQ/TW Hội nghị TW lần thứ 4 khóa XI ngày 16/01/2012 "Về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020"; Nghị quyết số 16/NQ-CP ngày 08 tháng 6 năm 2012 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI;

- Quyết định số 733/QĐ-TTg ngày 17/5/2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội tỉnh Thái Bình đến năm 2020;

- Quyết định số 355/QĐ-TTg, ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông đường bộ Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 339/QĐ-TTg ngày 19 tháng 2 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án tổng thể tái cơ cấu kinh tế gắn với chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng nâng cao chất lượng, hiệu quả và năng lực cạnh tranh giai đoạn 2013-2020;

- Quyết định số 1210/QĐ-TTg ngày 24 tháng 7 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án tái cơ cấu ngành GTVT phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020;

- Quyết định số 2762/QĐ-UBND ngày 07/10/2008 của UBND tỉnh phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT Thái Bình đến năm 2020; Quyết định phê duyệt Quy hoạch luồng tuyến vận tải xe buýt, hệ thống bến xe khách, bãi đỗ xe taxi trên địa bàn tỉnh.

Phần thứ hai

THỰC TRẠNG HỆ THỐNG GTVT THÁI BÌNH

I. Thực trạng về vận tải đường bộ, đường thủy

1. Vận tải đường bộ:

1.1. Về vận tải hành khách:

- Hiện nay Thái Bình vận tải khách bằng ô tô cũng như cả nước vẫn chiếm tỷ trọng lớn. Tổng số phương tiện ô tô khách khoảng 1200 phương tiện (loại từ 16 chỗ đến 52 chỗ); tổng số doanh nghiệp, HTX kinh doanh vận tải khách trên 50 doanh nghiệp, HTX.

- Vận tải hành khách theo tuyến cố định: Hiện tại có hơn 400 tuyến vận tải khách từ Thái Bình đi 38 tỉnh, thành phố trên cả nước.

- Vận hành khách công cộng bằng xe buýt: Có 05 tuyến buýt nội tỉnh từ Thành phố đi các huyện với 47 phương tiện.

- Vận tải bằng taxi: Có 07 doanh nghiệp kinh doanh với hơn 350 phương tiện; Trong đó: Thành phố 04 doanh nghiệp, Kiến Xương 01 doanh nghiệp, Tiền Hải 02 doanh nghiệp.

1.2. Về vận tải hàng hoá:

- Vận tải hàng hoá đã được xã hội hoá cao, tuy nhiên việc quản lý vận tải hàng hóa theo quy định hiện hành còn lỏng lẻo (chỉ những đơn vị vận tải hàng hoá bằng xe công ten nơ mới phải làm thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải, còn loại hình khác chỉ trình giấy đăng ký kinh doanh tới Sở GTVT).

- Theo số liệu của Phòng Cảnh sát đường bộ công an tỉnh Thái Bình tính đến 30/6/2014 toàn tỉnh có 9.878 phương tiện ô tô tải các loại, bao gồm: 4.022 xe dưới 3,5 tấn; 4.378 xe từ 3,5 tấn đến 10 tấn; 1.478 xe trên 10 tấn.

1.3. Đánh giá chung về vận tải đường bộ:

- Hiện nay ở nước ta, vận tải ô tô đảm nhiệm trên 90% tổng khối lượng vận chuyển hành khách và trên 70% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa.

- Với cơ chế kinh tế thị trường định hướng XHCN, lực lượng vận tải đường bộ, cả nước nói chung và Thái Bình nói riêng đã được xã hội hoá, các thành phần kinh tế đã phát triển mạnh mẽ.

- Lĩnh vực vận tải đường bộ hiện nay vẫn còn tồn tại nhiều yếu kém ảnh hưởng tới chất lượng vận tải khách và an toàn giao thông. Tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, "xe dù", "bến cóc", đón trả khách không đúng nơi quy định, tranh giành khách, chở quá tải,… diễn ra phổ biến.

- Việc chấp hành chế độ báo cáo thống kê của các doanh nghiệp chưa nghiêm, phối hợp giữa các ngành chưa tốt trong việc quản lý giấy phép kinh doanh, gây khó khăn trong quản lý vận tải.

- Nguyên nhân của những hạn chế nêu trên:

+ Các văn bản quy phạm pháp luật về vận tải chưa theo kịp với sự phát triển và những diễn biến thực tế của hoạt động vận tải;

+ Chưa có quy định về điều kiện kinh doanh đối với vận tải hàng hóa thông thường;

+ Công tác quản lý của các đơn vị vận tải còn nhiều yếu kém; việc triển khai thực hiện quy hoạch bến xe khách, bến xe hàng, bãi đỗ xe…chưa tốt; tiêu chuẩn các bến còn thấp, các phương tiện không đủ chỗ đỗ đậu;

+ Công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm trong vận tải chưa được thường xuyên, liên tục, chưa có chế tài mạnh đủ sức răn đe.

2. Vận tải đường thủy:

2.1. Về vận tải đường thủy nội địa:

- Vận tải khách bằng đường thủy chủ yếu là hoạt động của các bến phà và các bến đò. Trên địa bàn tỉnh hiện có 4 bến phà: Bến Cồn Nhất, Sa Cao, Tịnh Xuyên và La Tiến.Toàn tỉnh hiện có 84 bến khách ngang sông, 100% các bến đã được cấp phép và quản lý hoạt động.

- Vận tải hàng hóa bằng đường thủy chiếm khoảng 30% khối lượng vận chuyển. Đến ngày 30-6-2014, Thái Bình có 1012 phương tiện vận tải thủy nội địa, với 208.298 tấn phương tiện, tổng số 131.747(CV).

2.2. Về vận tải đường biển:

- Hiện có trên 200 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh vận tải biển, trong đó có 160 doanh nghiệp hiện đang hoạt động. Hầu hết các doanh nghiệp mới được thành lập từ năm 2007 và đầu năm 2008. Tổng số phương tiện hiện có: 203 tàu, tổng tải trọng khoảng 800.000 tấn (chiếm 13% tấn tải trọng so với toàn quốc).

- Doanh nghiệp vận tải biển có qui mô vừa và nhỏ, bình quân mỗi doanh nghiệp vận tải biển chỉ có 1,3 tàu.

- Các doanh nghiệp chủ yếu do tư nhân đầu tư hoặc góp vốn cổ phần.

- Phạm vi hoạt động trong tổng số 203 tàu, chỉ có 37 tàu hoạt động không hạn chế còn lại 33 tàu hạn chế II (được phép hoạt động cách bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 50 hải lý); 133 tàu hạn chế III (được phép hoạt động cách bờ hoặc nơi trú ẩn không quá 20 hải lý).

- Thị trường nội địa: Vận chuyển hàng hóa từ miền Bắc vào các tỉnh miền Nam chủ yếu là xi măng, clanke (60%), than 30%; hàng ra nông sản, thực phẩm (70%), sắt thép, phân đạm (30%); thị trường quốc tế: Vận chuyển hàng đi

Indonesia, Philippin, Malaysia, Thái Lan,….mặt hàng chủ yếu là gạo, cám, xi măng, phân bón, lưu huỳnh, dừa...

2.3.Đánh giá chung về vận tải đường thủy:

- Lực lượng vận tải đường thủy nội địa và đường biển cũng đã được xã hội hoá, các thành phần kinh tế đã phát triển mạnh, đặc biệt là vận tải biển hoạt động trong tỉnh và trong khu vực.

- Là loại hình vận tải kinh tế nhất với khối lượng vận chuyển lớn và an toàn ít gây ô nhiễm môi trường.

- Từ năm 2008 đến nay, nhìn chung các doanh nghiệp vận tải biển bị thua lỗ kéo dài, nhiều doanh nghiệp đứng trước nguy cơ phá sản. Số dư nợ cho vay tính đến ngày 31/5/2014 của các tổ chức tín dụng và công ty cho thuê tài chính đang thực hiện đầu tư cho khoảng 130 dự án đóng tàu, vận tải biển, lên tới 5.474 tỷ đồng.

- Tính đến tháng 6/2014, số thuế nộp NSNN ít, số nợ đọng lớn đến trên 2.000 tỷ đồng. Nợ xấu chiếm 100% dư nợ cho vay. Khoảng 160 doanh nghiệp đang hoạt động đều nợ đọng thuế, số tiền lên đến 395,7 tỷ đồng chiếm 28% số nợ của toàn ngành.

II. Thực trạng về KCHT giao thông đường bộ:

1. Về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

-*Trên địa bàn tỉnh Thái Bình hiện có 4 quốc lộ*: QL 10 từ Cầu nghìn – Tân Đệ ; QL 39 từ Cầu Triều Dương đến Cảng Diêm Điền; QL37 từ Cảng Diêm Điền đến Cầu phao Hồng Quỳnh; QL37B từ Cảng Diêm Điền đến phà Cồn Nhất với tổng chiều dài 151km (có 61 km đạt tiêu chuẩn cấp III, còn lại là đường cấp IV, V, VI đồng bằng).

- *Hệ thống đường tỉnh*: gồm 28 tuyến dài 282,6km. Trong đó:

+ Đường cấp III đồng bằng có 23,68 km = 8,4%;

+ Đường cấp IV là 65,92 km = 23,3%;

+ Còn lại 168,2 km = 68,3% là đường cấp V, cấp VI.

- Tổng số có 119 cầu/dài 3.060m; phần lớn các cầu được xây dựng từ những năm 1970-1980 đến nay đã xuống cấp, tải trọng khai thác thấp, ngoại trừ một số cầu được xây dựng thời gian gần đây như cầu Thái Bình, Cầu Vô Hối, Cầu Triều Dương, cầu Độc Lập, cầu Hiệp, cầu Trà Lý...

- *Đường giao thông nông thôn:* Đường huyện (Thành phố) tổng số gồm 788,46 Km; Đường trục xã và thôn 4053,1 Km; (bao gồm cả đường liên thôn, đường thôn xóm); Trong đó: 1.939,5 km đường trục xã, quy hoạch xây dựng thành đường cấp V; 2.113,6 km đường thôn xóm, quy hoạch xây dựng thành đường GTNT cấp A,B. Tổng số đường ra đồng khoảng 1700 Km.

- Thực trạng kỹ thuật mạng lưới đường bộ trong tỉnh:

+ Nền, mặt đường hẹp, nền đường không được xử lý gia cố. Kết cấu mặt đường chủ yếu là đá dăm láng nhựa. Nhiều đoạn đường không có hệ thống thoát nước dọc qua các khu dân cư gây đọng nước phá hoại kết cấu nền, mặt đường;

+ Các phương tiện tăng nhanh cả về số lượng và tải trọng, nhiều xe quá tải thường xuyên hoạt động, cùng với thời tiết khắc nghiệt đã làm gia tăng hư hỏng của các tuyến đường;

+ Nhận thức của cộng đồng dân cư và của cấp ủy, chính quyền ở một số địa phương về công tác duy tu bảo dưỡng, quản lý đường bộ chưa đầy đủ;

+ Nguồn vốn bảo trì hàng năm mới chỉ đáp ứng được khoảng 40% nhu cầu.

2. Về đầu tư xây dựng KCHT giao thông đường bộ.

- Các công trình lớn thời gian qua đã được đầu tư xây dựng hoàn thành: Cầu Hiệp, đường 39B từ Cầu Kìm đến Thanh Nê, đường 39B từ ngã tư Hai Bà Trưng đến cầu Trắng, đường 220C từ dốc Từ Châu đến cầu Thẫm, cầu Trà Linh, dự án giao thông nông thôn 3...

- Các dự án đang triển khai, đẩy nhanh tiến độ hoàn thành trong giai đoạn 2014-2015: Dự án đường từ Quốc lộ 39 đến Trà Giang, đoạn 1 từ QL39 đến Trà Giang và Cầu Trà Giang, đường 217 từ cầu Hiệp đến Quốc lộ 10, đường Đồng Châu, đường bờ nam sông Kiên Giang, đường Thái Thủy – Thái Thịnh...

- Các dự án thực hiện theo hình thức hợp đồng Xây dựng – chuyển giao (BT):Tuyến đường bộ nối 2 tỉnh Thái Bình – Hà Nam, dự án đường 39B từ Thị trấn Thanh Nê huyện Kiến Xương đến thị trấn Diêm Điền huyện Thái Thụy đang được triển khai dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2015.

- Các dự án của Bộ GTVT đã và đang triển khai: Dự án QL39 hoàn thành (giai đoạn I) 20km từ Minh Tân đến Thị trấn Đông Hưng, đoạn từ Ngã tư Gia Lễ đến Đông Tân; cầu Diêm Điền đã hoàn thành; Dự án nâng cấp mở rộng QL10 từ La Uyên đến Tân Đệ chuẩn bị hoàn thành; đang triển khai nâng cấp cải tạo QL39 đoạn giai đoạn II còn lại khoảng 35 km.

- Đánh giá chung: Các dự án đầu tư xây dựng với chất lượng đảm bảo, an toàn; nhiều dự án hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng đã phát huy tối đa hiệu quả đầu tư, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

3. Về hệ thống bến xe khách:

- Toàn tỉnh có 14/16 bến xe được công bố theo Thông tư 24/2010/TT-BGTVT ngày 31/8/2010 là bến xe liên tỉnh, bình quân có 1600 - 1700 lượt xe ra vào/ngày.

- Nhìn chung các bến xe trong tỉnh (trừ Bến xe Trung tâm TP) hạ tầng kém thiếu các công trình phụ trợ, diện tích nhỏ; chưa đạt các tiêu chí về cấp hạng của bến, công tác quản lý bến chưa đảm bảo quy định.

III. Thực trạng về KCHT giao thông đường thủy.

1. Về mạng lưới giao thông đường thủy:

- Thái Bình có 56 km bờ biển; 5 cửa sông lớn (Thái Bình, Diêm Điền, Trà Lý, Lân, Ba Lạt).

- Do Trung ương quản lý: sông Hồng dài 67 km, sông Luộc dài 53 km, sông Hoá dài 35 km, sông Trà Lý dài 65 km.

- Mạng lưới sông nội đồng gồm 12 sông do tỉnh quản lý có chiều dài 236 km. Mật độ mạng lưới đường sông 0,33km/km^2.

2. Thực trạng hệ thống cảng, bến, bến khách ngang sông

- Cảng Diêm Điền đã được đầu tư xây dựng cho phép tàu 250 tấn ra vào làm hàng thường xuyên và tối đa đến 600 tấn theo con nước, nhưng trong thời gian qua tổ chức quản lý khai thác chưa tốt do luồng tầu bị bồi lắng chưa đảm bảo. Ngoài còn có cảng cá Tân Sơn, cảng cá Nam Thịnh đang khai thác với các phương tiện vận tải trên dưới 200 tấn.

- Hiện tại có một cảng sông và nhiều bến sông, cảng thành phố Thái Bình là cảng hàng hóa, loại tàu thuyền khoảng 300 tấn có thể ra vào được. Một số bến hàng hóa nhỏ như bến Hiệp trên sông Luộc, các bến Vực, Trà Lý, Thái Phúc, Ngũ Thôn trên sông Trà Lý.

- Trên địa bàn tỉnh hiện có 4 bến phà, gồm :

+Vượt sông Hồng: Cồn Nhất, Sa Cao (nối Thái Bình với Nam Định).

+Vượt sông Trà Lý: Tịnh Xuyên (nối Hưng Hà với Vũ Thư).

+Vượt sông Luộc: La Tiến (nối Thái Bình với Hưng Yên).

- Toàn tỉnh có 84 bến khách ngang sông, trong đó có một số bến sử dụng phà một lưỡi có thể chuyên chở xe con và xe tải dưới 2,5 tấn như các bến: An Khê, An Đồng, Thái Phú II, bến Vực.

IV. Thực trạng về công nghiệp GTVT:

- Các doanh nghiệp cơ khí ô tô có quy mô vừa và nhỏ, tập trung ở Thành phố gồm: Công ty cổ phần cơ khí ô tô Thái Bình; Cty cổ phần xe khách Thái Bình; Công ty cơ khí ô tô An Thái; Công ty TNHH cơ khí ô tô Thành Huy; CTy TNHH vận tải ô tô Thái Sơn.

- Hiện nay có 9 doanh nghiệp đóng tàu và sửa chữa tàu thủy với qui mô nhỏ và vừa, năng lực hạn chế. Đến nay mới có Nhà máy đóng tàu Đại Dương, Doanh nghiệp tàu thủy Nguyễn Tuấn và Công ty TNHH MTV công nghiệp tàu thủy Diêm Điền được Cục Đăng kiểm Việt Nam đánh giá năng lực và cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện đóng mới và sửa chữa tàu biển

- Quy mô và năng lực sản xuất của các DN thuộc lĩnh lực công nghiệp GTVT trong tỉnh còn mang tính sản xuất nhỏ, đóng góp của lĩnh vực này vào tăng trưởng kinh tế của tỉnh chưa lớn.

Phần thứ ba
QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU VÀ CÁC GIẢI PHÁP HIỆN ĐẠI HÓA HỆ THỐNG GTVT TỈNH THÁI BÌNH GIAI ĐOẠN 2014-2020

I. Quan điểm, mục tiêu hiện đại hóa hệ thống giao thông vận tải tỉnh Thái Bình giai đoạn 2014-2020 và những năm tiếp theo:

1. Quan điểm phát triển:

- Giao thông vận tải là một mục tiêu quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, cần được ưu tiên để tạo tiền đề, làm động lực phát triển kinh tế - xã hội, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa-hiện đại hóa nông nghiệp nông thôn gắn với xây dựng nông thôn mới, góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh của tỉnh.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, vừa có bước đi phù hợp vừa có bước đột phá theo hướng hiện đại tạo nên mạng lưới hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết giữa các phương thức vận tải, giữa các vùng đô thị và nông thôn trên phạm vi toàn tỉnh và trong vùng. Phát triển giao thông vận tải địa phương gắn kết với mạng giao thông vận tải quốc gia, tạo sự liên hoàn, thông suốt, hiệu quả.

- Đẩy mạnh việc ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật, công nghệ mới, vật liệu mới vào các lĩnh vực thiết kế, xây dựng, khai thác giao thông vận tải đường bộ với mục tiêu hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng. Coi trọng việc phát triển nguồn nhân lực cho nhu cầu phát triển ngành.

- Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, huy động tối đa mọi nguồn lực để đầu tư phát triển GTVT, phân kỳ đầu tư ưu tiên các tuyến giao thông huyết mạch có tính liên vùng trong tỉnh và trong vùng đồng bằng Bắc bộ gắn với mạng lưới giao thông quốc gia.

2. Mục tiêu tổng quát:

- Hiện đại hóa hệ thống giao thông giai đoạn 2014- 2020 và những năm tiếp theo là một mục tiêu quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế, là tiền đề đẩy nhanh thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, phục vụ công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn và xây dựng nông thôn mới, đáp ứng mục tiêu "Xây dựng tỉnh Thái Bình đến năm 2020 có tốc độ tăng trưởng nhanh và bền vững,... bảo đảm an sinh xã hội. Giữ vững ổn định chính trị, bảo đảm quốc phòng an ninh và trật tự an toàn xã hội. Đưa Thái Bình trở thành tỉnh " có trình độ phát triển ở mức khá của Vùng đồng bằng sông Hồng và cả nước".

- Bảo đảm tính đồng bộ, kết nối trong nội bộ tỉnh và liên vùng đáp ứng yêu

cầu công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

- Nâng cao năng lực, chất lượng vận tải hành khách và hàng hóa, chất lượng dịch vụ công đảm bảo đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của toàn xã hội.

- Nâng cao trình độ năng lực quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải.

- Tiếp tục chỉ đạo thực hiện tốt các nhiệm vụ và giải pháp của UBND Tỉnh thi hành Chỉ thị số 18/CT-TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng; Nghị quyết số 88/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông; Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 23/6/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nghiêm trọng trong hoạt động vận tải.

3. Mục tiêu cụ thể:

- Xây dựng hoàn thành các tuyến Quốc lộ, tỉnh lộ và giao thông nông thôn có tính huyết mạch liên vùng trong tỉnh và liên kết với tỉnh bạn, thường xuyên duy tu bảo đảm giao thông thông suốt êm thuận an toàn trong mọi tình huống.

- Phát triển thị trường vận tải hàng hóa có cơ cấu hợp lý theo hướng giảm thị phần vận tải đường bộ, tăng thị phần vận tải đường thủy nội địa.

- Nâng cao chất lượng phục vụ và vận chuyển hành khách bằng đường bộ, đảm bảo an toàn văn minh lịch sự.

- Nâng cao hiệu quả, năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp sửa chữa đóng mới phương tiện vận tải thủy, bộ trên địa bàn tỉnh.

- Tăng cường vai trò quản lý nhà nước về giao thông vận tải, tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, tham mưu cho UBND tỉnh, Bộ Giao thông vận tải kiến nghị với Chính phủ đổi mới thể chế tạo hành lang pháp lý thông thoáng khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải.

- Ứng dụng mạnh mẽ khoa học công nghệ để phát triển và quản lý giao thông vận tải gắn với đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa GTVT.

II. Các nhiệm vụ và giải pháp hiện đại hóa hệ thống giao thông vận tải tỉnh Thái Bình giai đoạn 2014-2020 và những năm tiếp theo:

1. Về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

- Quản lý khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng tăng cường xã hội hóa và ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý khai thác.

- Tiếp tục áp dụng giải pháp sửa chữa dự phòng trong duy tu nhằm duy trì mạng lưới giao thông cầu đường bộ hiện có đảm bảo giao thông liên tục thông suốt.

- Quản lý tốt hành lang đường bộ tăng cường công tác tuyên truyền, hướng dẫn các địa phương quan tâm đến công tác duy tu đường GTNT và phát triển mạng lưới GTNT gắn với quy hoạch xây dựng nông thôn mới.

- Tăng cường tuần tra, kiểm soát phát hiện sự cố, xử lý các vi phạm luật giao thông đường bộ, ngăn chặn xe quá tải gây xuống cấp đường xá cầu cống thông qua các biện pháp kiểm tra tải trọng xe, kiên quyết hạ tải.

- Nhu cầu vốn cho quản lý bảo trì đường bộ giai đoạn 2014-2020 cần 1.841 tỷ gồm:

+ Quốc lộ: 20 tỷ/năm.

+ Đường tỉnh: 60 tỷ/năm.

+ Đường huyện: 40 tỷ/năm (trung bình 5 tỷ/huyện, Thành phố/năm).

+ Đường xã, phường, thôn:143 tỷ/năm(trung bình 0,5 tỷ/năm/xã, phường)

2. Về Xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

2.1. Quốc lộ: Dự kiến kinh phí đầu tư cần khoảng 16.950 tỷ đồng để nâng cấp các tuyến đường Quốc lộ trên địa bàn tỉnh theo đúng quy hoạch được duyệt, phân kỳ thực hiện như sau:

+ Xây dựng đoạn quốc lộ 10 tránh thị trấn Đông Hưng khoảng 5Km: 250 tỷ đồng.

+ Nâng cấp khoảng 35 km quốc lộ 39 còn lại: 1.850 tỷ đồng.

+ Nâng cấp quốc lộ 37 và cầu vượt sông Hóa : 700 tỷ đồng.

+ Cải thiện quốc lộ 37B, xây dựng bến phà Cồn Nhất: 150 tỷ đồng.

+ Xây dựng cầu Thái Hà trên đường vành đai 5 thủ đô: khoảng 2.000 tỷ đồng.

+ Triển khai dự án QL ven biển địa phận tỉnh Thái Bình giai đoạn I (từ Sông Thái Bình đến Sông Trà l , dài khoảng 20,5Km, trong đó có cầu qua sông Diêm hộ và Sông Trà lý): 2.700 tỷ đồng.

+ Xây dựng khoảng 40 km (đoạn qua Thái Bình) đường cao tốc Ninh Bình – Thái Bình – Quảng Ninh: 4.000 tỷ đồng.

+ Triển khai dự án QL ven biển địa phận tỉnh Thái Bình giai đoạn 2 (từ Sông Trà lý đến Sông Hồng, dài khoảng 24 km, trong đó có cầu vượt sông Thái Bình và cầu vượt sông Hồng): 5.300 tỷ đồng.

2.2. Đường tỉnh: Dự kiến kinh phí đầu tư cần khoảng 13.487,5 tỷ đồng**.** theo quy hoạch hệ thống đường tỉnh được nâng cấp thành đường cấp III đồng bằng, như vậy nhu cầu vốn GPMB và đầu tư sẽ rất lớn. Căn cứ vào nhu cầu vận tải và điều kiện cụ thể đề xuất giảm quy mô và cải tạo nâng cấp một số tuyến, như sau:

- Giai đoạn 2014 – 2020: Triển khai các tuyến đường: ĐT.396B (đường 217) dài 25km; Đường Thái Bình - Hà Nam dài 26km; ĐT.454 (đường 223) dài 20km từ Phà Sa Cao đến Tân hòa; ĐT. 457 (đường 222 mới từ QL39 đến QL37) dài 23km cấp IV; ĐT.458 (đường 39B); ĐT.459 (Đường Thái Thủy- Thái Thịnh) dài 8km; ĐT.461 (đường đê 8 dài 10km; ĐT.462 (đường 221A) dài 19km; ĐT.464(đường 221Đ) dài 14,6km; ĐT. 465 (đường Đồng Châu) dài 6km; ĐT.455 (đường 216) dài 40,5km cấp IV; ĐT.453 (đường 226) dài 12,6km; cải tạo đường nội thành khoảng 30km.

- Giai đoạn sau năm 2020: Triển khai các tuyến đường: ĐT.452 (đường 224) dài 23,5km; ĐT.456 (Đường trục I) dài 15km; ĐT.454 (đường 223) đoạn còn lại đến Thị Trấn Hưng Hà dài 15km; ĐT. 463 (đường 220B) dài 12km.

2.3. Giao thông nông thôn: Dự kiến kinh phí đầu tư cần khoảng 15.000 tỷ đồng để hoàn thiện đề án nâng cấp, cải tạo đường giao thông nông thôn tỉnh Thái Bình giai đoạn 2015-2020 theo tiêu chí toàn tỉnh đạt nông thôn mới. Phấn đấu đến năm 2020 có khoảng 205 xã đạt 15 tiêu chí nông thôn mới, trong đó có tiêu chí giao thông.

Bao gồm: Cải tạo nâng cấp khoảng 560 km đường huyện; 1.400 km đường trục xã; 1.521 km đường trục thôn; 1.220 km đường trục chính nội đồng.

2.4. Xây dựng hệ thống bến xe, bãi đỗ xe: Dự kiến kinh phí đầu tư khoảng 800 tỷ đồng.

3. Về kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy: Dự kiến kinh phí đầu tư khoảng 10.020 tỷ đồng.

- Kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải đường biển*:*

+ Cần đầu tư nạo vét và kè chắn cát ổn định luồng vào cảng Diêm Điền đảm bảo cho tầu 2000T - 3000T ra vào đồng thời tiếp tục nghiên cứu, đề xuất TW hỗ trợ để cải tạo luồng biển vào các cửa sông Thái Bình, sông Trà Lý, sông Hồng.

- Kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải thủy nội địa *:*

+ Xây dựng đề án luồng tuyến vận tải sông nội đồng, tham mưu cho UBND tỉnh công bố và quản lý các luồng tuyến vận tải sông nội đồng do tỉnh quản lý.

+ Huy động tìm kiếm nguồn vốn đầu tư xây dựng cảng Tân Đệ, Cảng Trà Lý, cảng Hiệp, xây dựng cụm cảng phục vụ Trung tâm nhiệt điện,...phục vụ vận tải thủy đường biển và đường thủy nội địa.

- Đầu tư, nâng cấp một số bến khách ngang sông lớn trên địa bàn tỉnh có nhu cầu vận tải lớn như: An Khê, An Đồng, Thái Phú II, Duy Nhất, để sử dụng phà một lưỡi chuyên chở ô tô con và xe tải dưới 3 tấn (Nhu cầu vốn khoảng 20 tỷ đồng, hình thức huy động xã hội hóa)

4. Về vực vận tải:

- Vận tải hành khách: Hoàn thiện đề án sắp xếp và xây dựng mô hình quản lý bến xe trên địa bàn tỉnh để triển khai thực hiện; Quy hoạch sắp xếp lại các luồng tuyến vận tải khách cố định, tránh chồng chéo; Ưu tiên hỗ trợ vận tải công cộng nội tỉnh, nhất là hệ thống các tuyến xe buýt nội tỉnh; Xây dựng các điểm dừng đón, trả khách trên các tuyến đường.

- Vận tải hàng hóa: Quản lý chặt chẽ vận tải hàng hóa bằng xe công – ten – nơ; triển khai và mở rộng phạm vi quản lý vận tải hàng hóa thông thường, yêu cầu các đơn vị phải định kỳ báo cáo số liệu để phục vụ công tác quản lý; Triển khai quy hoạch để xây dựng các khu vực đỗ đậu đảm bảo trật tự, an toàn.

- Vận tải trên đường giao thông nông thôn: Yêu cầu các doanh nghiệp và cá nhân thực hiện nghiêm việc chuyên chở đúng tải trọng cầu đường, sử dụng các phương tiện có tải trọng nhỏ đảm bảo kết cấu nền và mặt đường GTNT.

5. Quản lý nhà nước chuyên ngành GTVT

- Rà soát, cập nhật, điều chỉnh, bổ sung hoàn thiện Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Thái Bình đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 phù hợp với Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội tỉnh Thái Bình đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 733/QĐ-TTg, ngày 17/5/2011 và các quy hoạch chuyên ngành GTVT khác, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

- Tham mưu cơ chế chính sách, khuyến khích các doanh nghiệp vận tải hàng hóa bằng đường sông, đường biển tận dụng lợi thế của tỉnh, công bố luồng và quản lý luồng lạch giao thông nội đồng phục vụ vận tải.

- Xây dựng và hoàn thiện cơ cấu tổ chức bộ máy, thực hiện tốt quy chế hoạt động của Bộ phận một cửa của Sở phục vụ tốt nhu cầu nhân dân; nâng cao năng lực, ý thức phục vụ, đạo đức công vụ của công chức viên chức được phân công đảm nhiệm các vị trí công việc trong từng lĩnh vực hoạt động của ngành.

- Xây dựng vị trí việc làm phù hợp với chức năng nhiệm vụ của từng phòng, ban đơn vị, làm cơ sở bố trí, đào tạo, luân chuyển cán bộ phù hợp với năng lực sở trường của từng cán bộ công chức viên chức, theo yêu cầu cải cách hành chính và luật phòng chống tham nhũng.

- Tăng cường đào tạo chuyên môn, nghiệp vụ, lý luận chính trị, kiến thức quản lý nhà nước, cho cán bộ công chức, viên chức, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong giai đoạn hiện nay và những năm tiếp sau.

- Tiếp tục nâng cao năng lực, chất lượng dịch vụ vận tải, dịch vụ công đảm bảo đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của toàn xã hội trong các mặt: đào tạo, sát hạch, cấp, đổi GPLX; thuyền máy trưởng tàu sông theo phân cấp; đăng kiểm phương tiện vận tải bộ theo hướng văn minh, hiện đại.

- Thực hiện tốt công tác bảo đảm vệ sinh môi trường, đảm bảo giao thông và an toàn giao thông, an toàn lao động trong suốt quá trình triển khai và thực hiện các dự án giao thông từ thiết kế, thi công đến quản lý và khai thác. Yêu cầu lập, thực hiện nghiêm và đầy đủ các nội dung Báo cáo đánh giá tác động môi trường trong các bước thực hiện dự án.Tăng cường kiểm tra nhà thầu thi công thực hiện nghiêm các quy định, các cam kết, các giải pháp xử lý khí bụi, chất thải,... nhằm nâng cao chất lượng công tác bảo đảm vệ sinh môi trường.

6. Ứng dụng khoa học công nghệ: Dự kiến kinh phí đầu tư khoảng 10 tỷ đồng, gồm:

- Hiện đại hóa phương tiện vận tải, thiết bị xếp dỡ; áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics. Áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành và khai thác hệ thống giao thông vận tải.

- Ứng dụng các tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy trình, quy phạm, định mức kinh tế kỹ thuật trong các lĩnh vực tư vấn, quản lý, thi công, bảo trì... áp dụng công nghệ mới, vật liệu mới; phần mềm vi tính để ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý kết cấu hạ tầng GTVT.

- Thành lập trung tâm quản lý, điều hành vận tải và điều tiết giao thông thông minh đường bộ của Tỉnh, quản lý, điều hành vận tải bằng thiết bị giám sát hành trình quản lý và giám sát các hoạt động vận tải, các hành vi vi phạm góp phần nâng cao chất lượng vận tải và ATGT.

- Bổ sung, lắp đặt kịp thời các trang thiết bị tiên tiến hiện đại, yêu cầu chủ phương tiện thực hiện nghiêm các quy định về môi trường, khí thải; bảo đảm kết quả kiểm định chính xác, công khai, minh bạch.

7. An toàn giao thông:

- Tích cực triển khai Chương trình hành động số 03 -TT/HĐ ngày 11/7/2013 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình thực hiện chỉ thị số 18-CT/TW của Ban bí thư; Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 23/6/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nghiêm trọng trong hoạt động vận tải; tập trung chỉ đạo công tác kiểm soát tải trọng xe trên các tuyến đường giao thông huyết mạch theo quy định của Bộ GTVT và UBND tỉnh. Chủ động và phối hợp xử lý kịp thời các tình huống phát sinh, bảo đảm giao thông an toàn, thông suốt, liên tục.

- Phấn đấu kiềm chế tai nạn giao thông, phấn đấu giảm tai nạn giao thông trên cả 03 tiêu chí về số vụ, số người chết và số bị thương.

8. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực:

- Thực hiện tuyển chọn thông qua thi tuyển đội ngũ cán bộ quản lý, công chức quản lý nhà nước, tuyển đặc cách cá nhân có năng lực, có chuyên môn cao theo chương trình thu hút nhân tài của Tỉnh vào làm công tác nghiên cứu, quản lý điều hành.

- Chủ động xây dựng kế hoạch tổ chức đào tạo và đào tạo lại cho nguồn nhân lực hiện có nhằm đáp ứng các yêu cầu ngắn hạn, trung hạn của ngành nhằm sử dụng có hiệu quả nguồn nhân lực hiện tại; áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển, thử việc theo quy định hiện hành.

- Tạo môi trường làm việc, cơ hội phát triển và chế độ đãi ngộ khác để khuyến khích nguồn nhân lực có chất lượng yên tâm tích cực cống hiến.

9. Giải pháp huy động nguồn lực tài chính:

Nhu cầu vốn cần huy động cho nhiệm vụ hiện đại hóa hệ thống giao thông trong tỉnh giai đoạn 2014-2020 tổng số khoảng 58.108,5 tỷ đồng (kể cả vốn bảo trì kết cấu hạ tầng), đề xuất giải pháp như sau:

9.1. Với Quốc lộ: Do Bộ GTVT đảm nhận thực hiện đầu tư nâng cấp làm mới và duy tu sửa chữa bằng các nguồn vốn ngân sách trung ương, vốn Quỹ bảo trì đường bộ, vốn ODA, BOT, BTO, PPP. Ủy ban nhân dân tỉnh lập kế hoạch báo cáo đề xuất ngân sách Trung ương và các nguồn vốn khác để đầu tư theo kế hoạch trung hạn.

9.2. Với hệ thống đường tỉnh quản lý:

- Ngân sách tỉnh đầu tư xây dựng và bảo trì cầu đường bộ và phí bảo trì đường bộ. Ủy ban nhân dân tỉnh lập kế hoạch vốn trung hạn báo cáo Hội đồng nhân dân tỉnh phê duyệt.

- Tranh thủ sự hỗ trợ của trung ương đầu tư các tuyến cầu đường bộ, bến cảng, luồng tầu; trung tâm điều hành giao thông.

- Kêu gọi đầu tư hình thức BT (trả bằng dự án khác), BOT, BTO, PPP.

- Xã hội hóa việc đầu tư các bến xe, bến khách ngang sông.

9.3. Với đường giao thông nông thôn:

- Đường huyện:

+ Ngân sách huyện, hỗ trợ từ tỉnh, trung ương với những tuyến quan trọng.

+ Kêu gọi đầu tư các hình thức BT(trả bằng dự án khác), BOT, PPP.

- Đường xã, thôn, xóm:

+ Ngân sách xã, xã hội hóa kêu gọi đầu tư, hỗ trợ từ ngân sách các cấp, các chương trình dự án ODA, thu phí xe máy thực hiện duy tu sửa chữa thường xuyên.

+ Huy động sự đóng góp của các tổ chức, cá nhân.

+ Kêu gọi đầu tư bằng hình thức BT, BOT, PPP.

9.4. Với phương tiện vận tải và hạ tầng phục vụ vận tải hành khách, hàng hóa bằng đường bộ, đường thủy: Xã hội hóa đầu tư các loại phương tiện, xây dựng bến khách ngang sông.

Phần thứ tư

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Các Sở, Ban, Ngành:

- Sở Giao thông vận tải chủ trì, phối kết hợp với các Sở ngành, UBND các huyện thành phố xây dựng kế hoạch chi tiết thực hiện đề án hàng năm. Đôn đốc, kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện, tổng hợp báo cáo UBND tỉnh.

- Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì phối hợp với Sở Tài chính, các ngành liên quan tham mưu cho UBND tỉnh bố trí, cân đối vốn để hỗ trợ cho các nội dung, chương trình hiện đại hóa hệ thống giao thông.

- Các sở ban ngành liên quan: Theo chức năng nhiệm vụ được giao, chủ động lập kế hoạch thực hiện hàng năm và hướng dẫn các địa phương cơ sở thực hiện, kiểm tra giám sát và bổ khuyết quá trình thực hiện ở cơ sở, tham mưu, đề xuất với UBND tỉnh về các cơ chế, chính sách, giải pháp thực hiện theo nội dung đề án được duyệt.

- Đài Phát thanh và Truyền hình Thái Bình, Báo Thái Bình và các cơ quan truyền thông tập trung tuyên truyền chủ trương, quan điểm, chính sách của Đảng và nhà nước về hiện đại hóa hệ thống giao thông.

2. Các huyện, Thành phố:

UBND các huyện, Thành phố triển khai xây dựng kế hoạch thực hiện hàng năm ở địa phương; cân đối nguồn lực bố trí cho chương trình hiện đại hóa hệ thống giao thông ở địa phương.

3. Cấp xã, phường, thị trấn:

- Quản lý chặt chẽ mọi nguồn lực huy động của nhân dân địa phương, nguồn thu phí bảo trì đường bộ đối với xe gắn máy, vốn hỗ trợ từ các nguồn theo đúng quy định.

- Tăng cường công tác thông tin tuyên truyền, giáo dục chính trị tư tưởng, đảm bảo sự lãnh đạo của đảng, quản lý của chính quyền và sự tham gia hiện đại hóa hệ thống giao thông của mọi tầng lớp cán bộ nhân dân, các tổ chức ở địa phương./.