ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH **SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI**	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

BÁO CÁO
Tổng kết 10 năm công tác giao thông nông thôn trong Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2010 - 2020

A. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN GIAI ĐOẠN 2010 - 2019

I. BỐI CẢNH THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH CỦA ĐỊA PHƯƠNG

Thành phố Hồ Chí Minh có 24 quận, huyện (trong đó có 19 quận và 05 huyện) ; có 58 xã và 259 phường, 05 thị trấn.

Thực hiện Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010 - 2019 có 05 huyện ngoại thành (là huyện Củ Chi, huyện Hóc Môn, huyện Bình Chánh, huyện Nhà Bè và huyện Cần Giờ) và 56 xã thuộc 05 huyện tham gia chương trình.

1. Hiện trạng giao thông của địa phương:

Hệ thống giao thông đường bộ của thành phố Hồ Chí Minh bao gồm:

- Hệ thống giao thông đô thị: 4.377km.

- Tổng số cầu lớn, nhỏ trên hệ thống giao thông: 1.136 cầu.

- Các trục Quốc lộ (4 tuyến): Quốc lộ 1A, Quốc lộ 13, Quốc lộ 22, Quốc lộ 50 có tổng chiều dài: 82,77 km.

- Đường tỉnh, đường huyện tập trung ở các huyện (một số tuyến nay đã quản lý theo đường đô thị) với tổng chiều dài 2.710km.

- Diện tích đất dành cho giao thông:

+ Diện tích công trình giao thông đường bộ: 57.832.694m^2.

+ Diện tích điểm đầu mối trung chuyển: 2.275.300m^2

+ Diện tích cảng: 7.010.000m^2

+ Diện tích các ga đường sắt: 98.500m^2

+ Diện tích Sân bay Tân Sơn Nhất: 8.160.000m^2

+ Diện tích tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị: 178.120m^2

+ Diện tích đất giao thông các khu công nghiệp, khu chế xuất: 6.081.620m^2

+ Diện tích đất giao thông trong các khu đô thị mới: 2.382.519m^2

- Về Giao thông đường thủy: Trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có tổng số 02 bến phà (Bình Khánh, huyện Nhà Bè và Cát Lái, quận 2) và 32 bến khách ngang sông đang hoạt động (đính kèm danh mục) và 02 bến cầu đò (ở xã Thạnh An, huyện Cần Giờ).

- Trong tổng số 58 xã trên địa bàn các huyện ngoại thành: 57 xã đã có đường giao thông (đường ô tô) đến trung tâm xã (quy mô ít nhất là 02 làn xe). Duy nhất chỉ còn 01 xã (là xã đảo Thạnh An, huyện Cần Giờ) là không thể kết nối giao thông bằng đường ô tô.

- Hệ thống giao thông đường giao thông nông thôn của thành phố Hồ Chí Minh cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân và sản xuất nông nghiệp ở khu vực huyện ngoại thành.

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN GTNT VÀ THỰC HIỆN TIÊU CHÍ GTNT PHỤC VỤ CHƯƠNG TRÌNH MỤC TIÊU QUỐC GIA XÂY DỰNG NÔNG THÔN MỚI

- Theo quản lý địa giới hành chính, thành phố Hồ Chí Minh bao gồm 19 quận và 05 huyện ngoại thành. Cùng với việc phát triển hạ tầng kỹ thuật đô thị của Thành phố, việc phát triển giao thông nông thôn trong giai đoạn 2010 - 2020 chủ yếu tập trung ở 05 huyện ngoại thành (là huyện Củ Chi, huyện Hóc Môn, huyện Bình Chánh, huyện Nhà Bè và huyện Cần Giờ). Một số khu vực thuộc địa bàn các quận ngoại thành, xa trung tâm (như quận 9, 12, Bình Tân, Thủ Đức), do ít nhiều còn có yếu tố sản xuất nông nghiệp và tập trung một số điểm dân cư nông thôn nên vẫn còn có các đường mang tính chất giao thông nông thôn. Tuy nhiên, các công trình giao thông nông thôn loại này không nhiều và chỉ mang tính tạm thời, trong giai đoạn trước mắt trong khi chờ thực hiện các dự án quy hoạch.

- Giai đoạn 2010-2020 là những năm triển khai Đồ án Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Trong đó, một số tuyến đường cơ sở của Quy hoạch này đã được triển khai trên địa bàn các huyện ngoại thành; Mặc dù những năm qua có khó khăn chung của nền kinh tế, việc bố trí vốn cho đầu tư các dự án rất nhiều khó khăn, nhưng với sự chỉ đạo quyết liệt của Thành ủy, Ủy ban nhân dân thành phố và nỗ lực của các sở, ngành, quận-huyện nên bước đầu đã đạt được một số kết quả.

- Ở các huyện ngoại thành, nhiều công trình giao thông đã được triển khai, hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng mang lại hiệu quả đầu tư, tạo sự kết nối thuận lợi giữa khu Trung tâm tới các vùng nông thôn và các giữa các vùng nông thôn như: Tỉnh lộ 7, Tỉnh lộ 8, Nguyễn Văn Khạ, Trung Lập, Phạm Văn Cội, Bến Than, Huỳnh Minh Mương, Nguyễn Kim Cương, Nguyễn Thị Lắng, Tỉnh Lộ 9, Quốc Lộ 22 … (huyện Củ Chi); Song hành Quốc lộ 22, Đặng Công Bỉnh, Nguyễn Văn Bứa, Lê Thị Hà, Lê Lợi…(huyện Hóc Môn); Tỉnh lộ 10, Thế Lữ; An Phú Tây-Hưng Long, Kênh Trung ương, Đoàn Nguyễn Tuấn, Võ Văn Vân, Thích Thiện Hòa… (huyện Bình Chánh); Nguyễn Bình, Nguyễn Văn Tạo, Đào Sư Tích, Phan Văn Bảy, Lê Văn Lương, Phạm Hữu Lầu… (huyện Nhà Bè); Lý

Nhơn, Tam Thôn Hiệp, Đào Cử, Giồng Ao, Liên xã An Thới Đông-Lý Nhơn… (huyện Cần Giờ). Các tuyến đường được đầu tư nâng cấp, mở rộng, từng bước hoàn chỉnh hạ tầng giao thông đủ đảm bảo đáp ứng nhu cầu giao thông tại địa phương, phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa các khu vực, an sinh của người dân, tiến đến thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh chính trị tại các huyện ngoại thành của thành phố Hồ Chí Minh.

1. Kết quả đầu tư phát triển giao thông nông thôn giai đoạn 2010-2015:

- Trong giai đoạn 2010 - 2015, việc đầu tư phát triển giao thông nông thôn chủ yếu tập trung ở các huyện ngoại thành thông qua Chương trình xây dựng Nông thôn mới.

- Các công trình giao thông nông thôn tại các địa phương đều được Thành phố phân cấp cho UBND các huyện quản lý đầu tư từ nguồn vốn ngân sách thành phố. Ngoài ra, các quận - huyện đã chủ động dùng nguồn vốn địa phương, huy động từ nhân dân, doanh nghiệp trên địa bàn để thực hiện bằng nhiều hình thức: Bố trí từ nguồn Ngân sách của thành phố; Nhà nước và nhân dân cùng làm, dân hiến đất làm đường…

- Kết quả báo cáo từ 05 huyện về xây dựng đường giao thông nông thôn thực hiện xây dựng nông thôn mới là: 1.858 công trình (1.267 km).

Trong đó:

- Huyện Củ Chi (20 xã) thực hiện 418 công trình (375 km);
- Huyện Hóc Môn (10 xã) thực hiện 887 công trình (269 km);
- Huyện Bình Chánh (14 xã) thực hiện 375 công trình (449 km);
- Huyện Nhà Bè (6 xã) thực hiện 80 công trình (71 km);
- Huyện Cần Giờ (6 xã) thực hiện 98 công trình (103 km).

- Tại 05 huyện ngoại thành giai đoạn 2011-2015, Thành phố đã xây mới 18 cầu lớn (trên tổng số 62 cầu lớn trên toàn thành phố được xây mới); Ngoài ra, các huyện cũng đầu tư một số cầu giao thông nông thôn bằng nguồn vốn phân cấp, vốn nông thôn mới. Tổng số cầu lớn, nhỏ trên đường tỉnh, đường huyện, đường xã trên địa bàn các huyện là 512 cầu (trong tổng số 1.053 cầu trên toàn thành phố) được duy tu, bảo trì

2. Kết quả đầu tư phát triển giao thông nông thôn giai đoạn 2016-2020:

- Trong giai đoạn 2016 - 2020, việc đầu tư phát triển giao thông nông thôn đã được nâng cao hơn, ngoài việc đảm bảo giao thông giai đoạn trước, việc đầu tư giai đoạn nâng chất chủ yếu hoàn chỉnh hơn nữa hạ tầng giao thông, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội các huyện ngoại thành, đồng thời, hoàn chỉnh mạng lưới giao thông tại khu vực ngoại thành theo quy hoạch, tăng cường kết nối giao thông trong và ngoài khu vực hơn nữa.

- Kết quả báo cáo từ 05 huyện về xây dựng đường giao thông nông thôn thực hiện xây dựng nông thôn mới là: 701 công trình (665.57km).

Trong đó:

- Huyện Củ Chi (20 xã) thực hiện 250 công trình (211,036 km); 07 cầu (0,139 km)

- Huyện Hóc Môn (10 xã) thực hiện 92 công trình (102,196 km); 01 cầu (0,010 km)

- Huyện Bình Chánh (14 xã) thực hiện 240 công trình (205,996 km); 25 cầu (0,189 km)

- Huyện Nhà Bè (06 xã) thực hiện 21 công trình (8,319 km); 08 cầu (0,139 km)

- Huyện Cần Giờ (06 xã) thực hiện 130 công trình (133,969km); 28 cầu (0,763 km)

3. Công tác ứng dụng khoa học công nghệ mới: Hiện nay, việc xây dựng và phát triển giao thông nông thôn trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh chủ yếu vẫn áp dụng các Tiêu chuẩn thiết kế, Quy trình thi công, nghiêm thu, Tiêu chuẩn vật liệu... đều theo các quy trình, tiêu chuẩn, quy chuẩn xây dựng hiện hành do Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông vận tải ban hành... chưa có ứng dụng khoa học công nghệ mới.

4. Đánh giá tình hình hoạt động vận tải địa phương:

4.1. Hành lang vận tải quốc tế và liên tỉnh:

- Hành lang vận tải đường bộ kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh lân cận thông qua các tuyến đường chính như: Các tuyến cao tốc: TPHCM - Trung Lương; TPHCM - Long Thành - Dầu Giây; Các tuyến Quốc lộ: QL1A, QL13, QL22, QL50; và các trục đường Tỉnh lộ của TPHCM và các tỉnh bạn theo mạng lưới kết nối theo nhiều hướng khác nhau với Thành phố Hồ Chí Minh là đầu mối trung tâm.

- Theo Quyết định 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020, diện tích bến bãi là 1145,88ha (bao gồm bãi kỹ thuật xe buýt, bến xe buýt, bến xe liên tỉnh, bãi đỗ xe ôtô, bãi đậu xe taxi, bến xe ôtô hàng và bến hàng hóa).

- Hiện nay diện tích bến bãi đạt được là 70,36ha và đang tiếp tục xây dựng theo quy hoạch (*đính kèm danh mục*).

4.2. Hành lang vận tải nội tỉnh: Kết nối từ khu vực trung tâm thành phố tới các huyện ngoại thành thông qua các tuyến đường trục hướng tâm, đường đô thị liên khu vực, đường tỉnh, đường huyện….

- Toàn thành phố có 137 tuyến xe buýt đang hoạt động để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân trên địa bàn thành phố; trong đó có rất nhiều tuyến đi các huyện ngoại thành với tần xuất cao trong ngày.

- Về giao thông tĩnh (bến bãi), theo Quyết định 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát

triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 (gọi tắt là Quyết định 568/QĐ-TTg), trong đó hệ thống giao thông tĩnh (bến bãi) đến năm 2020 và sau năm 2020 (đề cập tại Phụ lục 2-4 của Quyết định 568/QĐ-TTg), quy hoạch với tổng diện tích là 1.145,88 ha với 126 vị trí bến bãi và được chia làm 7 loại hình.

4.2.1. Hiện trạng:

Đến thời điểm hiện tại, tổng diện tích bến bãi hiện có trên địa bàn thành phố là 225,60 ha với 35 vị trí, được tổng hợp như sau:

Stt	Loại hình bến bãi	Hiện có theo quy hoạch	
		Diện tích (ha)	Vị trí
1	Bãi kỹ thuật xe buýt	8.36	8
2	Bến xe buýt	7.97	9
3	Bến xe Liên tỉnh	14.90	4
4	Bãi đỗ xe ô tô	2.69	4
5	Bãi đậu xe taxi	0.00	0
6	Bến xe ô tô hàng	191.68	10
7	Bến hàng hóa	0.00	0
TỔNG:		225.60	35

4.2.2. Đánh giá:

a. So sánh với chỉ tiêu quy hoạch:

- Về diện tích: với tổng chỉ tiêu diện tích quy hoạch bến bãi theo Quyết định 568/QĐ-TTg là 1145,88 ha, thì hệ thống bến bãi theo quy hoạch trên địa bàn thành phố hiện có chỉ đạt tỉ lệ khoảng 20% (còn thiếu 918.28 ha).

- Về vị trí: với tổng chỉ tiêu vị trí quy hoạch bến bãi theo Quyết định 568/QĐ-TTg là 126 vị trí, thì hệ thống bến bãi hiện có chỉ đạt tỉ lệ khoảng 28% (còn thiếu 91 vị trí).

b. Đánh giá:

Với tỷ lệ số lượng vị trí bến bãi hiện có nêu trên đã ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động vận tải hành khách công cộng, vận tải hàng hóa và nhu cầu đỗ xe, cụ thể:

- Về hoạt động vận tải hành khách: khó khăn trong việc tổ chức phát triển mạng lưới tuyến, người dân khó tiếp cận phương tiện vận tải hành khách công cộng; ảnh hưởng tiêu cực hoạt động của hệ thống vận tải hành khách công cộng; Mạng lưới tuyến xe buýt hoạt động với độ trùng lắp tương đối.

- Về hoạt động vận tải hàng hóa: các vị trí bến bãi hiện có phục vụ hoạt động vận tải hàng hóa (bến xe hàng) chiếm tỷ lệ 50%. Việc thiếu các vị trí kho bãi để tập kết hàng hóa và tổ chức phân phối vào trung tâm Thành phố dẫn đến khó khăn trong việc tổ chức hệ thống vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường

thủy phù hợp, chưa đáp ứng nhu cầu trung chuyển hàng hóa và kết nối vận tải hàng hóa liên vùng.

- Về bãi đỗ xe: Bãi đỗ xe phục vụ cho các phương tiện xe ô tô, xe cá nhân đậu đỗ chiếm tỉ lệ rất thấp, khoảng 1%, đặc biệt là các vị trí bãi đỗ xe tại cửa ngõ thành phố, dẫn đến việc dừng, đỗ xe chiếm dụng lòng đường, vỉa hè làm nơi đỗ phương tiện giao thông làm giảm diện tích đường giao thông và cản trở người dân đi bộ.

4.2.3. Định hướng:

a. Kết quả rà soát:

Từ năm 2017 đến nay, Sở Giao thông vận tải đã phối hợp với các quận, huyện rà soát quy hoạch bố trí quỹ đất dành cho bến bãi, đến thời điểm hiện tại được xác lập với tổng diện tích là 1032,98 ha, đạt 90% so với chỉ tiêu diện tích quy hoạch Quyết định 568/QĐ-TTg (tổng diện tích 1145,88), được tổng hợp như sau:

Stt	Loại hình bến bãi	QĐ 568 (ha)		Kết quả rà soát quy hoạch (ha)		Tăng (-), giảm (+) so với quy hoạch		Đạt tỉ lệ (%)		Ghi chú
		Diện tích	Vị trí	Diện tích	Vị trí	Diện tích	Vị trí	Diện tích	Vị trí	
1	Bãi kỹ thuật xe buýt	51.52	17	43.57	18	7.95	-1	85	106	
2	Bến xe buýt	29.65	22	38	23	-8.35	-1	128	105	
3	Bến xe Liên tỉnh	78.90	7	78.51	6	0.39	1	100	86	
4	Bãi đỗ xe ô tô	326.98	42	267.32	58	59.66	-16	82	138	
5	Bãi đậu xe taxi	27.90	15	30.69	17	-2.79	-2	110	113	
6	Bến xe ô tô hàng	304.85	20	454.19	25	-149.34	-5	149	125	
7	Bến hàng hóa	130.00	3	110	2	20.00	1	85	67	
*	*Một số vị trí bến bãi được rà soát lồng ghép trong quá trình lập quy hoạch chi tiết*	*196.08*		*10.70*		185.53				*Bãi đầu cuối tuyến xe buýt*
TỔNG:		1145.88	126	1032.98	149	112.90	23	90	118	

b. Định hướng phát triển:

Nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải hành khách và vận tải hàng hóa (từ nay đến năm 2020 và sau năm 2020) được xác định:

- Về vận tải hành khách: Tập trung rà soát, xác định vị trí, quy mô diện tích cụ thể từng bến bãi phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt làm cơ sở đầu tư từng bến bãi theo lộ trình phù hợp, phục vụ cho việc hình thành mạng lưới tuyến buýt hoạt động có hiệu quả trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030. Đồng thời, phát triển các bến bãi trung chuyển xe buýt gần các nút giao giữa đường trục chính đô thị với tuyến Vành đai 2, Vành đai 3 tạo các điểm thu hút, hình thành các điểm "Park and Ride" và kết nối các tuyến vận tải hành khách công cộng với nhau làm cơ sở điều chỉnh mạng lưới tuyến, giảm hệ số trùng lắp,... Hình thành các điểm giữ xe cho hành khách chuyển tiếp sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

- Về vận tải hàng hóa: Rà soát, bố trí các bến hàng hóa tổng hợp (các trung tâm Logistic) kết nối giữa đường thủy nội địa và đường bộ nằm dọc hoặc kế cận các đường vành đai thành phố nhằm phục vụ cho việc lưu đậu các phương tiện vận tải hàng hóa, thực hiện kho bãi lưu trữ trung chuyển hàng hóa khi đến thành phố Hồ Chí Minh.

c. Kế hoạch thực hiện:

- Về quy hoạch bến bãi: tổ chức công bố quy hoạch hệ thống giao thông tĩnh (bến bãi) trên địa bàn thành phố, làm cơ sở xác lập quỹ đất dành cho bến bãi và tổ chức kêu gọi đầu tư.

d. Về công tác đầu tư xây dựng phát triển hệ thống bến bãi:

- Đối với các bến bãi hiện đã có chủ trương đầu tư công: ưu tiên quan tâm hỗ trợ về thủ tục và bố trí đủ nguồn vốn ngân sách nhằm đảm bảo các công trình hoàn thành đúng tiến độ

- Đối với các bến bãi phục vụ vận tải hành khách công cộng chưa có chủ trương đầu tư (bao gồm Bãi kỹ thuật xe buýt và Bến xe buýt): sử dụng vốn ngân sách để đầu tư.

- Đối với các bến bãi phục vụ vận tải hành khách công cộng hiện có: cần đảm bảo phần diện tích đất được giao sử dụng, việc tổ chức đầu tư xây dựng, khai thác các công trình trên đất được giao phải phù hợp với tính chất và công năng theo quy hoạch;

- Phối hợp chặt chẽ và hợp tác với cơ quan quản lý chuyên ngành trong việc nghiên cứu, tổ chức các hoạt động dịch vụ công: như tổ chức giữ xe 02 bánh miễn phí cho hành khách đi xe buýt, tổ chức kết nối với các phương thức vận tải hành khách khối lượng lớn như Metro, tramway, BRT (nếu có)…

4.3. Hành lang vận tải đường thủy:

- Theo Quyết định số 28/2016/QĐ-UBND ngày 12 tháng 8 năm 2016 của Ủy ban nhân dân thành phố ban hành quy định về phân cấp quản lý, khai thác các tuyến sông, kênh, rạch, trên địa bàn thành phố có tổng cộng 2.953 tuyến sông kênh rạch với tổng chiều dài 4.368,738km, trong đó, tuyến giao thủy có

110 tuyến với tổng chiều dài 953,0km. Hệ thống sông, kênh, rạch đã tạo thế mạnh trong việc phát triển vận tải hàng hóa, bên cạnh đó phục vụ tưới, tiêu cho nông nghiệp và thoát nước của Thành phố và đảm bảo phục vụ nhu cầu đi lại, giao lưu trao đổi hàng hóa của người dân trong và ngoài khu vực.

- Tuyến đường thủy nội địa là 92 tuyến với tổng chiều dài 574,1km.

- Tuyến đường sông chuyên dùng là 02 tuyến (Rạch Đào 1, Rạch Đào 2) với tổng chiều dài 2,6km.

- Tuyến đường thủy nội địa quốc gia là 05 tuyến (Kênh Tẻ - Kênh Đôi, sông Cần Giuộc, sông Sài Gòn, sông Chợ Đệm - Bến Lức, rạch Ông Lớn - kênh Cây Khô) với tổng chiều dài 131,5km.

- Tuyến hàng hải là 11 tuyến (sông: Nhà Bè, Soài Rạp, Lòng Tàu, Sài Gòn, Đồng Nai ...) với tổng chiều dài 220,1km.

- Trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có tổng số 03 bến phà (Bình Khánh, huyện Nhà Bè; Cát Lái, quận 2 và Vàm Sát - Tân Tập, huyện Cần Giờ) và 29 bến khách ngang sông đang hoạt động (đính kèm). Trong năm 2014, Thành phố đã đầu tư thêm 02 bến cầu đò (Thiềng Liềng và Ủy ban xã Thạnh An, huyện Cần Giờ).

- Hệ thống cảng biển thành phố gồm 04 khu cảng chính: Khu cảng Hiệp Phước (sông Soài Rạp), Khu cảng Nhà Bè (sông Nhà Bè), Khu cảng Cát Lái (sông Đồng Nai) và Khu cảng trên sông Sài Gòn; phục vụ nhu cầu vận tải hàng hóa giữa thành phố và các khu vực trong và ngoài nước.

4.3.1. Công tác tổ chức Quy hoạch chuyên ngành đường thủy nội địa:

a. Đối với mạng lưới đường thủy nội địa:

- Theo Quyết định số 66/2009/QĐ-UBND ngày 14 tháng 9 năm 2009 của Ủy ban nhân dân thành phố, tổng số tuyến đường thủy nội địa địa phương là 87 tuyến với tổng chiều dài là 574,1km. Tính đến thời điểm năm 2019, trên địa bàn thành phố có 92 tuyến đường thủy nội địa địa phương với tổng chiều dài 598,7km.

- Như vậy, so với quy hoạch tại Quyết định 66/2009/QĐ-UBND đã tăng thêm 05 tuyến, (do chuyển đổi từ tuyến quốc gia sang tuyến địa phương; từ tuyến địa phương sang tuyến hàng hải theo Quyết định 2400/QĐ-BGTVT ngày 02 tháng 10 năm 2012; Quyết định 2990/QĐ-BGTVT ngày 01 tháng 10 năm 2013; Quyết định 3343/QĐ-BGTVT ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Bộ Giao thông vận tải).

- Trong 92 tuyến đường thủy nội địa địa phương, chỉ có 8 tuyến (với chiều dài là 39,3km, đạt 8,7%) đạt cấp quy hoạch, cụ thể là tuyến kênh Thanh Đa, rạch Tôm (nhánh Phú Xuân - Mương Chuối), rạch Giồng - sông Kinh Lộ, sông Đồng Tranh 2, sông Đồng Đình - Bãi Tiên, sông Dinh Bà 2, rạch Năm Mươi, sông Ông Tiên - Cá Gau. Các tuyến đường thủy nội địa còn lại không đạt cấp quy hoạch do nhiều yếu tố như: các tuyến bị bồi lắng chưa được nạo vét; tĩnh không,

khẩu độ khoang thông thuyền của các công trình trên tuyến chưa đạt cấp kỹ thuật, ...

- Tất cả các tuyến đường thủy nội địa phương trên địa bàn thành phố đã được Khu Quản lý đường thủy nội địa lắp đặt đầy đủ phao tiêu, biển báo hiệu.

b. Về cảng, bến thủy nội địa:

- Theo Quyết định số 66/2009/QĐ-UBND, nội dung quy hoạch bến thủy nội địa là sắp xếp lại hệ thống các bến hàng hóa, bến hành khách, không nêu cụ thể vị trí, số lượng cảng, bến thủy nội địa.

- Năm 2009 có 158 cảng, bến thủy nội địa được cấp Giấy phép hoạt động trên địa bàn thành phố. Tính đến thời điểm hiện nay, trên địa bàn thành phố có 285 cảng, bến thủy nội địa được cấp Giấy phép hoạt động, gồm: 10 cảng hàng hóa, 01 cảng hàng hóa - hành khách, 122 bến vật liệu xây dựng (85 bến kinh doanh vật liệu xây dựng; 37 bến tập kết vật tư thi công công trình); 81 bến vận chuyển hành khách; 29 bến khách ngang sông; 23 bến hàng hóa; 19 bến có mục đích sử dụng khác như neo đậu, sửa chữa phương tiện, huấn luyện, tập kết rác.

- Bên cạnh đó, từ năm 2009 đến nay, Sở Giao thông vận tải cũng đã phối hợp với các Sở - ban - ngành, chính quyền địa phương để cải tạo, bố trí lại khu bến Bạch Đằng; xây dựng bến tàu khách quốc tế 50.000GRT tại khu vực công viên Phú Thuận (mũi Đèn Đỏ); triển khai xây dựng mạng lưới các bến khách tại các trục kênh Tàu Hủ, kênh Tẻ - kênh Đôi và sông Sài Gòn như: tuyến buýt đường thủy số 1, bến tàu cao tốc từ bến Bạch Đằng đi bến Tắc Suất, huyện Cần Giờ và bến khu du lịch Hồ Mây, thành phố Vũng Tàu, …

4.3.2. Công tác xây dựng Quy hoạch chuyên ngành đường thủy nội địa:

- Hiện nay, Khu Quản lý đường thủy nội địa đang làm Chủ đầu tư Dự án "Quy hoạch mạng lưới cảng bến và đường thủy trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030", thay thế cho quy hoạch mạng lưới đường thủy và cảng, bến khu vực thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 được duyệt tại Quyết định số 66/2009/QĐ-UBND ngày 14 tháng 9 năm 2009 của Ủy ban nhân dân thành phố.

- Tuy nhiên, Dự án đã tạm ngưng triển khai theo hướng dẫn của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4145/BKHĐT-QLQH ngày 19 tháng 6 năm 2018 về hướng dẫn xử lý đối với các quy hoạch ngành, lĩnh vực, sản phẩm trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh theo quy định của Luật Quy hoạch (quy hoạch này sẽ được triển khai lập theo quy định của pháp luật chuyên ngành sau khi quy hoạch Thành phố thời kỳ 2021 - 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt).

4.3.3. Đánh giá tình hình triển khai thực hiện quy hoạch:

Các khó khăn, vướng mắc:

a. Về luồng tuyến:

- Thành phố Hồ Chí Minh không chỉ có mạng lưới đường thủy nối kết liên tỉnh mà còn có mạng lưới đường thủy nội đô phong phú. Các kênh - rạch nội đô

đi qua hầu hết các khu trung tâm đô thị và dân cư, không chỉ mang ý nghĩa thông thoát nước, điều hòa môi trường mà còn đóng một vai trò đáng kể trong vận tải. Các tuyến liên tỉnh có khả năng nối kết thành phố với các tỉnh trong toàn khu vực phía Nam, nối kết liên vùng, chắp nối miền Trung, miền Bắc và giao lưu quốc tế. Tuy nhiên, cơ cấu đầu tư cho phát triển hệ thống giao thông đường thủy còn thấp, chủ yếu tập trung vào đường bộ trong khi đường thuỷ nội địa là phương thức vận tải có chi phí thấp nhưng chưa được đầu tư tương xứng với tiềm năng.

- Vẫn còn tồn tại nhiều tuyến đường thủy đã xuống cấp do bồi lắng và cạn. Ngoài ra, một số tuyến có các cầu bắc qua với tĩnh không thấp hoặc chướng ngại vật đã làm cản trở phương tiện thủy lưu thông như cầu Bình Lợi trên sông Sài Gòn, cầu Rạch Dơi trên tuyến rạch Dơi - sông Kinh, tuyến Nhiêu Lộc - Thị Nghè, tuyến Giồng Ông Tố (vướng đập Nam Lý), …

- Công tác giải phóng mặt bằng để thực hiện các dự án còn chậm, nhiều vướng mắc.

b. Hệ thống cảng - bến thủy nội địa:

- Hệ thống cảng - bến thủy nội địa đa số kết cấu tạm (cừ dừa, bao tải cát, …), có năng lực xếp dỡ thấp, sử dụng công nghệ thiết bị bốc xếp còn thủ công. Bên cạnh đó, do Dự án quy hoạch đang tạm ngưng nên hoạt động của các bến thủy nội địa hiện nay chỉ mang tính chất tạm thời. Vì vậy, các chủ bến, chủ khai thác bến chưa mạnh dạn đầu tư để nâng cấp cơ sở hạ tầng, thiết bị xếp dỡ, … dẫn đến hiệu quả khai thác thấp, chưa tương xứng với tiềm năng của mạng lưới giao thông đường thủy thành phố.

- Loại hình buýt đường thủy đã được triển khai trên địa bàn thành phố từ tháng 11 năm 2017. Bên cạnh đó, Sở Giao thông vận tải cũng nhận được đề nghị cho phép triển khai loại hình taxi đường thủy của một số doanh nghiệp. Tuy nhiên, chưa có tiêu chí riêng cho quản lý hoạt động của loại hình vận tải này.

c. Về tổ chức vận tải:

- Các doanh nghiệp vận tải thuỷ đa số còn nhỏ lẻ, phần lớn là phương tiện cá nhân, … đã hạn chế đến sức cạnh tranh cũng như việc tham gia vào vận tải đường thuỷ.

- Việc tham gia tổ chức vận chuyển đa phương thức, logicstics còn nhiều hạn chế; chưa hình thành các cảng cạn cỡ lớn gắn với phương thức vận tải chủ đạo bằng đường thủy nội đia. Thói quen tập trung vào hàng rời đã hạ thấp tiềm năng loại hình vận chuyển container bằng đường thủy nội đia.

5. Đánh giá việc thực hiện Chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới

Ngày 08 tháng 7 năm 2011, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Chiến lược phát triển Giao thông nông thôn Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 tại Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT.

Trong đó, TpHCM thuộc ***Vùng Đông Nam Bộ***; theo Chiến lược đến 2020 phải đạt các mục tiêu sau:

- Đường bộ:

+ 100% đường huyện, đường xã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; đường huyện tối thiểu đạt cấp IV, đường xã tối thiểu đạt cấp VI.

+ Hệ thống cầu cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

+ Tối thiểu 70% đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên.

+ Tối thiểu 70% đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.

+ Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 45% đường xã được bảo trì.

- Đường sông:

+ Cải tạo luồng lạch phục vụ vận tải; chú trọng xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn.

- Về vận tải:

+ Phát triển các loại phương tiện vận tải phù hợp với địa hình, kết cấu hạ tầng giao thông và nhu cầu đi lại của người dân ở khu vực nông thôn.

+ 100% các huyện có bến xe khách tại trung tâm, tối thiểu đạt loại 4. Bố trí điểm dừng, đỗ tại trung tâm xã dọc theo các quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện có tuyến vận tải khách công cộng.

+ 100% các huyện có bến bãi phục vụ hàng hóa nông nghiệp.

+ Tổ chức các dịch vụ sửa chữa phương tiện tại các trung tâm huyện.

Với nền tảng hạ tầng kỹ thuật được đầu tư từ nhiều năm trước, trong điều kiện đặc thù của Thành phố; qua quá trình nỗ lực thực hiện các chỉ tiêu trong chiến lược phát triển giao thông nông thôn, cùng với tâm điểm là Chương trình mục tiêu Quốc gia về Nông thôn mới; hệ thống đường giao thông nông thôn cơ bản đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh trong giai đoạn vừa qua. Số km đường được nhựa hóa hoặc bê tông hóa tăng lên rõ rệt.

- Kết quả đạt được cụ thể là: Đến năm 2019 một số chỉ tiêu chủ yếu đã về đích trước. Cụ thể là:

- Đường bộ:

+ 100% đường huyện, đường xã được nhựa hóa đường huyện tối thiểu đạt cấp IV, đường xã tối thiểu đạt cấp V ***(cao hơn mức yêu cầu là Cấp VI)***.

+ Hệ thống cầu cống trên các tuyến đường huyện, đường xã được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch ***(Cơ bản đạt được)***

+ ***100%*** đường thôn xóm được cứng hóa, đạt loại A trở lên ***(cao hơn mức yêu cầu là 70%)***

+ ***100%*** đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện ***(cao hơn mức yêu cầu là 70%)***

+ Từng bước bố trí các nguồn vốn để bảo trì hệ thống đường Giao thông nông thôn: 100% đường huyện và tối thiểu 45% đường xã được bảo trì ***(Cơ bản đạt được*** *- thực hiện bằng nguồn vốn Thành phố phân cấp cho Huyện).*

- Đường sông: ***Cơ bản đạt được chỉ tiêu***

+ Cải tạo luồng lạch phục vụ vận tải; chú trọng xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn.

- Về vận tải: ***Cơ bản đạt được chỉ tiêu***

+ Phát triển các loại phương tiện vận tải phù hợp với địa hình, kết cấu hạ tầng giao thông và nhu cầu đi lại của người dân ở khu vực nông thôn.

+ 100% các huyện có bến xe khách tại trung tâm, tối thiểu đạt loại 4. Bố trí điểm dừng, đỗ tại trung tâm xã dọc theo các quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện có tuyến vận tải khách công cộng.

+ 100% các huyện có bến bãi phục vụ hàng hóa nông nghiệp.

+ Tổ chức các dịch vụ sửa chữa phương tiện tại các trung tâm huyện.

- Trong quá trình thực hiện các mục tiêu của chiến lược phát triển giao thông nông thôn đã vận động được sự nhiệt tình ủng hộ của nhân dân, làm thay đổi nhận thức của nhân dân trong đầu tư cho giao thông nông thôn từ chỗ nhận thức của việc xây dựng giao thông nông thôn chỉ là phong trào đã dần chuyển thành nhu cầu cần thiết phải xây dựng và là trách nhiệm của người dân trong việc xây dựng đường giao thông nông thôn.

6. Đánh giá tình hình thực hiện Tiêu chí số 2 về giao thông theo Bộ Tiêu chí Quốc gia về nông thôn mới (Quyết định số 1980/QĐ-TTg ngày 17 tháng 10 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ):

Với 4 loại đường theo Bộ Tiêu chí Quốc gia, đến 2019, thành phố Hồ Chí Minh đã cơ bản đạt Tiêu chí giao thông (Tiêu chí số 2). Tuy nhiên, theo điều kiện đặc thù của Thành phố, do có nền tảng hạ tầng kỹ thuật hiện có (đã được quan tâm đầu tư từ trước) nên xét về quy mô đường và mật độ giao thông kết nối thì thành phố Hồ Chí Minh cơ bản ở mức cao hơn mặt bằng chung của cả nước. Cụ thể là:

- Tỷ lệ số Km đường trục xã, liên xã được nhựa hóa hoặc bê tông hóa đạt chuẩn theo cấp kỹ thuật của Bộ GTVT: đạt 100% (theo Quyết định 4927/QĐ-BGTVT thì đường trục xã, đường đến trung tâm xã chỉ cần đạt ở mức đường cấp VI hoặc đường GTNT loại A - tương ứng 01 làn xe ô tô là đạt tiêu chí. Tuy nhiên, trên địa bàn thành phố đường trục xã, liên xã đã cơ bản đạt ở cấp IV, cấp V (đáp ứng 02 làn xe); một số tuyến còn được thiết kế theo Tiêu chuẩn đường đô thị để đáp ứng nhu cầu đặc thù hiện nay hoặc định hướng phát triển đô thị).

- Tỷ lệ số Km đường trục ấp, liên ấp được cứng hóa đạt chuẩn theo cấp kỹ thuật của Bộ GTVT: đạt 100%. (theo Quyết định 4927/QĐ-BGTVT thì đường

trục thôn xóm chỉ cần đạt ở mức GTNT loại A, loại B là đạt tiêu chí. Tuy nhiên, trên địa bàn thành phố đường trục ấp, liên ấp đã cơ bản được thiết kế theo tiêu chuẩn đường ôtô cấp V, cấp VI đồng bằng);

- Tỉ lệ số Km đường ngõ xóm sạch và không lầy lội vào mùa mưa: đạt 100%. Nhiều tuyến đã được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng.

- Tỷ lệ số Km đường trục chính nội đồng được cứng hóa, xe cớ giới đi thuận lợi: đạt 100%. Nhiều tuyến đã được nhựa hóa hoặc đá dăm cấp phối.

7. Đánh giá tình hình thực hiện Tiêu chí số 2 về giao thông theo Quyết định số 5039/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh

7.1. Về hướng dẫn lựa chọn quy mô và kết cấu đường giao thông nông thôn phục vụ Chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng nông thôn mới trên địa bàn thành phố:

- Ủy ban nhân dân thành phố đã ban hành Quyết định số 5039/QĐ-UBND ngày 09/11/2018 của Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh về việc điều chỉnh, bổ sung Bộ tiêu chí nông thôn mới theo đặc thù vùng nông thôn thành phố Hồ Chí Minh, giai đoạn 2016-2020.

Sở Giao thông vận tải đã ban hành Văn bản số 14076/SGTVT-XD ngày 27/12/2018 về hướng dẫn đánh giá mức độ đạt về Tiêu chí Giao thông phục vụ Chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng nông thôn mới trên địa bàn thành phố, giai đoạn 2016-2020.

- Hiện nay các xã đang triển khai thực hiện theo Đề án được Ủy ban nhân dân Thành phố phê duyệt.

7.2. Tình hình kiểm tra kết quả, tiến độ thực hiện Tiêu chí 2 (Giao thông):

- Sở Giao thông vận tải đã có đầy đủ ý kiến góp ý về Tiêu chí Giao thông (Tiêu chí 2) cho 56/56 xã về Đề án nâng cao chất lượng các tiêu chí nông thôn mới xã trên địa bàn thành phố, giai đoạn 2016-2020.

- Sở Giao thông vận tải đã có đầy đủ ý kiến góp ý về Tiêu chí Giao thông (Tiêu chí 2) cho 05/05 huyện về Đề án nâng cao chất lượng các tiêu chí nông thôn mới xã trên địa bàn thành phố, giai đoạn 2016-2020.

7.2.1 Đối với Tiêu chí giao thông của huyện:

- Đánh giá theo:

+ Quyết định số 558/QĐ-TTg ngày 05 tháng 4 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Tiêu chí huyện nông thôn mới và Quy định thị xã, thành phố trực thuộc cấp tỉnh hoàn thành nhiệm vụ xây dựng nông thôn mới.

+ Thông tư số 35/2016/TT-BNNPTNT ngày 26 tháng 12 năm 2016 của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn về Hướng dẫn thực hiện tiêu chí huyện đạt chuẩn nông thôn mới giai đoạn 2016-2020

- Kết quả: 5/5 huyện đạt.

7.2.2 Đối với Tiêu chí giao thông của xã:

- Đánh giá theo:

+Quyết định số 1980/QĐ-TTg ngày 17 tháng 10 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ về Bộ tiêu chí quốc gia về xã nông thôn mới giai đoạn 2016-2020.

+ Quyết định số 5039/QĐ-UBND ngày 09 tháng 11 năm 2018 của Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh về Bộ tiêu chí nông thôn mới theo đặc thù vùng nông thôn thành phố Hồ Chí Minh, giai đoạn 2016-2020.

- Sở Giao thông vận tải đã có văn bản công nhận 17/56 xã đạt chuẩn Tiêu chí 2 (Tiêu chí Giao thông).

- Trong thời gian tới, Sở Giao thông vận tải tiếp tục phối hợp các đơn vị liên quan tiến hành kiểm tra, đánh giá các xã còn lại.

III. Công tác quản lý, bảo trì, khai thác các tuyến đường giao thông nông thôn:

- Hiện nay, các tuyến đường giao thông nông thôn đều được phân cấp cho Ủy ban nhân dân các huyện quản lý: Việc đầu tư xây dựng các công trình giao thông nông thôn đều do Ủy ban nhân dân các huyện tự thực hiện từ việc đăng ký vốn đầu tư, quyết định đầu tư cho đến quản lý thực hiện đầu tư. Hàng năm, các huyện có báo cáo Thành phố về giao thông trên địa bàn huyện, và có rà soát số lượng các công trình giao thông (trong đó có giao thông nông thôn) để đề xuất phân cấp cho huyện quản lý, thực hiện duy tu, bảo trì, sửa chữa nhằm đáp ứng việc đi lại của nhân dân vùng nông thôn, phục vụ sản xuất nông nghiệp còn lại trên địa bàn.

- Ngoài ra, còn một số Chương trình, Đề án phát triển Nông nghiệp, nông thôn được thực hiện trên địa bàn các huyện (như Chương trình Bốn hóa, Chương trình Nông thôn mới, Kiên cố hóa kênh mương nội đồng kết hợp giao thông nông thôn, Đê bao ngăn triều…) và một số dự án sản xuất của một vài doanh nghiệp nông, lâm, ngư nghiệp cũng có lồng ghép đầu tư một số tuyến đường giao thông nông thôn.

- Về công tác quản lý ngành, Sở Giao thông vận tải là cơ quan tham mưu cho Ủy ban nhân dân thành phố thực hiện quản lý nhà nước về giao thông vận tải, trong đó có giao thông nông thôn. Trong giai đoạn 2010-2019, kết quả thấy rõ nhất là việc đảm bảo cho việc kết nối giao thông từ khu vực trung tâm tới các khu vực dân cư nông thôn; đảm bảo cho việc duy trì và kết nối mạng lưới đường cơ sở của thành phố tới các quận-huyện, hệ thống đường huyện từ trung tâm huyện tới các xã; đảm bảo cho việc phát triển hạ tầng các khu vực các huyện ngoại thành của thành phố mang tính chất nông thôn đồng bằng cận đô thị, định hướng phát triển đô thị.

Công tác duy tu, bảo trì do Trung tâm Quản lý hạ tầng giao thông đường bộ trên các trục đường do thành phố quản lý và hạ tầng giao thông nông thôn ở các huyện ngoại thành do Ủy ban nhân dân cấp huyện, xã cũng được duy tu bảo trì

thường xuyên (bằng nguồn vốn phân cấp ủy quyền cho Sở Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân cấp huyện, xã) đảm bảo cho việc khai thác thuận lợi, kết nối với mạng lưới đường cơ sở của thành phố.

1. Cơ chế chính sách, kinh phí bảo trì:

- Cơ chế chính sách: Hàng năm, Ủy ban nhân dân các huyện đều rà soát khối lượng đường giao thông trên địa bàn, thống kê số lượng hư hỏng, xuống cấp để lập Kế hoạch thực hiện duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa các tuyến đường giao thông nông thôn theo phân cấp và nguồn vốn được bố trí. Tuy nhiên, do nguồn vốn cho công tác này còn hạn chế, trong khi khối lượng đường giao thông nông thôn đã tăng lên đáng kể trong thời gian gần đây (đặc biệt là khi có Chương trình Nông thôn mới) nên công tác duy tuy, bảo trì còn chưa được giải quyết triệt để. Nhiều công trình đường bị xuống cấp, hư hỏng nhưng chưa được sửa chữa kịp thời làm ảnh hưởng đến việc đi lại của nhân dân.

- Kinh phí bảo trì: Kinh phí bảo trì đường giao thông nông thôn hiện nay đang gặp nhiều khó khăn; Hàng năm ngân sách thành phố được phân bổ để các huyện và tự các huyện cân đối, bố trí một phần để thực hiện duy tu đường giao thông nông thôn, tuy nhiên do nguồn kinh phí cũng bị hạn chế, vì vậy công tác duy tu, bảo trì chưa được thường xuyên, để bảo bảo nâng cao chất lượng khai thác và an toàn giao thông khu vực nông thôn.

2. Về hệ thống báo hiệu đường bộ:

Các tuyến đường trục chính, biển báo hiệu cơ bản đảm bảo theo Quy chuẩn quốc gia về báo hiệu đường bộ. Tuy nhiên, đường giao thông nông thôn ở các khu vực xóm ấp còn thiếu rất nhiều, có những tuyến chưa có biển báo hiệu.

3. Những khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện tại địa phương, kiến nghị và các giải pháp tháo gỡ khó khăn:

Một số khó khăn:

- Thành phố Hồ Chí Minh có đặc thù là nông thôn vùng ven đô thị, đang trong quá trình phát triển đô thị. Do vậy, giai đoạn tiếp theo sẽ vẫn còn sự giao thoa giữa Quy hoạch xây dựng đô thị và Quy hoạch điểm dân cư nông thôn và Khu vực sản suất nông nghiệp. Vì vậy, việc đầu tư xây dựng giao thông nông thôn cần được xem xét thật thấu đáo về quy hoạch, nhu cầu đầu tư để vừa đảm bảo nhu cầu đi lại của người dân nông thôn, vừa phải đảm bảo cho tính khả thi của quy hoạch. Rất nhiều khu vực đã có quy hoạch đô thị và Quy hoạch Khu chức năng khác (Khu công nghiệp, Khu chế xuất, Khu dự trữ sinh thái, công viên..) nhưng vẫn còn trong giai đoạn quản lý quy hoạch và hiện vẫn còn một bộ phận người dân nông thôn sinh sống và sản xuất nông nghiệp (chưa bồi thường, giải phóng mặt bằng) nên vẫn có nhu cầu về đường giao thông nông thôn; do vậy vẫn phải đảm bảo điều kiện đi lại cho người dân trong giai đoạn chờ thực hiện theo quy hoạch.

- Một số khu vực nông thôn của thành phố Hồ Chí Minh có mật độ dân số cao, người dân có xu hướng xây dựng nhà cửa, công trình tiếp cận mặt tiền

đường; do vậy, việc giải quyết thoát nước phải luôn được tiến hành đồng thời với việc làm đường, dẫn đến chi phí xây dựng tăng cao, trong khi nguồn vốn đầu tư đang cần phải hạn chế, giãn đầu tư công trong giai đoạn hiện nay.

- Giá đất ở khu vực thành phố Hồ Chí Minh tăng cao, diện tích đất ở của các hộ dân thường nhỏ hẹp nên rất khó khăn trong công tác vận động nhân dân hiến đất làm đường. Trong khi nhiều tuyến đường hiện hữu đã được hình thành từ rất lâu có các yếu tố hình học chưa đảm bảo chỉ tiêu kỹ thuật, nay cần phải nắn tuyến, cải tuyến, mở rộng khi nâng cấp.

- Với việc phát triển hạ tầng giao thông nông thôn tăng cao kể cả về số lượng (số Km đường và diện tích mặt đường) thì hàng năm, chi phí duy tu, bảo dưỡng đường giao thông nông thôn cũng cần một nguồn vốn khá lớn, gây áp lực cho ngân sách thành phố.

- Do nhu cầu về tải trọng và loại hình vận tải trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh trong tình hình mới, đòi hỏi kích thước và tải trọng công trình cần phải đáp ứng (nhất là đối với các công trình cầu, cống). Hiện nay vẫn còn tồn tại một số cầu yếu, cầu không đồng bộ tải trọng trên cùng một tuyến cần phải làm mới hoặc sửa chữa với quy mô đủ lớn để đảm bảo an toàn khai thác.

Một số kiến nghị, giải pháp tháo gỡ:

- Giao thông nông thôn của thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2010-2019 đã được quan tâm đầu tư; về cơ bản đã đạt được Tiêu chí chung so với mặt bằng của cả nước. Tuy nhiên, do khối lượng thực hiện đầu tư cở sở hạ tầng giao thông khá nhiều nên việc đầu tư chưa được đồng bộ theo quy hoạch; giai đoạn tiếp theo cần phải tiếp tục được nâng chất kịp thời để phù hợp với điều kiện đặc thù của thành phố. Các địa phương cần phải cân nhắc trong quá trình thực hiện, một số vấn đề sau:

+ Sắp xếp Danh mục các công trình giao thông theo thứ tự ưu tiên để tùy theo điều kiện về nguồn vốn, có phương án đầu tư thích hợp;

+ Ưu tiên xây dựng trước các công trình đường giao thông nông thôn có tính chất kết nối mạng lưới giao thông đối ngoại (với các đường Quốc lộ, Tỉnh lộ và các trục giao thông lớn) để kích thích sự phát triển kinh tế-xã hội, tạo lực hấp dẫn từ khu vực trung tâm tới địa phương, tạo sức lan tỏa để phát triển mạng lưới giao thông trong các trục đường xóm ấp;

+ Đối với các tuyến đường giao thông tại các khu vực của xã đã có quy hoạch đô thị hoặc khu công nghiệp cần phải có sự xem xét kỹ về quy hoạch, chỉ đầu tư các công trình thực sự cấp bách, hiệu quả lớn cho đời sống người dân khu vực; Không đầu tư một cách dàn trải, gây lãng phí đầu tư;

+ Đối với các đường giao thông đã được xác định lộ giới đường, trường hợp chưa đầu tư đủ quy mô lộ giới quy hoạch, cần tính toán phương án phân kỳ đầu tư thích hợp và quản lý xây dựng, duy trì lộ giới để xây dựng giai đoạn sau.

+ Quản lý xây dựng và trật tự xây dựng thật tốt để hạn chế việc xây dựng nhà cửa tiếp cận mặt tiền đường ở các khu vực nông thôn, đảm bảo hành lang an toàn trong quá trình khai thác đường.

+ Xây dựng đường giao thông nông thôn nhưng phải chú ý đến các công trình phụ trợ khác: Thoát nước, cây xanh, báo hiệu đường bộ, an toàn giao thông…

- Về cơ chế, chính sách:

+ Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện chủ trương "Nhà nước và nhân dân cùng làm" để một mặt tranh thủ nguồn lực trong dân, mặt khác nâng cao ý thức trách nhiệm của nhân dân đối với việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông địa phương.

+ Tranh thủ các dự án từ nguồn vốn ngân sách thành phố và các nguồn vốn khác để phát triển giao thông nông thôn gắn kết với công nghiệp hóa-hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn.

+ Có chính sách ưu đãi tín dụng cho các doanh nghiệp và cá nhân mua sắm phương tiện vận tải phục vụ nông thôn.

+ Tạo điều kiện phát triển giao thông đường thủy đối với những khu vực có điều kiện sông rạch, phục vụ hàng hóa nông sản (Nhà Bè, Bình Chánh, Cần Giờ)

IV. PHƯƠNG HƯỚNG, NHIỆM VỤ, MỤC TIÊU 2019-2020.

Phương hướng:

1. Xây dựng hạ tầng giao thông nông thôn tiếp tục được gắn kết và là nhiệm vụ trọng tâm của Chương trình mục tiêu Quốc gia về Nông thôn mới. Tiếp tục duy trì và nâng chất Tiêu chí giao thông phù hợp với điều kiện đặc thù của Thành phố và xu thế phát triển.

2. Tiếp tục phát huy những kinh nghiệm đã thực hiện trong giai đoạn xây dựng Nông thôn mới giai đoạn 2010-2019; thực hiện theo phương châm "dân bàn, dân làm, dân hưởng thụ" "lấy sức dân để lo cho dân"; phát huy vai trò chủ động của cộng đồng dân cư; do chính cộng đồng người dân bàn bạc, quyết định.

3. Xây dựng hạ tầng giao thông nông thôn gắn với phát triển đô thị, trên cơ sở vừa cải tạo vừa xây dựng; phải trên cơ sở các qui hoạch, kế hoạch, quy chuẩn, đảm bảo cho tính khả thi của các quy hoạch đã được phê duyệt.

4. Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ ở vùng nông thôn một cách phát triển lâu dài và bền vững., đáp ứng được yêu cầu của công nghiệp hoá, hiện đại hoá nông nghiệp - nông thôn, gắn kết được mạng lưới giao thông của các xã, thị trấn, các xóm, ấp với mạng lưới giao thông cơ sở của huyện, thành phố và mạng lưới giao thông quốc gia, tạo sự liên hoàn thông suốt, an toàn, chi phí vận tải hợp lý và phù hợp với đa số dân cư. Lưu thông hàng hoá từ nơi sản xuất ở địa phương tới nơi tiêu thụ một cách thuận lợi, nhanh chóng.

5. Trên cơ sở hạ tầng giao thông đã và đang có kế hoạch xây dựng, tiếp tục hoàn thiện mạng lưới kết nối, đảm bảo công tác duy tu, bảo trì được tiến hành thường xuyên, nâng cao chất lượng khai thác và đảm bảo an toàn giao thông,.. nâng cao ý thức của người dân trong việc giữ gìn và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông nông thôn tại nơi mình sinh sống.

6. Sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư trực tiếp từ Ngân sách thành phố để đầu tư hạ tầng giao thông nông thôn ưu tiên cho các xã khó khăn và khu vực có quy hoạch gắn liền với phát triển sản xuất nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản, thực phẩm sạch, nông nghiệp công nghệ cao…; Phát huy nguồn lực của các doanh nghiệp với sự tham gia tự nguyện của người dân. Phát triển giao thông nông thôn thành phong trào thi đua quần chúng rộng lớn, mang tính xã hội hóa cao.

7. Tăng cường công tác tuyên truyền, quán triệt chủ trương, chính sách của Trung ương, của Thành phố, của huyện về công tác phát triển giao thông nông thôn, tạo sự nhận thức đầy đủ trong cấp uỷ Đảng, chính quyền, các tổ chức đoàn thể - xã hội, trong mọi tầng lớp nhân dân để từ đó mọi người thấy được quyền lợi và nghĩa vụ của mình tham gia đóng góp phát triển giao thông nông thôn, không trông chờ, ỷ lại vào nguồn vốn đầu tư của ngân sách nhà nước. Chính quyền địa phương tích cực thực hiện công tác xã hội hóa nông thôn.

Nhiệm vụ:

Những năm tiếp theo, sẽ có một số lượng lớn các công trình giao thông nông thôn được hoàn thành đưa vào khai thác. Khi đó nguồn vốn cấp phát từ ngân sách chi cho công tác bảo trì đường giao thông nông thôn sẽ tiếp tục gặp khó khăn do phải phân bổ nhiều. Vì vậy cần phải chuẩn bị, nghiên cứu thêm về cơ chế để có nguồn vốn để có thể thực hiện được công tác duy tu, bảo dưỡng nâng cao chất lượng khai thác của đường giao thông nông thôn.

- Tiếp tục chỉ đạo xây dựng và hoàn thiện cơ chế chính sách thích hợp, phù hợp với điều kiện của Tp.HCM đối với xây dựng và quản lý giao thông nông thôn (mà tâm điểm là giai đoạn nâng chất của Chương trình xây dựng Nông thôn mới), triển khai thực hiện bằng nhiều hình thức, với phương châm nhà nước và nhân dân cùng làm, huy động đóng góp từ các tổ chức, doanh nghiệp... để từng bước nâng cao chất lượng khai thác đường giao thông nông thôn đã được đầu tư xây dựng;

- Đối với các dự án, công trình trọng điểm cấp Thành phố: Chỉ đạo ưu tiên tập trung vốn cho các công trình: đường vành đai, hướng tâm, các công trình kết nối khu trung tâm tới khu vực ngoại thành; Nâng cấp, mở rộng các tuyến Tỉnh lộ, Hương lộ và các tuyến đường có tính chất liên khu vực ở ngoại thành.

- Cân đối và bố trí vốn thường xuyên theo kế hoạch để kịp thời thực hiện từng bước, từng giai đoạn các dự án công trình xây dựng giao thông nông thôn đã có chủ trương đầu tư, để thực hiện một cách dứt điểm; Chỉ đạo kiên quyết các địa phương (cấp huyện, xã) không để tình trạng đầu tư tràn lan, dàn trải. Sắp xếp, cân đối ngân sách và nguồn vốn khác (quỹ bảo trì đường bộ) để tăng cường

thêm vốn cho công tác quản lý, bảo trì, duy tu đường bộ. Xây dựng các quy định, quy chế cụ thể về quản lý, bảo trì giao thông nông thôn.

- Chỉ đạo giải quyết sớm hoàn thành công tác quy hoạch ở khu vực các huyện ngoại thành: kể cả quy hoạch chung, quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết và quy hoạch Nông thôn mới.

- Chỉ đạo các địa phương cấp huyện: Tăng cường công tác quản lý đối với lĩnh vực đầu tư xây dựng giao thông, bố cán bộ có đủ năng lực, có trình độ chuyên môn để quản lý, giám sát chất lượng đối với các công trình xây dựng giao thông nông thôn; tăng cường sự tham gia giám sát của cộng đồng.

Tổ chức thực hiện:

- Đường tỉnh, đường huyện, đường trục xã, liên xã: giao cho Ban Quản lý chuyên ngành của Thành phố, Ban Quản lý khu vực của huyện làm chủ đầu tư. Phù hợp với các quy định mới của Luật Xây dựng, Luật Đầu tư công và các quy định, hướng dẫn của các Bộ Giao thông vận tải và các bộ quản lý chuyên ngành. Phân cấp quản lý theo khu vực, mạng lưới.

- Đường trục ấp, liên ấp: giao cho Ban Quản lý khu vực, Ban Quản lý Nông thôn mới cấp xã quản lý và làm chủ đầu tư, xây dựng cơ chế chính sách phát huy tính chủ động của địa phương cấp xã và cộng đồng dân cư, huy động nguồn lực sẵn có tại địa phương (vật liệu, nhân lực, hiến đất làm đường...) có cơ chế giám sát của cộng đồng với vai trò của Mặt trận Tổ quốc tại địa phương.

- Ủy ban nhân dân huyện là cấp quyết định đầu tư và thực hiện giám sát đánh giá đầu tư, quản lý công trình giao thông nông thôn trong giai đoạn khai thác.

- Sở Giao thông vận tải là cơ quan quản lý chuyên môn về giao thông vận tải, trong đó có nông thôn, Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn là đầu mối để phối hợp với Ủy ban nhân dân các huyện và các Sở ngành liên quan xây dựng và tham mưu các cơ chế, chính sách phát triển giao thông nông thôn.

Mục tiêu đến năm 2020:

- Tiếp tục duy trì các chỉ tiêu đã đạt được của Chiến lược Phát triển giao thông (khu vực Đông Nam Bộ) 100% đường trục xã, liên xã đảm bảo tối thiểu 02 làn xe ô tô (ngoại trừ xã đảo Thạnh An, huyện Cần Giờ). Hoàn thiện các chỉ tiêu còn lại về giao thông đường thủy, vận tải theo định hướng, quy hoạch.

- Đường trục ấp, liên ấp được xây dựng với quy mô theo Tiêu chuẩn đường ô tô có tối thiểu 01 làn xe (định hướng mở rộng 2 làn xe); 100% các tuyến đường được nhựa hóa hoặc bên tông hóa.

- 100% các đường ngõ xóm, đường trục tổ, liên tổ, đường đến các hộ gia đình... được cứng hóa (ưu tiên sử dụng kết cấu mặt bằng bê tông xi măng); đảm bảo sạch, không lầy lội vào mùa mưa.

- Đảm bảo 100% đường ô tô có lắp đặt hệ thống biển báo hiệu đường bộ theo Quy chuẩn hiện hành.

- 100% luồng lạch phục vụ vận tải đường thủy được cải tạo, nạo vét, gia cố chống sạt lở; Chú trọng xây dựng hệ thống bến, bến ngang, cảng đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn.

- 100% các xã có Phương tiện vận tải hành khách công cộng (xe buýt) đến trung tâm xã:

+ 100% các huyện có bến xe khách tại trung tâm, tối thiểu đạt loại 4. Bố trí điểm dừng, đỗ tại trung tâm xã dọc theo các quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện có tuyến vận tải khách công cộng.

+ 100% các huyện có bến bãi phục vụ hàng hóa nông nghiệp.

Trên đây là báo cáo Tổng kết 10 năm thực hiện Tiêu chí Giao thông thuộc Chương trình mục tiêu quốc gia Nông thôn mới giai đoạn 2010 - 2020 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh./.

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH