

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU	1
A. Sự cần thiết lập quy hoạch	1
B. Căn cứ lập quy hoạch	2
C. Mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu	4
PHẦN I. HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI	6
1.1. Điều kiện tự nhiên.....	6
1.1.1. Vị trí địa lý	6
1.1.2. Điều kiện tự nhiên.....	6
1.2. Hiện trạng kinh tế xã hội	7
1.2.1. Tổ chức hành chính.....	7
1.2.2. Dân số	8
1.2.3. Tình hình phát triển kinh tế	8
1.2.4. Phát triển ngành xã hội	11
1.3. Hiện trạng giao thông vận tải.....	11
1.3.1 Tổng quan về hệ thống giao thông vận tải.....	11
1.3.2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông	12
1.3.2.1. Hệ thống giao thông đường bộ	12
1.3.2.2. Hệ thống công trình phục vụ vận tải đường bộ	18
1.3.2.3. Hiện trạng mạng lưới đường thủy.....	19
1.3.2.4. Hệ thống cảng-bến thủy nội địa.....	21
1.3.2.5. Hệ thống vận tải hành khách công cộng.....	23
1.3.2.6. Tình hình quản lý, khai thác vận tải	24
1.4. Tình hình thực hiện “Quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải đường bộ tỉnh Trà Vinh đến năm 2010, định hướng giai đoạn 2010-2020”	28
1.5. Tình hình trật tự an toàn giao thông	30
1.6. Đánh giá hiện trạng GTVT	32
PHẦN II. DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.....	35
2.1. Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội tỉnh Trà Vinh.....	35
2.1.1. Quan điểm và mục tiêu phát triển.....	35
2.1.2. Quy hoạch phát triển ngành kinh tế và các lĩnh vực.....	36
2.1.3. Phương hướng phát triển các lãnh thổ động lực và tiểu vùng của tỉnh Trà Vinh.....	38
2.2. Dự báo nhu cầu vận tải	41
2.2.1. Tổng quan hàng hóa vận chuyển	41
2.2.2. Các phương pháp dự báo cơ bản	42
2.2.3. Phương pháp dự báo sử dụng	44
2.2.4. Kết quả dự báo	46
PHẦN III. QUY HOẠCH GIAO THÔNG VẬN TẢI	53
3.1. Quan điểm và mục tiêu phát triển.....	53

3.1.1. Quan điểm.....	53
3.1.2. Mục tiêu	53
3.2. Các tiêu chuẩn thiết kế quy hoạch	54
3.2.1. Đường bộ	54
3.2.2. Đường thủy	57
3.2.3. Phạm vi đất dành cho đường bộ	58
3.2.4. Hành lang an toàn đường thủy.....	59
3.2.5. Đặt tên đường quy hoạch.....	60
3.3. Quy hoạch hệ thống đường bộ.....	61
3.3.1. Hệ thống giao thông Quốc gia	61
3.3.2. Hệ thống đường tỉnh	61
3.3.3. Hệ thống đường huyện.....	63
3.3.4. Hệ thống cầu, phà	67
3.3.5. Hệ thống đường xã.....	67
3.3.6. Quy hoạch các điểm đầu nối hệ thống đường gom và đường GTCC vào quốc lộ	68
3.3.7. Quy hoạch công trình phục vụ vận tải đường bộ.....	70
3.4. Quy hoạch sân bay.....	72
3.5. Quy hoạch hệ thống đường thủy nội địa.....	72
3.5.1. Quy hoạch hệ thống sông, kênh.....	72
3.5.2. Quy hoạch công trình phục vụ vận tải thủy	75
3.6. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải	78
3.6.1. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải đường thủy.....	78
3.6.2. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải đường bộ.....	81
3.6.3. Quy hoạch phát triển logistics	89
3.7. Quy hoạch phương tiện vận tải.....	90
3.7.1. Quy hoạch phát triển phương tiện vận tải thủy nội địa	90
3.7.2. Quy hoạch phát triển phương tiện vận tải đường bộ	92
3.8. Quy hoạch công nghiệp GTVT.....	93
3.9. Định hướng phát triển mạng lưới GTVT đến năm 2030	94
3.10. Phát triển giao thông vận tải bền vững	94
3.10.1. Phát triển giao thông vận tải trong điều kiện biến đổi khí hậu	94
3.10.2. Cao trình thiết kế hạ tầng giao thông.....	99
3.10.3. Giao thông thủy nội địa và biến đổi khí hậu.....	100
3.10.4. Quy hoạch giao thông hướng tới thân thiện môi trường	101
3.11. Quỹ đất dành cho giao thông	101
3.12. Nhu cầu vốn	102
3.12.1. Tổng vốn đầu tư phát triển GTVT	102
3.12.2. Phân kỳ vốn đầu tư	103
PHẦN IV. ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC (ĐMC).....	105

4.1. Tổ chức thực hiện đánh giá môi trường chiến lược.....	105
4.1.1. Tổ chức, cách thức hoạt động của tổ chuyên gia về ĐMC	105
4.1.2. Quá trình thảo luận và làm việc	105
4.1.3. Thông tin sử dụng và phương pháp sử dụng để thực hiện ĐMC	105
4.2. Xác định phạm vi của ĐMC và các vấn đề môi trường chính liên quan đến quy hoạch	106
4.2.1. Phạm vi thực hiện ĐMC	106
4.2.2. Các vấn đề môi trường chính liên quan đến quy hoạch	106
4.3. Đánh giá tác động của Quy hoạch đến môi trường	117
4.3.1. Đánh giá sự phù hợp của các quan điểm, mục tiêu và phương án phát triển quy hoạch.....	117
4.3.2. Đánh giá tác động của Quy hoạch tới môi trường.....	118
4.4. Các giải pháp phòng ngừa, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường	119
4.4.1. Các giải pháp phòng ngừa, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch	119
4.4.2. Chương trình quản lý môi trường	120
4.5. Kết luận và kiến nghị	120
PHẦN V. CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH.....	122
VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN QUY HOẠCH	122
5.1. Các giải pháp, chính sách quản lý quy hoạch.....	122
5.2. Các giải pháp, chính sách về nguồn vốn đầu tư	122
5.3. Các giải pháp, chính sách đảm bảo trật tự, an toàn giao thông	125
5.4. Các giải pháp, chính sách về khoa học công nghệ	125
5.5. Các giải pháp, chính sách về nguồn nhân lực.....	126
5.6. Chính sách quản lý Nhà nước về GTVT	126
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	130
A. KẾT LUẬN.....	130
B. KIẾN NGHỊ	130

PHẦN MỞ ĐẦU

A. Sự cần thiết lập quy hoạch

Trà Vinh là một tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long. Phía Bắc và Tây Bắc giáp tỉnh Vĩnh Long. Phía Đông Bắc giáp tỉnh Bến Tre với sông Cổ Chiên. Phía Tây Nam giáp tỉnh Sóc Trăng với sông Hậu. Phía Nam và Đông Nam giáp biển Đông với hơn 65 km bờ biển, nơi có 2 cửa sông (Cung Hầu và Định An) được xem là 2 cửa sông quan trọng thông thương đồng bằng sông Cửu Long với biển Đông, nối với cả nước và quốc tế. Do vậy, Trà Vinh có địa thế và tầm quan trọng về kinh tế và quốc phòng đối với ĐBSCL.

Trước tình hình hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế, ngành giao thông vận tải đã có sự điều chỉnh định hướng phát triển phù hợp với tầm chiến lược xa hơn (20 năm) trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng. Cụ thể như: “Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” theo Quyết định số 1108/QĐ-BGTVT ngày 26/04/2013 của Bộ Giao thông Vận tải; “Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” theo quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ giao thông vận tải; Quyết định 548/QĐ-TTg ngày 04/04/2013 của Thủ tướng Chính phủ về “Điều chỉnh Phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2015, định hướng 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 giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030”; Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”; Trong các bản quy hoạch này, một số công trình trọng điểm của Quốc gia đi qua địa bàn tỉnh cũng đã có những điều chỉnh và phát sinh mới.

Để phát triển kinh tế xã hội của tỉnh, lấy nền tảng nông nghiệp và tiếp tục chọn lĩnh vực công nghiệp, dịch vụ làm mũi nhọn đột phá. Kết cấu hạ tầng kỹ thuật cần thiết phải ưu tiên đầu tư phát triển, đặc biệt hạ tầng giao thông vận tải. Điều này đòi hỏi ngành giao thông vận tải của tỉnh phải có chiến lược phát triển trung và dài hạn phù hợp. Giao thông vận tải phải phát triển đi trước một bước, làm tiền đề và tạo động lực cho việc phát triển kinh tế-xã hội theo các kế hoạch đã đề ra.

Hiện nay, hệ thống giao thông trong tỉnh vẫn còn nhiều hạn chế như: mạng lưới giao thông chưa đồng bộ và liên hoàn, các dịch vụ vận tải chưa phát triển hoặc phát triển tự phát, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế xã hội, chưa thu hút được nguồn vốn đầu tư... Để phát triển mối liên kết giữa hệ thống GTVT của các vùng trong tỉnh và liên kết với các tỉnh thành lân cận một cách hợp lý-đồng bộ-hiệu quả-bền vững và đáp ứng định hướng phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh trong tương lai, cần phải có những chính sách, giải pháp hiệu quả để phát triển GTVT.

Bên cạnh đó, tình hình phát triển kinh tế xã hội của tỉnh ngày càng tăng, đời sống người dân nâng cao, số lượng phương tiện tham gia giao thông tăng nhanh gây áp lực lớn lên hệ thống hạ tầng giao thông. Do đó, chúng ta cần phải có kế hoạch tốt để phát triển hạ tầng GTVT nhằm phục vụ tốt nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa của người dân.

Do những yêu cầu trên, việc lập “Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh

Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” là hết sức cần thiết.

B. Căn cứ lập quy hoạch

- Luật giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13/11/2008;
- Luật giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 ngày 15/06/2004 và Luật số 48/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của luật giao thông đường thủy nội địa;
- Nghị quyết số 109/NĐ-CP ngày 20/09/2013 của Chính phủ về quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 và kế hoạch sử dụng đất 5 năm kỳ đầu (2011 - 2015) của tỉnh Trà Vinh.
- Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 của Chính phủ về lập phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP;
- Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 và Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 của Chính phủ về “Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ”;
- Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13/03/2012 của Thủ tướng Chính phủ về “Quỹ bảo trì đường bộ”;
- Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/09/2014 về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;
- Quyết định số 1581/QĐ-TTg ngày 09/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “Quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2020 và định hướng đến năm 2050”;
- Quyết định số 346/QĐ-TTg ngày 15/03/2010 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt “Quy hoạch hệ thống cảng cá, bến cá đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”;
- Quyết định số 1290/QĐ-TTg ngày 18/01/2010 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt “Quy hoạch chi tiết đường bộ ven biển”;
- Quyết định số 438/QĐ-TTg ngày 24/03/2011 của Chính Phủ về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Trà Vinh đến năm 2020;
- Quyết định số 1513/QĐ-TTg ngày 05/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Đồ án Quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030”;
- Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”;
- Quyết định số 939/QĐ-TTg ngày 19/07/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng ĐBSCL đến năm 2020;
- Quyết định số 1397/QĐ-TTg ngày 25/9/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch thủy lợi đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2012 - 2020 và định hướng đến năm 2050 trong điều kiện biến đổi khí hậu, nước biển dâng;
- Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “Điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030”;
- Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định

hướng đến năm 2030”;

- Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04/03/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”;

- Quyết định 548/QĐ-TTg ngày 04/04/2013 của Thủ tướng Chính phủ về “Điều chỉnh Phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2015, định hướng đến năm 2020”;

- Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/06/2014 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt “Điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”;

- Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”;

- Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05/05/2015 của Thủ tướng Chính phủ về “Cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt”;

- Quyết định số 1509/2011/QĐ-BGTVT ngày 08/07/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt “Chiến lược phát triển giao thông nông thôn Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030”;

- Quyết định số 1746/QĐ-BGTVT ngày 03/08/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt “Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long (nhóm 6) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”;

- Quyết định số 2753/QĐ-BGTVT ngày 10/09/2013 của Bộ GTVT về việc phê duyệt “Quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên quốc lộ đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”;

- Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ giao thông vận tải về việc phê duyệt “điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”;

- Quyết định số 1108/QĐ-BGTVT ngày 26/04/2013 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt “Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”;

- Quyết định số 966/QĐ-BGTVT ngày 31/03/2014 về việc phê duyệt quy hoạch cơ sở đào tạo lái xe cơ giới đường bộ và trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 3771/QĐ-BGTVT ngày 06/10/2014 về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể các Trung tâm đăng kiểm và dây chuyền kiểm định xe cơ giới đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

- Quyết định số 4899/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2014 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt “Quy hoạch định hướng phát triển mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”;

- Quyết định số 2288/QĐ-BGTVT ngày 26/6/2015 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt “Quy hoạch chi tiết vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”;

- Thông tư 02/2012/TTLT-BGTVT-BKHĐT ngày 17/01/2012 của Bộ GTVT và Bộ KHĐT về việc hướng dẫn nội dung trình tự lập quy hoạch tổng thể phát triển giao thông

vận tải cấp tỉnh;

- Thông tư số 36/2012/TT-BGTVT ngày 13/9/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành “Quy định cấp kỹ thuật đường thủy nội địa”;

- Thông tư số 49/2012/TT-BGTVT ngày 12/12/2012 ban hành quy chuẩn quốc gia về bến xe khách;

- Thông tư số 05/2013/TT-BKHĐT ngày 31/10/2013 hướng dẫn tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh và công bố quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội; quy hoạch ngành, lĩnh vực và sản phẩm chủ yếu;

- Quyết định số 1113/QĐ-UBT ngày 26/8/1997 của UBND tỉnh Trà Vinh về việc phê duyệt “Quy hoạch tổng thể giao thông tỉnh Trà Vinh”;

- Quyết định số 1968/QĐ-UBND ngày 26/12/2008 của UBND tỉnh Trà Vinh về việc phê duyệt “Điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải đường bộ tỉnh Trà Vinh đến năm 2010 và định hướng giai đoạn 2010-2020”;

- Quyết định số 1306/QĐ-UBND ngày 15/7/2010 của UBND tỉnh Trà Vinh về việc phê duyệt “Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải thủy tỉnh Trà Vinh tầm nhìn đến năm 2020”;

- Quyết định số 1336/QĐ-UBND ngày 15/08/2014 của UBND tỉnh Trà Vinh về việc phê duyệt đồ án “quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030”;

- Quyết định số 1967/QĐ-UBND ngày 19/11/2014 của UBND tỉnh Trà Vinh về việc phê duyệt “quy hoạch phát triển cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2025”;

- Công văn số 9442/BGTVT-KHĐT ngày 21/7/2015 của Bộ Giao thông vận tải về việc Góp ý thỏa thuận quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

- Các tài liệu tiêu chuẩn kỹ thuật ngành GTVT

- + Tiêu chuẩn ngành 22TCN 275-05;
- + Phân cấp kỹ thuật đường thủy, TCVN 5664-2009;
- + Đường ô tô - Yêu cầu thiết kế, TCVN 4054-2005;
- + Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế, TCVN 104-2007;
- + Các quy trình, quy phạm hiện hành khác có liên quan.

C. Mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu

❖ Mục tiêu

- Đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh;
- Kết hợp và khai thác tốt hệ thống giao thông Quốc gia, đặc biệt là giao thông nối kết với các tỉnh lân cận;
- Phát triển mạng lưới giao thông vận tải địa phương đồng bộ và liên hoàn;
- Đảm bảo an toàn và chống ùn tắc giao thông;
- Đảm bảo an ninh - quốc phòng;

- Làm căn cứ để thực hiện các dự án đầu tư nâng cấp và phát triển các công trình giao thông trọng điểm trên địa bàn tỉnh và huyện/thị, làm cơ sở cho công tác quản lý và lập kế hoạch đầu tư toàn bộ hoặc từng phần hệ thống giao thông vận tải.

❖ **Phạm vi nghiên cứu**

- Nghiên cứu trong toàn bộ ranh giới hành chính của tỉnh;
- Nghiên cứu mở rộng trong vùng DBSCL đặc biệt là các Tỉnh có ranh giới hành chính tiếp giáp với tỉnh Trà Vinh;

❖ **Đối tượng nghiên cứu**

- Hệ thống đường bộ
+ Đường quốc lộ và đường đô thị (cập nhật theo quy hoạch của TW và quy hoạch đô thị của địa phương);
+ Đường tỉnh, đường huyện (rà soát và đề xuất phương án quy hoạch);
- Hệ thống đường thủy nội địa
+ Tuyến sông, kênh do TW quản lý (cập nhật theo quy hoạch của Trung ương);
+ Tuyến sông kênh do tỉnh và huyện quản lý (rà soát và đề xuất phương án quy hoạch);
- Hệ thống công trình phục vụ vận tải: bến xe khách, bãi đỗ xe tải; cảng, bến thủy.nội địa (rà soát và đề xuất phương án quy hoạch);
- Các tuyến vận tải hành khách và hàng hóa (rà soát và đề xuất phương án quy hoạch);
- Các phương tiện vận tải hành khách và hàng hóa (rà soát và đề xuất phương án quy hoạch);

PHẦN I. HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

1.1. Điều kiện tự nhiên

1.1.1. Vị trí địa lý

Trà Vinh là một tỉnh nằm phía Đông đồng bằng sông Cửu Long, vị trí tọa độ giới hạn từ 9°31'46" đến 10°4'5" vĩ độ Bắc và từ 105°57'16" đến 106°36'04" kinh độ Đông.

Phía Bắc và Tây Bắc giáp tỉnh Vĩnh Long, phía Đông Bắc giáp tỉnh Bến Tre ngăn cách bởi sông Cổ Chiên (một nhánh sông Tiền), phía Tây Nam giáp tỉnh Sóc Trăng ngăn cách bởi sông Hậu, phía Nam và Đông Nam giáp biển Đông với hơn 65 km bờ biển, nơi có 2 cửa sông (Cổ Chiên và Định An).

Trà Vinh cách thành phố Hồ Chí Minh 200 km đi bằng quốc lộ 53, khoảng cách chỉ còn 130 km nếu đi bằng quốc lộ 60 và cách thành phố Cần Thơ 95 km.

1.1.2. Điều kiện tự nhiên

- **Địa hình:** Tỉnh Trà Vinh mang tính chất vùng đồng bằng ven biển chịu ảnh hưởng bởi sự giao thoa giữa sông và biển đã hình thành các vùng trũng, phẳng xen lẫn các giồng cát, các huyện phía Bắc địa hình bằng phẳng hơn các huyện ven biển, địa hình dọc theo 2 bờ sông thường cao, vào sâu nội đồng bị các giồng cát hình cánh cung chia cắt tạo nên các vùng trũng cục bộ xu thế độ dốc chỉ thể hiện trên từng cánh đồng. Cao trình phổ biến của tỉnh từ 0,1 - 1,0 m chiếm 66% diện tích tự nhiên. Địa hình cao nhất trên 4 m gồm đỉnh các giồng cát phân bố ở Nhị Trường, Long Sơn (Cầu Ngang); Ngọc Biên (Trà Cú); Long Hữu (Duyên Hải). Địa hình thấp nhất dưới 0,4 m tập trung tại các cánh đồng trũng Tập Sơn, Ngãi Xuyên (Trà Cú), Thanh Mỹ, cánh đồng Ôcàda (Châu Thành); Mỹ Hòa, Mỹ Long, Hiệp Mỹ (Cầu Ngang); Long Vĩnh (Duyên Hải).

- **Khí hậu:** Mang nhiều đặc điểm khí hậu của ĐBSCL, và chịu ảnh hưởng mạnh mẽ của khí hậu nhiệt đới gió mùa ven biển, chịu tác động mạnh của gió chướng. Các yếu tố khí hậu, nhiệt độ, ánh sáng, lượng nước bốc hơi và lượng mưa được phân bố đều khá rõ rệt giữa mùa mưa (từ tháng 5 đến tháng 11) và mùa nắng (từ tháng 11 đến tháng 4).

Do ảnh hưởng của diễn biến thời tiết thay đổi phức tạp trên toàn cầu, nhiệt độ trung bình của tỉnh trong thời gian qua cũng có nhiều thay đổi. Nhiệt độ trung bình giữa các tháng biến thiên từ 26-27,6°C, cao nhất vào tháng 4 và thấp nhất vào tháng 1, sai biệt nhiệt độ trung bình giữa các tháng từ 3-5°C. Diễn biến nhiệt độ theo thời gian giữa các tháng biến thiên thấp, từ đó không ảnh hưởng nhiều đến sự phát triển các loại cây trồng nhất là cây lúa.

Độ ẩm trung bình 83-85%/năm, lượng mưa trung bình 1.500 mm, ít bị ảnh hưởng bởi bão, lũ và rất thuận lợi cho đầu tư, sản xuất kinh doanh.

- **Thủy văn:** Nguồn cung cấp nước chính cho sản xuất chủ yếu là 2 sông lớn: sông Cổ Chiên và sông Hậu. Ngoài các sông chính này, tỉnh còn có hệ thống sông kênh chằng chịt tạo nên hệ thống dòng chảy lưu thông trên toàn tỉnh, cung cấp nước tưới vào mùa khô và tiêu úng vào mùa lũ và chịu ảnh hưởng của chế độ bán nhật triều Biển Đông, có thể lợi dụng triều để tưới tiêu tự chảy.

Hàng năm có trên 90% đất tự nhiên bị nhiễm mặn với chiều dài xâm nhập của nước mặn (4gr/lít) đến 30 km từ biển vào. Sự truyền mặn bắt đầu từ tháng 12 tại Hưng Mỹ trên sông Cổ Chiên và Trà Kha trên sông Hậu. Mặn lên cao nhất vào tháng 4 tại cửa Cầu Quan (sông Hậu) và cửa sông Vưng Liêm (sông Cổ Chiên). Mặn kết thúc vào tháng 6, thời gian sớm hay muộn phụ thuộc vào lượng mưa tại thượng nguồn và địa phương.

- Tài nguyên thiên nhiên:

Diện tích đất: Tỉnh có 234.119 ha. Trong đó, đất nông nghiệp: 185.868 ha, đất lâm nghiệp: 6.745 ha, đất chuyên dùng: 12.880 ha, đất ở nông thôn: 3.845 ha, đất ở thành thị: 566 ha, đất chưa sử dụng: 900 ha, trong đó có đất cát giồng chiếm 6,62%.

+ Diện tích rừng là 6.745 ha, nằm dọc bờ biển tại các huyện Duyên Hải, Cầu Ngang, Trà Cú và TX.Duyên Hải với các loại cây như: bần, đước, mắm, dừa nước, chà là,... đất bãi bồi: 1.138 ha.

+ Diện tích đất và mặt nước nuôi trồng thủy sản khoảng 51.600 ha (diện tích nuôi tôm sú 29.000 ha).

Khoáng sản chủ yếu là những loại cát dùng trong công nghiệp và xây dựng, gồm:

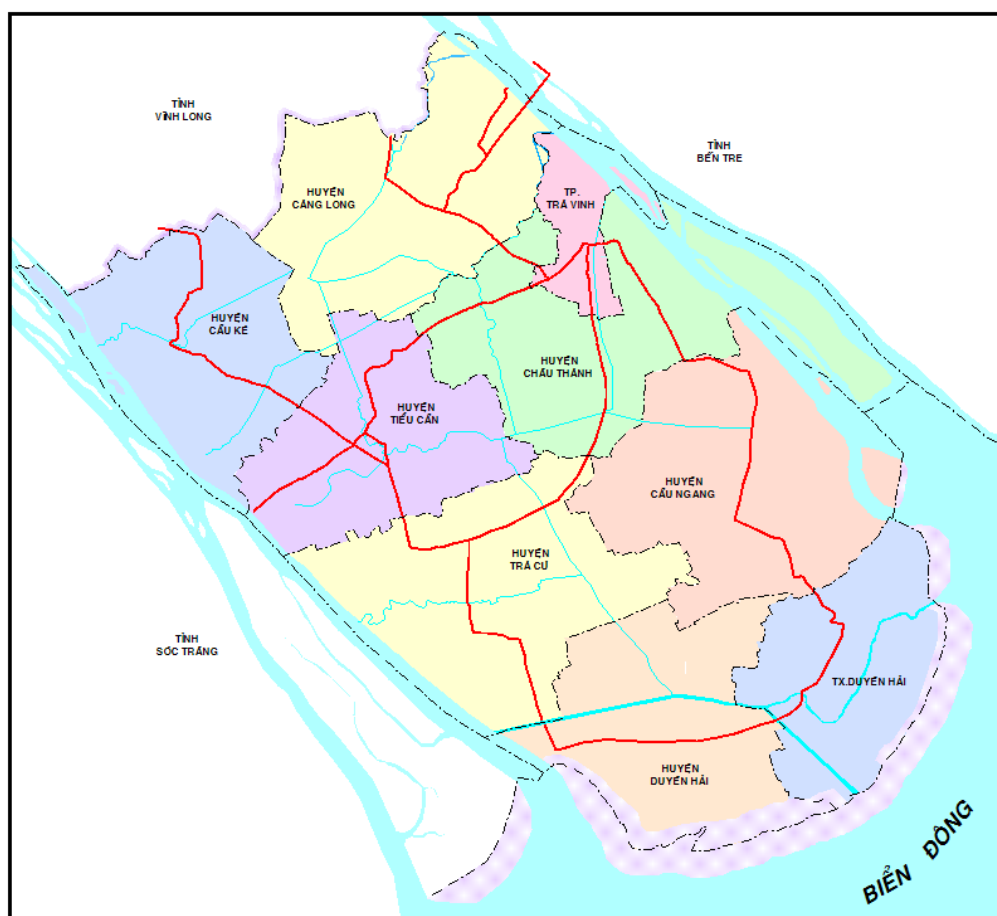
+ Cát sông: có khả năng khai thác khoảng 60.000m³/năm

+ Đất sét gạch ngói: được Phân viện nghiên cứu địa chất công nhận là đạt yêu cầu dùng trong xây dựng, phục vụ cho công nghiệp chế biến vật liệu xây dựng. Trữ lượng: khoảng 45,6 triệu m³.

+ Mỏ nước khoáng: đạt tiêu chuẩn khoáng cấp quốc gia với nhiệt độ: 38,5⁰C, khả năng khai thác khoảng 2.400 m³/ngày tại xã Long Toàn, TX.Duyên Hải

1.2. Hiện trạng kinh tế xã hội**1.2.1. Tổ chức hành chính**

Tỉnh có 9 đơn vị hành chính cấp huyện là thành phố Trà Vinh, thị xã Duyên Hải và 7 huyện Càng Long, Tiểu Cần, Cầu Kè, Trà Cú, Châu Thành, Cầu Ngang và Duyên Hải.

Hình 1.1 Bản đồ hành chính tỉnh Trà Vinh

1.2.2. Dân số

Năm 2014 dân số toàn tỉnh là 1.029.300 người, trong đó dân số thành thị 172.900 người (16,8%). Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên là 9,8%/năm, mật độ dân số trung bình toàn tỉnh là 440 người/km².

Tổng số lao động đang làm việc của tỉnh năm 2014 đạt 602.400 người (chiếm 58,5% dân số). Trong đó, lao động trong khu vực thành thị là 91.600 người, chiếm 8,9% dân số, lao động trong khu vực nông thôn là 510.800 người, chiếm 49,6% dân số.

Bảng 1.1 Tình hình phát triển nguồn lao động tỉnh Trà Vinh

Hạng mục	2010	2011	2012	2013	2014	Tăng bq/năm
- Thành thị	80,1	83,4	90,6	99,5	91,6	3,4%
- Nông thôn	505,8	504,9	502,2	496,5	510,8	0,2%
Tổng	585,9	588,3	592,8	596,0	602,4	0,7%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh năm 2014”

1.2.3. Tình hình phát triển kinh tế

Trong những năm vừa qua thu nhập bình quân đầu người tỉnh Trà Vinh không ngừng tăng nhanh, trung bình đạt 16,6%/năm. Năm 2014, tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn tỉnh đạt 10,5%, thu nhập bình quân đầu người toàn tỉnh đạt 27,3 triệu đồng/năm.

Trong cơ cấu nền kinh tế của tỉnh, ngành nông nghiệp vẫn chiếm tỷ trọng cao nhất (50,8%), đóng góp rất lớn vào tổng thu nhập chung toàn tỉnh. Tốc độ tăng trưởng bình quân từ năm 2010-2014 đạt 11,9%/năm.

Bảng 1.2 Tổng sản phẩm và cơ cấu kinh tế (giá HH)

Stt	Hạng mục	2010	2011	2012	2013	2014	Tăng bq/năm
I	GDP (tỷ đồng)	15.149	19.359	22.048	24.687	28.048	16,6%
1	Nông-Lâm-Ngư nghiệp	9.080	10.722	11.890	12.885	14.238	11,9%
2	Công nghiệp-Xây Dựng	2.221	3.155	3.686	4.001	4.546	19,6%
3	Thương mại-dịch vụ	3.844	5.476	6.467	7.796	9.243	24,5%
II	Cơ cấu (%)						
1	Nông-Lâm-Ngư nghiệp	59,9%	55,4%	53,9%	52,2%	50,8%	
2	Công nghiệp-Xây Dựng	14,7%	16,3%	16,7%	16,2%	16,2%	
3	Thương mại-dịch vụ	25,4%	28,3%	29,3%	31,6%	33,0%	

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh năm 2014”

a) Nông-Lâm-Thủy sản

Giai đoạn 2010-2014, giá trị sản xuất của ngành đạt mức tăng trưởng 12,5%/năm. Trong năm 2014, giá trị sản xuất ngành nông nghiệp đạt 22.367,8 tỷ đồng, chiếm 65,7% giá trị sản xuất toàn ngành, với tốc độ tăng trưởng đạt 10,6%/năm.

Bảng 1.3 Giá trị sản xuất Nông-lâm-thủy sản

Đơn vị: tỷ đồng

Stt	Hạng mục	2010	2011	2012	2013	2014	Tăng bq/năm
1	Nông Nghiệp	14.975,5	19.550,6	20.519,9	20.819,0	22.367,8	10,6%
2	Lâm Nghiệp	196,7	331,0	332,8	453,6	516,3	27,3%
3	Thủy Sản	6.109,1	8.538,4	6.409,8	8.379,7	11.169,8	16,3%
Tổng		21.281,3	28.420,0	27.262,5	29.652,3	34.053,9	12,5%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh năm 2014 (giá thực tế)”

1/. Nông nghiệp

Ngành trồng trọt là ngành đóng vai trò rất quan trọng trong sự phát triển nông nghiệp nói riêng và ngành nông-lâm-thủy sản nói chung. Sản phẩm ngành trồng trọt chủ yếu tập trung vào các loại cây như: Lúa, bắp, cây thực phẩm, đậu các loại, cây ăn quả...

Tiếp theo là ngành chăn nuôi có giá trị sản xuất năm 2014 đạt 3.848,1 tỷ đồng với tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2010-2014 là 7,5%/năm.

2/. Lâm nghiệp

Tốc độ tăng trưởng ngành lâm nghiệp của tỉnh từ năm 2010-2014 đạt 5,5%/năm, giá trị sản xuất ngành lâm nghiệp năm 2014 đạt 516,3 tỷ đồng. Diện tích rừng chủ yếu tập trung ở các huyện, thị ven biển như Duyên Hải, Cầu Ngang.

Trong những năm qua với tỉnh đã chú trọng khôi phục và phát triển hệ sinh thái rừng ngập mặn ven biển, tạo ra những đai rừng phòng hộ chắn sóng, chống sạt lở; bảo vệ cảnh quan, các công trình xây dựng ven biển, cải tạo môi trường sinh thái, giảm thiểu ô nhiễm môi trường; giữ gìn và mở rộng môi trường sống cho các loài sinh vật biển, góp phần bảo tồn đa dạng sinh học ven bờ, hạn chế đến mức thấp nhất hậu quả do thiên tai gây nên.

Bảng 1.4 Giá trị sản xuất lâm nghiệp

Đơn vị: tỷ đồng

Stt	Hạng mục	2010	2011	2012	2013	2014	Tăng bq/năm
1	Trồng và nuôi rừng	2,6	9,3	8,7	9,0	13,1	49,8%
2	Khai thác lâm sản	172,8	284,8	297,5	414,6	467,9	28,3%
3	Lâm sản khác	13,2	16,6	25,8	29,1	34,3	27,0%
4	Các DVLN khác	8,2	20,3	0,8	1,0	1,1	-39,5%
Tổng		196,7	331,0	332,8	453,6	516,3	5,50%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh năm 2014 (giá thực tế)”

3/. Thủy sản

Năm 2014, giá trị sản xuất thủy sản đạt 11.169,8 tỷ đồng (giá thực tế), trong đó giá trị nuôi trồng thủy sản đạt 8.677,9 tỷ đồng (chiếm 77,7%), còn lại là khai thác thủy sản. Giai đoạn 2010-2014, tốc độ tăng trưởng của ngành thủy sản đạt 16,3%/năm.

Bảng 1.5 Giá trị sản xuất và sản lượng thủy sản

Hạng mục	2010	2011	2012	2013	2014	Tăng bq/năm
1. Giá trị SX (tỷ đồng)	6.109,1	8.538,4	6.409,8	8.379,7	11.169,8	16,3%
- Nuôi trồng	4.548,8	6.439,1	4.138,1	6.098,2	8.677,9	17,5%
- Khai thác	1.560,2	2.099,3	2.271,3	2.281,5	2.491,9	12,4%
2. Sản lượng (Tấn)	160,1	165,9	147,2	162,7	177,3	2,6%
- Khai thác	77,3	76,1	75,0	74,4	80,0	0,9%
- Nuôi trồng	82,8	89,7	72,2	88,4	97,3	4,1%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh năm 2014 (giá thực tế)”

b) Công nghiệp

Năm 2014, giá trị sản xuất công nghiệp liên tục tăng nhanh đạt 16.407,9 tỷ đồng. Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2010-2014 đạt 21,1%/năm. Trong đó, công nghiệp chế biến, chế tạo chiếm tỷ trọng trên 95% giá trị sản xuất ngành công nghiệp.

Bảng 1.6 Giá trị sản xuất ngành công nghiệp

Đơn vị: tỷ đồng

Stt	Hạng mục	2010	2011	2012	2013	2014	Tăng bq/năm
1	CN khai thác	68,2	69,7	31,1	149,6	104,8	11,3%
2	CN Chế biến, chế tạo	7.320,0	11.140,1	12.770,9	13.980,2	15.882,8	21,4%
3	CN SX và phân phối điện, khí đốt...	193,0	225,6	272,7	281,7	304,2	12,0%
4	CN cung cấp nước, xử lý nước, rác thải	50,4	82,7	103,8	111,6	116,0	23,2%
Tổng		7.631,5	11.518,2	13.178,5	14.523,1	16.407,9	21,1%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh năm 2012(giá thực tế)”

Cơ cấu ngành có sự chuyển dịch tích cực. Các sản phẩm chủ yếu của ngành công nghiệp: sản xuất chế biến thực phẩm, sản xuất đồ uống, may mặc và các sản xuất da, chế biến gỗ...

Nhờ chủ trương tập trung phát triển công nghiệp của tỉnh trong thời gian qua đã tạo được sự đột phá mới cho tỉnh Trà Vinh. Ngành công nghiệp đã có sức tăng trưởng rất nhanh, là động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của tỉnh. Nhiều ngành nghề tạo ra giá trị sản xuất và giá trị tăng thêm cao, lôi kéo các ngành nghề khác phát triển. Tốc độ tăng trưởng công nghiệp của Trà Vinh liên tục cao trong mấy năm gần đây là tiền đề để phát triển công nghiệp mạnh mẽ hơn.

c) Thương mại và dịch vụ

Năm 2014, tổng mức bán lẻ hàng hóa theo giá hiện hành đạt 10.241 tỷ đồng, tăng 7,2% so với năm trước.

Về xuất khẩu hàng hóa, kim ngạch năm 2014 đạt 316,2 triệu USD. Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu là thủy hải sản, nông sản, hàng công nghiệp nhẹ và tiểu thủ công nghiệp...

Năm 2014, kim ngạch nhập khẩu của tỉnh là 153,8 triệu USD, tăng 41,5% so với năm trước. Hàng nhập khẩu chủ yếu là máy móc, thiết bị; nguyên, nhiên, vật liệu...

1.2.4. Phát triển ngành xã hội

a) Về giáo dục, đào tạo

Trong những năm qua, công tác giáo dục - đào tạo được quan tâm củng cố và phát triển, sự nghiệp giáo dục được đẩy mạnh, chú trọng công tác đào tạo đáp ứng nhu cầu nhân lực để phát triển kinh tế - xã hội; đồng thời đầu tư xây dựng các điều kiện cơ sở vật chất cho giáo dục - đào tạo nhằm nâng cao chất lượng trong công tác giáo dục - đào tạo.

Quy mô giáo dục từng bước phát triển, đáp ứng nhu cầu học tập của nhân dân, phục vụ yêu cầu nâng cao dân trí, đào tạo nhân lực, bồi dưỡng nhân tài cho đất nước. Hệ thống trường lớp phát triển theo hướng ổn định đúng theo qui hoạch. Số lượng học sinh các cấp học, ngành học đều tăng so với trước. Tỉnh đã hoàn thành công tác phổ cập mẫu giáo 5 tuổi, phổ cập giáo dục tiểu học đúng độ tuổi và phổ cập giáo dục trung học cơ sở, tỉ lệ học sinh đi học so dân số độ tuổi tuy chưa cao nhưng cũng tăng dần hàng năm. Số học sinh trúng tuyển vào các trường đại học và cao đẳng ngày càng tăng.

b) Về y tế

Công tác khám và chữa bệnh ở các bệnh viện ngày càng được nâng cao về chất lượng, cơ sở vật chất và trang thiết bị khám chữa bệnh tiếp tục được đầu tư nâng cấp, những tiến bộ khoa học kỹ thuật mới cũng được ứng dụng đạt hiệu quả cao, mạng lưới y tế cơ sở ngày càng được củng cố. Các chương trình y tế quốc gia đạt kết quả khá tốt.

Năm 2014, có 121 cơ sở khám chữa bệnh, trong đó có 13 bệnh viện, 15 phòng khám khu vực và 93 trạm y tế xã, phường với 2.465 giường bệnh.

Công tác phòng chống dịch bệnh được tăng cường, các quy định về phòng chống dịch bệnh được triển khai thực hiện tốt. Các chương trình y tế quốc gia và chương trình y tế khác được triển khai đồng bộ, công tác chăm sóc sức khỏe sinh sản có nhiều chuyển biến tốt, các hoạt động của chương trình phòng chống suy dinh dưỡng đạt chất lượng ngày càng cao.

c) Văn hóa thông tin, thể dục thể thao

Các hoạt động văn hóa, thông tin, tuyên truyền có tiến bộ, phục vụ kịp thời các ngày lễ lớn; công tác quản lý nhà nước trên lĩnh vực văn hóa và dịch vụ văn hóa được tiến hành có trọng điểm và đạt hiệu quả, số vụ vi phạm giảm về mức độ và tính chất vi phạm; công tác thanh tra, kiểm tra văn hoá thông tin được thực hiện thường xuyên, kịp thời phát hiện và xử lý các trường hợp vi phạm đã góp phần làm lành mạnh môi trường văn hoá thông tin trên địa bàn tỉnh.

1.3. Hiện trạng giao thông vận tải

1.3.1 Tổng quan về hệ thống giao thông vận tải

Hệ thống giao thông vận tải đóng vai trò rất quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng. Hiện nay, Trà Vinh có hai phương thức vận tải là vận tải đường bộ và đường thủy.

- **Đường bộ:** Hệ thống đường bộ của tỉnh Trà Vinh đã kết nối được từ trung tâm tỉnh đến trung tâm các huyện-thị-thành phố, cũng như kết nối Trà Vinh với các tỉnh, thành thuộc vùng ĐBSCL và cả nước, đảm bảo nhu cầu đi lại và phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh. Trong thời gian qua hệ thống đường bộ trên địa bàn đã được tập trung đầu tư phát triển, tuy nhiên vẫn còn nhiều hạn chế, nhiều đoạn đã bắt đầu xuống cấp.

- **Đường thủy:** Hệ thống sông, kênh trên địa bàn Trà Vinh rất đa dạng, được tạo lập bởi thiên nhiên và sự lao động của con người qua nhiều thế hệ đã đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa, đi lại và phục vụ việc tưới tiêu trong nông nghiệp.

1.3.2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông

1.3.2.1. Hệ thống giao thông đường bộ

a) Quốc lộ

1/. QL.53: Đoạn đi qua tỉnh Trà Vinh dài 126,5km, bắt đầu từ cầu Mây Túc ranh Vĩnh Long, và kết thúc giao QL.54 huyện Trà Cú (Trà Vinh), gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ cầu Mây Túc ranh Vĩnh Long, đến cầu Ba Si, dài 13,3km, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m.

+ Đoạn 2: từ cầu Ba Si, đến Tượng đài Trà Vinh giao QL.60, dài 4,6km, mặt nhựa rộng 11m, nền rộng 12m.

+ Đoạn 3: từ Tượng đài Trà Vinh giao QL.60, đến đường Nguyễn Đáng, dài 2,4km, mặt nhựa rộng 21m, nền rộng 33m.

+ Đoạn 4: từ đường Nguyễn Đáng, đến giáp ranh huyện Châu Thành, dài 3,1km, mặt nhựa rộng 10,5-12,0m, nền rộng 16,0-24,0m.

+ Đoạn 5: từ ranh huyện Châu Thành, đến cầu Long Vĩnh (Duyên Hải), dài 60,8km, mặt nhựa rộng 6m, nền rộng 9m.

+ Đoạn 6: từ cầu Long Vĩnh (Duyên Hải), đến QL.54 huyện Trà Cú, dài 42,3km, mặt nhựa rộng 8m, nền rộng 9m.

2/. QL.54: Đoạn đi qua tỉnh Trà Vinh dài 66,5km, bắt đầu từ ranh Vĩnh Long, và kết thúc giao QL.53 TP. Trà Vinh, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ ranh Vĩnh Long, đến giao QL.53 (xã Tập Sơn, huyện Trà Cú), dài 40km, mặt nhựa rộng 8m, nền rộng 9m.

+ Đoạn 2: từ giao QL.53 (xã Tập Sơn, huyện Trà Cú), đến giao QL.53 TP.Trà Vinh, dài 26,5km, mặt nhựa rộng 6-8m, nền rộng 9m.

3/. QL.60: Đoạn đi qua tỉnh Trà Vinh dài 43km, bắt đầu từ phà Cổ Chiên huyện Càng Long, và kết thúc tại phà Đại Ngãi, TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần, gồm các đoạn:

+ Đoạn 1: từ phà Cổ Chiên huyện Càng Long, đến giao QL.53 huyện Càng Long, dài 11km, mặt nhựa rộng 6m, nền rộng 9m.

+ Đoạn 2: từ giao QL.53 TP.Trà Vinh, đến phà Đại Ngãi, TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần, dài 32km, mặt nhựa rộng 5÷7m, nền rộng 9m.

b) Đường tỉnh

1/. ĐT.911: dài 36,4km, điểm đầu giao ĐT.912, điểm cuối giáp ranh tỉnh Vĩnh Long, mặt nhựa rộng 3,5÷5,5m, nền 9m.

2/. ĐT.912: dài 17,2km, điểm đầu giao QL.54 xã Mỹ Chánh, huyện Châu Thành, điểm cuối giao QL.54 huyện Tiểu Cần, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m.

3/. ĐT.913: dài 28,7km, điểm đầu giao QL.53 TX.Duyên Hải, điểm cuối tại Trung tâm xã Đông Hải, huyện Duyên Hải, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ giao QL.53 TX.Duyên Hải, đến qua cầu Láng Chim, dài 3,23km, mặt nhựa rộng 8m, nền 9m.

+ Đoạn 2: từ gần cầu Láng Chim, đến giáp đường vào khu du lịch Ba Động, dài 9,15km, mặt rộng nhựa 3,5-4,0m, nền 6,5m.

+ Đoạn 3: từ giáp đường vào khu du lịch Ba Động đến HL.81, dài 6,81km, mặt nhựa rộng 5,0-5,5m, nền 6,5m.

+ Đoạn 4: từ giáp HL.81, TX.Duyên Hải, đến cầu sắt (TX.Duyên Hải), dài 3,45km, mặt nhựa rộng 4,0m, nền 6,5m.

+ Đoạn 5: từ cầu sắt (TX.Duyên Hải), đến trung tâm xã Đông Hải, dài 6,06km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m.

4/. ĐT.914: dài 36,5km, điểm đầu giao QL.53 xã Đại An, huyện Trà Cú, điểm cuối giáp đê Hiệp Thành TX.Duyên Hải, mặt nhựa rộng 4-6m, nền 6-9m.

5/. ĐT.915: dài 49,797 km, điểm đầu giáp sông Tân Dinh (ranh Vĩnh Long), điểm cuối giáp QL.53 xã Đại An, huyện Trà Cú. Hiện nay, tuyến đường này đang được đầu tư xây dựng theo quy mô đường cấp IV, dự kiến hoàn thành năm 2015.

6/. ĐT.915B: dài 48,937km, điểm đầu giao QL.60 (đường dẫn vào cầu Cổ Chiên) tại xã Đức Mỹ, huyện Càng Long, điểm cuối giáp ĐT.914 xã Hiệp Thành, TX.Duyên Hải, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ giao QL.60 (đường dẫn vào cầu Cổ Chiên) đến cầu Long Bình 3, dài 10,258 km. Đoạn này tuyến đường đi trùng với ĐH.04 và một số tuyến đường đô thị, đang chuẩn bị đầu tư.

+ Đoạn 2: từ cầu Long Bình 3 đến giáp ĐT.914 xã Hiệp Thành, dài 38,679km, đường đất, chạy theo tuyến đê.

Bảng 1.7 Thống kê hiện trạng hệ thống đường tỉnh

Stt	Tên đường	C.dài (km)	Kết cấu		
			Nhựa	BTXM	CP+Đất
1	ĐT.911	36,400	36,400	-	-
2	ĐT.912	17,200	17,200	-	-
3	ĐT.913	28,700	28,700	-	-
4	ĐT.914	36,500	36,500	-	-
5	ĐT.915	49,797	49,797	-	-
6	ĐT.915B	48,937	-	-	48,937
Tổng		217,534	168,637	0,0	48,937

“Nguồn: Sở Giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh”

c) Hệ thống cầu đường tỉnh

Trên các tuyến đường tỉnh có 34 cây cầu, với tổng chiều dài 2.257,7m, chủ yếu có kết cấu BTCT, BTCT DUỖ, thép,..., một số cầu có tải trọng chưa đồng bộ với hệ thống đường. Đặc biệt, cầu trên tuyến ĐT.915B có tải trọng nhỏ, nhiều cầu GTNT... (Chi tiết xem Phụ lục).

d) Đường huyện

1/. Hương lộ 1: dài 21,82km, điểm đầu giao ĐT.915B, điểm cuối tại trung tâm xã Đức Mỹ, huyện Càng Long, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ giao ĐT.915B, đến cổng Láng Thê, dài 10,41km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 5m (đã giao cho thành phố Trà Vinh quản lý).

+ Đoạn 2: từ cống Láng Thέ, đến tại trung tâm xã Đức Mỹ, huyện Càng Long, dài 11,41km, mặt nhựa rộng 4m, nền 5m.

2/. Hương lộ 2: dài 18,2km, điểm đầu từ cầu Mỹ Huê giáp QL.53, huyện Càng Long, điểm cuối giao QL.60, huyện Tiểu Cần, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ cầu Mỹ Huê giáp QL.53, huyện Càng Long, đến ĐT.911, dài 10,6km, mặt nhựa rộng 6,0m, nền 8m.

+ Đoạn 2: từ ĐT.911, đến gần kênh 19/5, dài 3,53 km, đường nhựa, mặt rộng 5,5m, nền 6,5m.

+ Đoạn 3: từ gần kênh 19/5, đến giao QL.60, huyện Tiểu Cần, dài 4,67km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 5,5m.

3/. Hương lộ 3: dài 9,4km, điểm đầu từ đường Phạm Ngũ Lão, TP.Trà Vinh, điểm cuối giao HL.01 (đoạn vào cống Láng Thέ), gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ đường Phạm Ngũ Lão, TP.Trà Vinh, đến đường Vành Đai TP.Trà Vinh, dài 0,7km, mặt nhựa rộng 6,5m, nền 7m.

+ Đoạn 2: từ đường Vành Đai TP.Trà Vinh, đến HL.4, dài 6,44km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m.

+ Đoạn 3: từ HL.4, đến ĐT.915B (đoạn vào cống Láng Thέ), dài 2,25km, mặt nhựa rộng 5m, nền 7,5m.

4/. Hương lộ 4: từ HL.01 (đoạn vào cống Láng Thέ), đến QL.60, dài 3,24km, mặt nhựa rộng 4,5m, nền 6,5m.

5/. Hương lộ 5: dài 2,08km, điểm đầu từ HL.19, huyện Cầu Ngang, điểm cuối giao ĐT.915B, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ giáp HL.19, đến gần chợ Văn Minh, dài 1,08km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m.

+ Đoạn 2: từ gần chợ Văn Minh, đến ĐT.915B, dài 1,0km, mặt nhựa rộng 3m, nền 6,5m.

6/. Hương lộ 6: dài 14,23km, điểm đầu từ QL.53, xã Bình Phú, huyện Càng Long, điểm cuối QL.60, xã Hiếu Tử, huyện Tiểu Cần

+ Đoạn 1: từ QL.53 đến cầu Ngã 4, ĐT.911, dài 4,1 km, mặt nhựa rộng 5,5m, nền 7,5m.

+ Đoạn 2: từ ĐT.911 đến QL.60, mặt nhựa 3,5m, nền 6,5m.

7/. Hương lộ 7: dài 19,3km, điểm đầu từ HL.6, điểm cuối QL.53 xã Phương Thạnh, huyện Càng Long. Tuyến chia làm hai đoạn cụ thể như sau:

+ Đoạn 1: Từ HL.6 đến trung tâm xã Đại Phúc dài 12,8 km với mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m.

+ Đoạn 2: Từ trung tâm xã Đại Phúc tới QL.53 xã Phương Thạnh, huyện Càng Long với chiều dài 6,5 km; quy mô đường đất và cấp phối.

8/. Hương lộ 8: dài 9,8km, điểm đầu từ QL.54, xã Phong Thạnh, huyện Cầu Kè, điểm cuối HL.33, xã Thông Hòa, Cầu Kè, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ QL.54, xã Phong Thạnh, huyện Cầu Kè, đến kênh Tổng Tồn, dài 8,19km, đạt quy mô cấp VI.

+ Đoạn 2: từ kênh Tổng Tồn đến HL.33, xã Thông Hòa, huyện Cầu Kè, dài 0,25km, mặt nhựa 2,5m, nền 6,5m.

9/. Hương lộ 9: dài 8,0km, điểm đầu QL.60 xã Song Lộc, huyện Châu Thành, điểm cuối giáp HL.13 tại xã Tập Ngãi, huyện Tiểu Cần, đạt quy mô cấp VI. Ngoài ra, còn đoạn nhánh từ cầu Láng Khoét đến giáp ĐT.911.

10/. Hương lộ 10: dài 3,58km, điểm đầu QL.53 xã Hòa Thuận, huyện Châu Thành, điểm cuối ĐT.915B, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m.

11/. Hương lộ 11: dài 4,4km, điểm đầu QL.54, TP.Trà Vinh, điểm cuối QL.60, xã Lương Hòa, huyện Châu Thành, mặt nhựa rộng 5,5m, nền 6,5m.

12/. Hương lộ 12: dài 25,5km, điểm đầu HL.21 xã Long Sơn, huyện Cầu Ngang, điểm cuối giáp sông Hậu xã Hàm Giang, huyện Trà Cú, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m.

13/. Hương lộ 13: dài 16,5km, điểm đầu từ đường Nguyễn Đáng, TP.Trà Vinh, điểm cuối ĐT.912 xã Tập Ngãi, huyện Tiểu Cần, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ đường Nguyễn Đáng, TP.Trà Vinh, đến HL.11, dài 3,08km, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng tốt.

+ Đoạn 2: từ HL.11, đến ĐT.912 xã Tập Ngãi, huyện Tiểu Cần, dài 13,42km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

14/. Hương lộ 14: dài 2,7km, điểm đầu QL.53 xã Hòa Lợi, huyện Châu Thành, điểm cuối ĐT.915B xã Hưng Mỹ, huyện Châu Thành, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 7m.

15/. Hương lộ 15: dài 5,88 km, điểm đầu QL.53 xã Hòa Lợi, huyện Châu Thành, điểm cuối Bến dò Bãi Vàng, xã Hưng Mỹ, huyện Châu Thành, mặt nhựa rộng 5,0-5,5m, nền 7m.

16/. Hương lộ 16: dài 14,55km, điểm đầu QL.53 xã Phước Hảo, huyện Châu Thành, điểm cuối HL.13 xã Lương Hòa A, huyện Châu Thành, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ QL.53 xã Phước Hảo, huyện Châu Thành, đến QL.54, TT.Châu Thành, dài 5,36km, mặt nhựa rộng 5m, nền 7m, chất lượng tốt.

+ Đoạn 2: từ QL.54, TT.Châu Thành, đến cầu Thanh Nguyên, dài 2,55km, mặt nhựa rộng 4, nền 6,5m, chất lượng tốt.

+ Đoạn 3: từ cầu Thanh Nguyên, đến HL.13, xã Lương Hòa A, dài 6,64km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

17/. Hương lộ 17: dài 17,7km, điểm đầu QL.53 tại cống Trà Cuôn, xã Kim Hòa, huyện Cầu Ngang, điểm cuối QL.54 xã Phước Hưng, huyện Trà Cú, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ QL.53 tại cống Trà Cuôn, xã Kim Hòa, huyện Cầu Ngang, đến Cống xã Kim Hòa, dài 1,7km, mặt nhựa rộng 5m, nền 7m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ Cống xã Kim Hòa, đến ranh huyện Trà Cú, dài 15,4km, mặt nhựa rộng 5m, nền 7m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 3: từ ranh huyện Trà Cú, đến QL.54, huyện Trà Cú, dài 0,6km, mặt nhựa rộng 6m, nền 7m, chất lượng tốt.

18/. Hương lộ 18: dài 14,9km, điểm đầu QL.53 tại TT.Cầu Ngang, điểm cuối HL.25 xã Tân Hiệp, huyện Trà Cú, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ QL.53 tại TT.Cầu Ngang, đến HL.17, dài 5,3km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ HL.17 đến HL.25 xã Tân Hiệp, huyện Trà Cú, dài 9,6km, mặt nhựa rộng 3m, nền 6,5m, chất lượng tốt.

19/. Hương lộ 19: dài 6,93km, điểm đầu QL.53, TT.Cầu Ngang, điểm cuối TT.Mỹ Long, huyện Cầu Ngang, mặt nhựa rộng 5,5m, nền 7,5m, chất lượng trung bình.

20/. Hương lộ 20: dài 8,1km, điểm đầu QL.53 xã Long Sơn, huyện Cầu Ngang, điểm cuối HL.17 xã Nhị Trường, huyện Cầu Ngang, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

21/. Hương lộ 21: dài 10,9km, điểm đầu QL.53 tại ngã ba Long Sơn, huyện Cầu Ngang, điểm cuối ĐT.914 xã Ngũ Lạc, huyện Duyên Hải, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

22/. Hương lộ 22: dài 5,9km, điểm đầu QL.53 xã Hiệp Mỹ Tây, huyện Cầu Ngang, điểm cuối HL.21 xã Thạnh Hòa Sơn, huyện Cầu Ngang, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng tốt.

23/. Hương lộ 23: dài 8,74km, điểm đầu HL.19 xã Mỹ Long Bắc, huyện Cầu Ngang, điểm cuối ĐT.915B, xã Mỹ Long Nam, huyện Cầu Ngang, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ HL.19 xã Mỹ Long Bắc, huyện Cầu Ngang, đến gần kênh thủy lợi TN4, dài 3,2km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ gần kênh thủy lợi TN4 đến ĐT.915B, xã Mỹ Long Nam, huyện Cầu Ngang, dài 5,54km, mặt nhựa rộng 4m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

24/. Hương lộ 24: dài 6,0km, điểm đầu QL.53 thị trấn Long Thành, huyện Duyên Hải, điểm cuối ĐT.913 xã Đông Hải, huyện Duyên Hải, đạt quy mô cấp VI.

25/. Hương lộ 25: dài 13,8km, điểm đầu QL.54 xã Phước Hưng, huyện Trà Cú, điểm cuối ĐT.914 tại xã Đôn Xuân, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

26/. Hương lộ 26: dài 9,7km, điểm đầu QL.54 xã Tân Hùng, huyện Tiểu Cần, điểm cuối cống Cần Chông, giáp ĐT.915, huyện Tiểu Cần, mặt nhựa rộng 3,75m, nền 6,5m, chất lượng tốt.

27/. Hương lộ 27: dài 7,6km, điểm đầu QL.54 xã Tân Sơn, huyện Trà Cú, điểm cuối giáp sông Hậu, xã An Quảng Hữu, huyện Trà Cú, mặt nhựa rộng 3,75m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

28/. Hương lộ 28: dài 11,06km, điểm đầu QL.53 xã Ngãi Xuyên, huyện Trà Cú, điểm cuối HL.27 xã An Quảng Hữu, huyện Trà Cú, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ QL.53 xã Ngãi Xuyên, huyện Trà Cú, đến gần UBND xã Lưu Nghiệp Anh, dài 4,2km, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng tốt.

+ Đoạn 2: từ gần UBND xã Lưu Nghiệp Anh, đến HL.27 xã An Quảng Hữu, huyện Trà Cú, dài 6,86km, mặt nhựa rộng 3m, nền 6m, chất lượng trung bình.

29/. Hương lộ 29: dài 4,3km, điểm đầu QL.54 xã Hòa Ân, huyện Cầu Kè, điểm cuối QL.54, TT.Cầu Kè, huyện Cầu Kè, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, chất lượng tốt.

30/. Hương lộ 30: dài 17,97km, điểm đầu giáp đê Hòa Minh, huyện Châu Thành, điểm cuối giáp đê Long Hòa, huyện Châu Thành, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ đầu cồn xã Hòa Minh, huyện Châu Thành, đến gần cầu Láng Cháy, dài 6,2km, mặt BTXM rộng 2,5m, nền 6m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ gần cầu Láng Cháy, đến gần cầu Đại Thôn, dài 2,2km, mặt nhựa rộng 2m, nền 4m, chất lượng xấu.

+ Đoạn 3: từ cầu Đại Thôn, đến cầu rạch Cỏ Bông, dài 4,8km, mặt BTXM rộng 2m, nền 4m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 4: từ cầu rạch Cỏ Bông, đến cầu Bà Chân, dài 2,11km, mặt nhựa rộng 2m, nền 4m, chất lượng xấu.

+ Đoạn 5: từ cầu Bà Chân, đến giáp đê Long Hòa, huyện Châu Thành, dài 2,7km, mặt BTXM rộng 2,5m, nền 6m, chất lượng trung bình.

31/. Hương lộ 31: dài 22,8km, điểm đầu giáp QL.53 tại cầu Mây Túc, TT.Càng Long, điểm cuối HL.2 xã Tân Bình, huyện Càng Long, mặt nhựa rộng 4,0m, nền 8m, chất lượng tốt.

32/. Hương lộ 32: dài 8,6km, điểm đầu giáp QL.54 xã Hòa Ân, huyện Cầu Kè, điểm cuối trung tâm xã An Phú Tân, huyện Cầu Kè, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 7m, chất lượng tốt.

33/. Hương lộ 33: dài 7km, điểm đầu giáp QL.54 xã Thông Hòa, huyện Cầu Kè, điểm cuối ĐT.911 xã Thạnh Phú, huyện Cầu Kè, mặt nhựa rộng 3,5-5,5m, nền 6,5-9m, chất lượng tốt.

34/. Hương lộ 34: dài 5,6km, điểm đầu TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần, điểm cuối xã Phong Phú, huyện Cầu Kè, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần, đến ranh huyện Cầu Kè, dài 3,35km, mặt nhựa rộng 5m, nền 9m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ ranh huyện Cầu Kè, đến xã Phong Phú, huyện Cầu Kè, dài 2,25km, mặt nhựa rộng 3,8m, nền 9m, chất lượng tốt.

35/. Hương lộ 35: dài 11,74km, điểm đầu QL.53, TT.Cầu Ngang, điểm cuối QL.53 xã Hiệp Mỹ Tây, huyện Cầu Ngang, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ đầu QL.53, TT.Cầu Ngang, đến Bến đò Mỹ Hiệp, dài 11,34km, mặt nhựa rộng 4m, nền 6m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ Bến đò Mỹ Hiệp, đến QL.53 xã Hiệp Mỹ Tây, huyện Cầu Ngang, dài 0,4km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6m, chất lượng tốt.

36/. Hương lộ 36: dài 15,6km, điểm đầu HL.25, xã Long Hiệp, huyện Trà Cú, điểm cuối giáp ĐT.915 xã Kim Sơn, huyện Trà Cú, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ đầu HL.25, xã Long Hiệp, huyện Trà Cú, đến QL.53, TT.Trà Cú, dài 9,57km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 6m, chất lượng tốt.

+ Đoạn 2: từ QL.53, TT.Trà Cú, đến ĐT.915 xã Kim Sơn, huyện Trà Cú, dài 6,03km, mặt nhựa rộng 3m, nền 6m, chất lượng tốt.

37/. Hương lộ 37: dài 12,65km, điểm đầu QL.53, TT.Càng Long, điểm cuối QL.60, xã Nhị Long, huyện Càng Long, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ QL.53, TT.Càng Long, huyện Càng Long, đến gần UBND xã Nhị Long Phú, huyện Càng Long, dài 7,53km, mặt nhựa rộng 4m, nền 8m, chất lượng tốt.

+ Đoạn 2: từ gần UBND xã Nhị Long Phú, huyện Càng Long, đến xã Nhị Long, huyện Càng Long, dài 4,3km, mặt BTXM rộng 1-2,5m, nền 6m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 3: từ xã Nhị Long, huyện Càng Long, đến QL.60, xã Nhị Long, huyện Càng Long, dài 0,85km, mặt nhựa rộng 4m, nền 8m, chất lượng tốt.

38/. Hương lộ 38: dài 6,0km, điểm đầu ĐT.912, xã Tập Ngãi, huyện Tiểu Cần, điểm cuối rạch Te Te, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ ĐT.912, xã Tập Ngãi, huyện Tiểu Cần, đến cầu ranh xã Ngãi Hùng, dài 6,0km, mặt nhựa rộng 3m, nền 6,5m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ cầu ranh xã Ngãi Hùng, đến rạch Te Te xã Tân Hùng, huyện Tiểu Cần, dài 2,0km, mặt BTXM rộng 1,5m, nền 5m, chất lượng trung bình.

39/. Hương lộ 39: dài 7,76km, điểm đầu HL.2, xã An Trường, huyện Càng Long, điểm cuối HL.31 xã An Trường A, huyện Càng Long, mặt BTXM rộng 1,5m, nền 3,5m.

40/. Hương lộ 50: dài 3,5km, điểm đầu giáp QL.54, TT.Cầu Kè, điểm cuối ĐT.915 xã Hòa Tân, huyện Cầu Kè, mặt nhựa rộng 3,5m, nền 8m, chất lượng tốt.

41/. Hương lộ 51: dài 5,5km, điểm đầu QL.54 xã Phong Phú, huyện Cầu Kè, điểm cuối ĐT.915 xã Ninh Thới, huyện Cầu Kè, mặt nhựa rộng 4,5m, nền 8m, chất lượng tốt.

42/. Hương lộ 81: dài 4,8km, điểm đầu QL.53 xã Long Toàn, TX.Duyên Hải, điểm cuối ĐT.913 xã Dân Thành, TX.Duyên Hải, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn 1: từ QL.53 xã Long Toàn TX.Duyên Hải, đến cầu Kênh Xáng, dài 2,22km, mặt nhựa rộng 5,0-5,5m, nền 9m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ cầu Kênh Xáng, đến ĐT.913 xã Dân Thành, TX.Duyên Hải, dài 2,58km, mặt nhựa rộng 6,0m, nền 9m, chất lượng xấu.

e) Hệ thống cầu đường huyện

Chiều dài các cầu hệ thống đường huyện với tổng cộng 3.609,8m dài cầu. Chất lượng cầu không đồng bộ còn nhiều cầu thép, cầu gỗ có tải trọng thấp <3T. Đặc biệt, các cầu trên Hương lộ 30 có tải trọng rất thấp, còn nhiều cầu gỗ, tải trọng yếu. (Chi tiết xem Phụ lục).

1.3.2.2. Hệ thống công trình phục vụ vận tải đường bộ

a) Bến xe khách

Hiện nay toàn tỉnh có 7 bến xe khách:

1/. Bến xe khách Trà Vinh: vị trí số 559, QL.54, khóm 4, phường 9, TP.Trà Vinh, có tổng diện tích bến xe 11.000 m², diện tích bãi đỗ xe chờ vào vị trí đón khách 4.200m² với công suất khai thác của bến xe 75 chuyến/ngày đạt tiêu chuẩn loại 4. Đây là bến xe khách có quy mô lớn nhất của tỉnh, phục vụ đưa đón hành khách, hàng hóa từ Trà Vinh đi đến các tỉnh thành trong khu vực. Tuy nhiên đánh giá về năng lực khai thác của bến là chưa hiệu quả (sau 3 năm hoạt động tổng số xe khách xuất bến giảm 35,3%, số lượng hành khách giảm 58,7%, doanh thu giảm 24% so với bến xe cũ nằm trên đường Nguyễn Đăng, phường 6). Nguyên nhân do vị trí bến không thuận lợi, xa trung tâm thành phố, không có tuyến xe buýt nội thành phục vụ, việc đi và đến bến xe chủ yếu là sử dụng phương tiện xe hon đa ôm nên chi phí cao. Lộ trình xuất phát từ bến xe đều phải đi theo duy nhất tuyến QL.54 do đó nguy cơ ùn tắc giao thông cao, mất trật tự an toàn xã hội.

2/. Bến xe khách Cầu Kè: vị trí Khóm 8, TT.Cầu Kè, huyện Cầu Kè, có tổng diện tích bến xe 3.000 m², diện tích bãi đỗ xe chờ vào vị trí đón khách 500m² với công suất khai thác của bến xe 15 chuyến/ngày - đạt tiêu chuẩn loại 4.

3/. Bến xe khách Duyên Hải: vị trí Khóm 1, TX.Duyên Hải, có tổng diện tích bến xe 3.380 m², diện tích bãi đỗ xe chờ vào vị trí đón khách 600m² với công suất khai thác của bến xe 10 chuyến/ngày - đạt tiêu chuẩn loại 4.

4/. Bến xe khách Trà Cú: vị trí Khóm 4, TT.Trà Cú, huyện Trà Cú, có tổng diện tích bến xe 3.200 m², diện tích bãi đỗ xe chờ vào vị trí đón khách 500m² với công suất khai thác của bến xe 10 chuyến/ngày - đạt tiêu chuẩn loại 4.

5/. Bến xe khách Tiểu Cần: bến xuống cấp nghiêm trọng, có kế hoạch di chuyển sang vị trí khác.

6/. Bến xe khách Cầu Ngang: vị trí Khóm Minh Thuận B, TT.Cầu Ngang, huyện Cầu Ngang, có tổng diện tích bến xe 1.500m², diện tích bãi đỗ xe chờ vào vị trí đón khách 500m² với công suất khai thác của bến xe 10 chuyên/ngày - đạt tiêu chuẩn loại 5.

7/. Bến xe khách Càng Long: vị trí Khóm 1, TT.Càng Long, huyện Càng Long, có tổng diện tích bến xe 2.361 m². Hiện nay không còn khai thác.

b) Bến phà

- **Phà Cổ Chiên:** nằm trên quốc lộ 60, tại ấp Đức Mỹ A, xã Mỹ Đức, huyện Càng Long, nối liền 2 tỉnh Bến Tre và Trà Vinh. Đây là bến phà quy mô bán vĩnh cửu, tiêu chuẩn bến phà cấp 4, thủy trình vượt sông Cổ Chiên dài 2,6 km. Hiện cầu Cổ Chiên đã đưa vào hoạt động thay thế vai trò kết nối với Bến Tre của phà Cổ Chiên.

- **Phà Đại Ngãi:** nằm trên quốc lộ 60, TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần, nối liền 2 tỉnh Trà Vinh-Sóc Trăng, có 2 phà 100T, 2 phà 60T.

- **Phà Tà Nị:** trên quốc lộ 53, TT.Định An, huyện Trà Cú

- **Phà Kênh Tắt:** trên quốc lộ 53, xã Long Toàn, TX.Duyên Hải

1.3.2.3. Hiện trạng mạng lưới đường thủy

Giao thông đường thủy là hình thức giao thông quan trọng của tỉnh. Đặc biệt sông Cổ Chiên và sông Hậu là các tuyến giao thông thủy quan trọng của quốc gia. Ngoài ra hệ thống kênh do tỉnh quản lý cũng đóng góp vai trò lớn trong vận tải hàng hoá, hành khách bằng đường thủy, giảm áp lực cho giao thông đường bộ. Đường thủy có năng lực chuyên chở rất lớn, phù hợp với tình hình phát triển kinh tế xã hội của tỉnh.

a) Sông, kênh do Trung ương quản lý

Theo thông tư số 36/2012/TT-BGTVT ngày 13/9/2013 của Bộ Giao thông Vận tải về “Quy định cấp kỹ thuật đường thủy nội địa”, các tuyến đường thủy do Trung ương quản lý đi qua địa bàn tỉnh Trà Vinh, bao gồm:

1/. Sông Hậu: Đoạn chảy qua Trà Vinh từ cù lao Tân Qui ra cửa Định An có chiều dài 39 km, cấp ĐB, chiều rộng trung bình 1,5 km, tại vị trí cù lao Dung chiều rộng sông lên đến 2,5 km. Cửa Định An có nhiều cồn cát di động, luôn không ổn định về vị trí, là trở ngại lớn đối với tàu 10.000DWT qua cửa để vào cảng Cần Thơ.

2/. Sông Cổ Chiên: Là phụ lưu của sông Mê Kông đi qua tỉnh Trà Vinh với chiều dài 34 km, đổ ra biển qua hai cửa Cổ Chiên và Cung Hầu. Cũng như sông Hậu, sông Cổ Chiên là con sông lớn, với chiều rộng thay đổi từ 0,5 - 2,0 km. Tại vị trí cù lao Bàn, chiều rộng sông mở rộng đến hơn 2 km.

Cửa Cung Hầu nông, có nhiều roi cát di động, cản trở phương tiện thủy lớn ra vào. Hiện có một bãi bồi lớn tại cửa biển, chiều rộng lớn nhất của bãi bồi lên đến hơn 3 km. Cửa hiện chỉ cho phép tàu cỡ 2000 DWT ra vào có chờ triều.

3/. Kênh Trà Vinh: Có chiều dài 4,5km, bắt đầu từ cầu Long Bình (TP.Trà Vinh) đến Ngã ba sông Cổ Chiên đạt cấp III-ĐTND.

b) Sông, kênh do tỉnh quản lý

1/. Kênh Trà Ngao: Dài 11,4km, bắt đầu từ ranh tỉnh Vĩnh Long đến giáp sông Trà Eché, đạt cấp V-ĐTND. Tuyến kênh Trà Ngao kết nối với các tuyến sông, kênh khác như:

kênh Trà Éch, sông Ô Chát, kênh Ngang, kênh 3/2 tạo thành tuyến kênh trục dọc chính của tỉnh đảm nhận vai trò vận chuyển hàng hóa quan trọng.

2/. Kênh Trà Éch: Dài 13,27km, bắt đầu từ kênh Trà Ngoa đến giáp sông Ô Chát. Nằm trên tuyến kênh trục dọc của tỉnh, đạt cấp VI-ĐTNĐ.

3/. Sông Ô Chát: dài 8km, bắt đầu từ kênh Trà Éch đến giao kênh Ngang. Nằm trên tuyến kênh trục dọc của tỉnh, đạt cấp V-ĐTNĐ.

4/. Kênh Ngang: dài 7,5km, điểm đầu giao sông Ô Chát, điểm cuối giao kênh 3/2, thuộc tuyến kênh trục dọc.

5/. Kênh 3/2: dài 20,3km, bắt đầu từ kênh Ngang và kết thúc tại cống La Bang (huyện Trà Cú), đạt cấp V-ĐTNĐ.

6/. Kênh Tổng Tồn: dài 15,12km, bắt đầu từ giao kênh Trà Ngoa đến giao sông Cầu Kè, đạt cấp VI-ĐTNĐ. Kênh Tổng Tồn kết hợp với sông Cầu Kè tạo thành tuyến kênh nhánh 1 của tỉnh, đảm nhiệm vai trò vận tải thủy quan trọng của huyện Cầu kè.

7/. Sông Cầu Kè: dài 4km, bắt đầu từ kênh Tổng Tồn đến giáp Sông Hậu, thuộc tuyến kênh nhánh 1, đạt cấp VI-ĐTNĐ.

8/. Kênh An Trường: dài 12,3km, bắt đầu từ giao kênh Trà Ngoa đến giao sông Càng Long, đạt cấp V-ĐTNĐ. Tuyến kênh An Trường kết hợp với kênh Càng Long tạo thành tuyến kênh nhánh 2 của tỉnh, đi qua địa bàn huyện Càng Long, là tuyến vận tải đường thủy chính của huyện,

9/. Sông Càng Long: dài 10km, bắt đầu từ kênh An Trường đến cống Cái Hóp (huyện Càng Long), đây là tuyến kênh nhánh 2, đạt cấp V-ĐTNĐ.

10/. Kênh 19/5: dài 19,2km, bắt đầu kênh Trà Éch đến giao kênh Mỹ Văn. Tuyến kênh 19/5 kết hợp với tuyến kênh Mỹ Văn tạo thành tuyến kênh nhánh 3 của tỉnh.

11/. Kênh Mỹ Văn: dài 6,176km, bắt đầu từ giao kênh 19/5 đến cống Mỹ Văn, thuộc tuyến kênh nhánh 3 của tỉnh.

12/. Kênh Long Hội: dài 16,8km, bắt đầu từ kênh Trà Ngoa đến giáp sông Tiểu Cần. Tuyến kênh Long Hội kết hợp với sông Tiểu Cần hình thành một tuyến kênh trục dọc (nhánh kênh 4 của tỉnh) kết nối giao thông thủy giữa huyện Càng Long và Tiểu Cần, đạt cấp VI-ĐTNĐ.

13/. Sông Tiểu Cần: dài 4km, bắt đầu từ kênh Long Hội đến giao sông Cầu Quan. Nằm trên nhánh kênh số 4 của tỉnh, đạt cấp VI-ĐTNĐ.

14/. Sông Ba Si: dài 6km, bắt đầu từ kênh Trà Éch đến sông Láng Thέ, đạt cấp V-ĐTNĐ. Tuyến sông Ba Si và sông Láng Thέ tạo thành tuyến kênh nhánh 5 của tỉnh, đồng thời là ranh giới tự nhiên giữa huyện Càng Long, huyện Châu Thành và TP.Trà Vinh.

15/. Sông Láng Thέ: dài 9,02km, bắt đầu từ giao sông Ba Si đến cống Láng Thέ. Nằm trên tuyến kênh nhánh 5 của tỉnh, đóng vai trò kết nối mạng lưới đường thủy nội tỉnh với tuyến kênh vận tải sông Cổ Chiên.

16/. Sông Cần Chông: dài 17,5km, bắt đầu từ cống Cần Chông đến giao kênh Thống Nhất. Đây là tuyến kênh trục ngang, kết nối với kênh Thống Nhất, kênh Trà Vinh tạo thành tuyến kênh nhánh 6 của tỉnh, đóng vai trò rất quan trọng trong mạng lưới vận tải đường thủy nội tỉnh.

17/. Kênh Thống Nhất: dài 21,5km, điểm đầu giáp sông Cần Chông, điểm cuối giao Sông Vĩnh Kim, thuộc tuyến kênh nhánh 6, đạt cấp V-ĐTNĐ.

18/. Kênh Trà Vinh: dài 17,98km, bắt đầu từ giao kênh Thông Nhất đến cầu Long Bình (TP.Trà Vinh), thuộc tuyến kênh nhánh 6, đạt cấp VI-ĐTND.

19/. Sông Trà Cú: dài 12,8km, bắt đầu từ cống Trà Cú đến giao kênh 3/2. Đây là tuyến vận tải thủy quan trọng của huyện Trà Cú, thuộc tuyến kênh nhánh 7 của tỉnh.

20/. Sông Láng Sác: dài 20km, bắt đầu từ cảng Định An đến giao sông Long Toàn. Đây là tuyến sông vận tải đường thủy rất quan trọng của tỉnh, sông Láng Sác kết nối với sông Long Toàn, sông Rạch Hầm tạo thành tuyến kênh trục ngang (tuyến kênh nhánh 8) đi qua Duyên Hải, Trà Cú.

21/. Sông Long Toàn: dài 15,2 km, bắt đầu từ giao sông Láng Sác đến giao sông Rạch Hầm, thuộc đoạn giữa của tuyến kênh nhánh 8 của tỉnh.

22/. Sông Rạch Hầm: dài 4,1km, bắt đầu từ giao sông Long Toàn, chạy qua xã Trường Long Hòa, xã Hiệp Thạnh (TX.Duyên Hải) và kết thúc ở cửa biển ranh xã Hiệp Thạnh.

c) Sông, kênh huyện quản lý:

Tổng chiều dài sông kênh rạch do huyện quản lý là 567,46km, đa số đạt cấp VI. Đáp ứng nhu cầu sản xuất và đi lại của người dân địa phương, phục vụ các phương tiện thủy có tải trọng nhỏ. (Chi tiết xem phụ lục)

Bảng 1.8 Hiện trạng hệ thống sông, kênh do huyện quản lý

STT	Huyện/TP	Số tuyến	Chiều dài (km)
1	TP.Trà Vinh	1	3,0
2	H.Càng Long	15	77,3
3	H.Cầu Kè	16	74,7
4	H.Tiểu Cần	6	42,0
5	H.Châu Thành	15	63,5
6	H.Cầu Ngang	14	107,2
7	H.Trà Cú	10	92,5
8	H.Duyên Hải	12	107,3
9	TX.Duyên Hải		
	Tổng	89	567,46

“Nguồn: Sở Giao thông Vận tải tỉnh Trà Vinh”

1.3.2.4.Hệ thống cảng-bến thủy nội địa

a) Hệ thống cảng

- Cảng hàng hóa:

+ Cảng Long Đức: vị trí khu công nghiệp Long Đức, xã Long Đức, TP.Trà Vinh, diện tích bãi trên 40.000 m², cầu tàu dài 35 m, có lòng sông rộng và sâu, không hạn chế những phương tiện vận tải có trọng tải lớn hoạt động.

Ngoài ra, hiện trên địa bàn tỉnh đang đầu tư xây dựng 2 bến cảng:

+ Bến cảng Trà Cú: nằm bên bờ sông Hậu thuộc địa phận ấp Bến Ba, xã Hàm Tân, huyện Trà Cú. Là Cảng tổng hợp cho tàu tải trọng từ 10.000 tấn đến 20.000 tấn giảm tải, có diện tích 16,8 ha, 1 bến cập tàu với tổng chiều dài 180m.

+ Cảng trung tâm điện lực Duyên Hải: nằm ở xã Dân Thành, TX.Duyên Hải. Là cảng chuyên dùng phục vụ Trung tâm điện lực Duyên Hải, có khả năng tiếp nhận tàu 30.000 tấn.

- Cảng cá:

- + Cảng cá Định An: tại TT.Định An, huyện Trà Cú, diện tích 22.720m².
- + Cảng cá Láng Chim: gần cầu Láng Chim, tại xã Long Toàn, TX.Duyên Hải.
- + Bến cá kết hợp neo đậu trú bão Phú Ân: tại cửa Cung Hầu, huyện Cầu Ngang.

b) Bến thủy

Theo thống kê, tỉnh Trà Vinh có 56 bến thủy nội địa đang hoạt động gồm: 3 bến hành khách, 4 bến xăng dầu, 49 bến hàng hóa. (Nguồn số GTVT Trà Vinh)

- Bến hành khách:

- + Bến hành khách Cầu Kè: nằm bờ trái sông Cầu Kè, TT.Cầu Kè.
- + Bến hành khách Càng Long: nằm bờ trái sông Càng Long, TT.Càng Long.
- + Bến hành khách Cầu Quan: nằm bờ phải sông Cần Chông, TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần.

- Bến xăng dầu:

- + Bến xăng dầu cơ sở Hoàng Tâm: nằm bờ trái sông Càng Long, TT.Càng Long, tiếp nhận tàu có mớn nước $\leq 1,2\text{m}$.
- + Bến xăng dầu Thành Hiệp: bờ trái sông Càng Long, xã Đức Mỹ, huyện Càng Long.
- + Bến xăng dầu Vạn Tiếp: nằm bờ trái kênh Mỹ Văn, ấp Đương Đức, xã Ninh Thới, huyện Cầu Kè, tiếp nhận tàu có mớn nước $\leq 1,2\text{m}$.
- + Bến Công ty xăng dầu: nằm bờ trái sông Long Toàn, Duyên Hải, tiếp nhận tàu có mớn nước $\leq 1,5\text{m}$.

- Bến hàng hóa: Chủ yếu là các bến vật liệu xây dựng và bến vật tư nông nghiệp, xây xát lúa gạo, tiếp nhận tàu có mớn nước $\leq 2\text{m}$, phân bố hầu hết trên các huyện.

c) Bến khách ngang sông: gồm có 56 bến hoạt động có phép và không phép. Đa số do tư nhân quản lý, phần lớn là các bến đò ngang có quy mô nhỏ, tải trọng thấp. Chỉ có một số bến có sức chở lớn như:

- + Bến đò khóm 3, TT.Cầu Quan: đưa đón hành khách từ TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần sang Sóc Trăng qua sông Hậu và ngược lại, có sức chở 45 khách.
- + Bến đò Vàm Đường Đức: đưa đón hành khách từ xã Ninh Thới, huyện Cầu Kè sang Sóc Trăng qua sông Hậu và ngược lại, có sức chở 48 khách.
- + Bến Vĩnh Yên-Long Trị: vị trí km4+00, sông Cổ Chiên, nối liền TP.Trà Vinh và cù lao Long Trị, sức chở 49 khách.
- + Bến Vĩnh Hưng-Bến Tre: vị trí km59+800, sông Cổ Chiên, nối liền TP.Trà Vinh và Bến Tre, sức chở 100 khách.
- + Bến Xếp Phụng- Bãi Vàng: nối liền xã Hòa Hòa Minh và xã Hưng Mỹ, huyện Châu Thành, qua sông Cung Hầu, sức chở 90 khách.

Bảng 1.9 Thống kê bến khách ngang sông trên địa bàn tỉnh Trà Vinh

Stt	Đơn vị hành chính	Số bến	Có phép	Không phép	Sức chở (khách)
1	TP.Trà Vinh	3	3		12-100
2	H.Càng Long	4	4		6-8
3	H.Cầu Kè	24	11	13	8-48
4	H.Tiểu Cần	1	1		45
5	H.Châu Thành	13	11	2	8-40
6	H.Cầu Ngang	1	1		12
7	H.Trà Cú	7	6	1	10-30
8	H.Duyên Hải	3	3		8-10
9	TX.Duyên Hải				
Tổng		56	40	16	

“Nguồn: Sở giao thông Vận tải tỉnh Trà Vinh”

1.3.2.5. Hệ thống vận tải hành khách công cộng

a) Vận tải HKCC bằng xe buýt

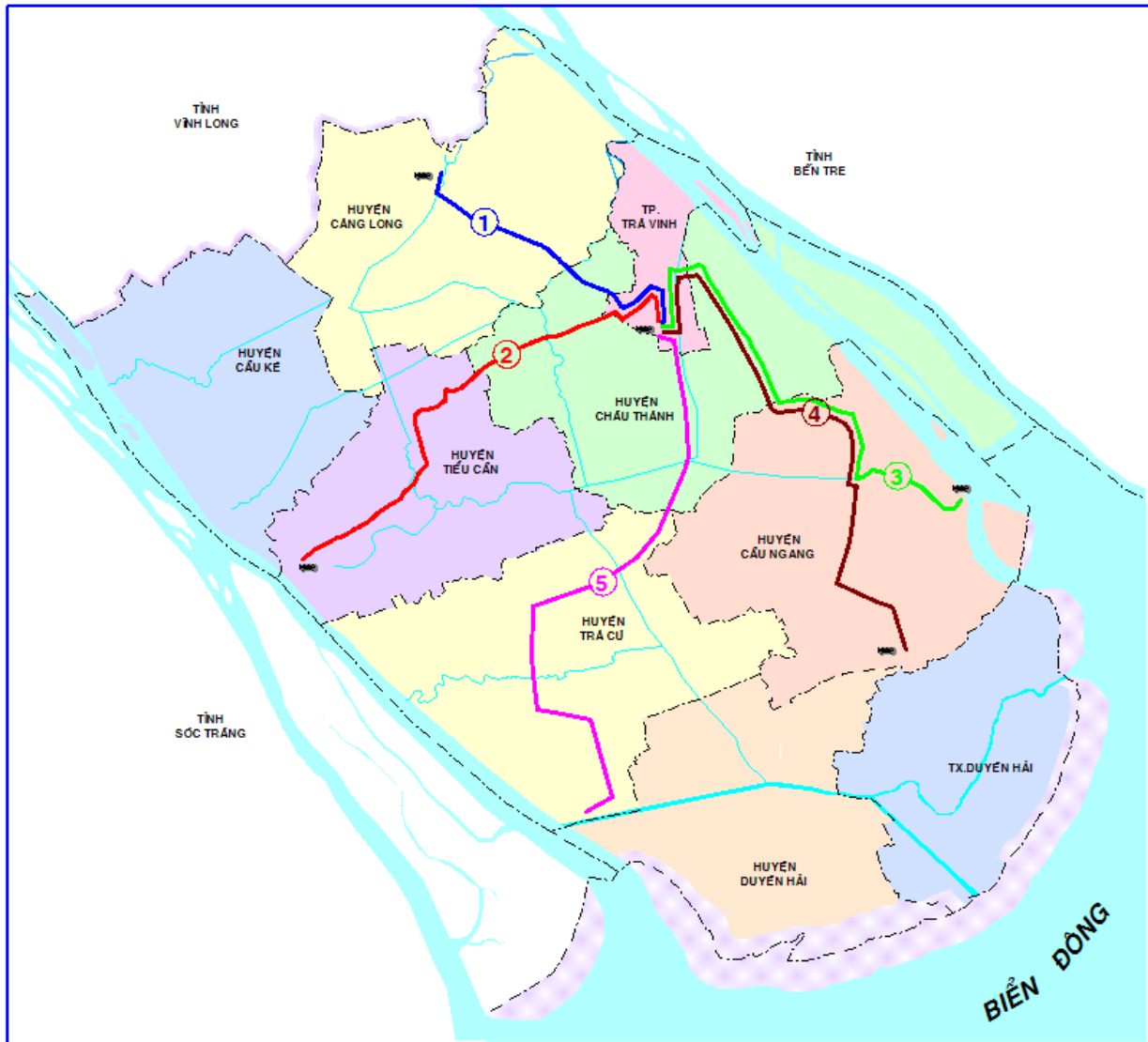
Hiện nay, giao thông công cộng bằng xe buýt của tỉnh Trà Vinh còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng nhu cầu đi lại cần thiết cho người dân, nhiều huyện còn chưa có tuyến xe buýt hoạt động, hoặc hoạt động không hiệu quả dẫn đến nhiều tuyến tạm dừng hoạt động sau một thời gian khai thác như: tuyến Tân An-Khu Công Nghiệp, tuyến Tân Hòa-Khu Công Nghiệp, tuyến Bãi Vàng-TT.Châu Thành.

Toàn tỉnh đang khai thác 5 tuyến xe buýt, có 25 xe do Công ty CPVT Trà Vinh điều hành. Các tuyến này chủ yếu chạy dọc theo các trục giao thông chính như QL.53, QL.54, QL.60...Hiện nay chỉ có 3 nhà chờ ở Tp.Trà Vinh (tại siêu thị Coopmart, Bệnh viện Trà Vinh, trường ĐH Trà Vinh khu IV) và 1 nhà chờ đang xây dựng ở TT.Trà Cú, các điểm dừng đỗ còn lại đều không có nhà chờ, mái che mà chỉ bố trí các vạch dừng đỗ trên đường và chất lượng phương tiện chưa cao nên chưa thu hút được nhiều người dân tham gia.

Bảng 1.10 Hiện trạng tuyến vận tải hành khách bằng xe buýt tại Trà Vinh

Stt	Tuyến	Cự ly (km)	Số lượng xe	Đơn vị quản lý
1	TP.Trà Vinh- Càng Long	24,0	10	Công ty CPVT Trà Vinh
2	TP.Trà Vinh- TT.Cầu Quan, Tiểu Cần	35,5	6	Công ty CPVT Trà Vinh
3	TP.Trà Vinh- TT.Mỹ Long, C.Ngang	32,8	3	Công ty CPVT Trà Vinh
4	TP.Trà Vinh- xã Hiệp Mỹ Tây, Cầu Ngang	39,2	4	Công ty CPVT Trà Vinh
5	TP.Trà Vinh- Trà Cú	40,0	2	Công ty CPVT Trà Vinh
Tổng		136,9	25	

“Nguồn Sở Giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh”

Hình 1.2 Sơ đồ hiện trạng mạng lưới xe buýt tỉnh Trà Vinh**b) Vận tải HKCC bằng xe taxi**

Hiện nay, nhu cầu đi lại bằng taxi của người dân chưa cao, chỉ tập trung vào một số đối tượng hành khách nhất định. Vì vậy, dịch vụ vận tải hành khách bằng xe taxi chưa phát triển, cơ sở hạ tầng phục vụ còn hạn chế, chủ yếu tập trung phát triển khu trung tâm Tp.Trà Vinh.

Toàn tỉnh đã cấp phép hoạt động cho 48 xe taxi (4÷7 chỗ), chất lượng phương tiện còn hạn chế (nhiều xe không có điều hòa, không có đồng hồ tính tiền...), do 2 đơn vị kinh doanh vận tải khai thác.

1.3.2.6. Tình hình quản lý, khai thác vận tải**a) Hàng lang vận tải:**

Các trục hành lang vận tải đóng vai trò rất quan trọng trong việc kết nối giao thông vận tải, giao lưu, trao đổi hàng hóa, vận chuyển hành khách giữa các tỉnh thành trong khu vực, tạo thành các trục vận tải huyết mạch, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của tỉnh, bao gồm các trục hàng lang vận tải quốc tế (bằng đường biển), hành lang vận tải liên tỉnh, nội tỉnh...

- **Hành lang vận tải quốc tế:** Chủ yếu thông qua tuyến đường thủy Cửa Định An-Biên giới Campuchia, kết nối Trà Vinh với vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL, Campuchia và các nước trong khu vực.

Hiện trên địa bàn tỉnh đang khai thác tuyến liên vận quốc tế Trà Vinh-Campuchia, với 6 xe kinh doanh hoạt động (tổng 268 ghế), tần suất 2 chuyến/ngày. Tuyến có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy thông thương và giao lưu giữa Trà Vinh với Campuchia.

- **Hành lang vận tải liên tỉnh:**

+ Hàng lang đường bộ: kết nối Trà Vinh với các tỉnh thành lân cận, vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL...chủ yếu thông qua QL.53, QL.54, QL.60, gồm các hàng lang chính sau:

- Trà Vinh - QL.54 - Vĩnh Long - TP.Cần Thơ
- Trà Vinh - QL.53 - TP.Vĩnh Long
- Trà Vinh - QL.60 - Sóc Trăng
- Trà Vinh - QL.60 - Bến Tre

Ngoài ra, Trà Vinh hiện đang khai thác 58 tuyến vận tải hành khách tuyến cố định liên tỉnh, vận chuyển hành khách, hàng hóa từ Trà Vinh đi đến các tỉnh, thành như: Tp.Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước, Bà Rịa Vũng Tàu, Đồng Nai, Đắk Nông, Tây Ninh, Bình Thuận, và các tỉnh ĐBSCL...

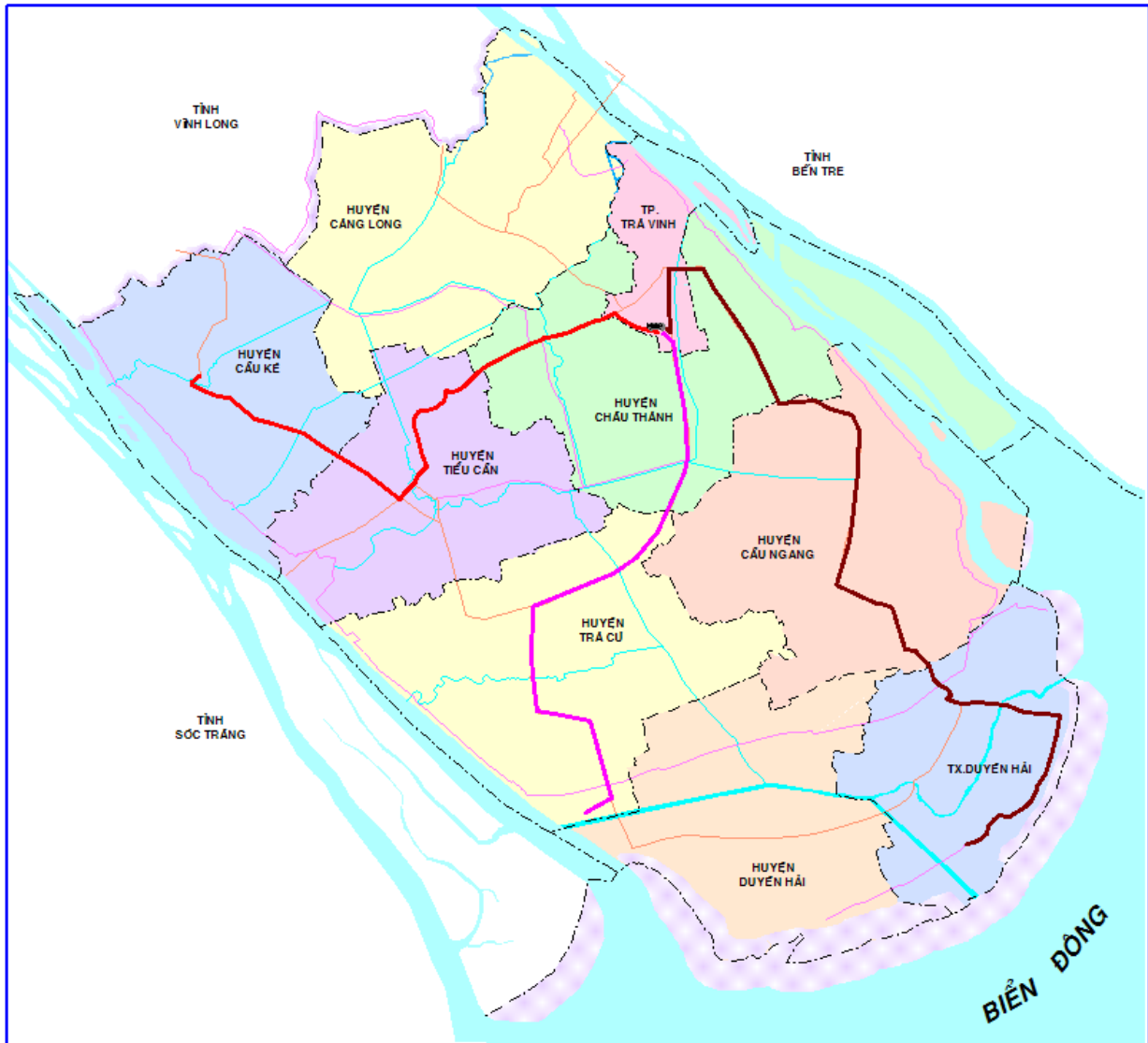
+ Hành lang vận tải đường thủy chủ yếu đi trên những tuyến sông, kênh chính do trung ương hoặc tỉnh quản lý như: sông Hậu, sông Cổ Chiên, kênh Trà Ngao..., gồm các hành lang vận tải sau:

- Sông Hậu: Cửa Định An - Trà Vinh - TP.Cần Thơ - An Giang - Campuchia
- Sông Cổ Chiên: Cửa Cổ Chiên - Trà Vinh - Vĩnh Long - Đồng Tháp
- Kênh Trà Ngao: Trà Vinh - Vĩnh Long

- **Hành lang vận tải nội tỉnh:** Kết nối các huyện/thị trong tỉnh thông qua các tuyến đường tỉnh, đường huyện và các tuyến sông kênh do tỉnh, huyện quản lý.

Vận tải hành khách nội tỉnh chủ yếu do đường bộ đảm nhận chiếm trên 80%, chủ yếu là các tuyến vận tải cố định và các tuyến buýt. Tuy nhiên do hệ thống VTHKCC bằng xe buýt còn nhiều hạn chế, số tuyến và phương tiện chưa nhiều nên đa số người dân sử dụng phương tiện cá nhân. Hiện nay tỉnh Trà Vinh đang khai thác 3 tuyến cố định nội tỉnh:

- Trà Vinh- huyện Cầu Kè
- Trà Vinh- TX.Duyên Hải
- Trà Vinh- huyện Trà Cú

Hình 1.3 Sơ đồ tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh

Vận tải hàng hóa nội tỉnh: Chủ yếu phục vụ vận chuyển hàng hóa của người dân trong tỉnh, trực tiếp đưa hàng hóa, nông sản từ nơi sản xuất đến các nơi tiêu thụ. Đồng thời có vai trò như một mạng lưới phân phối hàng hóa từ các trung tâm về đến nơi tiêu thụ. Hiện tại vận chuyển hàng hóa nội tỉnh do cả đường bộ và đường thủy nội địa đảm nhận, trong đó đường thủy đảm nhận khoảng 27% khối lượng vận chuyển hàng hóa.

b) Sản lượng vận tải

Hiện nay, tỉnh có 2 phương thức vận tải là đường bộ và đường thủy. Khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách tăng dần theo từng năm. Năm 2014, khối lượng vận chuyển hành khách đạt 15.141 nghìn người, tốc độ tăng trưởng bình quân 2010-2014 đạt 15,8%/năm; khối lượng vận chuyển hàng hóa tăng dần, năm 2014 vận chuyển được 5.824 nghìn tấn, tốc độ tăng trưởng bình quân 2010-2014 đạt 14,2%/năm

Năm 2014, đường bộ vẫn là phương thức vận tải hành khách, hàng hóa chủ đạo, chiếm khoảng 81% khối lượng vận chuyển hành khách, 68% khối lượng hàng hóa.

Bảng 1.11 Khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách

Stt	Năm	2010	2011	2012	2013	2014	Tăng bq/năm
1	Vận tải hành khách (10^3 người)	8.419,0	9.677,0	9.682,0	13.979,0	15.141,0	15,8%
	- Đường bộ	6.728,0	7.715,0	7.548,0	11.517,0	12.301,0	16,3%
	- Đường thủy	1.691,0	1.962,0	2.134,0	2.462,0	2.840,0	13,8%
2	Vận tải hàng hóa (10^3 Tấn)	3.429,0	3.754,0	4.328,0	5.746,0	5.824,0	14,2%
	- Đường bộ	1.911,0	2.035,0	2.619,0	3.864,0	3.942,0	19,8%
	- Đường thủy	1.518,0	1.719,0	1.709,0	1.882,0	1.882,0	5,5%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh năm 2014”

Bảng 1.12 Khối lượng luân chuyển hàng hóa và hành khách

Stt	Năm	2010	2011	2012	2013	2014	Tăng bq/năm
1	Hành khách (10^3 người)	330.760	353.972	375.734	476.233	494.931	10,6%
	- Đường bộ	320.138	342.003	362.717	449.158	466.907	9,9%
	- Đường thủy	10.622	11.969	13.017	27.075	28.024	27,4%
2	Hàng hóa (10^3 Tấn)	331.560	385.196	425.608	411.495	414.389	5,7%
	- Đường bộ	63.764	78.266	83.808	142.989	145.883	23,0%
	- Đường thủy	267.796	306.930	341.800	268.506	268.506	0,1%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Trà Vinh năm 2014”

c) Phương tiện vận tải

Hiện nay, toàn tỉnh có 28 đơn vị kinh doanh vận tải (8 Hợp tác xã vận tải, 20 Doanh nghiệp vận tải), chủ yếu kinh doanh vận tải đường bộ (27 giấy phép kinh doanh vận tải đường bộ), chỉ có 1 đơn vị kinh doanh vận tải đường thủy.

- Số lượng phương tiện vận tải đường bộ đăng kí hoạt động toàn tỉnh có 7.362 xe:

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| + Xe cố định: 137 xe | + Xe tải <3,5T: 3.425 xe |
| + Xe hợp đồng: 319 xe | + Xe tải 3,5-10T: 2.335 xe |
| + Xe buýt: 25 xe | + Xe tải >10T: 1.065 xe |
| + Xe Taxi: 48 xe | + Sơ mi rơ móc: 7 xe |
| | + Rơ móc: 1 xe |

- Số lượng phương tiện đường thủy đăng kí hoạt động toàn tỉnh gồm có 3.880 chiếc:

- + Phương tiện chở hàng không có động cơ gồm: 55 chiếc trên 15 tấn
- + Phương tiện chở hàng có động cơ gồm: 2.881 chiếc trên 15 CV và 605 chiếc từ 5÷15 CV.

+ Phương tiện chở khách có động cơ gồm: 223 chiếc chở trên 12 HK, và 60 chiếc chở được từ 5÷12 HK.

+ Phương tiện khác (không chở hàng, không chở khách) gồm có: 52 chiếc trên 15 CV và 4 chiếc từ 5÷15 CV.

1.4. Tình hình thực hiện “Quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải đường bộ tỉnh Trà Vinh đến năm 2010, định hướng giai đoạn 2010-2020”

- Ưu điểm:

“Quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải đường bộ tỉnh Trà Vinh đến năm 2010, định hướng giai đoạn 2010-2020” vào năm 2008 đã nêu được cơ bản định hướng phát triển mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh, định hướng các trục giao thông thủy-bộ kết nối giữa Trà Vinh với các tỉnh thành lân cận.

- Nhược điểm:

+ Trà Vinh là tỉnh thuộc vùng Đồng bằng sông Cửu Long nên chịu ảnh hưởng trực tiếp của biến đổi khí hậu và nước biển dâng, nhưng quy hoạch trước đây chưa nghiên cứu giải pháp phát triển giao thông bền vững trong điều kiện biến đổi khí hậu, nước biển dâng.

+ Trong thời gian vừa qua chính phủ đã phê duyệt nhiều dự án điều chỉnh quy hoạch, quy hoạch mới có liên quan trực tiếp đến GTVT tỉnh Trà Vinh như: “Điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030”, “điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”, “điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”..., do đó cần điều chỉnh, bổ sung một số tuyến, phân kỳ đầu tư... sao cho phù hợp với quy hoạch chung toàn vùng.

+ Quy hoạch năm 2008 chưa nghiên cứu bổ sung các tuyến sông, kênh do huyện quản lý. Đây là các tuyến kênh nhánh chủ yếu phục vụ vận tải đường thủy địa phương, nối liền các vùng sản xuất đến nơi tập trung hàng hóa, vận chuyển đến nơi tiêu thụ.

+ Do tình hình khách quan về biến động kinh tế trong cả nước, cũng như của tỉnh Trà Vinh dẫn đến nguồn vốn đầu tư cho giao thông bị hạn chế, ảnh hưởng đến việc triển khai thực hiện quy hoạch năm 2008.

Đánh giá cụ thể tình hình thực hiện “Quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải đường bộ tỉnh Trà Vinh đến năm 2010, định hướng giai đoạn 2010-2020” như sau:

a) Hệ thống đường Quốc gia:

Bảng 1.13 So sánh hệ thống đường quốc lộ quy hoạch năm 2008 và hiện trạng

Stt	Tên tuyến	QH lập 2008		Hiện trạng			
		C.dài (km)	Cấp	C.dài (km)	Đạt QH	Chưa đạt QH	Chưa thực hiện
1	QL.53	126,5	III	126,5	10,1	116,4	
2	QL.54	66,5	III	66,5		66,5	
3	QL.60	43,0	III	43,0		432,0	
4	Tổng	236,0		236,0	10,1	225,9	0,0
5	Tỷ lệ thực hiện QH 2008			100,0%	4,3%	95,7%	0,0%

Theo thống kê, tỷ lệ đường Quốc lộ đạt theo cấp quy hoạch (cấp III: mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 12m) còn rất hạn chế, đa phần các tuyến Quốc lộ chỉ đạt tiêu chuẩn đường cấp IV. Do đó, từ nay đến năm 2020 cần tập trung nguồn lực đầu tư, mở rộng các tuyến

Quốc lộ đảm bảo đạt tiêu chuẩn mà quy hoạch đã đề ra, tạo tiền đề để phát triển mạng lưới giao thông vận tải, kinh tế xã hội toàn tỉnh.

b) Hệ thống đường tỉnh:

Bảng 1.14 So sánh hệ thống đường tỉnh quy hoạch năm 2008 và hiện trạng

Stt	Tên tuyến	QH lập 2008		Hiện trạng			
		C.dài (km)	Cấp	C.dài (km)	Đạt QH	Chưa đạt QH	Chưa thực hiện
1	ĐT.911	36,4	IV	36,4		36,4	
2	ĐT.912	17,2	IV	17,2		17,2	
3	ĐT.913	28,7	IV	28,7	3,2	25,5	
4	ĐT.914	36,5	IV	36,5		36,5	
5	ĐT.915	60,8	IV	49,8	41,3	8,5	
6	ĐT.915B	50,8	IV	48,9		48,9	
	Tổng	230,4		217,5	44,5	173,0	0,0
	Tỷ lệ thực hiện QH 2008			94,4%	20,5%	79,5%	0,0%

Theo số liệu khảo sát thực tế, phần lớn các tuyến đường tỉnh chưa đạt tiêu chuẩn quy hoạch (cấp IV: mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m). Do đó, trong thời gian từ nay đến năm 2020 địa phương cần huy động nguồn lực để đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, đảm bảo đạt theo quy hoạch đã được phê duyệt.

c) Hệ thống đường huyện:

Bảng 1.15 So sánh hệ thống đường huyện quy hoạch năm 2008 và hiện trạng

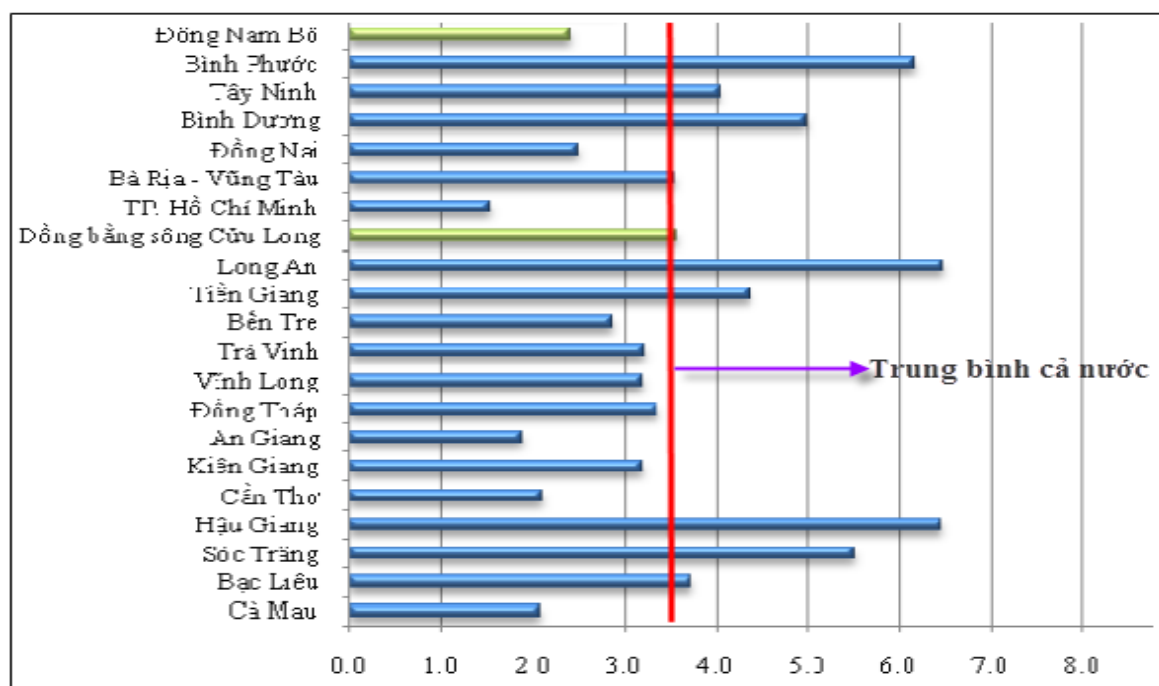
Stt	Tên tuyến	QH lập 2008		Hiện trạng			
		C.dài (km)	Cấp	C.dài (km)	Đạt QH	Chưa đạt QH	Chưa thực hiện
1	Hương lộ 1	15,11	V	21,82		21,82	
2	Hương lộ 2	18,22	V	18,22	10,6	7,60	
3	Hương lộ 3	9,39	V	9,39	0,7	8,69	
4	Hương lộ 4	5,75	V	3,24		3,24	
5	Hương lộ 5	2,08	V	2,08		2,08	
6	Hương lộ 6	14,23	V	14,23	4,1	10,13	
7	Hương lộ 7	19,30	V	19,30		19,30	
8	Hương lộ 8	8,49	V	8,80		8,49	
9	Hương lộ 9	8,00	V	8,00		8,00	
10	Hương lộ 10	3,58	IV	3,58		3,58	
11	Hương lộ 11	4,40	V	4,40		4,40	
12	Hương lộ 12	25,50	V	25,50		25,50	
13	Hương lộ 13	16,50	V	16,50	3,08	13,42	
14	Hương lộ 14	2,70	V	2,70		2,70	
15	Hương lộ 15	3,13	V	5,88		5,88	

Stt	Tên tuyến	QH lập 2008		Hiện trạng			
		C.dài (km)	Cấp	C.dài (km)	Đạt QH	Chưa đạt QH	Chưa thực hiện
16	Hương lộ 16	14,55	V	14,55		14,55	
17	Hương lộ 17	17,70	V	17,70		17,70	
18	Hương lộ 18	14,90	V	14,90		14,90	
19	Hương lộ 19	6,93	V	6,93	6,93		
20	Hương lộ 20	8,10	V	8,10		8,10	
21	Hương lộ 21	10,90	V	10,90		10,90	
22	Hương lộ 22	5,90	V	5,90		5,90	
23	Hương lộ 23	8,74	V	8,74		8,74	
24	Hương lộ 24	6,00	V	6,00		6,00	
25	Hương lộ 25	13,80	V	13,80		13,80	
26	Hương lộ 26	9,70	V	9,70		9,70	
27	Hương lộ 27	7,60	IV	7,60		7,60	
28	Hương lộ 28	11,06	V	11,06	4,20	6,86	
29	Hương lộ 29	4,30	V	4,30		4,30	
30	Hương lộ 30	17,97	GTNT	17,97		17,97	
31	Hương lộ 31	22,80	V	22,80		22,80	
32	Hương lộ 32	8,60	V	8,60		8,60	
33	Hương lộ 33	7,00	V	7,00		7,00	
34	Hương lộ 34	5,60	V	5,60		5,60	
35	Hương lộ 35	11,74	V	11,74		11,74	
36	Hương lộ 36	15,60	V	15,60		15,60	
37	Hương lộ 37	12,65	V	12,65		12,65	
38	Hương lộ 38	10,95	V	10,95		10,95	
39	Hương lộ 39	7,76	V	7,76		7,76	
40	Hương lộ 50	3,50	V	3,50		3,50	
41	Hương lộ 51	5,50	V	5,50		5,50	
42	Hương lộ 81	4,80	V	4,80	4,80		
	Tổng (km)	431,0		438,29	30,21	408,08	0,0
	Tỷ lệ thực hiện QH 2008			101,7%	6,3%	93,7%	0,0%

Tỷ lệ các tuyến đường huyện đạt kỹ thuật theo cấp quy hoạch còn rất thấp (6,3%), chưa đảm bảo yêu cầu quy hoạch đề ra. Một số tuyến đạt cấp kỹ thuật theo quy hoạch năm 2008 là: HL.19, HL.81 và một số đoạn của HL.2, HL.3, HL.6, HL.13, HL.28.

1.5. Tình hình trật tự an toàn giao thông

Theo thống kê năm 2011 của Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia thì tỷ lệ số người chết do TNGT/10.000 phương tiện của tỉnh Trà Vinh khoảng 3,2, thấp hơn so với cả nước và vùng ĐBSCL (3,5).

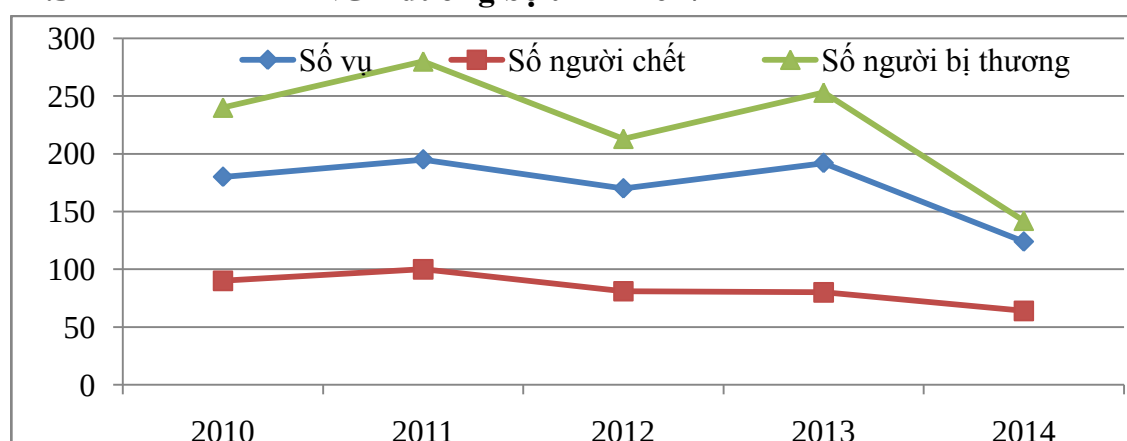
Hình 1.4 Tỷ lệ người chết do TNGT/10.000 phương tiện của các tỉnh phía Nam

“Nguồn: Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia”

Theo số liệu thống kê từ năm 2010-2014, tổng số vụ TNGT xảy ra trên địa bàn tỉnh là 643 vụ, làm chết 463 người và bị thương 735 người, trong những năm gần đây đang có xu hướng giảm dần. Riêng năm 2014, tỉnh xảy ra 124 vụ tai nạn giao thông, làm chết 64 người và bị thương 142 người. So với cùng kỳ năm 2013 giảm 54 vụ (-30,33%), giảm 8 người chết (-11,11%), giảm 98 người bị thương (-40,83%).

1.5.1. Đường bộ

Từ năm 2010-2014, tổng số vụ va chạm và TNGT đường bộ xảy ra trên địa bàn tỉnh là 545 vụ (chiếm 99,5% tổng số vụ TNGT toàn tỉnh), làm chết 415 người và bị thương 556 người).

Hình 1.5 Tình hình TNGT đường bộ tỉnh Trà Vinh

“Nguồn: Ban ATGT tỉnh Trà Vinh”

Theo thống kê cho thấy, giai đoạn từ 2010-2013, tình hình TNGT đường bộ có xu hướng giảm dần, đặc biệt năm 2014 đã có suy giảm rõ rệt. Năm 2014, xảy ra 124 vụ TNGT đường bộ, làm chết 64 người, bị thương 142 người.

TNGT xảy ra trên quốc lộ xảy ra là nhiều nhất, chiếm khoảng 58% tổng số vụ tai nạn; trên đường tỉnh chiếm 10%; đường huyện chiếm 11 %; tiếp đến là giao thông nông thôn, chiếm 13% và giao thông đô thị, chiếm 7%.

Về đối tượng gây TNGT đường bộ, số vụ TNGT chủ yếu tập trung vào đối tượng xe máy, chiếm tới 83% tổng số vụ và ô tô chiếm khoảng 15% tổng số vụ.

Nguyên nhân gây TNGT đường bộ: Theo số liệu của Ban ATGT tỉnh, TNGT đường bộ trên địa bàn tỉnh từ 2010-2014 xảy ra chủ yếu do ý thức người dân (vượt không đúng quy định, say rượu bia, đi không đúng làn đường, bất cẩn, chạy quá tốc độ, chuyển hướng không đúng quy định) chiếm khoảng gần 80% tổng số vụ tai nạn, nguyên nhân khác chiếm khoảng 20% tổng số vụ tai nạn.

1.5.2. Đường thủy

Từ năm 2010-2014, tổng số vụ TNGT đường thủy xảy ra trên địa bàn tỉnh là 3 vụ (chiếm khoảng 1% tổng số vụ TNGT toàn tỉnh), làm chết 3 người và không có người bị thương. Tình hình TNGT đường thủy giảm rõ rệt.

Bảng 1.16 Thống kê TNGT đường thủy năm 2010-2014

Stt	Chỉ tiêu	2010	2011	2012	2013	2014	Tổng
1	Số vụ	1	-	-	1	-	3
2	số người chết	2	-	-	1	-	3
3	Số người bị thương	-	-	-	-	-	-

“Nguồn: Ban ATGT tỉnh Trà Vinh”

- Một số nguyên nhân tiềm ẩn gây TNGT đường thủy:
 - + Mạng lưới đường thủy trên địa bàn tỉnh chưa được chú trọng đầu tư xây dựng, cải tạo, giao thông đường thủy chủ yếu vẫn phụ thuộc vào dòng chảy tự nhiên, nhiều tuyến sông, kênh đang trong tình trạng phương tiện không lưu thông được.
 - + Hệ thống biển báo, phao tiêu, đèn tín hiệu trên các tuyến thủy nội địa còn thiếu, đặc biệt khi hành trình vào ban đêm.
 - + Một số cầu bắc qua các sông, kênh có tĩnh không thấp, khoang thông thuyền hẹp tiềm ẩn nguy cơ gây TNGT.
 - + Mốc chỉ giới hành bảo vệ đường thủy nội địa từng tuyến sông, kênh chưa được quan tâm. Phương tiện vận tải thủy quá niên hạn sử dụng hoặc không đảm bảo an toàn.
 - + Ý thức chấp hành pháp luật về ATGT của đội ngũ thuyền trưởng, tài công và người tham gia giao thông chưa nghiêm, nhất là người điều khiển phương tiện không bằng cấp, phương tiện chưa đăng ký, đăng kiểm, không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật; tình trạng neo đậu, khai thác cát trái phép trên luồng tàu chạy vẫn còn xảy ra.

1.6. Đánh giá hiện trạng GTVT

a) Đánh giá chung

Hiện nay, hệ thống giao thông đường bộ của Trà Vinh chủ yếu dựa trên các tuyến Quốc lộ (QL.53, QL.54, QL.60) và các tuyến đường tỉnh (ĐT.911, ĐT.912, ĐT.913, ĐT.914), cơ bản kết nối được từ trung tâm đến địa phương, tạo thành các tuyến trục dọc và trục ngang của tỉnh.

Hiện tại còn nhiều tuyến đường có chất lượng hạn chế như: bề rộng mặt đường nhỏ, hư hỏng,... điều này ảnh hưởng đến tốc độ lưu thông, an toàn của các phương tiện tham gia giao thông.

Một số cầu có tải trọng không phù hợp với tải trọng đường, vì vậy khả năng thông tuyến còn bị giới hạn đối với các xe có tải trọng lớn. Một số tuyến do không được duy tu kịp thời nên đã bị hư hại mặt đường gây cản trở lưu thông nhất là vào mùa mưa.

Vận tải hành khách công cộng (bằng xe buýt, Taxi...) trên địa bàn tỉnh còn hạn chế, phương tiện cá nhân vẫn là phương thức đi lại chính. Hiện có 5 tuyến buýt đang hoạt động trên các trục đường chính, xe Taxi hoạt động chủ yếu ở Tp.Trà Vinh và các thị trấn.

Mạng lưới giao thông kết nối thủy – bộ còn hạn chế, chưa hình thành các đầu mối giao thông, các cảng hàng hóa lớn, chủ yếu là các bến tư nhân, hoạt động nhỏ lẻ.

Do địa hình tỉnh nằm giữa 2 tuyến sông lớn (Sông Hậu và sông Cổ Chiên) nên khả năng kết nối với các tỉnh lân cận (Bến Tre, Sóc Trăng) bằng đường bộ còn nhiều khó khăn, tốn nhiều thời gian và chi phí vận chuyển cho việc đi lại qua phà. Cầu Cổ Chiên được đưa vào sử dụng đã giảm bớt những khó khăn trên nhưng việc giao lưu của người dân hai bên bờ vẫn còn nhiều hạn chế.

Nhìn chung, mạng lưới giao thông của tỉnh cơ bản đã được hình thành, nhưng chưa đáp ứng kịp thời nhu cầu phát triển nhanh chóng của kinh tế-xã hội của tỉnh cũng như của vùng và cả nước. Nhiều tuyến đường cần phải bảo dưỡng và nâng cấp, mở rộng để hòa vào mạng lưới giao thông cả nước và khu vực

b) Lợi thế-cơ hội

- Hiện trạng hệ thống đường bộ đã cơ bản hình thành các trục giao thông chính, tỷ lệ nhựa hóa cao, kết nối được các trung tâm kinh tế hiện tại của tỉnh với nhau và với các tỉnh ĐBSCL.

- Với đặc thù địa hình vùng ĐBSCL, có hệ thống sông kênh rạch chằng chịt nên rất thuận lợi để phát triển giao thông đường thủy.

- Đối ngoại quốc tế và liên tỉnh: Tỉnh Trà Vinh có bờ biển dài 65 km, và nằm giữa hai tuyến vận tải thủy quan trọng của vùng (tuyến Cửa Định An-Campuchia và tuyến sông Cổ Chiên- Sông Tiền) nên khả năng liên kết với các tỉnh dọc sông (Sóc Trăng, Vĩnh Long, TP.Cần Thơ, An Giang, Đồng Tháp...) và các nước trong khu vực bằng giao thông thủy rất lớn.

Bên cạnh đó, các trục giao thông như QL.53, QL.54 cũng dễ dàng kết nối Trà Vinh với Vĩnh Long và các tỉnh trong vùng ĐBSCL; Kết nối Trà Vinh- Bến Tre, Sóc Trăng bằng QL.60, qua cầu Cổ Chiên và phà Đại Ngãi.

- Đối nội: Hệ thống giao thông của tỉnh cơ bản đã hình thành các trục giao thông tương đối đầy đủ, các tuyến đường tỉnh, đường huyện liên kết các huyện/thị với nhau, tạo thuận lợi cho phát triển kinh tế, nâng cao đời sống người dân.

c) Hạn chế-thách thức

- Do khủng hoảng kinh tế và việc thu hút các nguồn vốn khác để phát triển giao thông còn hạn chế nên nguồn vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông hàng năm còn thấp, chưa đáp ứng được nhu cầu xây dựng và phát triển của ngành GTVT.

- Do địa hình bị chia cắt bởi các sông, kênh lớn nên khả năng liên kết bằng đường bộ còn hạn chế, chủ yếu bằng phà, đò ngang nên khả năng lưu thông chưa cao, chưa thông suốt toàn tuyến, như:

+ QL.60: bị chia cắt bởi sông Hậu, phương tiện lưu thông phải đợi qua phà Đại Ngãi, mất nhiều thời gian và chi phí nên chưa thu hút được phương tiện tham gia, lưu lượng giao thông theo hướng này còn hạn chế.

+ QL.53: bị chia cắt bởi sông Láng Sác, nên khả năng thông tuyến và kết nối hai huyện Duyên Hải, Trà Cú còn hạn chế.

+ ĐT.915, ĐT.915B: bị chia cắt bởi các tuyến sông kênh, nên chưa thông suốt toàn tuyến, chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân.

- Còn tồn tại một số tuyến đường độc đạo như: ĐT.913 – là tuyến đường duy nhất kết nối trung tâm các xã Đông Hải, Dân Thành, Trường Long Hòa,

- Tỷ lệ nhựa-cứng hóa của hệ thống đường GTNT còn thấp. Trong những năm sắp tới cần tập trung phát triển để đảm bảo tiêu chí giao thông của chương trình nông thôn mới.

- Đa số đường huyện, tải trọng cầu chưa đồng bộ với tải trọng đường. Tỷ lệ cầu có tải trọng <3T còn khá lớn. Ngoài ra, chiều rộng mặt đường của các tuyến đường huyện thường < 3,5m, do đó chỉ phục vụ được phương tiện hai bánh, việc sử dụng ô tô để vận chuyển hàng hóa và đi lại rất khó khăn, chỉ thực hiện được trên một số đoạn cục bộ.

- Còn tồn tại nhiều bến đò khách ngang sông, làm hạn chế rất nhiều thời gian cũng như tải trọng phương tiện. Mặt khác, nhiều bến đò tự phát do người dân thành lập chưa được quản lý, không đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật và biện pháp ATGT.

- Tỉnh Trà Vinh nằm trong vùng chịu ảnh hưởng trực tiếp của biến đổi khí hậu và nước biển dâng, nên đặc biệt chú ý phát triển giao thông bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

PHẦN II. DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI

2.1. Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội tỉnh Trà Vinh

2.1.1. Quan điểm và mục tiêu phát triển

a) Quan điểm

Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 phải phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, định hướng chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 và Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng đồng bằng sông Cửu Long; bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất với quy hoạch các ngành, lĩnh vực và gắn kết chặt chẽ với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Phát huy nội lực, sử dụng tốt mọi nguồn lực để tập trung khai thác có hiệu quả các tiềm năng, lợi thế của Tỉnh để phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững; không ngừng nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế.

Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ theo hướng hiện đại; phát triển mạng lưới đô thị thành các trung tâm động lực, tạo hạt nhân phát triển cho các vùng trong Tỉnh; coi trọng công tác cải cách hành chính, tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế.

Phát triển kinh tế gắn với phát triển y tế, văn hóa, giáo dục, đào tạo, thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội, bảo vệ môi trường, nâng cao chất lượng cuộc sống nhân dân, giảm dần tỷ lệ hộ nghèo; tập trung đào tạo nguồn nhân lực có chất lượng cao đáp ứng nhu cầu thị trường, gắn phát triển nguồn nhân lực với phát triển và ứng dụng khoa học, công nghệ.

Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế - xã hội với xây dựng hệ thống chính trị vững mạnh, củng cố quốc phòng, an ninh, giữ vững chủ quyền; bảo đảm trật tự an toàn xã hội.

b) Mục tiêu

1/. Mục tiêu tổng quát:

Xây dựng tỉnh Trà Vinh trở thành một trong những trọng điểm phát triển kinh tế biển của vùng Đồng bằng sông Cửu Long, có hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, là một trong những đầu mối phát triển dịch vụ du lịch, vận tải biển; công nghiệp, dịch vụ phát triển và nông nghiệp phát triển theo hướng sản xuất hàng hóa gắn với xây dựng nông thôn mới; chú trọng công tác an sinh xã hội; tăng cường củng cố quốc phòng - an ninh vững mạnh, trật tự an toàn xã hội được đảm bảo.

- Đẩy mạnh phát triển kinh tế - xã hội, phấn đấu đến năm 2020 trở thành Tỉnh phát triển khá trong Vùng.

- Tập trung phát triển mạnh kinh tế biển, coi đây là khâu đột phá để chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng tăng nhanh tỷ trọng công nghiệp và dịch vụ; hình thành rõ nét các vùng kinh tế động lực để từ đó tạo nguồn lực đẩy mạnh phát triển kinh tế.

2/. Mục tiêu cụ thể

- GDP (giá hiện hành) bình quân đầu người đạt khoảng 66 triệu đồng/người vào năm 2020.

- Tốc độ tăng trưởng GDP đạt bình quân hàng năm thời kỳ 2016 - 2020 đạt 15%.

- Chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng tăng các ngành phi nông nghiệp; đặc biệt, thúc đẩy các ngành trong khu vực công nghiệp, dịch vụ tăng trưởng nhanh. Năm 2020, tỷ trọng công nghiệp-xây dựng trong GDP đạt 36%, dịch vụ 34% và nông-lâm-thủy sản 30%.

- Phát triển mạnh kinh tế đối ngoại. Hình thành một số sản phẩm xuất khẩu chủ lực. Phân đầu kim ngạch xuất khẩu trên địa bàn đạt 600 triệu USD vào năm 2020.
- Phân đầu thu ngân sách trên địa bàn tăng bình quân hàng năm trên 17% thời kỳ 2016-2020. Nâng dần tỷ lệ thu ngân sách trên địa bàn so GDP lên 13% năm 2020
- Giảm mức sinh bình quân hàng năm từ 0,2 - 0,3‰. Đến năm 2020, quy mô dân số khoảng 1,056 triệu người.
- Đảm bảo khoảng 95% lao động trong độ tuổi có việc làm vào năm 2020. Tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt trên 55% (trong đó đào tạo nghề chiếm 50- 52%) vào năm 2020. Cơ cấu lao động của tỉnh, lao động nông, lâm, ngư nghiệp chiếm 50%, lao động công nghiệp xây dựng chiếm 20% và lao động dịch vụ chiếm 30%.
- Tỷ lệ hộ nghèo giảm bình quân mỗi năm khoảng 2- 3%. Đến năm 2020, tỷ lệ hộ nghèo bằng mức bình quân của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.
- Tỷ lệ đô thị hóa đạt 30% vào năm 2020.
- Bảo đảm trật tự an toàn xã hội và quốc phòng - an ninh trên địa bàn.

2.1.2. Quy hoạch phát triển ngành kinh tế và các lĩnh vực

a) Nông-lâm-thủy sản:

- Phát triển nông nghiệp toàn diện, cân đối, bền vững, theo hướng sản xuất hàng hóa, có năng suất, chất lượng, hiệu quả và khả năng cạnh tranh cao. Xây dựng nông thôn mới có kết cấu hạ tầng hoàn chỉnh; cơ cấu kinh tế và các hình thức tổ chức sản xuất hợp lý; gắn nông nghiệp với phát triển công nghiệp chế biến và dịch vụ ở nông thôn. Tập trung chỉ đạo, thực hiện tốt Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010 – 2020, phấn đấu đến năm 2020 toàn tỉnh có 50% số xã đạt tiêu chí nông thôn mới.
- Quy hoạch sử dụng đất đai, tập trung đẩy nhanh tiến độ rà soát quy hoạch chuyển đổi cơ cấu sản xuất nông, lâm, ngư nghiệp trên địa bàn trên cơ sở nhu cầu thị trường và lợi thế từng vùng, sử dụng đất nông nghiệp tiết kiệm, có hiệu quả
- Phấn đấu tốc độ tăng trưởng giá trị sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản đạt khoảng 2,56% thời kỳ 2016-2020

b) Công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp:

- Khai thác lợi thế về nguồn lao động, điều kiện đất đai mặt bằng và nguồn nguyên liệu nông thủy sản cho chế biến kết hợp với đẩy mạnh xây dựng kết cấu hạ tầng, đổi mới cơ chế chính sách, mở rộng hợp tác, xúc tiến đầu tư để phát triển công nghiệp và nâng cao sức cạnh tranh bền vững cho sản phẩm công nghiệp trong quá trình hội nhập kinh tế thế giới.
- Tăng cường công tác khuyến công, xúc tiến đầu tư phát triển công nghiệp, tiếp tục vận dụng ban hành chính sách hỗ trợ đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng, tạo thị trường đầu ra cho sản phẩm công nghiệp...
- Đẩy mạnh thu hút đầu tư trong nước và nước ngoài để phát triển công nghiệp, củng cố và phát triển các cơ sở công nghiệp vừa và nhỏ tạo tiền đề hình thành các cơ sở công nghiệp có quy mô sản xuất lớn và hiện đại của tỉnh.
- Phát triển ngành công nghiệp theo hướng đa dạng hóa sản phẩm và sản phẩm công nghiệp có hàm lượng công nghệ cao; chú trọng các ngành, lĩnh vực tỉnh có tiềm năng, lợi thế, những ngành có nguồn nguyên liệu tại chỗ và sử dụng nhiều lao động.
- Tập trung phát triển nhanh, hiệu quả các khu, cụm công nghiệp đã được phê duyệt, gắn liền với xây dựng các công trình xử lý chất thải, trồng cây xanh, bảo đảm môi trường xanh, sạch, đẹp; đồng thời phát triển đồng bộ các dịch vụ, khu đô thị mới, phát triển nông

ng nghiệp nông thôn, đảm bảo điều kiện sinh hoạt cho người lao động nhất là điều kiện nhà ở cho công nhân và bảo vệ môi trường.

- Tổ chức lại, củng cố và nâng cao các hoạt động tiểu thủ công nghiệp. Khuyến khích khôi phục các cơ sở tiểu thủ công nghiệp và các làng nghề truyền thống như làm muối, chế biến hải sản, hình thành các cụm tiểu thủ công nghiệp vệ tinh tại các trung tâm xã, các trung tâm cụm xã, sơ chế các nguyên liệu cung cấp cho các khu công nghiệp tập trung. Phục hồi các làng nghề truyền thống để thu hút và giải quyết nhiều công ăn việc làm.

- Ngoài các khu công nghiệp trong khu kinh tế Định An, dự kiến từ nay đến năm 2020, hình thành các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh như: KCN Long Đức, KCN Cầu Quan (TT.Cầu Quan, Tiểu Cần), KCN Cổ Chiên (xã Đại Phước, huyện Càng Long).

- Xây dựng và phát triển làng nghề tiểu thủ công nghiệp, các cụm công nghiệp

c) Thương mại-dịch vụ và du lịch

- Đẩy mạnh phát triển khu vực dịch vụ đạt tốc độ tăng trưởng cao hơn tốc độ tăng trưởng chung của nền kinh tế để thúc đẩy phát triển toàn diện và cân đối các ngành, lĩnh vực kinh tế, xã hội; đóng góp chủ yếu vào quá trình chuyển đổi nhanh cơ cấu kinh tế, cơ cấu lao động theo hướng CNH- HĐH.

- Phát triển mạnh và đa dạng hoá các loại hình và sản phẩm dịch vụ bao gồm các dịch vụ cho sản xuất và dịch vụ xã hội, nâng cao đóng góp của khu vực dịch vụ vào cơ cấu giá trị tổng sản phẩm, tốc độ tăng trưởng và tạo việc làm của nền kinh tế.

- Đẩy mạnh thu hút đầu tư từ các thành phần kinh tế, nhất là đầu tư nước ngoài để phát triển một số ngành sản phẩm dịch vụ có ưu thế và tiềm năng trở thành ngành kinh tế mũi nhọn như dịch vụ vận chuyển - kho bãi, cảng biển, tài chính - ngân hàng, du lịch có tốc độ tăng trưởng cao hơn tốc độ tăng trưởng chung của nền kinh tế từ 1,2- 1,3 lần để thúc đẩy chuyển đổi cơ cấu kinh tế và đóng góp vào gia tăng tốc độ tăng trưởng kinh tế.

- Chú trọng phát triển các dịch vụ xã hội ở đô thị và nông thôn phục vụ nhu cầu dân sinh và phát triển nguồn lực con người, tập trung phát triển các dịch vụ xã hội như giáo dục và đào tạo nghề, y tế, văn hoá - thông tin.

- Phát triển dịch vụ đi đôi với giữ gìn môi trường sống sạch đẹp, văn minh, làm giàu thêm các giá trị văn hoá tinh thần và bảo vệ an ninh quốc phòng, trật tự an toàn xã hội trên địa bàn.

- Khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế về điều kiện phát triển du lịch bãi biển, du lịch sinh thái nhà vườn và du lịch văn hoá đặc sắc hội tụ của nền văn hoá Kinh- Khmer để phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế quan trọng, ngành dịch vụ mũi nhọn.

- Phát triển du lịch theo hướng đa dạng hoá, tập trung vào những sản phẩm du lịch đặc thù của tỉnh, kết hợp du lịch nhân văn như tham quan di tích văn hoá, lịch sử vật thể, phi vật thể, làng nghề với du lịch sinh thái miệt vườn, nghỉ dưỡng, du sông du biển và du lịch giải trí như bơi thuyền, biểu diễn văn hoá.

- Tăng cường đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng du lịch.

d) Giáo dục-đào tạo

- Quán triệt quan điểm giáo dục là quốc sách hàng đầu, phát triển lĩnh vực giáo dục và đào tạo lên một bước mới về chất lượng và từng bước mở rộng qui mô đáp ứng yêu cầu phát triển nguồn nhân lực trong thời kỳ hội nhập và đẩy mạnh CNH-HĐH của tỉnh. Ưu tiên huy động các nguồn lực hiện có và thu hút đầu tư cho phát triển giáo dục - đào tạo; đẩy mạnh xã hội hoá giáo dục - đào tạo kết hợp với tăng cường xây dựng, nâng cấp hệ

thống trường lớp, đầu tư hoàn chỉnh trang thiết bị dạy học nhất là thiết bị công nghệ thông tin trong nhà trường, bồi dưỡng, bổ sung đội ngũ giáo viên công lập đáp ứng nhu cầu ngày càng cao về giáo dục - đào tạo; từng bước nâng tầm giáo dục và đào tạo ở tỉnh theo nhịp độ phát triển của cả nước.

- Tỷ lệ trẻ em trong độ tuổi đi nhà trẻ đến lớp đạt 50% vào năm 2020;
- Đẩy mạnh phát triển giáo dục chuyên nghiệp, nâng tỷ lệ lao động có trình độ cao đẳng và đại học đạt 10% đến 2020.

e) Y tế

- Nâng cao chất lượng bảo vệ và chăm sóc sức khỏe nhân dân, phấn đấu mọi người dân đều được hưởng các dịch vụ chăm sóc sức khỏe ban đầu, có điều kiện tiếp cận và sử dụng các dịch vụ y tế có chất lượng. Tăng cường kiểm soát, giám sát, phòng chống các bệnh: sốt rét, bรู๋u cổ, lao, phong..., đặc biệt là các dịch bệnh nguy hiểm mới phát sinh: Cúm A (H5N1), viêm phổi ở người do vi rút..., không chế tới mức thấp nhất tỷ lệ mắc và chết do các bệnh nhiễm trùng gây nên; duy trì kết quả thanh toán bệnh bại liệt, loại trừ uôn ván sơ sinh, hạn chế tốc độ lây truyền HIV/AIDS trong cộng đồng dân cư.

- Triển khai mạnh và có hiệu quả các chương trình hỗ trợ cho người nghèo được tiếp cận và hưởng thụ dịch vụ y tế.

- Đẩy mạnh xã hội hóa chăm sóc sức khỏe nhân dân, mở rộng các hình thức chăm sóc sức khỏe tại nhà; phối kết hợp quân - dân y, đông - tây y trong công tác phòng, chống dịch bệnh, khám chữa bệnh.

- Tăng cường kiểm tra, chấn chỉnh hoạt động hành nghề y dược tư nhân; giám sát việc lưu thông, phân phối và sử dụng dược phẩm, các vật tư thiết bị y tế, đảm bảo vệ sinh môi trường và an toàn thực phẩm; nâng cao năng lực kiểm nghiệm thuốc, thường xuyên kiểm tra chống việc tăng giá thuốc, tiêu thụ dược phẩm giả trên thị trường.

- Thực hiện việc tổ chức đào tạo theo chế độ cử tuyển cán bộ y tế cho vùng khó khăn của tỉnh. Kiện toàn đội ngũ cán bộ y tế cả về số lượng, chất lượng và cơ cấu; quy hoạch đào tạo cán bộ y tế theo các chuyên ngành, phân bổ lực lượng cán bộ y tế hợp lý giữa các vùng; đào tạo cán bộ chuyên môn cho tuyến y tế cơ sở; có chế độ đãi ngộ thỏa đáng đối với cán bộ y tế, nhất là cán bộ phục vụ ở vùng sâu, vùng đặc biệt khó khăn. Nâng cao tinh thần y đức nghề nghiệp và thái độ phục vụ của cán bộ, nhân viên y tế, nhất là y, bác sĩ trong các cơ sở khám chữa bệnh.

2.1.3. Phương hướng phát triển các lãnh thổ động lực và tiểu vùng của tỉnh Trà Vinh

a) Phát triển kinh tế biển

- Tập trung phát triển thủy sản ngày càng vững mạnh trên các lĩnh vực khai thác hải sản và bảo vệ nguồn lợi thủy sản, nuôi trồng thủy sản, chế biến thủy - hải sản và dịch vụ hậu cần nghề cá. Phát triển lâm nghiệp theo hướng khôi phục dần rừng ngập mặn ven biển nhằm cải thiện môi trường sinh thái và phát triển bền vững sản xuất nông - ngư nghiệp. Phát triển công nghiệp, diêm nghiệp, thương mại và du lịch biển. Tổ chức lại sản xuất phục vụ phát triển kinh tế biển, vùng ven biển phù hợp trong thời kỳ hội nhập.

- Phát triển nguồn nhân lực, khoa học công nghệ, bảo vệ môi trường phục vụ chiến lược kinh tế biển.

- Quy hoạch và đầu tư cơ sở hạ tầng kinh tế kỹ thuật phục vụ phát triển kinh tế biển: tổ chức thăm dò, khai thác mỏ dầu ở vùng biển Trà Vinh, khôi phục lại sân bay Long Toàn theo hướng bay dịch vụ, triển khai đầu tư xây dựng công trình: Luồng cho tàu biển trọng

tải lớn vào sông Hậu (kênh đào Quan Chánh Bó), xây dựng Trung tâm Điện lực Duyên Hải, tìm đối tác đầu tư xây dựng Cảng biển Duyên Hải. Xây dựng các tuyến đê ven biển kết hợp với đường giao thông ven biển; triển khai theo quy hoạch phát triển Khu kinh tế Định An; 2 khu neo đậu tránh, trú bão cho tàu cá ở cửa Cung Hầu và cửa Định An; hạ tầng làng cá xã Đông Hải, Duyên Hải và Vĩnh Bảo, huyện Châu Thành. Quy hoạch, bảo vệ và khai thác có hiệu quả nguồn tài nguyên biển và vùng ven biển; xây dựng các dự án đầu tư công trình thủy lợi cấp nước, thoát nước ở những vùng chuyên canh lúa, màu, nuôi thủy sản, khu vực đồng láng, đất cù lao và đất trồng lúa hiệu quả thấp chuyển sang nuôi thủy sản. Quy hoạch nâng một số xã ven biển đủ điều kiện lên thị trấn.

- Phát triển y tế, giáo dục, thông tin - truyền thông, văn hóa - thể dục thể thao phục vụ phát triển kinh tế biển và vùng ven biển.

- Phát triển kinh tế biển đi đôi với tăng cường quốc phòng, an ninh

b) Phát triển Khu kinh tế Định An

- Tập trung xây dựng Khu kinh tế Định An thành một trong những trung tâm phát triển dịch vụ gắn cảng, công nghiệp và du lịch của vùng ven biển Đồng bằng sông Cửu Long nói chung và tỉnh Trà Vinh nói riêng. Phát triển Khu kinh tế Định An đảm bảo phát triển bền vững, lấy phát triển kinh tế làm nhiệm vụ trọng tâm, bảo vệ môi trường sinh thái làm mối quan tâm hàng đầu.

- Phát triển Khu kinh tế Định An trên quan điểm kinh tế mở và hội nhập kinh tế quốc tế, tăng cường hợp tác kinh tế, thu hút nguồn lực của các thành phần kinh tế, kể cả nguồn lực trong nước và nước ngoài cho phát triển Khu kinh tế Định An thích ứng với môi trường cạnh tranh quốc tế...

- Phát triển Khu kinh tế Định An có sự phối hợp và gắn kết với kinh tế Duyên Hải, Trà Cú, với phát triển của đô thị Trà Vinh, Cần Thơ trong hành lang kinh tế ven biển, hành lang kinh tế theo kênh Quan Chánh Bó và với các nơi khác.

- Khai thác và phát huy triệt để những lợi thế hiện có để xây dựng Khu kinh tế Định An với mô hình Khu kinh tế tổng hợp mà trong đó có khu công nghiệp gắn liền với các ngành công nghiệp chủ chốt như nhiệt điện; đóng tàu biển;... cùng với các ngành công nghiệp bổ trợ khác; dịch vụ vận tải biển và các dịch vụ khác; khu du lịch Ba Động với các sản phẩm du lịch độc đáo, khu phi thuế quan với những ưu đãi tốt nhất gắn với cảng biển Định An và khu dân cư đô thị.

- Tập trung xây dựng cơ sở vật chất và kết cấu hạ tầng Khu kinh tế Định An hiện đại, đồng bộ. Thực hiện cơ chế chính sách phát triển năng động để phát triển tất cả các loại hình sản xuất kinh doanh và các hoạt động đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng của Khu kinh tế Định An.

- Nâng cao chức năng hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu, dịch vụ, du lịch và các ngành kinh tế gắn liền thành một chức năng quan trọng của Khu kinh tế để có thể phát triển nhanh, hiệu quả cao.

- Phát triển Khu kinh tế Định An đảm bảo hiệu quả tổng hợp, cả kinh tế, chính trị, an ninh, quốc phòng, bảo vệ môi trường, mở rộng quan hệ đối ngoại khu vực và quốc tế.

c) Phát triển khu công nghiệp

Theo định hướng quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội, mạng lưới khu công nghiệp tập trung được định hướng như sau:

- KCN Cầu Quan: diện tích 250 ha tại thị trấn Cầu Quan, huyện Tiểu Cần

- KCN Cổ Chiên: diện tích 200 ha tại xã Đại Phước, huyện Càng Long
- KCN Long Đức: diện tích 100,6 ha tại xã Long Đức, TP Trà Vinh
- Các khu công nghiệp có trong khu kinh tế Định An: Về định hướng phát triển khu Kinh tế Định An (quy mô 39.020 ha) có diện tích đất dành cho khu công nghiệp như sau
 - + Khu công nghiệp Định An: Diện tích 591 ha, thuộc xã Định An và Đôn Xuân.
 - + Khu công nghiệp Đôn Xuân - Đôn Châu: Diện tích 934 ha, thuộc xã Đôn Xuân và xã Đôn Châu.
 - + Khu công nghiệp Ngũ Lạc: Diện tích 936 ha, thuộc xã Ngũ Lạc.
 - + Khu dịch vụ công nghiệp: Diện tích 305 ha, thuộc xã Ngũ Lạc, bố trí các loại dịch vụ và phụ trợ cho các khu công nghiệp như kho bãi, trưng bày sản phẩm...
 - + Khu kho ngoại quan (logistic): Diện tích 101 ha, thuộc xã Đôn Xuân, có chức năng bốc dỡ đóng gói, trung chuyển hàng hóa từ 2 cảng Long Toàn và Trà Cú cho các khu công nghiệp.
 - + Trung tâm điện lực Duyên Hải: diện tích khoảng 289 ha, thuộc địa phận xã Dân Thành

d) Phát triển hệ thống đô thị

Đến năm 2020, mạng lưới đô thị của tỉnh sẽ hình thành các cụm sau :

- + Cụm đô thị trung tâm, gồm thành phố Trà Vinh là đô thị loại II và 02 thị trấn Càng Long và Châu Thành. Cụm đô thị này sẽ bao gồm cả các điểm dân cư trung tâm xã Bình Phú - Phương Thạnh - Nguyệt Hóa - Song Lộc - Lương Hòa- Hòa Thuận- Hòa Lợi thuộc 2 huyện Châu Thành và Càng Long.
- + Cụm đô thị phía Tây, gồm 03 thị trấn: lấy thị trấn Cầu Quan làm hạt nhân và 02 đô thị vệ tinh là thị trấn Tiểu Cần và thị trấn Cầu Kè.
- + Cụm đô thị ven biển, gồm Thị xã Duyên Hải (đô thị loại IV) làm hạt nhân, có các đô thị vệ tinh là các thị trấn Long Thành, Long Hữu, Ba Động, Định An, Trà Cú, Mỹ Long và Cầu Ngang.
 - Gắn liền các không gian cây xanh công cộng trong đô thị với mặt nước nhân tạo và tự nhiên của hệ thống kênh rạch, các di tích kiến trúc tôn giáo trong đô thị. Bố trí kết hợp Không gian cây xanh đô thị với hệ thống kênh rạch, các không gian ven sông, các cù lao tạo thành những mảng xanh – mặt nước trong đô thị.
 - Kết hợp hài hòa giữa không gian kiến trúc đô thị các khu đô thị mới và những quần cư truyền thống của cộng đồng người Việt gốc Khmer tại các vùng ngoại ô, các vùng đô thị hóa bằng các quy định cụ thể.
 - Lập quy hoạch, xây dựng các chương trình bảo tồn và phát triển cảnh quan đô thị, chương trình Bảo tồn, tôn tạo các di sản văn hóa - kiến trúc.
 - Tổ chức các không gian công cộng trong các khu dân cư truyền thống của người Khmer dọc theo các giồng cát. Xây dựng các quy định kiến trúc - môi trường trong điều kiện quản lý xây dựng đối với các khu dân cư ven kênh rạch, khu dân cư cửa sông, các khu dân cư vùng sinh thái rừng ngập mặn.
 - Chú trọng công tác thiết kế đô thị để tạo được những nét đặc trưng riêng của các đô thị trong tỉnh.
 - Thực hiện đồng bộ trong việc lập quy hoạch xây dựng đô thị và nâng cao năng lực quản lý đô thị của các cấp chính quyền.

- Đảm bảo sự phối hợp chặt chẽ giữa các ngành trong quá trình thực hiện quy hoạch, đảm bảo tính thống nhất giữa quy hoạch kinh tế - xã hội, quy hoạch xây dựng, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển ngành.

e) Phát triển theo các tiểu vùng

Dựa trên các đặc điểm về địa hình, đất đai, thủy văn và điều kiện tổ chức sản xuất, tỉnh có 03 tiểu vùng sau:

- Tiểu vùng thành phố Trà Vinh và khu vực phụ cận phát triển công nghiệp, dịch vụ, nông nghiệp.

- Tiểu vùng phù sa ngọt gồm toàn bộ huyện: Cầu Kè, Càng Long, một phần huyện Tiểu Cần, một phần huyện Châu Thành. Giữ ổn định diện tích đất trồng lúa; chuyên canh sản xuất lúa cao sản; cây ăn quả, cây công nghiệp; phát triển thủy sản nước ngọt.

- Tiểu vùng phù sa nhiễm mặn được ngọt hóa và đất mặn ven biển bao gồm toàn bộ TX. Duyên Hải, huyện Cầu Ngang, Trà Cú, Duyên Hải, một phần huyện Tiểu Cần, một phần huyện Châu Thành. Đây là tiểu vùng phát triển có tính chất động lực đối với phát triển kinh tế xã - hội toàn tỉnh, cụ thể: phát triển mạnh về kinh tế biển, tập trung vào khai thác hải sản, bảo vệ nguồn lợi thủy sản, nuôi trồng thủy sản, chế biến thủy - hải sản và dịch vụ hậu cần nghề cá; phát triển công nghiệp, diêm nghiệp, thương mại và du lịch biển; bảo vệ, trồng mới và khôi phục vành đai rừng phòng hộ xung yếu ven biển, ven sông.

Tập trung xây dựng Khu kinh tế Định An thành một trong những trung tâm phát triển dịch vụ gắn cảng, công nghiệp và du lịch của vùng ven biển đồng bằng sông Cửu Long nói chung và tỉnh Trà Vinh nói riêng; xem xét xây dựng khu du lịch Ba Động, dự án Luồng cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu, Trung tâm điện lực Duyên Hải.

2.2. Dự báo nhu cầu vận tải

Khối lượng vận tải lớn hay nhỏ có ảnh hưởng lớn đến hiệu quả đầu tư cải tạo, tổ chức mạng lưới giao thông tỉnh Trà Vinh, cho nên công tác dự báo nhu cầu vận tải trong tương lai có tầm quan trọng lớn. Việc dự báo nhằm xác định khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách của Tỉnh cần kết hợp các phương pháp dự báo phù hợp, phải tiến hành xem xét, phân tích đánh giá tình hình kinh tế, xã hội, giao thông vận tải, các điều kiện phát triển hiện tại của địa phương một cách toàn diện ... như vậy mới có số liệu dự báo xác thực và có độ tin cậy nhất định, làm cơ sở cần thiết cho việc quy hoạch vận tải nói chung và hệ thống giao thông vận tải trong tương lai có tính khả thi cao.

2.2.1. Tổng quan hàng hóa vận chuyển

Như chúng ta đã biết: việc giao lưu vận tải hàng hóa giữa Trà Vinh với các tỉnh khác trong vùng ĐBSCL và TP. Hồ Chí Minh chủ yếu bằng 2 phương thức vận tải: đường bộ và đường thủy nội địa. So sánh với đường bộ, đường thủy nội địa có lợi thế là chi phí vận tải bình quân rẻ hơn rất nhiều, nhưng bù lại thời gian vận chuyển lâu nên không thích hợp đối với các loại hàng hóa có yêu cầu bảo quản cao (ví dụ như hàng thủy sản đông lạnh).

Bảng 2.1 Phân loại hàng hóa

Nhóm hàng hóa		Thành phần loại hàng hóa theo nhóm
1	Lương thực	Lúa gạo, ngũ cốc, lúa mỳ
2	Mía đường	Mía để tinh chế, để sản xuất kẹo bánh, đường
3	Lâm sản	Gỗ để sản xuất đồ gỗ và giấy
4	Thép	Các loại thép, gồm cả thép
5	Vật liệu xây dựng	Đá, sỏi, cát, gạch, ngói, v.v.
6	Xi Măng	Xi Măng
7	Phân bón	Phân đạm và thức ăn gia súc
8	Than đá	Than dùng trong sản xuất điện, phân bón và của các ngành công nghiệp
9	Dầu mỏ	Các sản phẩm dầu khí (không bao gồm dầu thô)
10	Cây công nghiệp	Các loại cây công nghiệp như cà phê, chè, cao su, hồ tiêu, khoai lang, đậu, hạt điều, dừa, thuốc lá, v.v.
11	Hàng chế tạo	Các loại hàng hóa, trang thiết bị, máy móc, hóa chất chế tạo, hàng tiêu dùng, v.v. đóng trong container hoặc hàng rời
12	Thủy hải sản	Các loại hải sản đánh bắt tự nhiên và nuôi trồng của các trang trại
13	Thịt gia súc	Lợn, gia súc, gia cầm, v.v.

Kết quả khảo sát và phỏng vấn trực tiếp phương tiện đường sông cho thấy: có 35% khối lượng hàng hóa đường sông liên tỉnh trên địa bàn Trà Vinh là vật liệu xây dựng, 27% là hàng nông sản, lúa gạo, vật tư nông nghiệp, còn lại là xăng dầu, hàng tiêu dùng và các sản phẩm khác.

Ngoài ra, với việc xây dựng cầu Cổ Chiên và cầu Đại Ngãi sẽ hình thành hành lang vận tải nối các tỉnh ven biển của vùng ĐBSCL với nhau và rút ngắn khoảng cách kết nối với Tp.Hồ Chí Minh (trung tâm kinh tế của cả nước). Như vậy, khối lượng hàng hóa trung chuyển qua tỉnh trong tương lai sẽ ra tăng nhanh chóng. Do đó, cần dự báo và tính toán được lượng hàng hóa này để làm cơ sở nâng cấp hạ tầng giao thông, đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận tải và phát triển kinh tế-xã hội.

2.2.2. Các phương pháp dự báo cơ bản

a) Phương pháp hệ số vận chuyển.

Khối lượng vận chuyển hàng hoá (KLVCHH) được xác định phải căn cứ vào Khối lượng hàng hoá (KLHH) được sản xuất của từng loại sản phẩm và hệ số vận chuyển được xác định như sau :

$$K_i = \frac{Q_{vci}}{Q_{spi}}$$

Trong đó : K_i : Hệ số vận chuyển

Q_{vci} : KLHH cần vận chuyển của loại sản phẩm i (Tấn)

Q_{spi} : KLHH sản phẩm của sản phẩm I (Tấn)

KLHHVC của từng địa phương:

$$\sum Q = \sum_{i=1}^n Q_{spi} \cdot K_i$$

Trong đó : Q : KLHHVC của từng tiểu vùng

K_i : Hệ số vận chuyển

Q_{spi} : KLHH của loại sản phẩm i.

b) Phương pháp tính theo tốc độ phát triển:

KLHHVC xác định trên cơ sở KLHHVC hiện tại và tốc độ phát triển vận tải hàng hoá (VTHH) trong tương lai. Tốc độ phát triển VTHH được xác định trên cơ sở phân tích mối quan hệ giữa tốc độ tăng của sản xuất và tốc độ phát triển của vận tải.

c) Phương pháp tương quan hồi qui.

KLHHVC của nền kinh tế quốc dân phụ thuộc một số yếu tố như : Mức độ tăng trưởng của nền kinh tế, yếu tố địa lý, yếu tố ngẫu nhiên khác... Trong các mô hình nhiều yếu tố đó, việc chọn phương trình liên hệ là bài toán phức tạp. Mối tương quan này thể hiện dưới dạng hàm số :

$$Y = F(X_i) + a_0$$

Trong đó : Y : KLHH theo nhu cầu

X_i : Các yếu tố ảnh hưởng

a_0 : Thành phần ngẫu nhiên

Đây là hàm hồi qui, thường người ta chọn hàm số có dạng tuyến tính hoặc hàm tuyến tính Logarit để việc xác định các hệ số đơn giản hơn :

$$\lg y = \lg a_0 + a_1 \lg x_1 + a_2 \lg x_2 + \dots + a_n \lg x_n$$

d) Phương pháp bảng cân đối.

Đây là phương pháp thường dùng trong các đề tài Quy hoạch GTVT. Nội dung chủ yếu của phương pháp này là dựa trên cơ sở lập bảng cân đối giữa nguồn sản phẩm và nhu cầu vận tải của mỗi loại sản phẩm từ đó xác định khối lượng nhu cầu vận chuyển hàng hoá của toàn vùng. Mỗi chủng loại hàng có thể lập bảng riêng. Lượng sản phẩm vận chuyển là hiệu giữa tổng sản phẩm sản xuất trong vùng và khối lượng sản phẩm không cần vận chuyển (sản phẩm tiêu dùng tại địa phương).

$$Q_{vc} = Q_{sx} - Q_{tt}$$

Để hiểu rõ khối lượng hàng hoá phải vận chuyển giữa các vùng, người ta sẽ lập bảng cân đối tổng hợp dạng bàn cờ về trao đổi hàng hoá giữa các vùng, từ đó xác định được khoảng cách vận chuyển và khối lượng hàng hoá luân chuyển.

$$P = Q_{ij} \times L_{ij}$$

Trong đó:

Q_{ij} : Khối lượng vận chuyển từ vùng i đến vùng j

L_{ij} : Khoảng cách giữa vùng i và vùng j

e) Phương pháp tình huống kinh tế.

Dựa vào sự phát triển kinh tế trong các thời kỳ, nhất là khi nền kinh tế có những bước phát triển vững chắc trong một số ngành. Dự đoán phát triển trong tương lai của số ngành này phải phát triển phù hợp với từng giai đoạn cũng như mức tăng trưởng kinh tế xã hội, từ đó đưa ra các tình huống phát triển để dự báo.

g) Kết hợp các phương pháp.

Sự phát triển của tỉnh Trà Vinh có những đặc thù riêng của một trung tâm phát triển nông nghiệp, thuỷ hải sản, công nghiệp xây dựng lớn ở vùng ĐBSCL. Tuy nhiên, hiện nay sự phát triển diễn ra nhanh chóng và chưa đồng đều giữa các ngành. Vì thế khi làm công

việc dự báo về lĩnh vực GTVT cho tỉnh Trà Vinh không thể áp dụng một phương pháp nhất định và tùy từng yêu cầu của từng nội dung cần dự báo mà áp dụng phương pháp dự báo thích hợp, có sự kết hợp mọi yếu tố liên quan đến công việc tiến hành dự báo. Có vậy số liệu dự báo mới đáng tin cậy, nhằm xác định được khối lượng hàng hoá và hành khách cần vận chuyển. Như vậy công tác quy hoạch ngành GTVT mới đạt yêu cầu.

Trong dự án này có sử dụng 02 phương pháp dự báo, phương pháp dự báo theo tốc độ phát triển GDP và kiểm tra bằng phương pháp bảng cân đối giữa sản xuất/tiêu thụ nhằm rút ra một kết quả đáng tin cậy phục vụ cho quy hoạch.

2.2.3. Phương pháp dự báo sử dụng

Sử dụng mô hình giao thông nhằm nắm bắt và đánh giá tác động của khung kinh tế - xã hội tương lai lên quy mô hệ thống quốc lộ và đường tỉnh hiện tại và quy hoạch. Phương pháp này được xây dựng ở giai đoạn đầu của Nghiên cứu nhằm xác định các định hướng phát triển cơ sở hạ tầng tương lai.

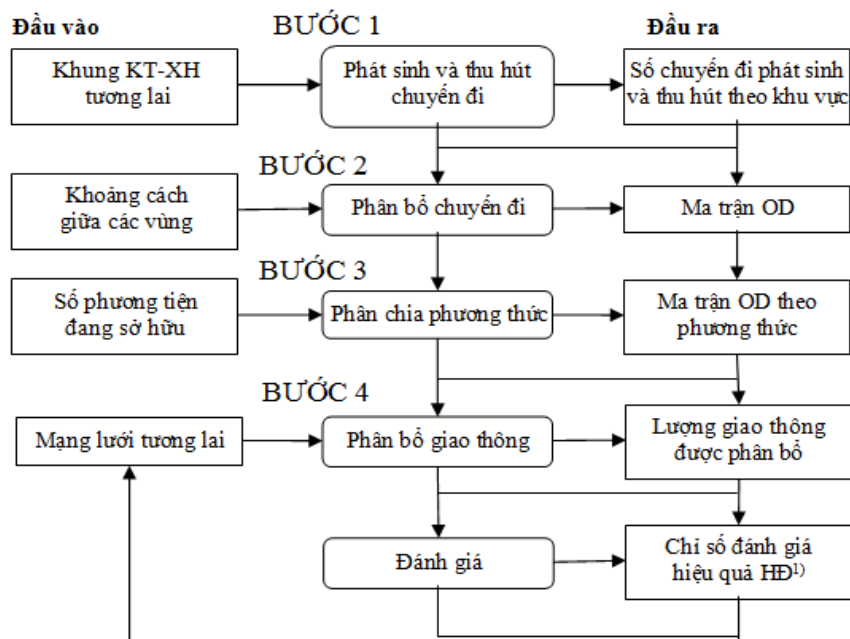
Mô hình này bao gồm các bước sau:

- (1) Mô hình Phát sinh và Thu hút chuyển đi - ước tính số lượng các chuyến đi phát sinh và thu hút theo từng khu vực phân tích;
- (2) Mô hình Phân bổ chuyển đi - ước tính số lượng chuyến đi thực hiện giữa các khu vực phân tích;
- (3) Mô hình Tỷ lệ đảm nhận phương thức - ước tính số lượng chuyến đi thực hiện bằng các phương thức vận tải khác nhau giữa các khu vực;
- (4) Mô hình Phân bổ giao thông - ước tính số lượng chuyến đi trên đường đối với từng phương thức vận tải khác nhau.

a) Mô tả về mô hình

Nghiên cứu đã sử dụng phần mềm JICA STRADA (Hệ thống phân tích nhu cầu giao thông) để tiến hành dự báo nhu cầu giao thông. Các bước dự báo xem hình dưới:

Hình 2.1 Quy trình dự báo nhu cầu giao thông



¹⁾ Áp dụng qui trình phân bổ có các giới hạn năng lực như Tỷ số Năng lực/Lưu lượng, tốc độ chạy xe v.v.

b) Xác định các điểm phát sinh/thu hút hàng hóa, hành khách

Các giả định sau đây được áp dụng để dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa:

- Nếu một huyện có thặng dư hàng hóa lớn (sản xuất > tiêu thụ), huyện đó sẽ là huyện phát sinh hàng hóa hoặc nếu một huyện có thiếu hụt lớn (tiêu thụ > sản xuất) huyện đó sẽ là huyện thu hút hàng hóa;

- Hàng hóa sẽ phát sinh/thu hút nhiều hơn ở các huyện có dịch vụ logistics hoặc hệ thống phân phối tốt. Thông thường, các thành phố lớn thường có dịch vụ logistics tốt và hàng hóa được giao tới điểm đến cuối cùng qua các thành phố này. Do đó, các chỉ tiêu kinh tế - xã hội cũng được sử dụng như các biến ngoại suy;

- Xuất khẩu được xem là tiêu thụ và nhập khẩu được coi là sản xuất. Do đó, các huyện/thành phố (thị xã) có các cảng sẽ có phát sinh và thu hút hàng hóa lớn.

Dựa vào các giả định trên, các mô hình hồi quy tuyến tính được xây dựng như sau:

$$G_i = a_1 * S_i + a_2 * X_i + b$$

$$A_j = c_1 * D_j + c_2 * X_j + d$$

Trong đó:

G_i : Phát sinh từ vùng i

A_j : Thu hút từ vùng j

S_i : Dư cung ở vùng i

D_j : Thiếu hụt ở vùng j

X_i, X_j : Các chỉ tiêu kinh tế - xã hội vùng i, j

a_1, a_2, c_1, c_2 : Các chỉ tiêu

b, d : Các hằng số

Bảng 2.2 Phát sinh/thu hút ước tính của các loại hàng hóa

TT	Loại hàng hóa	Tỷ lệ tăng hàng năm	
		14-20	20-30
1	Lương thực	2,5%	2,2%
2	Mía đường	5,4%	2,4%
3	Lâm sản	6,5%	5,9%
4	Thép	9,9%	5,8%
5	Vật liệu xây dựng	5,2%	3,4%
6	Xi măng	2,8%	3,9%
7	Phân bón	4,7%	2,4%
8	Than đá	5,1%	3,4%
9	Dầu mỏ	4,0%	2,8%
10	Cây công nghiệp	3,9%	3,2%
11	Hàng chế tạo	6,3%	6,3%
12	Thủy hải sản	4,8%	4,8%
13	Thịt gia súc	3,9%	3,2%

c) Phân tích mô hình

Từ việc phân tích thặng dư-thâm hụt trình bày ở trên, ma trận Điểm đi-Điểm đến luồng hàng hóa được lập và hiệu chỉnh có sử dụng kết quả khảo sát Điểm đi-điểm đến đường bộ và khảo sát giao thông thủy cùng các số liệu thống kê giao thông tại các cảng.

Sau đó, các luồng hàng hoá được phân tách ra theo hai phương thức vận tải đường bộ và đường thủy có sử dụng cùng thông tin hiện có. Các dữ liệu được tóm tắt như sau:

Chủng loại hàng hoá	Vận tải đường bộ	Vận tải đường thủy
Gạo	7%	93%
Nông sản	18%	82%
Thủy sản	63%	37%
Phân bón	13%	87%
Ximăng	23%	77%
Vật liệu xây dựng	15%	85%
Gỗ	22%	78%
Thép	36%	64%

Bảng trên chỉ ra rằng tất cả các loại hàng hoá, ngoại trừ các mặt hàng có giá trị cao và nhạy cảm về mặt thời gian như thủy sản, đều sử dụng vận tải thủy nhiều hơn. Mô hình phân tách kém cân bằng đối với các mặt hàng có giá trị thấp và nặng (như vật liệu xây dựng, xi măng) cũng được nhận thấy đối với mặt hàng thép.

d) Phân bổ vận tải

Xây dựng các mô hình dự báo sau:

- Một mô hình phát sinh có thể ước tính được số lượng hàng hóa phát sinh bởi mỗi vùng phân tích giao thông bằng cách sử dụng dữ liệu kinh tế xã hội của những vùng này (Lượng hàng thặng dư, dân số, thu nhập bình quân...).

- Một mô hình thu hút có thể ước tính được số lượng hàng hóa thu hút bởi mỗi vùng phân tích giao thông bằng cách sử dụng dữ liệu đầu vào mô tả “sự hấp dẫn”, động lực của những vùng này (mức độ phát triển KT-XH, dân số; GDP;...)

- Một mô hình phân bổ có thể ước tính số chuyến giữa mỗi cặp vùng nghiên cứu giao thông bằng cách sử dụng các chuyến thu hút và phát sinh đã được tính toán như dữ liệu đầu vào. Để mô phỏng các lựa chọn điểm đến của chuyến đi, đề xuất mô hình phân bổ mà rõ ràng có liên quan giữa các vùng với các yếu tố ngăn trở nội vùng đối với việc đi lại.

- Sau đó, tiến hành hiệu chỉnh mô hình phân bổ bằng cách điều chỉnh luồng đã được tính toán cho năm cơ sở (2014) đạt tới luồng vận tải thực tế ghi chép được khi khảo sát.

2.2.4. Kết quả dự báo

Bảng 2.3 Dự báo tổng khối lượng vận chuyển hàng hoá và hành khách

Stt	Năm	ĐVT	2014	2020	2030
I	KLVC Hàng hoá	1.000T	5.824	8.096	13.920
	Đường bộ		3.942	5.072	9.014
	Đường thủy		1.882	3.024	4.906
II	KLLC hàng hoá	1.000Tkm	413.754	1.458.934	1.872.688
	Đường bộ		324.732	1.174.504	1.499.236
	Đường thủy		89.022	284.430	373.452
III	KLVC hành khách	1.000HK	15.141	41.198	56.339
	Đường bộ		12.301	31.431	43.732
	Đường thủy		2.840	9.767	12.607
IV	KLLC hành khách	1.000HK.km	494.931	861.286	1.356.217
	Đường bộ		466.907	778.204	1.245.111
	Đường thủy		28.024	83.082	111.106

Bảng 2.4 Luồng hành khách vận chuyển năm 2014 (ĐVT: HK/ngày đêm)

Địa phương	Tp.Trà Vinh	H.Càng Long	H.Cầu Kè	H.Tiểu Cần	H.Châu Thành	H.Cầu Ngang	H.Trà Cú	H.Duyên Hải	Vĩnh Long	Sóc Trăng	Bến Tre
Tp.Trà Vinh	610	117	165	152	66	117	213	118	328	640	507
H.Càng Long	112	360	99	98	53	92	147	84	174	340	269
H.Cầu Kè	201	127	110	29	65	67	70	58	109	213	168
H.Tiểu Cần	200	134	32	252	52	75	58	70	171	334	265
H.Châu Thành	94	79	76	56	326	85	98	81	202	394	312
H.Cầu Ngang	180	148	85	87	92	132	99	15	134	261	207
H.Trà Cú	273	197	74	56	89	82	401	66	213	416	329
H.Duyên Hải	217	160	88	98	104	18	95	77	111	218	172
Vĩnh Long	325	71	56	163	154	196	301	171	307	600	475
Sóc Trăng	970	608	179	146	318	322	340	278	513	1002	794
Bến Tre	529	148	306	334	241	280	479	221	408	797	631

Bảng 2.5 Dự báo luồng hành khách vận chuyển năm 2020 (ĐVT: HK/ngày đêm)

Địa phương	Tp.Trà Vinh	H.Càng Long	H.Cầu Kè	H.Tiểu Cần	H.Châu Thành	H.Cầu Ngang	H.Trà Cú	H.Duyên Hải	Vĩnh Long	Sóc Trăng	Bến Tre
Tp.Trà Vinh	993	190	269	247	108	191	346	192	533	1042	825
H.Càng Long	182	587	162	159	87	150	239	136	283	554	439
H.Cầu Kè	328	206	180	48	107	109	114	95	177	346	274
H.Tiểu Cần	326	219	52	411	85	122	94	114	279	544	431
H.Châu Thành	153	129	124	92	531	139	159	131	329	642	509
H.Cầu Ngang	293	241	138	142	150	215	161	24	217	425	336
H.Trà Cú	444	321	120	91	144	134	652	108	346	676	536
H.Duyên Hải	353	261	143	159	170	29	155	125	181	355	281
Vĩnh Long	529	115	90	266	251	319	489	278	500	977	774
Sóc Trăng	1579	991	291	238	517	524	554	453	835	1631	1292
Bến Tre	861	241	497	544	392	456	780	360	664	1297	1028

Bảng 2.6 Dự báo luồng hành khách vận chuyển năm 2030 (ĐVT: HK/ngày đêm)

Địa phương	Tp.Trà Vinh	H.Càng Long	H.Cầu Kè	H.Tiểu Cần	H.Châu Thành	H.Cầu Ngang	H.Trà Cú	H.Duyên Hải	Vĩnh Long	Sóc Trăng	Bến Tre
Tp.Trà Vinh	1765	339	479	440	192	339	615	342	948	1852	1467
H.Càng Long	324	1043	288	282	155	266	425	242	504	984	780
H.Cầu Kè	583	366	320	85	189	194	202	169	315	615	487
H.Tiểu Cần	580	389	92	731	152	216	167	203	495	967	766
H.Châu Thành	272	230	221	163	945	247	283	233	584	1141	904
H.Cầu Ngang	521	428	245	252	267	381	285	43	386	755	598
H.Trà Cú	790	570	213	162	256	238	1160	192	616	1203	953
H.Duyên Hải	628	464	254	283	302	51	275	223	323	630	499
Vĩnh Long	940	205	161	473	446	567	870	495	889	1736	1375
Sóc Trăng	2808	1761	518	424	919	932	984	806	1484	2899	2297
Bến Tre	1530	429	884	967	698	811	1386	640	1181	2307	1827

Bảng 2.7 Luồng hàng hóa vận chuyển năm 2014 (ĐVT: Tấn/ngày đêm)

Địa phương	Tp.Trà Vinh	H.Càng Long	H.Cầu Kè	H.Tiểu Cần	H.Châu Thành	H.Cầu Ngang	H.Trà Cú	H.Duyên Hải	Vĩnh Long	Sóc Trăng	Bến Tre
Tp.Trà Vinh	401	41	59	54	23	41	75	42	116	227	180
H.Càng Long	40	140	39	38	21	36	57	33	68	133	105
H.Cầu Kè	73	49	43	11	26	26	27	23	43	83	66
H.Tiểu Cần	72	52	12	99	20	29	22	27	67	131	103
H.Châu Thành	34	31	30	22	127	33	38	31	79	154	122
H.Cầu Ngang	65	58	33	34	36	51	39	6	52	102	81
H.Trà Cú	99	77	29	22	34	32	156	26	83	162	129
H.Duyên Hải	79	63	34	38	41	7	37	30	44	85	68
Vĩnh Long	117	28	22	64	60	76	117	67	120	234	186
Sóc Trăng	352	238	70	57	124	126	133	109	201	393	311
Bến Tre	191	58	119	130	94	109	187	86	159	311	247

Bảng 2.8 Luồng hàng hóa vận chuyển năm 2020 (ĐVT: Tấn/ngày đêm)

Địa phương	Tp.Trà	H.Càng	H.Cầu	H.Tiểu	H.Châu	H.Cầu	H.Trà	H.Duyên	Vĩnh	Sóc	Bến
------------	--------	--------	-------	--------	--------	-------	-------	---------	------	-----	-----

	Vinh	Long	Kè	Cần	Thành	Ngang	Cú	Hải	Long	Trăng	Tre
Tp.Trà Vinh	652	67	96	88	38	68	123	68	189	370	293
H.Càng Long	66	228	63	62	34	58	93	53	111	216	171
H.Cầu Kè	119	80	70	19	42	43	45	37	69	135	107
H.Tiểu Cần	118	85	20	161	33	47	37	45	109	213	168
H.Châu Thành	55	50	48	36	206	54	62	51	128	250	198
H.Cầu Ngang	106	94	54	55	59	84	63	9	85	166	132
H.Trà Cú	161	125	47	36	56	52	255	42	135	264	209
H.Duyên Hải	128	102	56	62	66	11	60	49	71	139	110
Vĩnh Long	191	45	35	104	98	124	191	109	195	382	302
Sóc Trăng	573	387	114	93	202	205	217	177	327	639	506
Bến Tre	311	94	194	212	153	178	304	140	260	507	402

Bảng 2.9 Luồng hàng hóa vận chuyển năm 2030 (ĐVT: Tấn/ngày đêm)

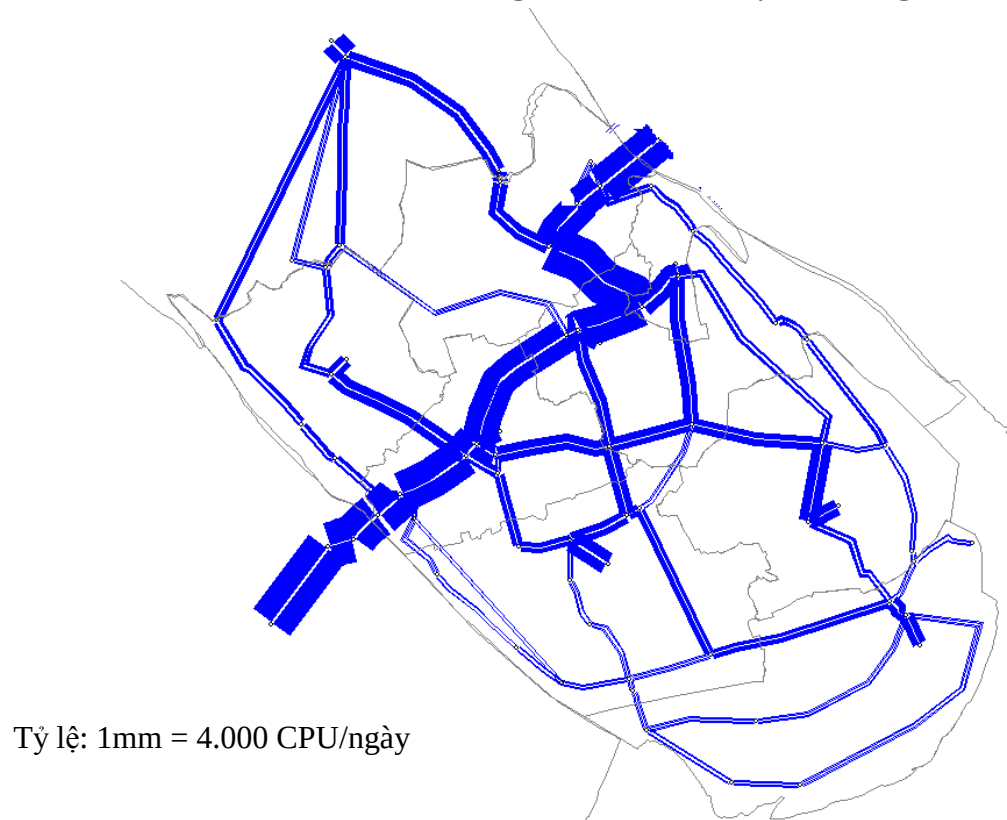
Địa phương	Tp.Trà Vinh	H.Càng Long	H.Cầu Kè	H.Tiểu Cần	H.Châu Thành	H.Cầu Ngang	H.Trà Cú	H.Duyên Hải	Vĩnh Long	Sóc Trăng	Bến Tre
Tp.Trà Vinh	1160	120	170	156	68	120	218	121	337	658	521
H.Càng Long	117	406	112	110	60	103	165	94	197	384	304
H.Cầu Kè	211	143	125	33	74	76	79	66	123	241	191
H.Tiểu Cần	210	152	36	285	59	84	65	79	194	378	300
H.Châu Thành	98	89	86	64	367	96	110	91	228	445	352
H.Cầu Ngang	188	167	96	99	104	149	111	17	151	295	234
H.Trà Cú	286	222	83	63	100	93	453	75	241	470	372
H.Duyên Hải	227	181	100	111	118	20	107	87	126	247	196
Vĩnh Long	340	80	63	185	174	221	339	193	347	679	537
Sóc Trăng	1018	688	203	166	359	364	385	315	582	1136	900
Bến Tre	553	167	346	378	272	316	541	250	462	902	714

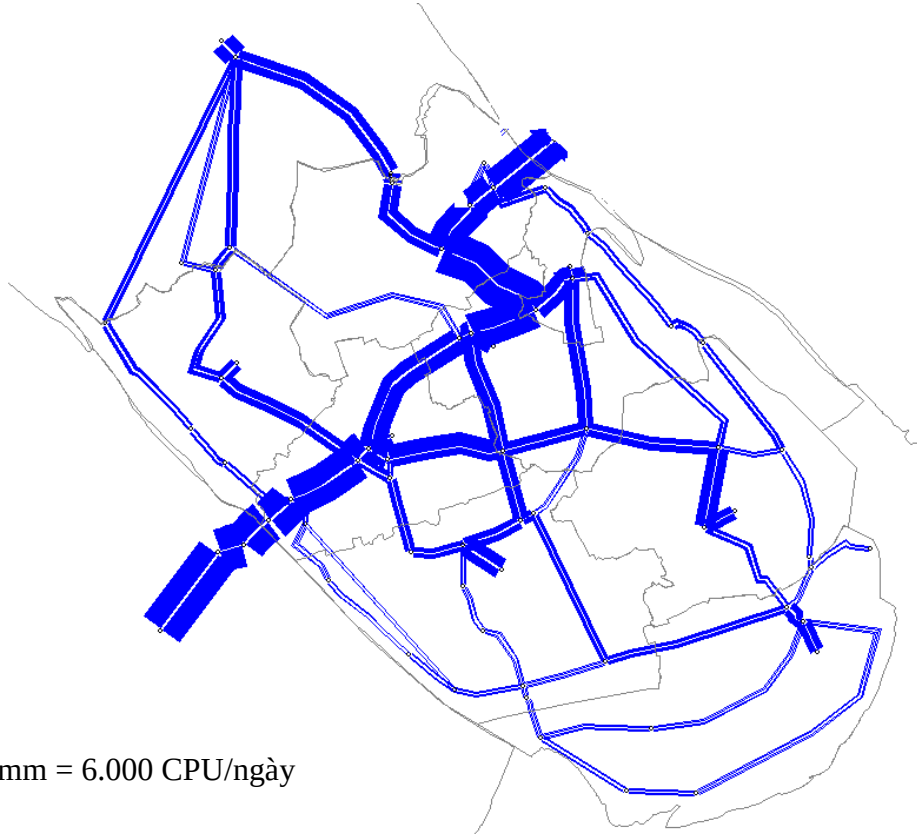
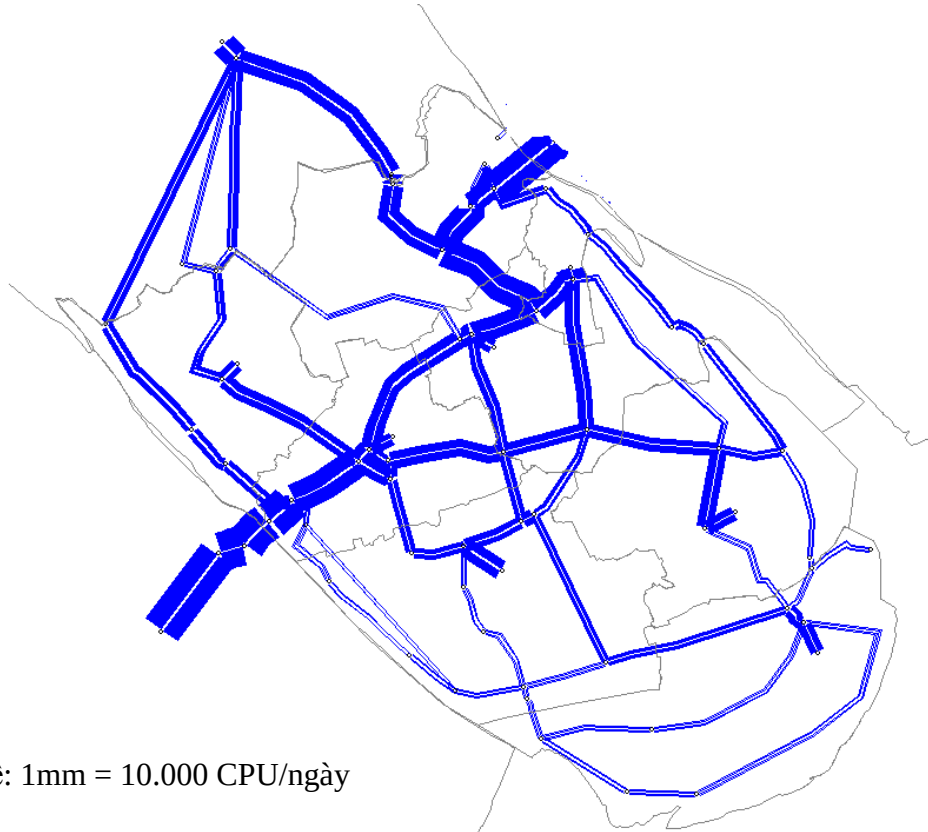
Bảng 2.10 Tổng hợp nhu cầu phát sinh/thu hút hàng hóa đường bộ trên địa bàn tỉnh*ĐVT: Tấn/ ngày đêm*

STT	ĐVHC	2014		2020		2030	
		Phát sinh	Thu hút	Phát sinh	Thu hút	Phát sinh	Thu hút
1	Tp.Trà Vinh	1261	1523	2052	2480	3649	4409
2	H.Càng Long	709	834	1154	1359	2053	2415
3	H.Cầu Kè	471	491	766	799	1363	1420
4	H.Tiểu Cần	636	570	1036	928	1842	1649
5	H.Châu Thành	700	606	1140	987	2027	1754
6	H.Cầu Ngang	557	568	906	924	1611	1643
7	H.Trà Cú	849	890	1383	1449	2459	2576
8	H.Duyên Hải	525	480	855	781	1520	1388
9	Vĩnh Long	1091	1032	1776	1680	3158	2987
10	Sóc Trăng	2113	2016	3441	3281	6117	5834
Tổng		1693	1597	2756	2599	4900	4621

Bảng 2.11 Tổng hợp nhu cầu phát sinh/thu hút hành khách đường bộ trên địa bàn tỉnh*ĐVT: Lượt hành khách/ ngày đêm*

STT	ĐVHC	2014		2020		2030	
		Phát sinh	Thu hút	Phát sinh	Thu hút	Phát sinh	Thu hút
1	Tp.Trà Vinh	3032	3711	4937	6041	8777	10740
2	H.Càng Long	1828	2151	2977	3502	5292	6225
3	H.Cầu Kè	1218	1269	1983	2067	3526	3674
4	H.Tiểu Cần	1644	1473	2676	2397	4758	4262
5	H.Châu Thành	1805	1562	2938	2542	5224	4520
6	H.Cầu Ngang	1438	1465	2341	2386	4162	4242
7	H.Trà Cú	2195	2298	3573	3742	6353	6653
8	H.Duyên Hải	1358	1239	2211	2017	3931	3586
9	Vĩnh Long	2818	2669	4588	4345	8158	7725
10	Sóc Trăng	5470	5214	8905	8488	15832	15091
Tổng		4374	4130	7121	6724	12660	11954

Hình 2.2 Phân bổ nhu cầu vận tải hàng hóa trên các tuyến đường bộ năm 2020**Hình 2.3 Phân bổ nhu cầu vận tải hàng hóa trên các tuyến đường bộ năm 2030**

Hình 2.4 Phân bố nhu cầu vận tải hành khách trên các tuyến đường bộ năm 2020**Hình 2.5** Phân bố nhu cầu vận tải hành khách trên các tuyến đường bộ năm 2030

PHẦN III. QUY HOẠCH GIAO THÔNG VẬN TẢI

3.1. Quan điểm và mục tiêu phát triển

3.1.1. Quan điểm

- Quy hoạch giao thông vận tải phải phù hợp với định hướng phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh, kết nối các điểm tập trung dân cư, các vùng sản xuất nông, lâm nghiệp, các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, đầu mối giao thông, khu du lịch,... và đảm bảo an ninh, quốc phòng.
- Quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông là khâu cơ bản, nhằm kết nối hệ thống giao thông của tỉnh với hệ thống giao thông quốc gia và các tỉnh thuộc vùng ĐBSCL.
- Chiến lược lâu dài, xây dựng hệ thống giao thông liên hoàn kết nối hợp lý giữa các trục quốc lộ, đường tỉnh với các đường huyện,... xem trọng phát triển giao thông nông thôn.
- Phát triển giao thông đường thủy gắn kết với mạng lưới giao thông đường bộ tạo thành hệ thống liên hoàn, đảm bảo sự phối hợp và hài hòa với các giải pháp thủy lợi, nông nghiệp trong vùng, đảm bảo lợi ích liên ngành cùng phát triển.
- Về vận tải: Tổ chức phân luồng tuyến hợp lý đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và nhu cầu đi lại của người dân. Đảm bảo lưu thông thông suốt, an toàn trong mọi tình huống và đảm bảo kết nối giữa các tuyến liên tỉnh, tuyến nội tỉnh.
- GTVT là ngành sản xuất đặc biệt vừa mang tính phục vụ vừa mang tính kinh doanh, không chỉ xét hiệu quả kinh tế, mà cần xét đến yếu tố phục vụ dân sinh.
- Trên cơ sở phát huy nội lực, huy động mọi nguồn lực đầu tư xây dựng phát triển hệ thống GTVT.
- Đảm bảo an sinh và môi trường bền vững.

3.1.2. Mục tiêu

a) Mục tiêu tổng quát

Từng bước tạo ra một hệ thống GTVT đồng bộ và liên hoàn, có khả năng phát triển bền vững. Đảm bảo lưu thông thuận tiện và an toàn, đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng gia tăng và đa dạng hóa phục vụ chiến lược phát triển về kinh tế-xã hội của tỉnh, đảm bảo an ninh và quốc phòng.

b) Mục tiêu cụ thể

1/. Về cơ sở hạ tầng GTVT

- Xây dựng hoàn chỉnh các trục giao thông đối ngoại, bao gồm 3 tuyến quốc lộ với quy mô thực hiện theo quy hoạch của Bộ GTVT và do Trung ương đầu tư.
- Đến năm 2020, các tuyến đường tỉnh đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp IV, sau năm 2020 nâng cấp, mở rộng đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp III.
- Đến năm 2020, 100% đường huyện được cứng hóa. Sau năm 2020, nâng cấp, mở rộng đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp V.
- Đến năm 2020, tối thiểu 70% đường xã được cứng hóa, đạt tiêu chuẩn theo bộ tiêu chuẩn nông thôn mới, xóa bỏ toàn bộ cầu khi.

- Xây dựng tuyến vòng tránh các khu đô thị trên địa bàn tỉnh, phần đầu quỹ đất giành cho giao thông đô thị $\geq 16\%$
- Tối thiểu 60% đường thôn xóm được cứng hóa đạt tiêu chuẩn đường nông thôn loại A trở lên.
- Tối thiểu 45% đường trục chính nội đồng được cứng hóa, phương tiện cơ giới đi lại thuận tiện.
- Xây dựng mạng lưới giao thông đường thủy, kết hợp với giao thông đường bộ tạo thành một mạng lưới giao thông thủy-bộ liên hoàn.
- Cải tạo, nâng cấp các đầu mối giao thông đảm bảo nhu cầu giao lưu thông suốt. Dự trữ quỹ đất để cải tạo các đầu mối trong tương lai
- Cải tạo nâng cấp và hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật các luồng tuyến vận tải thủy.

2/. Về vận tải

- Phát triển các tuyến vận tải hành khách đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân. Từng bước đổi mới phương tiện để nâng cao khả năng vận chuyển, chất lượng phục vụ và đảm bảo an toàn, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.
- Phát triển loại hình VTHKCC, khuyến khích người dân đi lại bằng phương tiện giao thông công cộng, giảm dần phương tiện cá nhân trong các khu đô thị.
- Phát triển giao thông vận tải đường thủy, để chia sẻ bớt áp lực vận tải đường bộ, giảm tai nạn giao thông và bảo vệ môi trường tốt hơn. Với hệ thống các khu , cụm công nghiệp của tỉnh thì giao thông thủy là một lợi thế để xuất nhập và phân phối hàng hóa một cách thuận tiện và hiệu quả.

3.2. Các tiêu chuẩn thiết kế quy hoạch

3.2.1. Đường bộ

a) Phân cấp kỹ thuật

1/. Phân cấp theo chức năng đường

Theo TCVN 4054-2005, phân cấp kỹ thuật dựa trên chức năng của tuyến đường trong hệ thống đường được quy định theo bảng sau:

Bảng 3.1 Phân cấp kỹ thuật đường ô tô theo chức năng của đường

Cấp thiết kế	Chức năng
Cao tốc	Đường trục chính, thiết kế theo TCVN 5729 : 2012
Cấp I	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của đất nước. Quốc lộ.
Cấp II	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của đất nước. Quốc lộ.
Cấp III	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của đất nước, của địa phương. Quốc lộ hay đường tỉnh.
Cấp IV	Đường nối các trung tâm của địa phương, các điểm lập hàng, các khu dân cư. Quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện.
Cấp V	Đường phục vụ giao thông địa phương. Đường tỉnh, đường huyện, đường xã.
Cấp VI	Đường huyện, đường xã.

2/. Phân cấp đường bộ theo cấp quản lý

- **Hệ thống Quốc lộ:** Là các đường trục chính của mạng lưới đường bộ, có tác dụng đặc biệt quan trọng phục vụ sự phát triển kinh tế-xã hội, quốc phòng, an ninh của đất nước và khu vực gồm:

+ Đường nối liền Thủ đô Hà Nội tới các thành phố trực thuộc Trung ương, với trung tâm hành chính các tỉnh

+ Đường nối trung tâm hành chính 3 tỉnh hoặc thành phố trực thuộc trung ương trở lên.

+ Đường nối liền từ cảng biển quốc tế, cửa khẩu chính trên đường bộ.

- **Hệ thống đường tỉnh:** là các đường trục trong địa bàn 1 tỉnh hoặc 2 tỉnh gồm đường nối trung tâm hành chính của tỉnh với trung tâm hành chính của huyện hoặc với trung tâm hành chính của tỉnh lân cận; đường nối Quốc lộ với trung tâm hành chính của huyện.

- **Hệ thống đường huyện:** là các đường nối từ trung tâm hành chính của huyện với trung tâm hành chính của xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính của huyện lân cận; đường nối đường tỉnh với trung tâm hành chính của xã hoặc trung tâm cụm xã.

- **Hệ thống đường xã:** Là các đường nối từ trung tâm hành chính xã với các thôn, xóm hoặc các đường nối giữa các xã.

- **Hệ thống đường đô thị:** Là các đường nằm trong phạm vi địa giới hành chính nội thành, nội thị.

- **Hệ thống đường chuyên dùng:** Là các đường chuyên dùng phục vụ cho vận chuyển, đi lại của một hoặc nhiều cơ quan, doanh nghiệp tư nhân.

b) Các yếu tố kỹ thuật

1/. Tốc độ thiết kế

Tốc độ thiết kế theo các cấp đường dựa theo điều kiện địa hình quy định như sau:

Bảng 3.2 Tốc độ thiết kế của các cấp đường

Cấp thiết kế	I	II	III	IV	V	VI
Địa hình	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng
Tốc độ thiết kế (km/giờ)	120	100	80	60	40	30
Chú thích:Việc phân biệt địa hình được dựa trên cơ sở độ dốc ngang phổ biến của sườn đồi, sườn núi như sau: Đồng bằng và đồi $\leq 30\%$; núi $> 30\%$.						

2/. Mặt cắt ngang

Tùy theo cấp thiết kế của đường và tốc độ thiết kế, việc bố trí phần xe chạy, lề, dải phân cách, đường bên và các làn xe phụ (làn phụ leo dốc, làn chuyển tốc) trên mặt cắt ngang đường phải tuân thủ các giải pháp tổ chức giao thông quy định như sau:

Bảng 3.3 Giải pháp tổ chức giao thông trên mặt cắt ngang đường

Cấp TK của đường		I	II	III	IV	V	VI
Tốc độ thiết kế Km/h	Đồng bằng và đồi	120	100	80	60	40	30
Bố trí đường bên ^{*)}		Có	Có	Không	Không	Không	Không
Bố trí làn dành riêng cho xe đạp và xe thô sơ.		Xe đạp và xe thô sơ bố trí trên đường bên.		- Bố trí trên phần lề gia cố. - Có dải phân cách bên bằng vạch kẻ.	Không có làn riêng; xe đạp và xe thô sơ đi trên phần lề gia cố.		Xe thô sơ và xe đạp đi chung trên phần xe chạy.
Sự phân cách giữa hai chiều xe chạy.		Có dải phân cách giữa hai chiều xe chạy.		Khi có 2 làn xe không có dải phân cách giữa. Khi có 4 làn xe dùng vạch liền kẻ kép để phân cách.			
Chỗ quay đầu xe.		Phải cắt dải phân cách giữa để quay đầu xe		Không không chế.			
Không chế chỗ ra vào đường.		Có đường bên chạy song song với đường chính. Các chỗ ra, vào cách nhau ít nhất 5 km và được tổ chức giao thông hợp lý.		Không không chế.			

Chiều rộng tối thiểu của các yếu tố trên mặt cắt ngang đường được quy định tùy thuộc cấp thiết kế của đường như qui định ở **Bảng 3.4**

Bảng 3.4 Chiều rộng tối thiểu các yếu tố trên mặt cắt ngang

Cấp thiết kế của đường	I	II	III	IV	V	VI
Tốc độ thiết kế, Km/h	120	100	80	60	40	30
Số làn xe tối thiểu dành cho xe cơ giới (làn)	6	4	2	2	2	1
Chiều rộng 1 làn xe (m)	3,75	3,75	3,50	3,50	2,75	3,50
Chiều rộng phần xe chạy dành cho cơ giới (m)	2 x 11,25	2 x 7,50	7,00	7,00	5,50	3,5
Chiều rộng dải phân cách giữa(m)	3,00	1,50	0	0	0	0
Chiều rộng lề và lề gia cố ¹⁾ (m)	3,50 (3,00)	3,00 (2,50)	2,50 (2,00)	1,00 (0,50)	1,00 (0,50)	1,50
Chiều rộng nền đường (m)	32,5	22,5	12,00	9,00	7,50	6,50

¹⁾ Số trong ngoặc ở hàng này là chiều rộng phần lề có gia cố tối thiểu. Khi có thể, nên gia cố toàn bộ chiều rộng lề đường, đặc biệt là khi đường không có đường bên dành cho xe thô sơ.

3.2.2. Đường thủy

a) Phân cấp kỹ thuật theo chức năng của đường thủy theo TCVN 5664-2009

Bảng 3.5 Phân cấp kỹ thuật theo vai trò và chức năng của đường thủy nội địa

Cấp KT	Vai trò và chức năng của đường thủy nội địa
Đặc biệt	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan trên 4x600T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải $\square$ 1.000T
I	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan đến 4x600T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải $\leq$ 1.000T
II	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan 4x400T, 2x600T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải $\leq$ 600T
III	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan đến 2x400T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải $\leq$ 300T
IV	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan 2x100T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải $\leq$ 100T
V	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai với cỡ phương tiện thủy nội địa có trọng tải $\leq$ 50T
VI	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai với cỡ phương tiện thủy nội địa có trọng tải $\leq$ 10T

b) Các yếu tố kỹ thuật

Việc xác định cấp cho từng tuyến sông, kênh phải dựa trên cơ sở tính toán từng chỉ tiêu về kích thước luồng lạch, kích thước công trình.... Bảng quy định cấp theo tiêu chuẩn phân cấp kỹ thuật được thể hiện như sau:

Bảng 3.6 Tiêu chuẩn phân cấp kỹ thuật đường thủy nội địa

Cấp	Kích thước đường thủy					Kích thước Âu nhỏ nhất			Khẩu độ khoang thông thuyền		Chiều cao tĩnh không		C.sâu đặt dây cáp/ đường ống
	Sông		Kênh		Bán kính cong	C.dài	C. rộng	Độ sâu ngưỡng			Cầu	Đường dây điện	
	Sâu	Rộng	Sâu	Rộng									
Đặc biệt	Tùy thuộc vào tàu thiết kế					Tùy thuộc vào tàu thiết kế			Tùy thuộc vào tàu thiết kế				
I	>4,0	>125	>4,5	>80	>550	100,0	12,5	3,8	>75	>120	11	12+ΔH	2,0
II	>3,5	>65	>3,5	>50	>500	100,0	12,5	3,5	>50	>60	9,5	12+ΔH	2,0
III	>2,8	>50	>3,0	>35	>350	95,0	10,5	3,4	>30	>50	7 (6)	12+ΔH	1,5
IV	>2,6	>35	>2,8	>25	>100	75,0	9,5	2,7	>25	>30	6 (5)	7+ΔH	1,5
V	>2,1	>25	>2,2	>15	>80	18,0	5,5	1,9	>15	>25	4 (3,5)	7+ΔH	1,5
VI	>1,3	>14	>1,3	>10	>70	12,0	4,0	1,3	>10	>13	3 (2,5)	7+ΔH	1,5

Ghi chú: + Áp dụng đối với đường thủy nội địa khu vực bao gồm các tỉnh, thành phố khu vực phía Nam

+ Chiều rộng sông kênh là bề rộng tại đáy luồng

+ Độ dư an toàn ΔH theo quy định hiện hành

+ Trị số () không ưu tiên sử dụng

3.2.3. Phạm vi đất dành cho đường bộ

Theo nghị định 11/2010/NĐ-CP và 100/2013/NĐ-CP, phạm vi đất dành cho đường bộ gồm đất của đường bộ và đất hành lang an toàn đường bộ.

a) Đất của đường bộ

Bao gồm phần đất trên đó công trình đường bộ được xây dựng và phần đất dọc hai bên đường bộ để quản lý, bảo trì, bảo vệ công trình đường bộ (dưới đây gọi tắt phần đất dọc hai bên đường bộ để quản lý, bảo trì, bảo vệ công trình đường bộ là phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ).

Phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ dùng để giữ vật tư sử dụng cho bảo trì, để di chuyển hoặc đặt các thiết bị thực hiện việc bảo trì, để chất bẩn từ mặt đường ra hai bên đường, chống xâm hại công trình đường bộ.

Phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ có bề rộng theo cấp đường, được xác định từ mép ngoài cùng của nền đường bộ (chân mái đường đắp hoặc mép ngoài của rãnh dọc tại các vị trí không đào không đắp hoặc mép đỉnh mái đường đào) ra mỗi bên như sau:

- 03 mét đối với đường cao tốc, cấp I, cấp II;
- 02 mét đối với đường cấp III;
- 01 mét đối với đường cấp IV, cấp V, cấp VI;

b) Hành lang an toàn đường bộ

1/. Giới hạn hành lang đối với đường: là phần đất dọc hai bên đất của đường bộ nhằm đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ công trình đường bộ. Giới hạn hành lang an toàn đường bộ được quy định như sau:

- Đối với đường ngoài đô thị: căn cứ cấp kỹ thuật của đường theo quy hoạch, phạm vi hành lang an toàn của đường có bề rộng tính từ đất của đường bộ trở ra hai bên là:

- + 17 mét đối với đường cao tốc;
- + 17 mét đối với đường cấp I, cấp II;
- + 13 mét đối với đường cấp III;
- + 09 mét đối với đường cấp IV, cấp V;
- + 04 mét đối với đường có cấp thấp hơn cấp V.

- Đối với đường đô thị, bề rộng hành lang an toàn được tính từ mép đường đến chỉ giới xây dựng của đường theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Đối với đường cao tốc đô thị, bề rộng hành lang an toàn là 40 mét.

- Đối với đường bộ có hành lang an toàn chồng lấn với hành lang an toàn đường sắt thì phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn cho đường sắt, nhưng ranh giới hành lang an toàn dành cho đường sắt không được chồng lên công trình đường bộ.

Trường hợp đường bộ, đường sắt liền kề và chung nhau rãnh dọc thì ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía nền đường cao hơn, nếu cao độ bằng nhau thì ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía đường sắt.

- Đối với đường bộ có hành lang an toàn chồng lấn với hành lang bảo vệ đường thủy nội địa thì ranh giới hành lang an toàn là mép bờ tự nhiên.

2/. Giới hạn hành lang an toàn đối với cầu, cống: theo quy định tại nghị định 11/2010/NĐ-CP và 100/2013/NĐ-CP được quy định như sau:

- Hành lang an toàn đối với cầu trên đường ngoài đô thị

- a) Theo chiều dọc cầu tính từ đuôi mố cầu ra mỗi bên:
 - + 50 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét trở lên;
 - + 30 mét đối với cầu có chiều dài dưới 60 mét.
- b) Theo chiều ngang cầu tính từ mép ngoài cùng đất của đường bộ trở ra mỗi phía:
 - + 150 mét đối với cầu có chiều dài lớn hơn 300 mét;
 - + 100 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét;
 - + 50 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét;
 - + 20 mét đối với cầu có chiều dài nhỏ hơn 20 mét.
- Hành lang an toàn đối với cầu trên đường trong đô thị
- + Theo chiều dọc cầu được xác định như đối với cầu trên đường ngoài đô thị;
- + Theo chiều ngang cầu, đối với phần cầu chạy trên cận kề cả phần cầu chạy trên phần đất không ngập nước thường xuyên được tính từ mép ngoài đất của đường bộ ra mỗi bên 07 mét; đối với phần cầu còn lại, quy định như điểm b khoản 1 Điều này;
- + Tại các nút giao thông đô thị, các cầu vượt, hầm chui và cầu dành cho người đi bộ qua đường theo thiết kế được cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Hành lang an toàn đối với công tương ứng với hành lang an toàn đường bộ nơi đặt công.

3/. Giới hạn khoảng cách an toàn đường bộ đối với phần trên không

- Đối với đường là 4,75m tính từ điểm cao nhất của mặt đường trở lên theo phương thẳng đứng. Đối với đường cao tốc theo tiêu chuẩn quốc gia.
- Đối với cầu là bộ phận kết cấu cao nhất của cầu, nhưng không thấp hơn 4,75m tính từ điểm cao nhất của mặt cầu (phần xe chạy) trở lên theo phương thẳng đứng.
- Chiều cao đường dây thông tin đi phía trên đường bộ phải bảo đảm khoảng cách tối thiểu từ điểm cao nhất của mặt đường đến đường dây thông tin theo phương thẳng đứng là 5,50m.
- Chiều cao đường dây tải điện đi phía trên đường bộ hoặc gắn trực tiếp trên kết cấu của cầu phải bảo đảm an toàn cho hoạt động giao thông vận tải và an toàn lưới điện tùy theo điện áp của đường dây điện.

4/. Giới hạn khoảng cách an toàn đường bộ theo chiều ngang

Phần dưới mặt đất, phần dưới mặt nước đối với công trình đường bộ do cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền quyết định đối với từng công trình cụ thể, phù hợp với yêu cầu kỹ thuật, bảo đảm an toàn giao thông, an toàn công trình và không ảnh hưởng đến việc quản lý, bảo trì đường bộ.

3.2.4. Hành lang an toàn đường thủy

a) Hành lang bảo vệ luồng

1/. Trường hợp luồng không sát bờ

- Đối với luồng trên hồ, vịnh và cửa sông ra biển: từ trên 20 mét đến 25 mét;
- Đối với luồng cấp I, cấp II : từ trên 15 mét đến 20 mét;
- Đối với luồng cấp III, cấp IV: từ trên 10 mét đến 15 mét;
- Đối với luồng cấp V, cấp VI: 10 mét.

2/. Trường hợp luồng sát bờ: phạm vi hành lang bảo vệ luồng phía sát bờ được tính từ mép bờ tự nhiên trở vào phía bờ tối thiểu không dưới 5 mét; nếu luồng trong khu vực

thành phố, thị xã, thị trấn thì phạm vi hành lang bảo vệ luồng có thể dưới 5 mét do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định.

3/. Trường hợp phạm vi hành lang bảo vệ luồng trùng với hành lang an toàn đường bộ, đường sắt thì phạm vi hành lang bảo vệ luồng được tính từ mép luồng tới mép bờ tự nhiên.

4/. Trường hợp phạm vi hành lang bảo vệ luồng trùng với hành lang an toàn cầu đường bộ, cầu đường sắt thì thực hiện theo quy định về bảo vệ hành lang an toàn cầu.

5/. Trường hợp phạm vi hành lang bảo vệ luồng trùng với phạm vi bảo vệ các công trình phòng, chống lụt, bão, bảo vệ đê thì thực hiện theo quy định của pháp luật về phòng, chống lụt, bão, pháp luật về đê điều.

b) Phần trên không, phần dưới mặt nước, phần dưới đáy sông: theo cấp kỹ thuật đường thủy nội địa hiện hành.

3.2.5. Đặt tên đường quy hoạch

Việc đặt tên hoặc số hiệu đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 4 nghị định 11/2010/NĐ-CP ban hành ngày 14 tháng 02 năm 2010.

a) Đặt tên hoặc số hiệu đường bộ ngoài đô thị

- Tên đường bộ bao gồm chữ “Đường” kèm theo tên theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 40 của Luật Giao thông đường bộ

- Số hiệu đường bộ gồm chữ viết tắt hệ thống đường bộ và số tự nhiên cách nhau bằng dấu chấm;

+ Chữ viết tắt của các hệ thống đường bộ như sau: quốc lộ (QL), đường cao tốc (CT), đường tỉnh (ĐT), đường huyện (ĐH).

+ Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể các số tự nhiên cho từng địa phương để đặt số hiệu cho hệ thống đường tỉnh (đối với tỉnh Trà Vinh gồm các số từ 911-915). Trường hợp đặt một số hiệu cho nhiều đường cao tốc, nhiều quốc lộ hoặc nhiều đường tỉnh, đường huyện, đường trong cùng một địa phương thì kèm thêm một chữ cái lần lượt từ B đến Z, trừ đường bộ đầu tiên đặt số hiệu đó.

Trường hợp tách tỉnh, đường tỉnh đã có đi qua địa phận hai tỉnh mới hoặc trường hợp sát nhập tỉnh mà đường tỉnh đã có đi qua một tỉnh mới thì giữ nguyên tên hoặc số hiệu, điểm đầu, điểm cuối;

Đoạn tuyến có nhiều đường bộ đi trùng nhau thì việc đặt tên hoặc số hiệu như sau:

+ Đoạn đường bộ trùng nhau thuộc một hệ thống đường bộ thì đặt tên hoặc số hiệu theo đường bộ có cấp kỹ thuật cao hơn;

+ Đoạn đường bộ trùng nhau thuộc nhiều hệ thống đường bộ thì đặt tên hoặc số hiệu của đường bộ thuộc hệ thống đường bộ có cấp quản lý cao hơn.

Tên, số hiệu đường bộ thuộc mạng lưới đường theo Điều ước quốc tế thì sử dụng đồng thời tên, số hiệu trong nước và tên, số hiệu theo Điều ước quốc tế liên quan;

Đối với đường xã chỉ đặt tên gồm chữ “Đường” kèm theo tên địa danh hoặc tên theo tập quán.

b) Đặt tên hoặc số hiệu đường đô thị

Số hiệu đường đô thị gồm chữ viết tắt hệ thống đường đô thị (ĐĐT) và số tự nhiên cách nhau bằng dấu chấm;

Đặt tên đường đô thị thực hiện theo Nghị định số 91/2005/NĐ-CP ngày 11 tháng 7 năm 2005 của Chính phủ về việc ban hành Quy chế đặt tên, đổi tên đường, phố và công trình công cộng.

Trường hợp đường đô thị trùng với quốc lộ thì sử dụng cả tên đường đô thị và tên, số hiệu quốc lộ.

3.3. Quy hoạch hệ thống đường bộ

3.3.1. Hệ thống giao thông Quốc gia

Theo Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”, thì hệ thống đường quốc gia đi qua địa bàn tỉnh Trà Vinh được quy hoạch như sau:

1/. QL.53: Đây là tuyến đường huyết mạch nối từ QL.1A (Vĩnh Long) qua nhiều trung tâm kinh tế xã hội của tỉnh Trà Vinh và đầu nối vào QL54 tại xã Tập Sơn, huyện Trà Cú. Đoạn đi qua địa bàn tỉnh Trà Vinh dài 126,5km.

Dự kiến nâng cấp toàn tuyến, hoàn thành trước năm 2020, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn từ ranh Vĩnh Long đến đến Tp.Trà Vinh nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp II, 4 làn xe.

+ Đoạn từ Tp.Trà Vinh đến QL.54, xã Tập Sơn, huyện Trà Cú nâng cấp đạt tối thiểu tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

+ Các đoạn Quốc lộ đi trong khu vực Tp.Trà Vinh và các thị trấn được quy hoạch theo tiêu chuẩn đường đô thị (theo quy hoạch chung xây dựng của Tp.Trà Vinh và các thị trấn).

+ Xây dựng các tuyến tránh qua các trung tâm đô thị, như: Đoạn tránh Tp.Trà Vinh (trước 2020) và các đoạn tránh qua thị trấn: Càng Long, Cầu Ngang (theo quy hoạch chung xây dựng của Tp.Trà Vinh và các thị trấn).

+ Nắn chỉnh tuyến cục bộ tại một số vị trí: đoạn nắn cống Trà Cuông, đoạn gần cầu Vĩnh Kim (cua Mai Hương), ngã 3 Long Sơn, ngã 3 Thạnh Hòa Sơn, đoạn nắn cống Bến Giá.

2/. QL.54: Là tuyến đường trục dọc nối từ phà Vàm Cống, cắt qua QL.1A địa phận Vĩnh Long và kết thúc tại TP.Trà Vinh (QL.53). Nâng cấp toàn tuyến tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe, hoàn thành trước 2020.

3/. QL.60: Là tuyến trục ngang quan trọng của tỉnh và khu vực ĐBSCL, khi xây dựng xong cầu Đại Ngãi, khoảng cách từ TP.Hồ Chí Minh đến các tỉnh ven biển ĐBSCL rút ngắn (từ 60km đến 80km), giảm áp lực lưu thông trên QL.1A.

Nâng cấp 43km tuyến hiện hữu tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe.

Hiện quốc lộ 60 đoạn qua tỉnh Trà Vinh đang có dự án xây dựng đoạn tuyến mới để kết nối với cầu Đại Ngãi, điểm đầu tại xã Nhị Long, huyện Càng Long, điểm cuối tại cầu Đại Ngãi.

4/. Đường hành lang ven biển: Nâng cấp, cải tạo từ các tuyến đê biển, các tuyến đường tỉnh (ĐT.913, ĐT.914, ĐT.915B), toàn tuyến dài 64,7km, mặt nhựa rộng 8m, nền 9m, đạt tiêu chuẩn cấp IV.

3.3.2. Hệ thống đường tỉnh

1/. ĐT.911: Nâng cấp tuyến đường hiện hữu và kéo dài một đoạn trên cơ sở nâng cấp Hương lộ 25, một đoạn Hương lộ 38 và các tuyến đường giao thông nông thôn. Khi tuyến đường hình thành sẽ tạo thành tuyến trục dọc xuyên suốt chiều dài của tỉnh, tạo thuận lợi

để giao lưu, trao đổi hàng hóa giữa các địa phương, thúc đẩy phát triển kinh tế của toàn tỉnh. Chiều dài 56,6 km, điểm đầu ranh Vĩnh Long, điểm cuối ĐT.914, gồm 2 đoạn sau:

+ Đoạn từ ranh Vĩnh Long đến ĐT.912: dài 36,4km, quy hoạch nâng cấp đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành trước năm 2020.

+ Đoạn từ ĐT.912 đến ĐT.914: dài 20,2 km, đây là đoạn đường tỉnh kéo dài. Tuyến theo HL.38, dọc kênh 3/2 đến QL.54, theo HL.25 đến giao ĐT.914. Giai đoạn 2016-2020, tiến hành cắm mốc lộ giới. Sau năm 2020 nâng cấp đạt chuẩn đường cấp IV-ĐB, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m và lộ giới tối thiểu là 29m.

2/. ĐT.912: Để đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng cao giữa các địa phương trong tỉnh, cần thiết phải hình thành các tuyến trục ngang kết nối các vùng trong tỉnh. Do đó quy hoạch đề xuất kéo dài một đoạn từ giao QL.54 (gần cầu Giồng Lức) đến TT.Mỹ Long, huyện Cầu Ngang.

Khi tuyến tránh QL.54 qua thị trấn Tiểu Cần hoàn thành, kiến nghị chuyển đoạn QL.54 cũ từ giao điểm cuối tuyến tránh tại xã Tân Hùng, huyện Tiểu Cần đến gần cầu Đại Sur thành ĐT.912.

Chiều dài toàn tuyến là 36,94 km, điểm đầu giao QL.54, xã Tân Hùng, Tiểu Cần, điểm cuối TT.Mỹ Long, huyện Cầu Ngang, gồm 2 đoạn sau:

+ Đoạn từ giao QL.54 (xã Tân Hùng, Tiểu Cần) đến giao QL.54 xã Mỹ Chánh, huyện Châu Thành: dài 18,78km, quy hoạch nâng cấp đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành 2016-2020.

+ Đoạn kéo dài 18,16km từ giao QL.54 (gần cầu Giồng Lức, huyện Châu Thành) theo kênh Thống Nhất đến giao QL.53 rồi theo HL.19 đến giao ĐT.915B tại TT.Mỹ Long, huyện Cầu Ngang. Quy hoạch nâng cấp đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành sau 2020.

3/. ĐT.913: dài 28,7km, điểm đầu giao QL.53 TX.Duyên Hải, điểm cuối tại Trung tâm xã Đông Hải, huyện Duyên Hải. Quy hoạch thành đường Hành lang ven biển, hoàn thành trước năm 2020.

4/. ĐT.914: dài 36,5km, điểm đầu giao QL.53 xã Đại An, huyện Trà Cú, điểm cuối giáp đê Hiệp Thạnh, TX.Duyên Hải. Quy hoạch nâng cấp đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành sau năm 2020. Trong đó, đoạn từ cống Thâu Râu đến ngã ba Long Hữu được quy hoạch thành đường Hành lang ven biển.

5/. ĐT.915: dài 49,797 km, điểm đầu giáp sông Tân Dinh (ranh Vĩnh Long), điểm cuối giáp QL.53 xã Đại An, huyện Trà Cú. Quy hoạch gồm hai đoạn như sau:

- Đoạn 1: Từ ranh tỉnh Vĩnh Long đến giao với ĐH.27 đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m. Giai đoạn đầu tư 2015-2020.

- Đoạn 2: Tạo điều kiện để phát triển cảng biển Trà Cú và hoàn thiện hệ thống giao thông thủy – bộ liên hoàn. Đề xuất xây dựng đoạn từ giao ĐH.27 đến QL.53 đạt cấp III, quy mô 4 làn xe, nền rộng 30m, lộ giới tối thiểu 60m. Giai đoạn đầu tư 2021 – 2030.

6/. ĐT.915B: dài 48,937km, điểm đầu giao QL.60 (đường dẫn vào cầu Cổ Chiên) tại xã Đức Mỹ, huyện Càng Long, điểm cuối giáp ĐT.914 xã Hiệp Thạnh, TX.Duyên Hải. Quy hoạch gồm hai đoạn như sau:

- Đoạn 1: từ đường vào cầu Cổ Chiên đến cầu Long Bình 3, quy hoạch cấp III, mặt 7m, nền 12m với lộ giới tối thiểu đạt 32m.

- Đoạn còn lại: đạt cấp IV, mặt 7m, nền 9m với lộ giới tối thiểu đạt 29m. Giai đoạn đầu tư 2015-2020. Đoạn từ TT.Mỹ Long đến giao ĐT.914 được quy hoạch thành đường Hành lang ven biển.

3.3.3. Hệ thống đường huyện

a) Các tuyến chuyển cấp quản lý:

- **Hương Lộ 19:** Nâng cấp toàn tuyến thành ĐT.912
- **Hương Lộ 25:** Nâng cấp toàn tuyến thành ĐT.911
- **Hương Lộ 38:** Đoạn từ ĐT.912 đến kênh Chánh Hội được nâng cấp thành ĐT.911
- Chuyển QL.60 đoạn từ phà Cổ Chiên đến đường dẫn vào cầu Cổ Chiên thành ĐH.03.

b) Các tuyến giao cho địa phương quản lý:

- **Hương Lộ 13:** Từ đường Nguyễn Đáng – Tp.Trà Vinh đến Hương lộ 11, giao cho thành phố Trà Vinh quản lý và xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị.
- **Hương Lộ 3:** Chuyển cho địa phương quản lý.

c) Các tuyến nâng cấp:

1/. ĐH.01 (Hương lộ 1): Dài 17,35 km, bắt đầu từ ĐT.915B (cầu Ba Trường) và kết thúc tại ranh tỉnh Vĩnh Long (xã Đức Mỹ - huyện Càng Long). Tuyến hình thành trên cơ sở kết hợp mở mới một đoạn dài 2,69 km từ cống Cái Hóp đến ranh tỉnh Vĩnh Long. Quy hoạch toàn tuyến đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

2/. ĐH.02 (Hương lộ 2): dài 18,22km, điểm đầu từ cầu Mỹ Huê giáp QL.53, huyện Càng Long, điểm cuối giao QL.60, huyện Tiểu Cần.

- Đoạn 1: từ QL53 đến ĐT.911, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền rộng 9,0 m, lộ giới tối thiểu 29 m, hoàn thành trước năm 2020.

- Đoạn còn lại: Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

3/. ĐH.04 (Hương lộ 4): dài 7,04 km, điểm đầu từ Hương lộ 37, điểm cuối giao đường vào cầu Cổ Chiên. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

4/. ĐH.05 (Hương lộ 5): dài 2,08km, điểm đầu từ HL.19, huyện Cầu Ngang, điểm cuối giao ĐT.915B, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

5/. ĐH.06: dài 21,48 km, điểm đầu từ QL.53, xã Bình Phú, huyện Càng Long; điểm cuối ĐT.912, xã Ngãi Trung, Tiểu Cần được chia cụ thể thành hai đoạn như sau:

- **Đoạn 1 (Hương lộ 6):** dài 14,23km, điểm đầu từ QL.53, xã Bình Phú, huyện Càng Long, điểm cuối QL.60, xã Hiếu Tử, huyện Tiểu Cần. Trong đó: từ QL.53, xã Bình Phú, huyện Càng Long, đến giáp với ĐT.911, xã Huyền Hội, huyện Càng Long, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền rộng 9,0 m, lộ giới tối thiểu 29; đoạn còn lại, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

- **Đoạn 2:** Hình thành trên cơ sở mở mới một đoạn dài 7,25km từ QL.60, xã Hiếu Tử, Tiểu Cần đến ĐT.912, xã Tập Ngãi, Tiểu Cần. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

6/. ĐH.07: dài 38,425km, điểm đầu giao với QL.53 (gần cầu Mỹ Huệ – xã An Trường – huyện Càng Long), điểm cuối tại QL.53 xã Phương Thạnh, huyện Càng Long. Tuyến chia làm hai đoạn như sau:

- **Đoạn 1:** Mở mới 19,125 km bắt đầu từ QL.53 gần cầu Mỹ Huệ, đi dọc theo kênh An Trường đến bờ đê kênh Trà Eách. Tại đây, tuyến đi dọc theo kênh Trà Eách đến giao với HL.6 – xã Huyền Hội, Càng Long. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m. Giai đoạn đầu tư sau năm 2020.

- **Đoạn 2: (Hương lộ 7):** dài 19,3km, điểm đầu từ HL.6, xã Huyền Hội, Càng Long, điểm cuối QL.53 xã Phương Thạnh, huyện Càng Long. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

7/. ĐH.08 (Hương lộ 8): dài 9,8km, điểm đầu từ QL.54, xã Phong Thạnh, huyện Cầu Kè, điểm cuối HL.33, xã Thông Hòa, Cầu Kè. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

8/. ĐH.09 (Hương lộ 9): kéo dài một đoạn từ điểm cuối đến giao ĐT.912, huyện Tiểu Cần. Tuyến dài 9,12 km, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

9/. ĐH.10 (Hương lộ 10): dài 3,58km, điểm đầu QL.53 xã Hòa Thuận, huyện Châu Thành, điểm cuối ĐT.915B. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành trước năm 2020.

10/. Hương Lộ 11: Nhằm hạn chế sự ảnh hưởng của QL.53 với sự phát triển đô thị của Tp.Trà Vinh, quy hoạch kiến nghị nâng cấp Hương lộ 11 thành tuyến tránh QL.53 thành phố Trà Vinh (trước năm 2020).

11/. ĐH.12 (Hương lộ 12): dài 25,5km, điểm đầu từ ĐH.21 xã Long Sơn, huyện Cầu Ngang, điểm cuối giáp ĐT.915, xã Hàm Giang, huyện Trà Cú, quy hoạch thành hai đoạn cụ thể như sau:

- **Đoạn 1:** Từ ĐH.21 đến QL.53 quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5 m, lộ giới tối thiểu 29m. Giai đoạn đầu tư 2015 - 2020.

- **Đoạn 2:** Từ giao QL.53 đến ĐT.915 quy hoạch đạt cấp IV, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m. Giai đoạn đầu tư 2015 – 2020.

12/. ĐH.13 (Hương lộ 13): Tuyến dài 16,76 km, chia làm ba đoạn như sau:

- **Đoạn 1:** Từ Hương lộ 11 đến ĐT.911, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m. Giai đoạn đầu tư trước năm 2020.

- **Đoạn 2:** Từ ĐT.911 đến ĐH.09, quy hoạch đạt cấp V mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m. Giai đoạn đầu tư trước năm 2020.

- **Đoạn 3:** Từ ĐH.09 đến QL.60, quy hoạch mở mới đạt cấp V mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m. Giai đoạn đầu tư sau năm 2020.

13/. ĐH.14 (Hương lộ 14): dài 2,7km, điểm đầu QL.53 xã Hòa Lợi, huyện Châu Thành, điểm cuối ĐT.915B xã Hưng Mỹ, huyện Châu Thành. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

14/. ĐH.15 (Hương lộ 15): Đoạn đầu dài 3,13km, điểm đầu QL.53 xã Hòa Lợi, huyện Châu Thành, điểm cuối ĐT.915B xã Hưng Mỹ, huyện Châu Thành, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành trước năm 2020. Đoạn còn lại, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

15/. ĐH.16 (Hương lộ 16): dài 14,55km, điểm đầu QL.53 xã Phước Hảo, huyện Châu Thành, điểm cuối HL.13 xã Lương Hòa A, huyện Châu Thành. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

16/. ĐH.17 (Hương lộ 17): dài 17,7km, điểm đầu QL.53 tại cống Trà Cuôn, xã Phước Hảo, huyện Châu Thành, điểm cuối QL.54 xã Phước Hưng, huyện Trà Cú. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

Sau năm 2020, nâng cấp đoạn từ giao Hương lộ 20 đến QL.53 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m.

17/. ĐH.18: Kéo dài 8,7 km từ điểm cuối tại xã Tân Hiệp đến giao QL.53 tại xã Ngãi Xuyên, Trà Cú. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, đoạn hiện hữu hoàn thành trước năm 2020, đoạn kéo dài hoàn thành sau 2020.

18/. ĐH.20 (Hương lộ 20): dài 8,1km, điểm đầu QL.53 xã Long Sơn, huyện Cầu Ngang, điểm cuối HL.17 xã Nhị Trường, huyện Cầu Ngang, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

19/. ĐH.21 (Hương lộ 21): dài 10,9km, điểm đầu QL.53 tại ngã ba Long Sơn, huyện Cầu Ngang, điểm cuối ĐT.914 xã Ngũ Lạc, huyện Duyên Hải, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành trước năm 2020.

20/. ĐH.22 (Hương lộ 22): dài 5,9km, điểm đầu QL.53 xã Hiệp Mỹ Tây, huyện Cầu Ngang, điểm cuối HL.21 xã Thạnh Hòa Sơn, huyện Cầu Ngang, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

21/. ĐH.23 (Hương lộ 23): dài 8,74km, điểm đầu ĐT.912 (đoạn kéo dài) xã Mỹ Long Bắc, huyện Cầu Ngang, điểm cuối ĐT.915B xã Mỹ Long Nam, Cầu Ngang, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

22/. ĐH.24 (Hương lộ 24): Kéo dài 2,0km từ ĐT.913 tại xã Đông Hải đến đê biển. Tuyến dài 8,0km quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

23/. ĐH.26 (Hương lộ 26): dài 9,7km, điểm đầu QL.54 xã Tân Hùng, huyện Tiểu Cần, điểm cuối cống Cần Chông, giáp ĐT.915, huyện Tiểu Cần, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

24/. ĐH.27 (Hương lộ 27): dài 7,6km, điểm đầu QL.54 xã Tân Sơn, huyện Trà Cú, điểm cuối giáp sông Hậu xã An Quảng Hữu, huyện Trà Cú. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành trước năm 2020.

25/. ĐH.28 (Hương lộ 28): Đoạn từ QL.53 đến gần UB xã Lưu Nghiệp Anh chỉ tiến hành duy tu sửa chữa. Đoạn còn lại, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

26/. ĐH.29 (Hương lộ 29): dài 4,3km, điểm đầu QL.54 xã Hòa Ân, huyện Cầu Kè, điểm cuối QL.54 xã Hòa Ân, huyện Cầu Kè, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

27/. ĐH.30 (Hương lộ 30): dài 17,97km, điểm đầu giáp đê Hòa Minh, huyện Châu Thành, điểm cuối giáp đê Long Hòa, huyện Châu Thành, quy hoạch đạt cấp VI, mặt nhựa hoặc BTXM, rộng 4m, nền rộng 6,5m, lộ giới tối thiểu 16,5m, hoàn thành trước năm 2020.

28/. ĐH.31 (Hương lộ 31): dài 22,8km, điểm đầu giáp QL.53 tại cầu Mây Túc, TT.Càng Long, điểm cuối HL.2 xã Tân Bình, huyện Càng Long, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

29/. ĐH.32 (Hương lộ 32): dài 8,6km, điểm đầu giáp QL.54 xã Hòa Ân, huyện Cầu Kè, điểm cuối trung tâm xã An Phú Tân, huyện Cầu Kè, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

30/. ĐH.33 (Hương lộ 33): dài 7km, điểm đầu giáp QL.54 xã Thông Hòa, huyện Cầu Kè, điểm cuối ĐT.911 xã Thanh Phú, huyện Cầu Kè, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành sau năm 2020.

31/. ĐH.34 (Hương lộ 34): dài 8,45km, điểm đầu TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần, điểm cuối xã Phong Phú, huyện Cầu Kè. Trong đó kéo dài một đoạn 2,85km từ điểm cuối HL.34 hiện hữu đến giáp HL.51. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

32/. ĐH.35 (Hương lộ 35): dài 11,74km, điểm đầu QL.53, TT.Cầu Ngang, điểm cuối QL.53 xã Hiệp Mỹ Tây, huyện Cầu Ngang, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

33/. ĐH.36 (Hương lộ 36): dài 15,6km, điểm đầu ĐT.911 (đoạn kéo dài), xã Long Hiệp, huyện Trà Cú, điểm cuối giáp ĐT.915 xã Kim Sơn, huyện Trà Cú, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

34/. ĐH.37 (Hương lộ 37): dài 11,57km, điểm đầu QL.53, thị trấn Càng Long, huyện Càng Long, điểm cuối giao ĐH.01, xã Đức Mỹ, huyện Càng Long, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

35/. ĐH.38 (Hương lộ 38): Kéo dài 3,4km từ rạch Te Te đến QL.54, xã Hùng Hòa, huyện Tiểu Cần, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành trước năm 2020.

36/. ĐH.39 (Hương lộ 39): dài 7,76km, điểm đầu HL.2, xã An Trường, huyện Càng Long, điểm cuối HL.31 xã An Trường A, huyện Càng Long, quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

37/. ĐH.50 (Hương lộ 50): dài 3,5km, điểm đầu giáp QL.54 TT.Cầu Kè, huyện Cầu Kè, điểm cuối ĐT.915 xã Hòa Ân, huyện Cầu Kè, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành trước năm 2020.

38/. ĐH.51 (Hương lộ 51): dài 5,5km, điểm đầu QL.54 xã Phong Phú, huyện Cầu Kè, điểm cuối ĐT.915 xã Ninh Thới, huyện Cầu Kè, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới tối thiểu 29m, hoàn thành trước năm 2020.

39/. ĐH.81 (Hương lộ 81): dài 4,8km, điểm đầu QL.53 xã Long Toàn, TX.Duyên Hải, điểm cuối ĐT.913 xã Dân Thành, TX.Duyên Hải. Nâng cấp theo quy hoạch chung của khu kinh tế Định An.

d) Các tuyến mở mới

1/. ĐH.03: Tuyến dài 16,00 km. Được hình thành như sau:

+ Đoạn 1: Mở mới từ đường Vành Đai, phường 7, Tp.Trà Vinh đến giao QL.60, xã Bình Phú, huyện Càng Long, dài 9,5 km, quy hoạch đạt cấp III, hoàn thành trước năm 2020.

+ Đoạn 2: Chuyển đoạn QL.60 từ cuối đường vào cầu Cổ Chiên đến bến phà cũ thành đường địa phương, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền rộng 9,0 m, lộ giới tối thiểu 29 m.

2/. ĐH.19: dài 16,84km, điểm đầu từ ĐT.915, xã Ninh Thới, huyện Cầu Kè, điểm cuối ĐH.06 (HL.6) xã Hiếu Tử, Tiểu Cần, tuyến chạy dọc kênh Mỹ Văn. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

3/. ĐH.25: dài 6,57km, điểm đầu từ QL.54, xã Phong Thạnh, huyện Cầu Kè, điểm cuối QL.60, xã Hiếu Trung, Tiểu Cần. Quy hoạch đạt cấp V, mặt nhựa rộng 5,5m, nền rộng 7,5m, lộ giới tối thiểu 27,5m, hoàn thành sau năm 2020.

3.3.4. Hệ thống cầu, phà

Để đáp ứng được sự phát triển của tỉnh, sự kết nối giữa các huyện, thị, thành phố cũng như cả vùng, hệ thống cầu trên hệ thống đường bộ cần được xây dựng, nâng cấp phù hợp với cấp đường quy hoạch trong tương lai. Do vậy, quy hoạch hệ thống cầu được đề xuất như sau:

- Đối với hệ thống đường tỉnh: duy tu, bảo dưỡng các cầu hiện hữu có tải trọng 18T trở lên, các cầu được xây dựng mới đạt tải trọng HL93.

- Đối với hệ thống đường huyện: duy tu, bảo dưỡng các cầu hiện hữu có tải trọng 8T trở lên. Tuy nhiên các cầu được xây dựng mới nên hạn chế sử dụng kết cấu thép do chi phí duy tu, bảo dưỡng khá lớn, tuổi thọ công trình không cao, quy hoạch đề xuất sử dụng kết cấu BTCT hoặc BTĐƯ. Đồng thời cầu là công trình có quá trình sử dụng lâu dài, do đó các cầu được xây dựng mới cần đạt tải trọng $\geq 0,5\text{HL93}$ để đảm bảo đáp ứng được nhu cầu trong giai đoạn sau 2030.

- Đối với hệ thống đường GTNT: xóa bỏ 100% cầu tạm, đảm bảo các cầu đạt tải trọng tối thiểu 5T.

Đối với những nơi chưa xây dựng được cầu thì phải xây dựng bến phà để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân. Ưu tiên nâng cấp và mở mới các bến phà có vai trò quan trọng trong việc kết nối với các cù lao:

- Phà Bãi Vàng (nâng cấp từ Đò Bãi Vàng), nối với xã Hòa Minh, huyện Châu Thành. Nhằm đảm bảo nhu cầu đi lại của người dân hai xã cù lao, phà Bãi Vàng phải đạt tải trọng tối thiểu 10 tấn.

- Phà Định An (nối TT.Định An với cù lao Dung-Sóc Trăng)

3.3.5. Hệ thống đường xã

- Đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống GTNT phải phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội trên địa bàn nhằm tạo sự gắn kết, liên hoàn thông suốt từ hệ thống giao thông quốc gia đến đường tỉnh, đường huyện, đường xã; giữa các vùng chuyên canh sản xuất hàng hóa lớn, vùng nguyên liệu với các khu, cụm công nghiệp chế biến, giữa sản xuất-chế biến và tiêu thụ; Đồng thời kết hợp giữa phát triển kinh tế và an ninh quốc phòng.

- Quy hoạch hệ thống GTNT cần phát huy lợi thế về địa lý và điều kiện tự nhiên của từng huyện, kết hợp giữa giao thông với thủy lợi, nông lâm nghiệp và các ngành kinh tế khác trên địa bàn nhằm đảm bảo khả năng vận chuyển hàng hóa và đi lại của nhân dân.

- Trong phát triển GTNT, phải quán triệt và thực hiện tốt phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”. Cần phải huy động và sử dụng có hiệu quả mọi nguồn lực để phát triển GTNT, tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ từ các dự án của Bộ GTVT, các dự án trong chương trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa nông nghiệp và nông thôn.

- Những xã có kinh tế chưa phát triển, nhân dân còn nghèo, tình cần quan tâm hỗ trợ đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, tạo động lực cho kinh tế phát triển.

- Đầu tư phát triển GTNT phải được tiến hành theo từng giai đoạn với các bước đi phù hợp với tình hình phát triển kinh tế của từng huyện, cần lưu ý đây là công việc thường xuyên và được thực hiện trong nhiều năm dài. Vì vậy, phải xác định thứ tự ưu tiên đầu tư với quy mô phù hợp với các dự án được duyệt đảm bảo tuân thủ theo các tiêu chuẩn quy định nhằm đảm bảo chất lượng và tuổi thọ công trình

- Tích cực đưa khoa học kỹ thuật, vật liệu mới, sử dụng vật liệu tại chỗ, công nghệ thi công đơn giản, dễ thực hiện để đông đảo nhân dân có thể, tự quản lý, tự làm khi có sự hướng dẫn về kỹ thuật.

- Tổ chức đưa các loại hình vận tải hành khách cũng như hàng hóa và phương tiện vận tải phù hợp với điều kiện địa phương vào hoạt động khai thác.

Các tuyến đường GTNT có chức năng nối kết các khu dân cư và vùng sản xuất nông nghiệp ra đường huyện. Các tuyến này phục vụ cho việc vận chuyển, đi lại sinh hoạt hàng ngày của người dân tại các làng, xã, thôn ấp. Quy hoạch đề xuất nâng cấp, cải tạo và mở mới các tuyến đường xã theo “Đường giao thông nông thôn-Yêu cầu thiết kế TCVN 10380:2014” và theo quyết định số 4927/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2014 với việc ban hành “hướng dẫn lựa chọn quy mô kỹ thuật đường giao thông nông thôn phục vụ chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010 – 2020”, các tuyến đường xã đề xuất quy hoạch đạt tối thiểu cấp VI.

Tuy nhiên, trên đây chỉ là những tiêu chuẩn tối thiểu cần đạt. Ở những xã có điều kiện thì ngành giao thông nên khuyến khích xây dựng các tuyến đường xã ở cấp cao hơn. Riêng những đoạn, tuyến đường xã đi qua các khu vực đô thị, thị trấn, thị tứ, trung tâm xã đã có phê duyệt quy hoạch xây dựng thì áp dụng theo đề xuất của quy hoạch đó.

3.3.6. Quy hoạch các điểm đầu nối hệ thống đường gom và đường GTCC vào quốc lộ

a) Quy hoạch đầu nối đường giao thông công cộng vào các tuyến Quốc lộ

1/. QL.53

Quy hoạch đầu nối đoạn QL.53 mới đến năm 2020 có tổng số 45 điểm đầu nối, trong đó:

+ Quốc lộ	:	10 điểm
+ Đường tỉnh	:	3 điểm
+ Đường huyện	:	19 điểm
+ Đường xã	:	6 điểm
+ Đường đô thị	:	7 điểm

Đề xuất bố trí loại nút giao thông tại những điểm đầu nối được quy hoạch:

+ Nút giao thông hình xuyên: Tại điểm đầu nối giữa tuyến tránh QL.53 TT.Cảng Long (km 46+300), đường Điện Biên Phủ, ĐT.914 (km 105+110, km 151+ 950) với Quốc lộ.

+ Nút giao thông cùng mức kênh hóa: Tại điểm đầu nối giữa đường vành đai thành phố Trà Vinh, Đường quy hoạch (km43+300), QL 60 (km 51+600), Nguyễn Thị Minh Khai, Quốc Lộ 53 cũ (km67+500), Hương lộ 15, Tuyến Tránh Trà công (km 76+841, km 78+846), tuyến tránh TT.Cầu Ngang (km86+600, km 90+200), Đường 2/9, ĐT.913, Tuyến 1-Khu kinh tế Định An, Cảng cá Định An (km 151+100), tuyến tránh Trà Cú (km 158+390, km 163+450), QL.54 với Quốc lộ.

+ Nút giao thông cùng mức đơn giản: Tại các điểm đầu nối còn lại với Quốc lộ.

2/. QL.54

Quy hoạch đến năm 2020, QL.54 có tổng số 25 điểm đầu nối, trong đó:

+ Quốc lộ	:	7 điểm
+ Đường tỉnh	:	2 điểm
+ Đường huyện	:	7 điểm
+ Đường xã	:	7 điểm
+ Đường đô thị	:	2 điểm

Đề xuất bố trí loại nút giao thông tại những điểm đầu nối được quy hoạch:

+ Nút giao thông cùng mức hình xuyên: Tại điểm đầu nối giữa QL.60(km 110+300), tuyến tránh QL.54 (km 115+200), đường Lê Văn Tám và Nguyễn Đáng với Quốc lộ.

+ Nút giao thông cùng mức kênh Hoá: Tại điểm đầu nối giữa tuyến tránh TT.Cầu Kè (km 93+500, km 95+540), ĐT.912 (km 113+420, km 140+810), QL.53 với Quốc lộ.

+ Nút giao thông cùng mức đơn giản: Tại các điểm đầu nối còn lại với Quốc lộ.

3/. QL.60

Quy hoạch đến năm 2020, QL.60 có tổng số 25 điểm đầu nối, trong đó:

+ Quốc lộ	:	7 điểm
+ Đường tỉnh	:	3 điểm
+ Đường huyện	:	6 điểm
+ Đường xã	:	5 điểm
+ Đường đô thị	:	4 điểm

Đề xuất bố trí loại nút giao thông tại những điểm đầu nối được quy hoạch:

+ Nút giao thông cùng mức hình xuyên: Tại điểm đầu nối giữa QL.53 (Km 70+900), QL.54 (km 92+900), đường Lê Văn Tám (km 91+480), tuyến tránh Tiểu Cần (90+100), QL.54 (km 91+600) với Quốc lộ.

+ Nút giao thông cùng mức kênh Hoá: Tại điểm đầu nối giữa đường vào cầu Cổ Chiên, Hương lộ 4, QL.53(60+500), ccường vào bệnh viện lao, ĐT.911 (km 76+530, km 77+515), đường Nguyễn Huệ, Hùng Vương và ĐT.915 với Quốc lộ.

+ Nút giao thông cùng mức đơn giản: Tại các điểm đầu nối còn lại với Quốc lộ.

b) Quy hoạch các điểm đầu nối CHXD vào các tuyến Quốc lộ

- Đối với các cửa hàng xăng dầu (CHXD) đã tồn tại trên tuyến QL.53, QL.54, QL.60, đa số có lịch sử hình thành khá lâu. Các cửa hàng này đáp ứng nhu cầu của các phương tiện tham gia giao thông Quốc lộ và đồng thời đáp ứng nhu cầu của các phương tiện tham gia giao thông của địa phương. Nếu di chuyển vị trí đồng loạt sẽ làm đảo lộn sinh hoạt của người dân cũng như ảnh hưởng đến tình hình sản xuất của địa phương. Đơn vị tư vấn đề xuất vẫn giữ nguyên lý trình các CHXD được cấp phép đến năm 2015 (trừ những trường hợp bất khả kháng) và tổ chức đầu nối các CHXD vào Quốc lộ theo hình thức trực tiếp hay gián tiếp.

- Đối với các cửa hàng xăng dầu xây dựng tự phát, đầu nối trái phép vào Quốc lộ hoặc nằm trong hành lang an toàn đường bộ, quy mô không bảo đảm, hiện đang tồn tại dọc hai bên Quốc lộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chỉ đạo các cơ quan chức năng của địa phương xem xét, xử lý theo quy định của pháp luật.

- Đối với các CHXD nằm trong đô thị theo quy hoạch chung của đô thị đã và đang được cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Các CHXD nằm ngoài đô thị được đầu nối trực tiếp vào Quốc lộ phải được xây dựng đường dẫn ra vào CHXD.
- Các CHXD nằm ngoài đô thị không đầu nối vào Quốc lộ sẽ được đầu nối vào đường gom.

1/. QL.53

Quy hoạch đến năm 2015, QL.53 có tổng số 28 CHXD đầu nối trực tiếp vào Quốc lộ, 12 CHXD đầu nối vào đường gom. Sau năm 2015 những CHXD đầu nối vào Quốc lộ có vị trí không đảm bảo khoảng cách được xem xét lại thời gian cấp phép và có kế hoạch điều chỉnh và phải nằm trong quy hoạch xăng dầu của tỉnh đến năm 2020.

2/. QL.54

Quy hoạch đến năm 2015, QL.54 có tổng số 17 CHXD đầu nối trực tiếp vào Quốc lộ, 5 CHXD đầu nối vào đường gom. Sau năm 2015 những CHXD đầu nối vào Quốc lộ có vị trí không đảm bảo khoảng cách được xem xét lại thời gian cấp phép và có kế hoạch điều chỉnh và phải nằm trong quy hoạch xăng dầu của tỉnh đến năm 2020.

3/. QL.60

Quy hoạch đến năm 2015, QL.60 có tổng số 9 CHXD đầu nối trực tiếp vào Quốc lộ, 6 CHXD đầu nối vào đường gom. Sau năm 2015 những CHXD đầu nối vào Quốc lộ có vị trí không đảm bảo khoảng cách được xem xét lại thời gian cấp phép và có kế hoạch điều chỉnh và phải nằm trong quy hoạch xăng dầu của tỉnh đến năm 2020.

c) Quy hoạch đường gom

- Phân luồng giao thông: Ưu tiên dòng giao thông chạy suốt, hạn chế dòng giao thông địa phương ra vào. Phần đường chính Quốc lộ chủ yếu phục vụ dòng giao thông liên tỉnh, phần lẻ và lẻ gia cố dùng làm đường gom để dòng giao thông địa phương chủ yếu là các phương tiện thô sơ khai thác. Việc bố trí giải phân cách cứng hoặc mềm có thể 1 bên hoặc cả hai bên Quốc lộ nhằm tách biệt dòng giao thông chạy suốt và dòng giao thông địa phương và chỉ cắt dải phân cách tại những điểm đầu cầu, điểm đầu nối được quy hoạch nhằm hạn chế đầu nối trực tiếp đường GTCC địa phương.

- Đối với những đoạn Quốc lộ quỹ đất còn rộng (khu ít dân cư) xây dựng đường gom nằm ngoài hành lang an toàn đường bộ. Trong một số trường hợp đặc biệt cụ thể quỹ đất có thể phát triển một bên của Quốc lộ (đoạn có sông cấp sát...) đường gom có thể hình thành một phía của Quốc lộ.

- Quy hoạch đến năm 2020, hệ thống đường gom dọc các tuyến Quốc lộ trên địa bàn tỉnh có tổng chiều dài 112,8 km. Trong đó, QL.53 dài 59,8 km, QL.54 dài 27,6 km, QL.60 dài 25,4 km. Đường gom trong giai đoạn đầu dự kiến xây dựng đạt cấp VI, mặt láng nhựa rộng 3,5m, nền 6,5m, riêng QL.60 đoạn từ cầu Cổ Chiên đến giao QL 53 mặt nhựa rộng 5,5m. Tuy nhiên có một số đoạn có chức năng đặc biệt như (đường gom của các KCN, các nhà máy, trung tâm thương mại lớn...) cần phải xem xét thiết kế chi tiết với cấp kỹ thuật đảm bảo các phương tiện ra vào thuận lợi.

3.3.7. Quy hoạch công trình phục vụ vận tải đường bộ

a) Bến xe khách

Nâng cấp, mở rộng các bến xe khách hiện hữu đạt tiêu chuẩn quy định:

1/ Bến xe khách Trà Vinh: vị trí số 559, QL.54 khóm 4, phường 9, TP.Trà Vinh, có diện tích bến xe sử dụng 4.200 m². Giai đoạn 2015 – 2020 vẫn duy trì hoạt động của bến theo tiêu chuẩn loại 4. Giai đoạn sau 2020, di dời bến xe về vị trí mới tại nút giao giữa tuyến số 1 và đường Lê Văn Tám (phía tây tuyến số 1); quy mô bến loại 2 với diện tích sử dụng 15.400m².

2/ Bến xe khách Cầu Kè: vị trí Khóm 8, TT.Cầu Kè, huyện Cầu Kè, có tổng diện tích bến xe 3.000 m², đạt tiêu chuẩn loại 4

3/ Bến xe khách Trà Cú: di chuyển bến xe ra tuyến tránh TT.Trà Cú, huyện Trà Cú, quy hoạch đạt tiêu chuẩn loại 4.

4/ Bến xe khách Tiểu Cần: di chuyển bến xe ra khu vực quy hoạch của trường dạy nghề, TT.Tiểu Cần, huyện Tiểu Cần, quy hoạch đạt tiêu chuẩn loại 4.

5/ Bến xe khách Cầu Ngang: di chuyển ra nút giao giữa QL.53 và vành đai thị trấn, xã Thuận Hòa, huyện Cầu Ngang, đạt tiêu chuẩn loại 4.

6/ Bến xe khách Càng Long: Xây dựng mới tại khu Mỹ Huê, Khóm 6, TT.Càng Long, huyện Càng Long, đạt tiêu chuẩn loại 4.

7/ Bến xe khách khu kinh tế Định An: thực hiện theo quyết định số 1513/QĐ-TTg ngày 05/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Đồ án Quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030”:

+ Mở rộng diện tích bến xe hiện có tại Duyên Hải lên thành 1,5 - 2 ha, bố trí thêm 1 bến xe quy mô 5 - 7 ha.

+ Xây dựng 6 bến xe có diện tích trung bình từ 4 - 6 ha trong địa bàn Khu kinh tế tại thị trấn Long Thành; đô thị Định An và cảng Trà Cú; đô thị Long Vĩnh; khu du lịch biển Ba Động; khu tái định cư Dân Thành 1 và Dân Thành 2.

b) Bến xe hàng

Hiện trên địa bàn tỉnh không có bến xe hàng, tuy nhiên do nhu cầu vận chuyển hàng hóa của người dân nên đã hình thành các điểm xếp dỡ hàng hóa. Các điểm này tự phát sinh và thường nằm trong khu vực đông dân cư như: đường Bạch Đằng, Đồng Khởi (tập kết VLXD), đường Phan Đình Phùng (điểm xếp dỡ hàng hóa),.... nên phát sinh nhiều vấn đề về an ninh trật tự và an toàn giao thông.

Do đó, để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong tương lai, cũng như phát triển kinh tế, các khu công nghiệp và đô thị. Quy hoạch đề xuất tại các đô thị lớn của tỉnh: Tp.Trà Vinh, TX.Duyên Hải và khu kinh tế Định An cần phải xây dựng 1 bến xe hàng.

Các bến xe tải cần xem xét bố trí tại các điểm đầu mối tập trung hàng hóa, tùy điều kiện từng địa phương mà bố trí vị trí, diện tích bến hợp lý. Các bến xe hàng có thể bố trí kết hợp cùng với bến xe khách, tuy nhiên phải đảm bảo diện tích bến xe hàng $\geq 2.000\text{m}^2$.

c) Trạm dừng nghỉ

Theo quy hoạch của Bộ GTVT, sẽ xây dựng một trạm dừng nghỉ tại huyện Càng Long, Trà Vinh với quy mô 3.000m², tiêu chuẩn loại 3, nằm trên QL.53, lý trình từ km53+00 ÷ km55+00. Các phương tiện tham gia giao thông liên tỉnh có thể tiếp nhiên liệu và hành khách được đáp ứng những nhu cầu phục vụ khác.

d) Trạm cân cố định

Trên địa bàn tỉnh Trà Vinh sẽ xây dựng trạm cân cố định trên QL.54, nằm ở xã Mỹ Chánh, huyện Châu Thành, gần ngã ba ĐT.912 và QL.54, nhằm kiểm soát tải trọng của các phương tiện lưu thông trên tuyến.

3.4. Quy hoạch sân bay

Theo quyết định số 1513/QĐ-TTg ngày 05/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Đồ án Quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030”, sân bay Long Toàn hiện có sẽ được khôi phục, cải tạo nâng cấp phục vụ vận chuyển cho các loại máy bay cỡ nhỏ. Định hướng phát triển theo hướng bay dịch vụ, khảo sát, cứu hộ và phục vụ an ninh quốc phòng.

Dành quỹ đất dự trữ cho việc xây dựng sân bay tại khu vực xã Long Toàn, thị xã Duyên Hải, khi cần thiết trong tương lai sau năm 2030, diện tích khoảng 719 ha, trước mắt được sử dụng cho sản xuất nông nghiệp.

3.5. Quy hoạch hệ thống đường thủy nội địa

Xuất phát từ đặc điểm tự nhiên, địa hình và tính đặc thù của hệ thống đường thủy trên địa bàn tỉnh, quy hoạch giao thông đường thủy được xem xét theo những quan điểm sau:

- Do tính chất rất phong phú và đầy tiềm năng của mạng lưới đường thủy, nên cần phải tận dụng khai thác tối đa các điều kiện tự nhiên của mạng lưới sông kênh hiện có. Chỉ đặt vấn đề đào luồng kênh mới trong trường hợp thật cần thiết.
- Vận tải thủy đối với tỉnh trong tương lai vẫn sẽ là phương thức quan trọng. Vì vậy, duy trì và phát triển hệ thống giao thông thủy đối với tỉnh là hết sức cần thiết. Từ đó chi phối các định hướng và giải pháp cho quy hoạch giao thông thủy nói chung.
- Phát triển giao thông thủy gắn kết với các mạng lưới giao thông đường bộ, đường không tạo thành hệ thống liên hoàn, phải được gắn liền và hài hoà với các giải pháp thủy lợi, nông nghiệp trong vùng, đảm bảo lợi ích liên ngành cùng phát triển.
- Khai thác giao thông thủy phải gắn liền với phát triển bền vững, đảm bảo giữ gìn môi trường sản xuất, dân cư và sinh thái trong vùng.

3.5.1. Quy hoạch hệ thống sông, kênh

Quy hoạch giao thông đường thủy là cơ sở để đầu tư xây dựng và phát triển mạng lưới giao thông đường thủy hợp lý và thống nhất, có quy mô phù hợp với từng vùng, hình thành những trung tâm nối kết cơ sở hạ tầng, dịch vụ vận tải đường thủy, tạo điều kiện khai thác tiềm năng hiện có và phát triển năng lực của ngành giao thông vận tải.

Từng bước phát triển mạng lưới giao thông thủy đồng bộ và hiện đại cả về luồng tuyến, bến cảng, phương tiện vận tải và bốc xếp nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách với chất lượng ngày càng cao, giá thành hợp lý, nhanh chóng và an toàn.

Đáp ứng nhu cầu công nghiệp hoá, hiện đại hoá ngành giao thông vận tải đường thủy trên cơ sở phát huy nội lực, đầu tư có trọng tâm, trọng điểm bằng mọi nguồn vốn nhằm phát triển bền vững, tăng cường năng lực của hệ thống quản lý, mở rộng hoạt động cung cấp các dịch vụ, bảo đảm an toàn giao thông, phát huy và nâng cao ưu thế sẵn có về kinh tế kỹ thuật của ngành.

Để đáp ứng với yêu cầu phát triển kinh tế xã hội, phù hợp với GTVT của tỉnh Trà Vinh, đồng thời phù hợp với định hướng, mục tiêu phát triển chung của ngành đường thủy nội địa Việt Nam, đối với tỉnh Trà Vinh cần:

- + Phát huy năng lực vận tải đường sông trên cơ sở khai thác tối đa luồng lạch tự nhiên, tận dụng từng đoạn sông, từng khoảng sông để phục vụ vận tải.
- + Tổ chức lại mạng lưới đường thủy, trên cơ sở đảm bảo năng lực vận tải và phù hợp với điều kiện có dự án thủy lợi Nam Măng Thít.

+ Xúc tiến các dự án đầu tư cải tạo, chỉnh trị sông để tăng phạm vi, khả năng đáp ứng của vận tải thủy trong điều kiện kinh tế, kỹ thuật cho phép, nhằm tham gia và hỗ trợ đắc lực trong vận tải nội tỉnh.

+ Phối hợp với ngành thủy lợi để tránh việc trùng lặp trong cải tạo các tuyến sông, kênh có khả năng khai thác vận tải, trên quan điểm tận dụng tối đa các tuyến kênh đã được cải tạo trong các dự án thủy lợi đặc biệt là các dự án trong quy hoạch thủy lợi ĐBSCL để giảm chi phí đầu tư, cải tạo cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy.

+ Đối với việc xây dựng các công ngăn mặn và công thủy lợi trên các tuyến vận tải thủy, đặc biệt là các tuyến vận tải quan trọng của tỉnh thì cần xem xét tới việc xây dựng các âu thuyền để đảm bảo khả năng vận tải thông suốt.

a) Trung ương quản lý:

Theo “điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” thì các tuyến sông, kênh hiện hữu do trung ương quản lý đi qua địa bàn tỉnh Trà Vinh gồm các tuyến sau:

1/. Sông Hậu: từ cù lao Tân Qui ra cửa Định An, dài 39 km, sẽ giữ nguyên cấp kỹ thuật chỉ tiến hành nạo vét để đảm bảo các thông số kỹ thuật của luồng vận tải theo tiêu chuẩn cấp ĐB.

Trước khi hoàn thành xây dựng kênh Quan Chánh Bó thì cửa Định An vẫn đóng vai trò cực kỳ quan trọng, là cửa ngõ tiếp nhận tàu có tải trọng lớn (khoảng 5.000DWT) để vào cảng Cần Thơ, do đó cần có phương án nạo vét phù hợp, đảm bảo thông số kỹ thuật để các tàu thuyền lưu thông qua cửa Định An luôn thuận lợi.

2/. Sông Cổ Chiên: đi qua tỉnh Trà Vinh với chiều dài 34 km, đổ ra biển qua hai cửa Cổ Chiên và Cung Hầu, chiều rộng thay đổi từ 0,5 - 2,0 km. Quy hoạch giữ nguyên cấp kỹ thuật, chỉ tiến hành nạo vét để đảm bảo các thông số kỹ thuật của luồng vận tải theo tiêu chuẩn cấp ĐB ÷ I.

3/. Kênh Trà Vinh: do cung đoạn quá ngắn và đi qua địa bàn thành phố Trà Vinh, để thuận tiện cho phát triển không gian đô thị, kiến nghị chuyển cho tỉnh Trà Vinh quản lý

4/. Kênh Quan Chánh Bó: dài 30km, nâng cấp, mở rộng từ sông Láng Sắc và mở mới một đoạn gần 10km, bắt đầu từ cảng Định An (giao sông Hậu) đến cửa biển (kênh Quan Chánh Bó), quy hoạch đạt chuẩn cấp ĐB. Đây là dự án trọng điểm quốc gia với mục tiêu xây dựng luồng cho tàu có trọng tải 10.000 tấn đầy tải và tàu 20.000 tấn giảm tải ra, vào các cảng trên sông Hậu. Công trình còn có ý nghĩa quan trọng đối với sự phát triển của khu vực ĐBSCL nói chung và của ngành hàng hải Việt Nam, đánh dấu bước ngoặt quan trọng trong việc tìm đường ra biển cho hàng hóa ở vùng ĐBSCL.

b) Tỉnh quản lý:

Quy hoạch đề xuất giữ nguyên cấp kỹ thuật của các tuyến sông, kênh đạt tiêu chuẩn cấp quy hoạch. Đối với những tuyến mà các thông số kỹ thuật chưa đảm bảo theo tiêu chuẩn thì tiến hành cải tạo để đảm bảo theo TCVN 5664-2009 về phân cấp kỹ thuật đường thủy. Cụ thể như sau:

1/. Kênh Trà Ngao: Dài 11,4km, bắt đầu từ ranh tỉnh Vĩnh Long đến giáp sông Trà Ích, quy hoạch nâng cấp, cải tạo luồng tuyến, đạt tiêu chuẩn cấp III-ĐTND, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 200T$.

2/. Kênh Trà Eách: Dài 13,27km, bắt đầu từ kênh Trà Ngoa đến giáp sông Ô Chát. Nằm trên tuyến kênh trục dọc của tỉnh, quy hoạch nâng cấp, cải tạo luồng tuyến, đạt tiêu chuẩn cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 200T$.

3/. Sông Ô Chát: dài 8km, bắt đầu từ kênh Trà Eách đến giao kênh Ngang. Nằm trên tuyến kênh trục dọc của tỉnh, quy hoạch nâng cấp, cải tạo luồng tuyến, đạt tiêu chuẩn cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 200T$.

4/. Kênh Ngang: dài 7,5km, điểm đầu giao sông Ô Chát, điểm cuối giao kênh 3/2, thuộc tuyến kênh trục dọc, cải tạo để đảm bảo đạt cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 200T$.

5/. Kênh 3/2: dài 20,3km, bắt đầu từ kênh Ngang và kết thúc tại cống La Bang (huyện Trà Cú), cải tạo để đảm bảo đạt cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 200T$.

6/. Kênh Tổng Tồn: dài 15,12km, bắt đầu từ giao kênh Trà Ngoa đến giao sông Cầu Kè. Thuộc tuyến kênh nhánh 1 của tỉnh, đảm nhiệm vai trò vận tải thủy quan trọng của huyện Cầu Kè, quy hoạch nâng cấp, nạo vét mở rộng luồng, đạt chuẩn cấp IV-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 100T$.

7/. Sông Cầu Kè: dài 4km, bắt đầu từ kênh Tổng Tồn đến giáp Sông Hậu, thuộc tuyến kênh nhánh 1, giữ nguyên cấp IV-ĐTNĐ, cải tạo luồng đảm bảo cho tàu sông tự hành $\leq 100T$ lưu thông an toàn.

8/. Kênh An Trường: dài 12,3km, bắt đầu từ giao kênh Trà Ngoa đến giao sông Càng Long, đạt cấp IV-ĐTNĐ. Thuộc tuyến kênh nhánh 2 của tỉnh, giữ nguyên cấp IV-ĐTNĐ, cải tạo luồng đảm bảo cho tàu sông tự hành $\leq 100T$ lưu thông an toàn.

9/. Sông Càng Long: dài 10km, bắt đầu từ kênh An Trường đến cống Cái Hóp (huyện Càng Long), đây là tuyến kênh nhánh 2, giữ nguyên cấp IV-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 100T$.

10/. Kênh 19/5: dài 19,2km, bắt đầu kênh Trà Ngoa đến giao kênh Mỹ Văn. Tuyến kênh nhánh 3 của tỉnh, quy hoạch đạt chuẩn cấp V-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 100T$.

11/. Kênh Mỹ Văn: dài 6,176km, bắt đầu từ giao kênh 19/5 đến cống Mỹ Văn, thuộc tuyến kênh nhánh 3 của tỉnh, quy hoạch đạt chuẩn cấp V-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 100T$.

12/. Kênh Long Hội: dài 16,8km, bắt đầu từ kênh Trà Ngoa đến giáp sông Tiểu Cần. Tuyến kênh nhánh 4 của tỉnh, quy hoạch đạt chuẩn cấp IV-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 100T$.

13/. Sông Tiểu Cần: dài 4km, bắt đầu từ kênh Long Hội đến giao sông Cầu Quan. Nằm trên nhánh kênh số 4 của tỉnh, quy hoạch nâng cấp, nạo vét mở rộng luồng, đạt chuẩn cấp IV-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 100T$.

14/. Sông Ba Si: dài 6km, bắt đầu từ kênh Trà Eách đến sông Láng Thέ, đạt cấp III-ĐTNĐ. Tuyến sông Ba Si và sông Láng Thέ tạo thành tuyến kênh nhánh 5 của tỉnh, đồng thời là ranh giới tự nhiên giữa huyện Càng Long, huyện Châu Thành và TP.Trà Vinh. Quy hoạch nâng cấp, nạo vét mở rộng luồng, đạt chuẩn cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 200T$.

15/. Sông Láng Thέ: dài 9,02km, bắt đầu từ giao sông Ba Si đến cống Láng Thέ. Nằm trên tuyến kênh nhánh 5 của tỉnh, đóng vai trò kết nối mạng lưới đường thủy nội tỉnh với tuyến kênh vận tải sông Cổ Chiên. Quy hoạch nâng cấp, nạo vét mở rộng luồng, đạt chuẩn cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 200T$.

16/. Sông Cần Chông: dài 7,5km, bắt đầu từ cống Cần Chông đến giao kênh Thông Nhất. Đây là tuyến kênh trục ngang nhánh 6 của tỉnh, quy hoạch nâng cấp đạt chuẩn **cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 300T$.**

17/. Kênh Thông Nhất: dài 21,5km, điểm đầu giáp sông Cần Chông, điểm cuối giao kênh Trà Vinh, thuộc tuyến kênh nhánh 6, quy hoạch nâng cấp đạt chuẩn cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 100T$.

18/. Kênh Trà Vinh: dài 22,5km, bắt đầu từ giao Sông Hậu đến kênh Thông Nhất, thuộc tuyến kênh nhánh 6, quy hoạch nâng cấp đạt chuẩn cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 100T$.

19/. Sông Trà Cú: dài 12,8km, bắt đầu từ cống Trà Cú đến giao kênh 3/2. Đây là tuyến vận tải thủy quan trọng của huyện Trà Cú, thuộc tuyến kênh nhánh 7 của tỉnh, quy hoạch nâng cấp đạt chuẩn cấp III-ĐTNĐ, thiết kế cho tàu sông tự hành $\leq 300T$.

20/. Sông Long Toàn: dài 15,2 km, bắt đầu từ giao sông Láng Sắc đến giao sông Rạch Hầm, thuộc đoạn giữa của tuyến kênh nhánh 8 của tỉnh, quy hoạch nâng cấp đạt chuẩn cấp ĐB-ĐTNĐ.

21/. Sông Rạch Hầm: dài 4,1km, bắt đầu từ giao sông Long Toàn, chạy qua xã Trường Long Hòa, xã Hiệp Thạnh (TX.Đuyên Hải) và kết thúc ở cửa biển ranh xã Hiệp Thạnh, quy hoạch nâng cấp đạt chuẩn cấp ĐB-ĐTNĐ.

Ngoài ra, đối với những đoạn thuộc sông Cổ Chiên và sông Hậu mà không thuộc sự quản lý của Trung ương thì kiến nghị Bộ GTVT giao về cho địa phương quản lý.

c) Huyện quản lý:

Với việc xây dựng và hình thành các công điều tiết thủy lợi thì một số tuyến sông, kênh đã bị chia cắt luồng vận tải do đó khả năng khai thác vận tải giảm, không phát huy được vai trò và công năng của tuyến đường thủy. Chính vì vậy, quy hoạch đề xuất chuyển các tuyến này cho ngành thủy lợi quản lý.

Đối với các tuyến sông, kênh còn lại, cải tạo luồng tuyến duy trì đạt tiêu chuẩn tối thiểu cấp VI, cho phép phương tiện thủy dưới 20 tấn lưu thông, tĩnh không cầu 2,5-3m. *(Chi tiết xem phụ lục).*

Tuy nhiên cần ưu tiên nạo vét luồng từ cửa Cung Hầu đến sông Long Toàn (rạch Giăng), đây sẽ là tuyến tránh cho các phương tiện hoạt động ven biển khi vào mùa gió chướng.

3.5.2. Quy hoạch công trình phục vụ vận tải thủy

Một hạng mục cũng không kém phần quan trọng trong việc hoạch định chung quy hoạch phát triển mạng lưới đường thủy đó là việc xác định hệ thống cảng, bến thủy nội địa. Vị trí, số lượng hoàn toàn phụ thuộc nhu cầu luân chuyển, vận chuyển hàng hoá và hành khách trong tỉnh, phụ thuộc điều kiện vị trí địa lý, quy hoạch khu dân cư tập trung, quy hoạch các khu công nghiệp...

Cảng và bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh phải được quy hoạch và hệ thống hóa với các tiêu chí sau:

- Cấu trúc theo 3 nhóm: Cảng-bến hàng hóa, cảng-bến hành khách và cảng-bến khách du lịch đường sông.

- Cũng cố các cảng sông hiện có, phù hợp với quy hoạch tổng mặt bằng của tỉnh nhằm gia tăng năng lực khai thác, đáp ứng nhu cầu gia tăng của hàng hóa thông qua.

- Xây dựng các cảng hàng hóa đường sông đảm bảo tiếp cận thuận lợi với hệ thống cảng biển và đối lưu hàng hóa với vùng ĐBSCL.

- Đưa toàn bộ các bến lẻ hoạt động trong sự quản lý tập trung chuyên ngành đường sông (bến lẻ hàng hóa, bến tàu khách, bến sản xuất và dịch vụ...)

Trên cơ sở phân tích nhu cầu vận tải, quy hoạch đề xuất như sau:

a) Cảng, bến hàng hóa

1/. Cảng biển:

- Bến cảng Trà Cú: nằm bên bờ sông Hậu thuộc địa phận ấp Bến Bạ, xã Hàm Tân, huyện Trà Cú. Là cảng tổng hợp cho tàu tải trọng từ 10.000 tấn đến 20.000 tấn giảm tải, có diện tích 16,8 ha, 1 bến cập tàu với tổng chiều dài 180m.

- Bến cảng Định An: là cảng tổng hợp, container cho tàu tải trọng từ 30.000 tấn đến 50.000 tấn. Định hướng sẽ phát triển thành bến chính với vai trò xuất nhập khẩu hàng hóa cho toàn vùng. Vị trí thuộc xã Dân Thành, TX.Duyên Hải, diện tích 34,45 ha.

- Cảng trung tâm điện lực Duyên Hải: nằm ở xã Dân Thành, TX.Duyên Hải. Là cảng chuyên dùng phục vụ Trung tâm điện lực Duyên Hải, có khả năng tiếp nhận tàu 30.000 tấn.

- Bến cảng đầu mối tiếp nhận than cho các nhà máy nhiệt điện: là bến cảng đầu mối tiếp nhận, trung chuyển than nhập khẩu cung ứng cho các nhà máy nhiệt điện, có khả năng tiếp nhận tàu hàng rời trọng tải từ 100.000 đến 200.000 tấn phục vụ cho các trung tâm điện lực khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

2/. Cảng thủy nội địa:

- Cảng Long Đức: là cảng sông tổng hợp, nằm trong khu đất của Khu công nghiệp Long Đức (Tp.Trà Vinh), quy mô tới năm 2020 có diện tích 5,34 ha, tiếp nhận được tàu 2.000 DWT, lượng hàng qua cảng 400.000 tấn/năm. Quy hoạch dự kiến sau năm 2020, công suất đạt 600.000 T/năm.

3/. Bến xăng dầu: Duy trì, bảo dưỡng, nâng cấp trang thiết bị và khả năng phục vụ của các bến xăng dầu hiện hữu:

+ Bến xăng dầu cơ sở Hoàng Tâm: nằm bờ trái sông Càng Long, TT.Càng Long, tiếp nhận tàu có mớn nước $\leq 1,2\text{m}$.

+ Bến xăng dầu Thành Hiệp: nằm bờ trái sông Càng Long, xã Đức Mỹ, huyện Càng Long.

+ Bến xăng dầu Vạn Tiếp: nằm bờ trái kênh Mỹ Văn, ấp Đương Đức, xã Ninh Thới, huyện Cầu Kè, tiếp nhận tàu có mớn nước $\leq 1,2\text{m}$.

+ Bến Công ty xăng dầu: nằm bờ trái sông Long Toàn, Duyên Hải, tiếp nhận tàu có mớn nước $\leq 1,5\text{m}$.

4/. Bến hàng hóa: Chủ yếu là các bến vật liệu xây dựng, hàng hóa tổng hợp và bến vật tư nông nghiệp, xây xát lúa gạo, được phép tiếp nhận tàu có mớn nước $\leq 2\text{m}$, phân bố hầu hết trên các huyện/thị.

Quy mô các bến loại nhỏ, chức năng chính của bến là bốc, xếp hàng hoá dọc đường cho các tàu ghe địa phương. Đồng thời kết hợp lên xuống hành khách, gồm các bến:

+ Bến Cầu Kè: nằm trên sông Cầu Kè, TT.Cầu Kè, có thể tiếp nhận tàu 200T, diện tích bãi 1.000 m².

+ Bến Càng Long: nằm trên sông Càng Long, TT. Càng Long, có thể tiếp nhận tàu 200T, diện tích bãi 1.000 m².

+ Bến Cầu Quan: nằm sông Cần Chông, TT. Cầu Quan, huyện Tiểu Cần, có thể tiếp nhận tàu 1.000T, diện tích bãi 4.500 m²

+ Bến Tiểu Cần: Quy hoạch mở mới, nằm sông Tiểu Cần, huyện Tiểu Cần, có thể tiếp nhận tàu 200T, diện tích bãi 1.000 m²,

+ Bến Trà Cú: nằm sông Vàm Buông, huyện Trà Cú, có thể tiếp nhận tàu 100T, diện tích bãi 600 m²,

+ Bến Long Toàn: nằm sông Láng Sắc, Duyên Hải, có thể tiếp nhận tàu 300T, diện tích bãi 1.000 m²

Ngoài ra, còn các bến hàng hóa nhỏ lẻ phải được quản lý tập trung (do hiện trạng còn nhiều bến hoạt động không có giấy phép), các bến hàng nhỏ lẻ này được thiết kế ở dạng “bến đơn giản”. Tại đó, các tàu ghe địa phương sẽ neo cập tạm thời, mang tính chất “đi ngay”. Các bến lẻ này, kỹ thuật đơn giản và chi phí không cao, phù hợp với khả năng tài chính của các huyện.

5/. Cảng cá

Theo quyết định 1976/QĐ-TTg ngày 12/11/2015 của Thủ tướng Chính phủ thì trên địa bàn tỉnh sẽ có 3 cảng cá và 2 khu neo đậu tránh trú bão:

- Cảng cá Láng Chim: có thể tiếp nhận các tàu <600CV, lượng thủy sản thông qua đạt 20.000T/năm. Quy mô khoảng 10ha (theo quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Định An).

- Cảng cá Định An: có thể tiếp nhận các tàu <800CV, lượng thủy sản thông qua đạt 25.000T/năm, kết hợp làm nơi tránh, trú bão. Quy mô khoảng 5ha (theo quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Định An).

- Cảng cá Đông Cao: tại xã Đông Hải, huyện Duyên Hải, có thể tiếp nhận các tàu <300CV, lượng thủy sản thông qua đạt 11.000T/năm.

+ Bến cá kết hợp neo đậu trú bão Phú Ân: tại cửa Cung Hầu, huyện Cầu Ngang.

b) Cảng, bến tàu khách

- **Cảng khách Trà Vinh:** Quy hoạch xây mới, đảm bảo đón được tàu ≤100 ghế, công suất đạt 0,8 triệu HK/năm vào năm 2020 và năm 2030 là 1,2 triệu HK/năm.

- **Bến hành khách:** Nâng cấp trang thiết bị kỹ thuật, duy tu bảo dưỡng thường xuyên các bến hành khách đang hoạt động. Đồng thời mở mới một số bến khách ở những khu vực có nhu cầu vận chuyển hành khách bằng đường thủy:

+ Bến hành khách Cầu Kè: nằm bờ trái sông Cầu Kè, TT.Cầu Kè, tiếp nhận tàu chuyên chở từ 25÷40 khách.

+ Bến hành khách Càng Long: nằm bờ trái sông Càng Long, TT.Càng Long, tiếp nhận tàu chuyên chở từ 30÷50 khách.

+ Bến hành khách Cầu Quan: nằm bờ phải sông Cần Chông, TT.Cầu Quan, huyện Tiểu Cần, tiếp nhận tàu chuyên chở từ 30÷50 khách.

+ Bến hành khách Tiểu Cần: Quy hoạch mở mới, nằm sông Tiểu Cần, huyện Tiểu Cần, tiếp nhận tàu chuyên chở từ 30÷50 khách.

+ Bến hành khách Trà Cú: Quy hoạch mở mới, nằm ấp Giồng Giữa, Định An, huyện Trà Cú, tiếp nhận tàu chuyên chở từ 30÷50 khách.

+ Bến hành khách Long Toàn: Quy hoạch mở mới, nằm sông Láng Sắc, Duyên Hải, tiếp nhận tàu chuyên chở từ 30÷50 khách.

c) Bến khách ngang sông

- Định hướng chung

+ Bến đò là yếu tố CSHT của phương thức vận tải thủy ngang sông. Hoạt động vận tải thủy ngang sông là rất thực dụng và phổ biến trong đời sống sinh hoạt và sản xuất của cư dân vùng sông nước. Bến đò tồn tại và hoạt động lâu dài, gắn kết với người dân, không thể loại bỏ nó mà thiếu cân nhắc, tính toán, đặc biệt ở vùng mà hệ thống giao thông thủy - bộ còn yếu mỏng. Do đó phải đưa mạng lưới bến đò vào trong sự quản lý tập trung thống nhất, có kỷ cương và có hiệu lực.

+ Sắp xếp lại toàn bộ mạng lưới bến đò toàn tỉnh: Đánh giá lại toàn bộ CSHT, quy mô và năng lực hoạt động.

+ Lập chương trình cải tạo, nâng cấp CSHT bến đò trên những tiêu chí: An toàn kỹ thuật và mỹ quan đô thị các bến đò, trang bị cứu hộ, cứu nạn trên sông, quy trình hoạt động an toàn và vệ sinh môi trường bến. Các bến đò hiện nay cần được sắp xếp theo nhóm - phân loại và xác định mức độ cải tạo và đầu tư.

- Nhiệm vụ cụ thể

+ Hệ thống hóa và phân loại các bến đò theo quy mô sản lượng và quy mô CSHT.

+ Duy trì hoạt động và ưu tiên đầu tư nâng cấp trước hết các bến đò có lưu lượng lớn, và có ý nghĩa quan trọng về mặt giao thông.

+ Cải tạo chỉnh trang tất cả bến đò trên những yếu tố cơ bản:

1/. Gia cố cầu bến, xây dựng cầu bến bê tông (thay thế cầu gỗ).

2/. Làm đường lên xuống bến an toàn và đúng kỹ thuật (bề rộng, độ dốc, độ nhám chống trơn trượt...).

3/. Hai phía đường lên xuống bến phải được xây kè đá bảo vệ chống xói lở (15m mỗi phía).

4/. Các bến đò phải có trụ neo vững chắc và bố trí đúng kỹ thuật an toàn.

5/. Các bến đò cần có đủ trang bị cứu hộ, cứu nạn trên sông: phao cứu sinh...

3.6. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải**3.6.1. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải đường thủy**

- Ngành giao thông phải có kế hoạch thẩm định lại khả năng thực tế về độ sâu, chiều rộng của các kênh rạch có giao lưu vận tải để hoạch định phạm vi và chiều dài luồng vận tải thủy trên địa bàn mình quản lý, đảm bảo các phương tiện thủy lưu thông thuận lợi, an toàn.

- Ổn định các luồng chạy của các phương tiện tham gia giao thông (tàu, ghe, thuyền) đối với các sông kênh rạch trên địa bàn tỉnh, cụ thể thực hiện các công việc sau:

+ Khơi thông các chướng ngại vật cản trở trên kênh rạch như rơm rạ, lục bình, cây cối mọc hai bên bờ...

+ Các đoạn bồi lắng cần có kế hoạch huy động dân đào vét thủ công và lấy đất kết hợp làm đường xã ấp.

- Trong công tác quản lý luồng giao thông thủy, kiến nghị cơ quan quản lý giao thông thủy cần qui định các điểm neo đậu ghe tàu.

- Các cầu đi qua các tuyến đường thủy cần được nghiên cứu xây dựng cho phù hợp với tình hình thực tế của địa phương và đảm bảo thuận lợi để phát triển hệ thống giao thông đường thủy

- Cần phối hợp với ngành nông nghiệp trong công tác nạo vét các tuyến sông, kênh vận tải.

a) Quy hoạch luồng vận tải thủy quốc gia

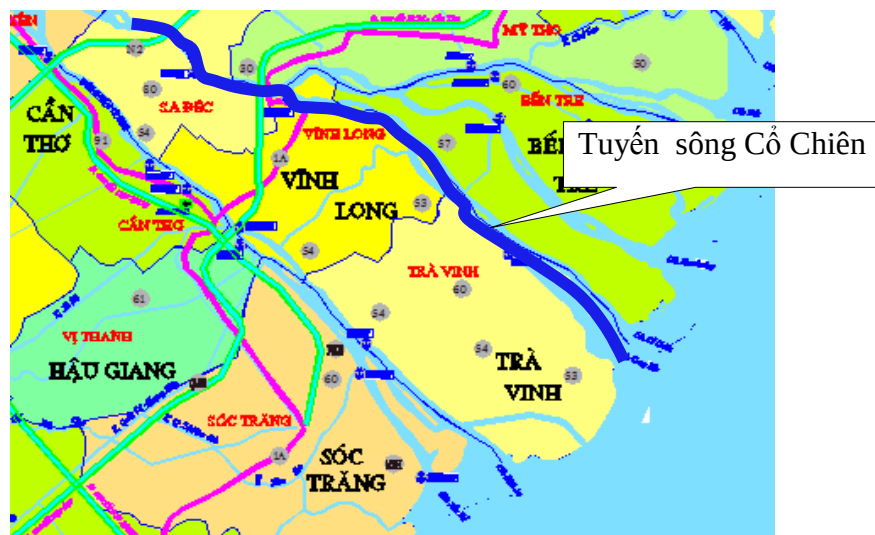
- **Tuyến sông Hậu qua cửa Định An-Biên giới Campuchia:** Tuyến chính cho tàu biển ra vào ĐBSCL. Phạm vi hấp dẫn trực tiếp là các tỉnh thuộc tiểu vùng Tây sông Hậu và giữa sông Tiền với sông Hậu; là một trong hai tuyến chính cho tàu biển quá cảnh đi đến cảng PhNôngPênh của Campuchia. Đoạn qua địa bàn tỉnh duy trì tuyến đạt cấp ĐB (từ ranh Tp.Cần Thơ đến ngã ba Tân Châu) và cấp I (từ ngã ba Tân Châu đến Biên giới Campuchia) kỹ thuật đường thủy nội địa:

+ Luồng vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó: có khả năng tiếp nhận tàu có tải trọng 10.000÷20.000 DWT.

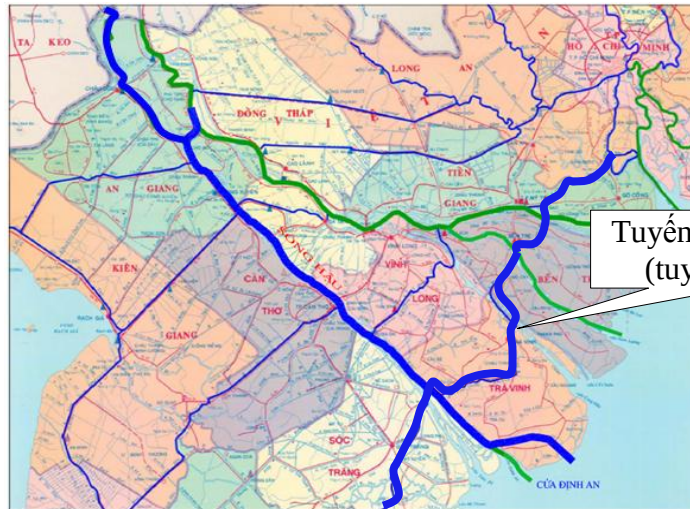
+ Luồng vào sông Hậu qua cửa Định An: có khả năng tiếp nhận tàu có tải trọng 3.000÷5.000 DWT.



- **Tuyến sông Cổ Chiên:** từ cửa Cổ Chiên đến ngã ba sông Tiền. Đoạn từ cửa Cổ Chiên đến ngã ba kênh Trà Vinh, dài 46km, đạt chuẩn cấp I đường thủy nội địa; Đoạn từ ngã ba kênh Trà Vinh đến ngã ba sông Tiền, dài 63km, đạt chuẩn cấp đặc biệt. Đây là một trong những tuyến đường thủy chính của vùng ĐBSCL, kết nối các tỉnh Trà Vinh, Bến Tre, Vĩnh Long, Đồng Tháp



- **Tuyến Sài Gòn-Cà Mau (Tuyến Duyên Hải):** Đây là tuyến vận tải đường sông quan trọng kết nối các tỉnh duyên hải khu vực miền Tây Nam bộ (Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Cà Mau...). Quy hoạch toàn tuyến đạt cấp III.



b) Quy hoạch luồng vận tải thủy địa phương

- **Tuyến trục dọc chính:** kênh Trà Ngao - kênh Trà Ếch - Sông Ô Chát - kênh Ngang - kênh 3/2 - kênh La Ban (đến sông Láng Sắc).

Điểm đầu km 0+000 (ứng với km 18+505 tính từ ngã ba với sông Măng Thít) - cầu Thanh Phú; điểm cuối km 60+470 ngã ba kênh La Ban - Láng Sắc, dài 60,470 km. Thay thế công La Ban bằng một âu thuyền nối với sông Láng Sắc.

- **Các tuyến trục ngang** (tuyến nhánh).

+ **Tuyến nhánh 1:** Tuyến Rạch Cầu Kè - kênh Tổng Tồn.

Điểm đầu km 0+000, giao với tuyến Trà Ngao- Trà ếch; theo kênh Tổng Tồn, sông Cầu Kè, thị trấn Cầu Kè ra sông Hậu; điểm cuối km 19+120 ngã ba giao sông Hậu, dài 19,12 km. Bố trí âu thuyền Cầu Kè ở cuối tuyến.

+ **Tuyến nhánh 2:** Tuyến Kênh An Trường - cống Cái Hóp (sông Càng Long).

Điểm đầu km 0+000 giao với tuyến Trà Ngao - Trà Ếch (tại ngã ba Tân An), đi qua thị trấn Càng Long tiếp nối sông Cái Hóp ra sông Cổ Chiên. Điểm cuối km 22+300, cống Cái Hóp, dài 22,3km. Bố trí âu thuyền Cái Hóp ở cuối tuyến

+ **Tuyến nhánh 3:** Tuyến Kênh Mỹ Văn - kênh 19/5.

Điểm đầu km 0+000 giao với tuyến Trà Ngao-Trà Ếch, theo kênh 19/5, kênh Mỹ Văn, điểm cuối km 25+376, dài 25,376 km. Điểm cuối ở cống Mỹ Văn.

+ **Tuyến nhánh 4:** Tuyến Long Hội - Tiểu Cần.

Điểm đầu km 0+000 giao với tuyến Trà Ngao - Trà Ếch, theo kênh Long Hội, sông Tiểu Cần, đến bến thị trấn Tiểu Cần. Điểm cuối km 20+800.

+ **Tuyến nhánh 5:** Tuyến Ba Si - Láng Thê.

Điểm đầu km 0+000 ngã ba Ô Chát (giao với sông Trà Ếch), theo sông Ba si - cống Láng Thê ra Cổ Chiên. Dài 15,02 km, cuối tuyến bố trí âu thuyền Láng Thê.

+ **Tuyến nhánh 6:** Tuyến Cầu Quan - cảng Long Đức (sông Cần Chông - Kênh Thống Nhất - kênh Trà vinh). Đầu tuyến bố trí âu thuyền Cầu Quan.

Điểm đầu km0+000, cầu Cầu Quan theo sông Cần Chông - bến Tiểu Cần - theo sông Tập Ngãi, kênh Thống Nhất - cầu Đa Lộc, kênh Trà Vinh - cảng Long Đức. Điểm cuối km 44+980, chiều dài 44,98km.

+ **Tuyến nhánh 7:** Tuyến Trà Cú - Tân Hiệp

Điểm đầu km 0+000 cống Trà Cú trên quốc lộ 53, theo sông Trà Cú, kênh 13. Điểm cuối km 12+080 (ngã ba kênh 3/2, thuộc xã Tân Hiệp), dài 12,8 m.

+ **Tuyến nhánh 8:** Tuyến Láng Sắc – Rạch Hàm.

Điểm đầu km 0+000 tại kênh Quan Chánh Bó, theo sông Long Toàn, sông Rạch Hàm. Điểm cuối km 20+000 cửa biển.

3.6.2. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải đường bộ

a) Hành lang vận tải đường bộ

Các trục hành lang vận tải phát triển dựa trên các tuyến đường bộ chính như: QL.53, QL.54, QL.60 và các tuyến đường tỉnh, đảm nhận vai trò chính trong vận chuyển hàng hóa và hành khách (chiếm khoảng 80% khối lượng vận chuyển). Chủ yếu khai thác các trục hành lang đường bộ sau:

- QL.53: Kết nối Trà Vinh-Vĩnh Long-Đồng Tháp-Tiền Giang: Đây là trục hành lang vận tải đường bộ rất quan trọng cửa tỉnh, vừa kết nối các huyện/thị, trung tâm kinh tế của tỉnh như: Khu kinh tế Định An, khu đô thị TX.Duyên Hải, TT.Cầu Ngang, TT.Châu Thành, Tp.Trà Vinh..., vừa kết nối với các tỉnh thành lân cận. Tương lai vẫn là tuyến trục vận tải chính của tỉnh, đảm nhận khối lượng hàng hóa lớn.

- QL.54: Kết nối Trà Vinh-Vĩnh Long-Tp.Cần Thơ và các tỉnh trong vùng KTTĐ ĐBSCL. Hiện tại, QL.54 và QL.53 là 2 trục vận tải đường bộ chính kết nối Trà Vinh với các khu vực lân cận, vừa là trục liên kết đối ngoại và đối nội của tỉnh.

- QL.60: Khi các cầu lớn (cầu Cổ Chiên, cầu Đại Ngãi) được xây dựng xong, trục QL.60 thông suốt, rút ngắn được khoảng cách từ Tp.HCM đến các tỉnh ven biển như: Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau..., đồng thời giảm áp lực cho QL.1A. Trong tương lai, đây sẽ là hành lang vận tải quan trọng của vùng, đảm nhận khối lượng vận chuyển, luân chuyển hàng hóa lớn.

b) Vận tải hành khách cố định

1/. VTHKCC cố định nội tỉnh

- Từ nay đến năm 2020: duy trì hoạt động của các tuyến VTHKCC nội tỉnh, nâng cao mức độ phục vụ, tần suất hoạt động.

- Sau 2020 thay thế các tuyến VTHKCC cố định nội tỉnh bằng các tuyến buýt nhằm nâng cao mức độ phục vụ, cũng như hiệu quả hoạt động của xe buýt, tăng tỷ lệ người dân đi xe buýt, phù hợp với chủ trương phát triển VTHKCC bằng xe buýt.

2/. VTHKCC cố định liên tỉnh

- **Mạng lưới:** Theo “Quy hoạch phát triển mạng lưới vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” thì tỉnh Trà Vinh sẽ có 85 tuyến vận tải hành khách cố định đi 17 tỉnh, thành trên cả nước.

Như vậy, đến năm 2030 sẽ có 46/63 tỉnh, thành không có tuyến vận tải hành khách liên tỉnh trực tiếp với tỉnh. Trong đó:

- Khu vực ĐBSCL: còn 5 tỉnh chưa có tuyến cố định nối trực tiếp với Trà Vinh là: Bạc Liêu, Sóc Trăng, Hậu Giang, Long An, Tiền Giang.

- Các tỉnh ở khu vực miền Trung: chỉ có 3 tỉnh có tuyến kết nối trực tiếp với Trà Vinh là: Đắk Nông, Lâm Đồng và Bình Thuận

- Các tỉnh ở khu vực phía Bắc: chỉ kết nối trực tiếp với tỉnh Hải Dương.

Tuy nhiên, để đảm bảo liên kết thuận lợi giữa Trà Vinh với các tỉnh, thành trên cả nước, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân trong tương lai. Quy hoạch đề xuất mở thêm các tuyến kết nối trực tiếp Trà Vinh đi các tỉnh, thành còn lại, cụ thể như sau:

- Khu vực ĐBSCL: mở các tuyến cố định liên tỉnh đi các tỉnh: Bạc Liêu, Sóc Trăng, Hậu Giang, Long An, Tiền Giang, đảm bảo sự kết nối của tỉnh Trà Vinh với toàn bộ vùng ĐBSCL.

- Các tỉnh ở khu vực miền Trung: do Tp.Đà Nẵng là trung tâm của các tỉnh Miền Trung, từ đây sẽ có các tuyến kết nối với các tỉnh thuộc khu vực Miền Trung và các tỉnh thành trên cả nước, do đó kiến nghị mở thêm tuyến kết nối trực tiếp với Tp.Đà Nẵng, vừa đảm bảo sự kết nối giữa tỉnh với đô thị trung tâm của cả nước, vừa đảm bảo đáp ứng nhu cầu của người dân đến các tỉnh Miền Trung.

- Các tỉnh ở khu vực phía Bắc: Theo quy hoạch thì Trà Vinh chỉ kết nối trực tiếp với một tỉnh duy nhất của khu vực phía Bắc, việc này gây khó khăn rất lớn cho người dân khi có nhu cầu đi về các tỉnh phía Bắc. Quy hoạch kiến nghị mở thêm tuyến kết nối với Tp.Hà Nội-trung tâm của cả nước, từ đây, người dân có nhu cầu sẽ sử dụng các tuyến liên tỉnh đi các tỉnh, thành khác của khu vực phía Bắc.

Ngoài ra, để phục vụ sự phát triển kinh tế-xã hội và mở rộng thông thương quốc tế. Khi điều kiện cho phép, *kiến nghị Bộ GTVT mở các tuyến liên vận quốc tế từ Trà Vinh đi Trung Quốc và Lào.*

- Phương tiện

+ Phát triển các loại xe khách hiện đại, kiên quyết loại bỏ các xe chở khách đã quá niên hạn sử dụng, gây mất an toàn giao thông và tính mạng của người dân. Sử dụng các loại xe khách đến 50 ghế (giường nằm, ghế mềm, có điều hòa) với vận tải liên tỉnh có cự ly dài; các loại xe khách đến 40 ghế với vận tải nội vùng.

+ Phương tiện vận tải hành khách được lựa chọn phải đảm bảo các yêu cầu theo Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/09/2014 của Chính phủ về “kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải ô tô”.

+ Nâng cao tiện nghi và chất lượng phục vụ hành khách, sử dụng các xe có gắn máy lạnh.

+ Ngoài ra yếu tố phục vụ người tàn tật cũng phải được xem xét khi đầu tư mới phương tiện.

+ Số lượng, chất lượng, cách bố trí ghế ngồi, giường nằm trong xe phải đảm bảo đúng theo thiết kế của xe và được đánh số thứ tự lớn dần từ phía trước đến phía sau xe.

+ Trên xe phải trang bị dụng cụ thoát hiểm, bình chữa cháy còn sử dụng được và còn hạn theo quy định.

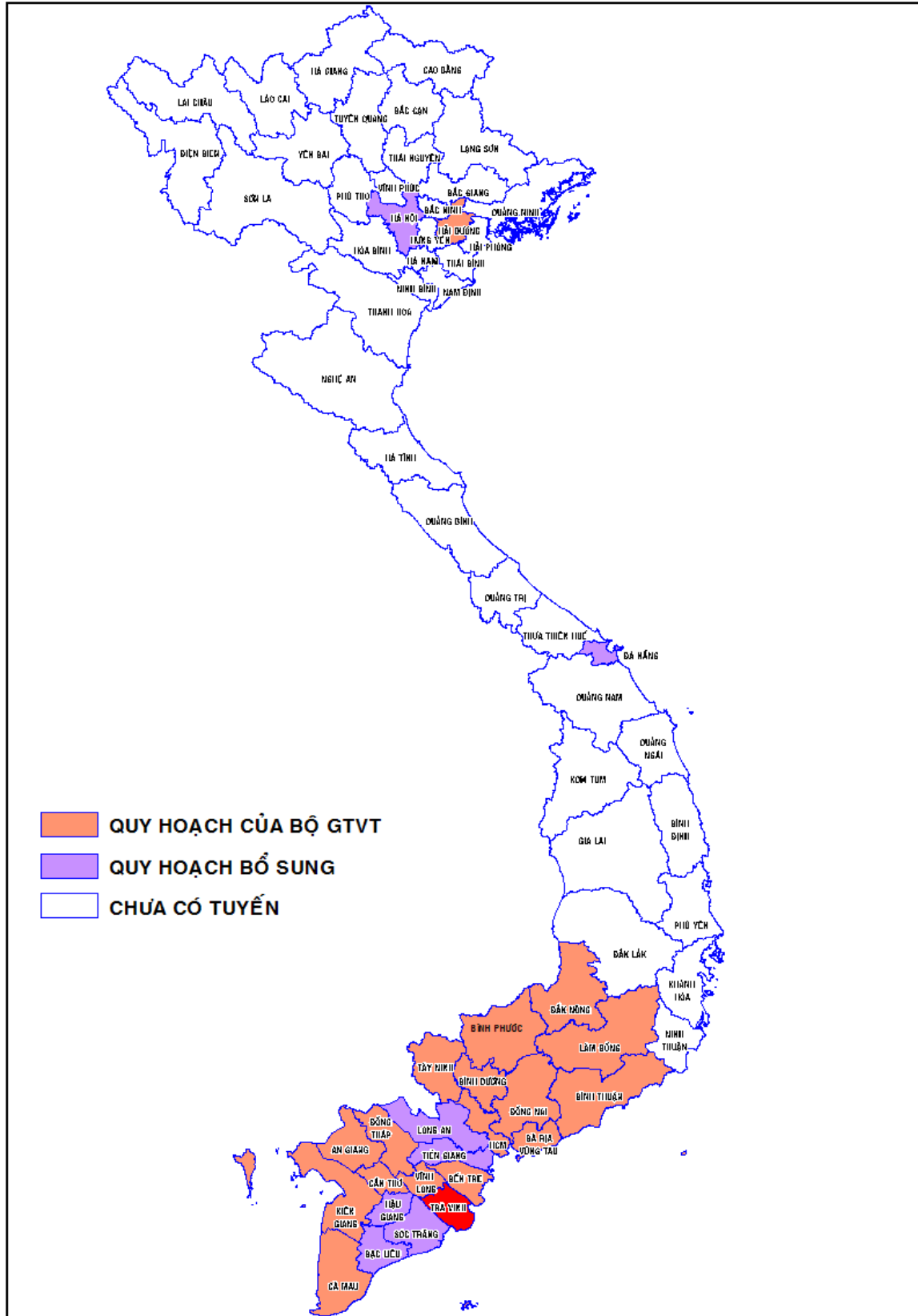
+ Có phù hiệu “XE CHẠY TUYẾN CỐ ĐỊNH” theo mẫu được quy định.

+ Trong cùng một thời điểm, mỗi xe chỉ được đăng ký và khai thác tối đa 02 tuyến vận tải hành khách cố định, các tuyến này được phép nối tiếp nhau (có bến đến là bến đi của tuyến tiếp theo).

+ Xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách phải có chỗ ngồi ưu tiên cho người khuyết tật, người cao tuổi và phụ nữ đang mang thai...

+ Tất cả các phương tiện đều phải trang bị thiết bị giám sát hành trình: phải đảm bảo tình trạng kỹ thuật tốt và hoạt động liên tục trong thời gian xe tham gia giao thông.

Hình 3.1 Sơ đồ mạng lưới vận tải hành khách cố định liên tỉnh



- **Điểm đón, trả khách tuyến cố định:** Để đảm bảo việc đón, trả khách của các tuyến vận tải cố định diễn ra an toàn và ít ảnh hưởng đến dòng giao thông đang lưu thông, kiến nghị trong thời gian tới cần sớm triển khai việc đầu tư xây dựng các điểm đón, trả khách cho các tuyến vận tải hành khách cố định trên địa bàn tỉnh. Điểm đón, trả khách phải đảm bảo các yêu cầu sau:

+ Bố trí tại các vị trí đảm bảo an toàn giao thông, thuận tiện cho hành khách lên, xuống.

+ Có đủ diện tích để xe dừng đón, trả khách bảo đảm không ảnh hưởng đến các phương tiện lưu thông trên đường.

+ Điểm đón, trả khách phải được báo hiệu bằng Biển báo 434a, QCVN 41:2012/BGTVT và có biển phụ “ĐIỂM ĐÓN, TRẢ KHÁCH TUYẾN CỐ ĐỊNH”.

+ Khoảng cách tối thiểu giữa 2 điểm đón, trả khách liền kề hoặc giữa điểm đón, trả khách với trạm dừng nghỉ hoặc giữa bến xe hai đầu tuyến là 5km.

- Điểm đón, trả khách được đầu tư, xây dựng theo nguyên tắc sau:

+ Đối với các tuyến đường bộ xây dựng mới hoặc nâng cấp, mở rộng, chủ đầu tư có trách nhiệm đưa vào thành một hạng mục trong dự án đầu tư xây dựng.

+ Đối với các tuyến đường bộ hiện đang khai thác, tổ chức và cá nhân đầu tư xây dựng theo hình thức xã hội hóa hoặc từ nguồn ngân sách nhà nước. Với đặc điểm của tỉnh thì trừ các tuyến QL.60, Q.53 và QL.54 có thể kêu gọi xã hội hóa, các tuyến khác do mật độ dân số không cao, nhu cầu đi lại chưa lớn vì vậy việc kêu gọi xã hội hóa sẽ rất khó khăn. Quy hoạch kiến nghị sử dụng ngân sách nhà nước để xây dựng trạm dừng nghỉ trên các tuyến này.

Do sự cấp thiết phải xây dựng nhanh chóng các điểm đón, trả khách để đưa vào sử dụng nên quá trình kêu gọi xã hội hóa không nên kéo dài quá lâu. Kiến nghị nếu trong khoảng 3-6 tháng sau khi kêu gọi xã hội hóa mà không thu hút được nhà đầu tư thì cần phải sử dụng ngân sách nhà nước để xây dựng các điểm đón, trả khách này.

+ Đối với các trạm đón, trả khách được đầu tư xã hội hóa, ngoài việc phải đảm bảo các yêu cầu theo quy định của Bộ GTVT thì cần yêu cầu nhà đầu tư xây dựng nhà chờ tại các trạm này để đảm bảo sự thoải mái cho hành khách trong quá trình chờ xe.

+ Đối với các trạm đón, trả khách chưa kêu gọi được xã hội hóa, giai đoạn đầu có thể đầu tư xây dựng trước để đảm bảo các yêu cầu theo quy định của Bộ GTVT, giai đoạn sau sẽ đầu tư dần các nhà chờ.

- Theo quy hoạch thì Trà Vinh sẽ có các tuyến cố định đến 24 tỉnh, thành trên cả nước. Các tuyến cố định này có lộ trình tập trung trên một số trục giao thông chính yếu của tỉnh như: QL.60, QL.54, QL.53, Để đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân và thuận tiện cho việc di chuyển, quy hoạch đề xuất bố trí 86 điểm đón, trả khách cho các tuyến cố định.

c) Quy hoạch hệ thống VTHKCC bằng xe buýt

1/. Mục tiêu: Xây dựng hệ thống vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) làm nền tảng cho sự phát triển một hệ thống giao thông vận tải bền vững với các mục tiêu cụ thể sau:

- Phân đầu nâng cao tỷ lệ người sử dụng phương tiện giao thông công cộng bằng xe buýt, đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng cao của người dân trong tỉnh;

- Đảm bảo an toàn giao thông, ngăn ngừa và giảm thiểu tai nạn giao thông do phương tiện giao thông cá nhân gây ra;

- Cung cấp dịch vụ thuận lợi, phương tiện giao thông công cộng đạt tiêu chuẩn chất lượng, văn minh, hiện đại để thu hút người dân và khách du lịch đi lại bằng xe buýt;
- Giảm thiểu tiêu thụ năng lượng và lượng chất thải từ hệ thống giao thông nói chung và các phương thức VTHKCC nói riêng nhằm bảo vệ môi trường.
- Thúc đẩy phát triển một số tuyến buýt liên tỉnh để kết nối các trung tâm kinh tế với nhau, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân đi lại, giao lưu, trao đổi hàng hóa.
- Nâng cao tần suất hoạt động và thời gian mở, đóng tuyến: 5h-20h; giờ cao điểm 15 phút/lượt, giờ bình thường 20-30 phút/lượt.

2/. Đề xuất nâng cấp, mở mới các tuyến buýt:

Đối với các tuyến buýt nội tỉnh và lân cận, việc lựa chọn loại xe sử dụng trên các tuyến phải căn cứ vào tình hình cụ thể trên mỗi tuyến. Cơ sở để lựa chọn loại xe buýt phù hợp là khả năng chuyên chở và tiện nghi của phương tiện phải phù hợp với nhu cầu vận chuyển của hành khách, chiều dài trung bình chuyến đi và tiện nghi mà hành khách được hưởng trong suốt chuyến đi. Một yếu tố rất quan trọng khi lựa chọn loại phương tiện là dựa trên chi phí khai thác đối với mỗi loại xe, mỗi ghế xe; tần suất chạy xe và hệ số sử dụng sức chứa.

Tổ chức sắp xếp lại mạng lưới hiện trạng các tuyến xe buýt đang hoạt động, chấn chỉnh một số tuyến xe buýt chưa đáp ứng đúng các tiêu chí nhằm giữ cho hoạt động ổn định. Đồng thời dựa vào nhu cầu đi lại, tình hình phát triển kinh tế xã hội của từng huyện, thị để có những đề xuất mở mới các tuyến buýt hợp lý.

- Duy trì hoạt động của 5 tuyến buýt hiện tại, chú trọng đầu tư cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, phương tiện... nhằm thu hút người dân tham gia VTHKCC bằng xe buýt.

- **Giai đoạn 2016-2020:** Lựa chọn tổ chức thêm 3 tuyến buýt, nhằm nâng cao khả năng phục vụ của hệ thống giao thông công cộng, dựa vào nhu cầu hành khách từng tuyến buýt để bố trí loại phương tiện hoạt động cho phù hợp (Mini buýt dưới 17 chỗ ngồi hay ô tô buýt lớn hơn 17 chỗ ngồi). Mở mới các tuyến buýt sau:

+ **Tuyến số 6** (TP.Trà Vinh-cầu Cổ Chiên-Bến Tre): dài 36 km, lý trình: BX.Trà Vinh-QL.53-QL.60- cầu Cổ Chiên-Bến Tre.

+ **Tuyến số 7** (Tp.Trà Vinh-TT.Cầu Kè): dài 43,8 km, lý trình: BX.Trà Vinh- QL.60-TT.Tiểu Cần-QL.54-TT.Cầu Kè.

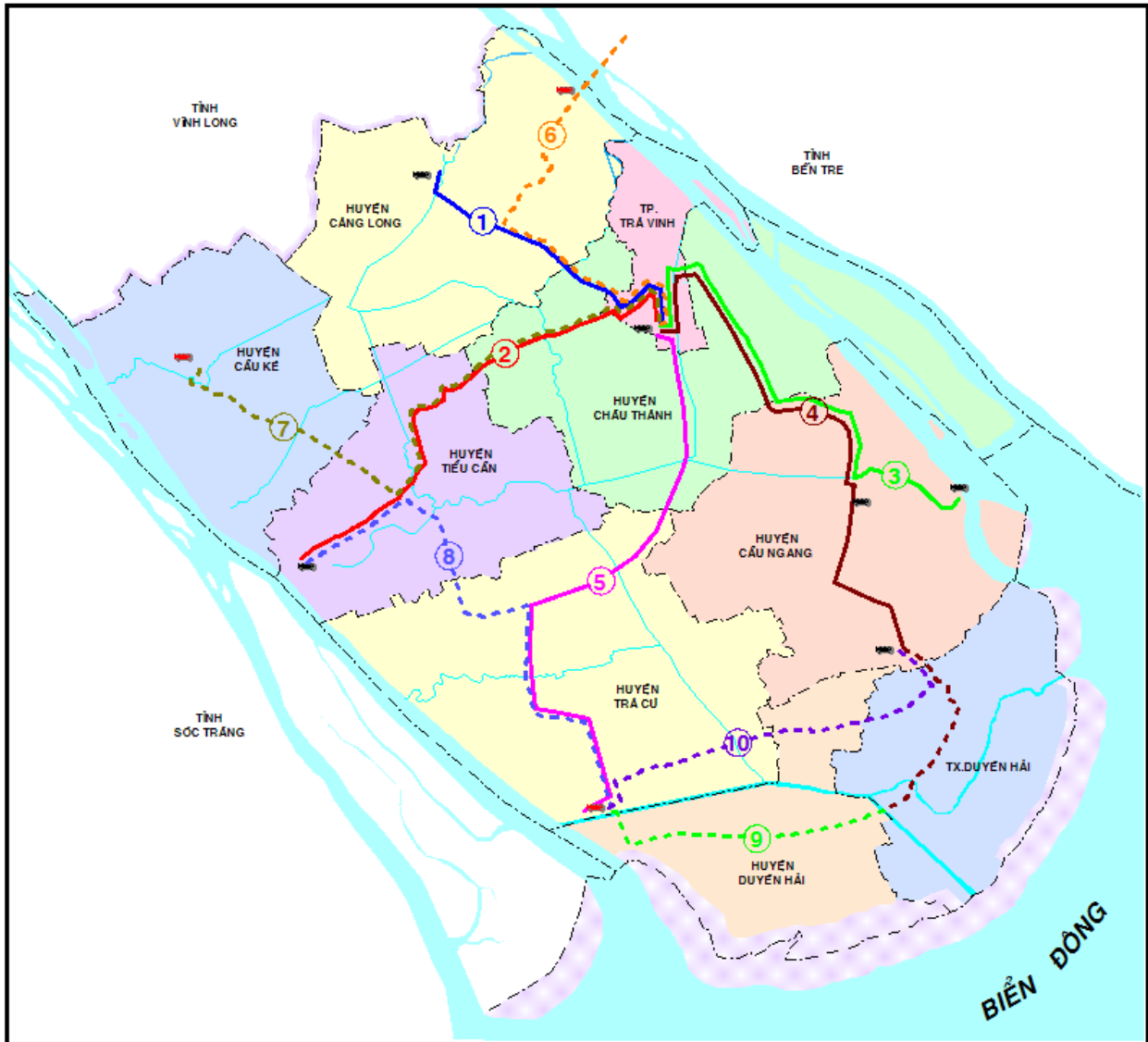
+ **Tuyến số 8** (TT.Cầu Quan-TT.Định An): dài 38,7 km, lý trình: Bến xe TT.Cầu Quan (huyện Tiểu Cần)- QL.60-TT.Tiểu Cần-QL.54-TT.Trà Cú-QL.53-TT.Định An.

+ Ngoài ra, đề xuất kéo dài tuyến buýt số 4 (TP.Trà Vinh-Cầu Ngang) đến phà Kênh Tắc.

- **Giai đoạn sau 2020:** xem xét mở mới các tuyến buýt liên tỉnh kết nối Trà Vinh với Vĩnh Long, Bến Tre, Sóc Trăng trên cơ sở các tuyến buýt nội tỉnh như tuyến số 1, tuyến số 2, tuyến số 6...

+ **Tuyến số 9** (Phà Kênh Tắc-phà Tà Nị): từ phà Kênh Tắc-QL.53-phà Tà Nị với chiều dài khai thác là 18,0 km.

+ **Tuyến số 10** (Cầu Ngang-phà Tà Nị): từ CCN Hiệp Mỹ Tây-QL.53-ĐT.914-phà Tà Nị, chiều dài tuyến 26,4 km.

Hình 3.2 Sơ đồ quy hoạch các tuyến buýt tỉnh Trà Vinh

3/. Phát triển đoàn phương tiện xe buýt: Hiện nay, có nhiều chủng loại phương tiện buýt khác nhau như: B40, B55, B80, buýt khối lượng lớn... do các nhà máy chế tạo ô tô trong nước sản xuất được lắp đặt động cơ do Trung Quốc hoặc Hàn Quốc... sản xuất. Tuy nhiên, dựa vào số lượng hành khách và chất lượng phương tiện, đề xuất lựa chọn phương tiện buýt có sức chứa B40 sử dụng động cơ ô tô chế tạo tại Hàn Quốc do nhà máy ô tô trong nước lắp ráp. Loại xe này có giá thành cao hơn nhưng tuổi thọ động cơ bền, khỏe, tiêu hao ít năng lượng, ít ô nhiễm môi trường. Đồng thời kiến nghị đưa loại mini buýt có sức chứa dưới 17 chỗ ngồi vào hoạt động trên các tuyến nội đô thành phố, thị xã và các đường huyện có tải trọng cầu đường thấp.

4/. Kết cấu hạ tầng kỹ thuật xe buýt:

- Bố trí điểm dừng:

+ Các tuyến đường trong đô thị có xe buýt đi qua tối đa không quá 700m bố trí một điểm dừng.

+ Các đường ngoài đô thị có xe buýt đi qua tùy thuộc vào vị trí có thể bố trí các điểm dừng với khoảng cách từ 1-1,5km/điểm dừng.

+ Thay thế các biển báo hiệu xe buýt trên các tuyến có hệ số trùng tuyến (từ 2 tuyến buýt đi qua) để đảm bảo đủ thông tin chung cho các tuyến.

+ Xén hè tại một số vị trí tạo khoảng trống cho xe buýt vào đỗ đón, trả khách.

+ Bổ sung thêm biển báo trên các tuyến đủ số lượng yêu cầu.

- Bố trí nhà chờ:

+ Trong đô thị nếu hè đường rộng từ 4m trở lên, ngoài đô thị nếu bề rộng lề đường từ 1,5m trở lên kiến nghị lắp đặt nhà chờ đạt tiêu chuẩn.

+ Cải tạo một số nhà chờ phục vụ người khuyết tật tiếp cận sử dụng.

+ Bổ sung thêm một số nhà chờ đạt tiêu chuẩn kỹ thuật, mỹ thuật và có thể lắp dựng được bảng sơ đồ tuyến trên một số tuyến có xe buýt đi qua.

- Điểm trung chuyển và bãi đỗ xe buýt: Trong giai đoạn từ nay đến trước 2016, đề xuất sử dụng tạm thời một số bến xe khách làm điểm trung chuyển, bãi đỗ xe buýt nhằm mục đích tận dụng cơ sở hạ tầng sẵn có. Đồng thời dự kiến đề xuất một số điểm trung chuyển, nơi gửi xe cá nhân để đi xe buýt.

5/. Phương thức trợ giá: Tùy đặc điểm của từng tuyến và tình hình thực tế có thể sử dụng:

- Trợ giá trực tiếp: Ngân sách tỉnh trợ giá trực tiếp cho doanh nghiệp để bù phần chênh lệch chi phí và doanh thu đối với các tuyến đặt hàng, đối với các tuyến xã hội hóa thực hiện theo phương thức đấu thầu tuyến, trợ giá một số tuyến vùng sâu, vùng xa, tuyến nội đô, khu công nghiệp và hỗ trợ chênh lệch giá vé tháng ưu tiên đối với một số đối tượng hoặc một số tuyến cần khuyến khích người dân đi lại để giảm ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, tạo nếp sống văn minh đô thị.

- Trợ giá gián tiếp: Nhà nước hỗ trợ đầu tư xe buýt thông qua các hình thức: cho doanh nghiệp vay vốn với lãi suất ưu đãi, hỗ trợ lãi suất vay vốn đầu tư phương tiện, miễn tiền thuê đất cho doanh nghiệp làm bãi đỗ, xưởng bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện...

6/. Chính sách phát triển, khuyến khích đầu tư:

1/. UBND tỉnh cần ban hành hoặc đẩy mạnh thực hiện các cơ chế, chính sách nhà nước đã ban hành nhằm hỗ trợ các đơn vị kinh doanh VTHKCC:

- Về đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ VTHKCC:

+ Việc đầu tư xây dựng điểm dừng, nhà chờ, điểm đón, trả khách sẽ được thực hiện từ nguồn vốn ngân sách tỉnh hoặc nguồn thu từ việc quảng cáo tại các điểm này.

+ Ưu tiên cho thuê đất theo giá ưu đãi cho các doanh nghiệp VTHKCC để xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ VTHKCC trên cơ sở các dự án được các cấp có thẩm quyền phê duyệt.

+ Hỗ trợ 20% ÷ 50% lãi suất vay ngân hàng để đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ VTHKCC.

+ Cho phép vay vốn tín dụng đầu tư để xây dựng các trạm cung cấp nhiên liệu sạch cho hoạt động VTHKCC.

- Về đầu tư phương tiện:

+ Đẩy mạnh thực hiện xã hội hóa đầu tư phương tiện nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ VTHKCC.

+ Miễn thuế nhập khẩu phụ tùng, linh kiện thuộc loại trong nước chưa sản xuất được để sản xuất, lắp ráp phương tiện phục vụ VTHKCC.

+ Giảm 30% ÷ 50% phí trước bạ đối với phương tiện phục vụ VTHKCC và miễn phí trước bạ đối với phương tiện sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường.

+ Hỗ trợ 20% ÷ 30% lãi suất vay ngân hàng đầu tư phương tiện phục vụ VTHKCC.

+ Hỗ trợ 40% ÷ 50% lãi suất vay ngân hàng đầu tư phương tiện VTHKCC sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường.

+ Được vay tín dụng đầu tư của Nhà nước với các dự án đầu tư phương tiện xe buýt sử dụng nhiên liệu thân thiện môi trường như khí ga LPG, CNG.

+ Giảm mức phí sử dụng đường bộ cho các phương tiện xe buýt.

- Cho phép kinh doanh các dịch vụ hỗ trợ: kinh doanh quảng cáo trong xe buýt, kinh doanh xe hợp đồng khi xe nhân rồi không vận doanh trên tuyến, ... nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp VTHKCC tự kinh doanh, tìm kiếm nguồn thu cho mình cũng đồng nghĩa với việc tiết kiệm một lượng đáng kể tiền trợ giá cho ngân sách (đối với xe buýt).

2/. UBND tỉnh và sở GTVT cần sớm ban hành các quy chế và chế tài đối với các hoạt động VTHKCC như: Quy chế trong hoạt động vận tải khách bằng xe buýt, quy định về ưu tiên quyền sử dụng cơ sở hạ tầng đường bộ cho dịch vụ xe buýt, ...

3/. Có các chính sách khuyến khích người dân sử dụng GTCC:

- Tổ chức tuyên truyền vận động nhân dân hưởng ứng sử dụng VTHKCC: Nhà nước hỗ trợ kinh phí thông qua các cơ quan báo, đài, khẩu hiệu, panô, tờ rơi,... để thực hiện công tác tuyên truyền, vận động nhằm để mọi người dân hiểu rõ lợi ích, tác dụng của việc sử dụng VTHKCC, lộ trình, thời gian phục vụ và tần suất của các tuyến, các cơ chế chính sách đối với hoạt động VTHKCC, để mọi người tự giác sử dụng VTHKCC và các đơn vị vận tải có điều kiện tham gia kinh doanh VTHKCC nâng cao chất lượng phục vụ.

Thực hiện tuyên truyền nâng cao chất lượng công tác giáo dục, đào tạo chuyên môn nghiệp vụ, thái độ, ý thức cho đội ngũ nhân viên phục vụ, đạo đức nghề nghiệp của đội ngũ lái xe trong quá trình làm việc, có thái độ phục vụ tận tình.

Cung cấp các dịch vụ liên quan đến dịch vụ VTHKCC thông qua hệ thống mạng Internet, điện thoại: lộ trình, thời gian phục vụ, tần suất của các tuyến và vị trí các điểm dừng xe buýt, nhà ga,... để mọi người dân có thể tiếp cận thông tin một cách thuận tiện, dễ dàng.

4/. Ưu tiên và khuyến khích sử dụng các phương tiện bảo vệ môi trường:

Tỉnh cần xây dựng cơ chế để ưu tiên quyền tham gia thị trường đối với các phương tiện có mức phát thải thấp thông qua việc điều chỉnh các quy định hiện hành về đặt hàng và đấu thầu dịch vụ VTHKCC.

d) Taxi

1/. Định hướng: Sự tồn tại của hệ thống taxi hiệu quả sẽ khuyến khích người dùng xe con sử dụng taxi phục vụ các mục đích khác nhau, đồng thời phục vụ khách du lịch. Các định hướng khai thác xe taxi như sau:

- Cần có tiêu chuẩn dịch vụ dựa trên các khía cạnh an toàn, sự thoải mái và phù hợp với khả năng thanh toán của người dân.

- Sự sẵn có của dịch vụ và dễ dàng sử dụng cần cân bằng với sự bền vững của công việc kinh doanh.

- Các tác động bất lợi của việc khai thác taxi tới luồng giao thông cần được giảm thiểu bằng việc quy định chỗ đỗ xe taxi và hệ thống kiểm soát qua radio, cùng với các vấn đề khác.

2/. Dự báo nhu cầu xe taxi : xuất phát từ phần trăm tổng số các chuyến đi lại hàng ngày bằng xe taxi trong khu vực nghiên cứu . Nhu cầu về số lượng xe taxi này có thể biến thiên theo nhu cầu đi lại và một số yếu tố khác, được tính toán theo công thức sau:

$$N_{\text{taxi}} = T_{\text{ngày}} / P$$

Trong đó: $T_{\text{ngày}}$: nhu cầu đi lại bằng xe taxi/ngày;

$P_{\text{ngày}}$: lượng HK vận chuyển của 1 xe trong 1 ngày; $P_{\text{ngày}} = N_{\text{chuyến/ngày}} * P_{\text{chuyến}}$

$N_{\text{chuyến/ngày}}$: số chuyến xe trong 1 ngày (chuyến);

$P_{\text{chuyến}}$: lượng HK vận chuyển của một chuyến xe ; $P_{\text{chuyến}} = C_p * \gamma$

γ : hệ số sử dụng tải trọng trung bình của xe taxi;

C_p : sức chứa của xe taxi.

Bảng 3.7 Những giả thiết cho dự báo taxi

Stt	Chỉ số	Giá trị	Giải thích
1	$N_{\text{chuyến/ngày}}$	14-18	Giả thiết là thời gian hoạt động của xe taxi là 24h/24h
2	γ	20-40%	Mức tải trọng của xe taxi là khá thấp do đặc điểm của loại hình này chủ yếu phục vụ các chuyến đi cho các cá nhân.
3	C_p	4 & 7	Xe taxi với chủ yếu 2 loại có sức chứa là 4 và 7 chỗ

Bảng 3.8 Kết quả dự báo taxi

Stt	Chỉ tiêu	2020	2030
1	Nhu cầu đi lại bằng vận tải công cộng (1.000 chuyến/ngày)	194	265
2	Thị phần taxi trong vận tải công cộng	3%	5%
3	Đi lại bằng taxi (1000 chuyến/ngày)	5,8	13,3
4	Số xe taxi (xe)	202	460
5	Diện tích bãi đỗ taxi (m ²)	2.219	5.061

Trên cơ sở dự báo về nhu cầu diện tích bãi đỗ taxi, thì các đô thị cần xem xét dành quỹ đất trong quá trình phát triển và xây dựng. Tuy nhiên để thể tính toán được một cách chi tiết cần phải có một nghiên cứu chuyên ngành sâu hơn.

3.6.3. Quy hoạch phát triển logistics

Ngành logistics có vị trí ngày càng quan trọng trong các nền kinh tế hiện đại và có ảnh hưởng to lớn đến sự phát triển kinh tế của các quốc gia và toàn cầu. Nếu xem xét ở góc độ tổng thể, logistics là mối liên kết kinh tế xuyên suốt gần như toàn bộ quá trình sản xuất, lưu thông và phân phối hàng hóa. Mỗi hoạt động trong chuỗi đều có một vị trí và chiếm một khoản chi phí nhất định. Theo các số liệu thống kê cho thấy, chi riêng hoạt động logistics đã chiếm từ 10÷15% GDP của hầu hết các nước lớn ở Châu Á và Châu Mỹ. Vì vậy, nếu nâng cao hiệu quả hoạt động logistics thì sẽ góp phần quan trọng nâng cao hiệu quả kinh tế - xã hội.

Logistics còn được định nghĩa là quá trình xây dựng kế hoạch, cung cấp và quản lý việc chu chuyển và lưu kho có hiệu quả hàng hoá, dịch vụ và các thông tin liên quan từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ vì mục tiêu đáp ứng nhu cầu của khách hàng. Về bản chất,

logistics là việc tối ưu hóa quá trình chuyển sản phẩm từ nhà sản xuất đến người tiêu dùng, với mục tiêu nhanh nhất và chi phí rẻ nhất.

Để ngành dịch vụ logistics phát triển mạnh thì cần phải có các trung tâm logistics để tập trung các nhà cung cấp dịch vụ logistics lớn. Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics này sẽ quản trị điều hành toàn bộ hoặc tham gia một phần vào mạng lưới cung ứng. Tại các nước có ngành dịch vụ logistics phát triển đều có các tập đoàn logistics lớn như vậy. Các tập đoàn này có khả năng đảm nhận vận chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất của nước này đến hầu hết các quốc gia khác trên thế giới theo yêu cầu của chủ hàng.

Trung tâm logistics có thể gọi là Trung tâm tiếp nhận và phân phối hàng hóa (Distribution Centre), là một khu vực mà nhiều tập đoàn, công ty cung ứng dịch vụ logistics đặt trụ sở, kho bãi... hoạt động cung ứng dịch vụ logistics hoặc cũng có thể là một khu kho của một tập đoàn logistics.

Ở Việt Nam, Trung tâm logistics có thể được gọi là Trung tâm tiếp nhận và phân phối hàng hóa, Trung tâm dịch vụ hậu cần. Một số ICD (cảng cạn) ở Việt Nam hiện nay cũng có thể được coi là có chức năng của trung tâm logistics do có thực hiện một số dịch vụ logistics cho hàng hóa chủ yếu là hàng container.

Trà Vinh với những lợi thế rất lớn về phát triển cảng biển (là cửa ngõ ra Biển Đông của vùng ĐBSCL, sắp tới sẽ hình thành các cảng biển trung chuyển của Vùng, cho phép các tàu tải trọng lớn cập cảng), và khi cầu Đại Ngãi hình thành thì trục giao thông ven biển sẽ thông suốt, khi đó thì ưu thế về đường bộ và đường thủy sẽ là tiền đề rất lớn để phát triển logistics.

Theo quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” thì khu vực đồng bằng sông Cửu Long sẽ hình thành 01 trung tâm logistics loại II với quy mô 30ha đến năm 2020 và trên 70ha đến năm 2030. Ngoài ra, theo quyết định số 1513/QĐ-TTg ngày 05/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “Quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030” có đề xuất xây dựng khu kho ngoại quan (logistic) với diện tích 101 ha. Với các điều kiện trên, quy hoạch kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xây dựng trung tâm logistics tại khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh.

3.7. Quy hoạch phương tiện vận tải

3.7.1. Quy hoạch phát triển phương tiện vận tải thủy nội địa

Loại phương tiện hoạt động trên tuyến, sẽ theo yêu cầu về khối lượng hàng. Nhưng cần có sự phù hợp giữa các đặc trưng kỹ thuật phương tiện, tính chất của hàng hóa, khả năng của luồng lạch và của các bến xếp dỡ. Hiện nay, do luồng cạn, thường phải chờ triều, nên phương tiện trên tuyến chủ yếu là các loại thuyền nhỏ, trọng tải dưới 30 tấn.

a) Phương hướng phát triển phương tiện:

- Phương tiện chở hàng:
 - + Tàu sông tự hành 800 tấn đến cảng Long Đức (Tp.Trà Vinh).
 - + Tàu tự hành 100-300 tấn đến các bến đường thủy cấp huyện.
 - + Sà lan đẩy chở cát, đá: đến bến Long đức 600-1.000T; đến các bến cấp huyện 200T.
- Phương tiện chở khách: chủ yếu chạy cự ly <100 km, chọn loại từ 30-50 ghế.

Bảng 3.9 Thông số kỹ thuật của các loại phương tiện thủy nội địa

STT	Loại Phương tiện	Kích thước kỹ thuật (m)				
		L_{max}	B_{max}	H	T_{max}	T_{min}
I	TÀU TỰ HÀNH					
	Loại chở hàng khô					
	100 tấn	24	7,3	2,8	1,6	1,2
	250 tấn	36	8,5	3,2	1,8	1,4
	300 tấn	36	9,1	3,4	2,5	1,9
	400 tấn	38	9,5	3,4	3,2	2,6
	Loại chở hàng lỏng					
	200 tấn	31	6		2,4	1,9
	300 tấn	36	7		2,7	2
	400 tấn	37,5	8		2,9	2,4
II	SÀ LAN THƯỜNG					
	100 tấn	28,6	5	1,8	1,15	0,45
	200 tấn	35	7	2,3	2	0,45
	300 tấn	40	8	2,8	2,3	0,5
	400 tấn	41,5	11,5	3	2,7	0,5
	500 tấn	43	12,8	3,1	2,7	0,6
III	GHE BẦU 70 TẤN	10	2,2	2,6	1,6	0,4

b) Tính toán bề rộng luồng chạy tàu cho các phương tiện thủy

- Chiều rộng B_L : tính toán theo công thức:

$$B_L = 3B_t$$

Trong đó : B_t : chiều rộng tàu, thuyền tính toán.

- Độ sâu luồng tàu (H) : được xác định theo công thức

$$H = T_{max} + \Delta T$$

Trong đó : T_{max} : mớn nước đầy tải của phương tiện

ΔT : độ sâu dự trữ tối thiểu ($\Delta T = 0,35m$)

- Bán kính cong luồng tàu (R_{min}) : được xác định theo công thức:

$$R_{min} = L_t \times K_b$$

Trong đó: L_t : chiều dài tàu tính toán

K_b : hệ số an toàn bán kính cong luồng tàu ($K_b = 2 \div 3$)

Bảng 3.10 Bề rộng luồng tính toán cho các phương tiện thủy nội địa

Stt	Loại phương tiện	Bề rộng luồng (m)		
		B_L	H	R_{min}
1	Tàu tự hành 30T	15	1,25	36
2	Tàu tự hành 50T	16,8	1,50	48
3	Tàu tự hành 100T	21,9	1,95	48
4	Tàu tự hành 200T	25,5	2,15	72
5	Tàu tự hành 300T	27,3	2,85	72
6	Tàu tự hành 400T	28,5	3,55	76

3.7.2. Quy hoạch phát triển phương tiện vận tải đường bộ**a) Hàng hóa**

Trong phạm vi tính toán quy hoạch giao thông vận tải, việc phân tích và lựa chọn phương tiện vận tải bộ được tiến hành dựa trên loại hàng hóa và cự ly vận tải. Đề xuất các loại xe tải phù hợp với các loại hàng hóa như sau:

- Hàng rau quả, thực phẩm, trái cây sử dụng xe < 10 tấn.
- Hàng vật tư nông nghiệp và vật liệu xây dựng sử dụng xe 5-10 tấn.
- Hàng thiết bị công nghiệp và phục vụ xây dựng cơ bản sử dụng xe >10 tấn.
- Hàng đông lạnh sử dụng xe chuyên dụng.
- Xe tải chuyên dụng cỡ lớn 15-40 tấn với vận tải container, hàng siêu trường siêu trọng.

Chú trọng phát triển các loại phương tiện mới phù hợp với mạng lưới cầu đường theo cấp tải trọng, đặc biệt chú trọng công tác đăng kiểm phương tiện cơ giới để nâng cao an toàn vận tải.

b) Hành khách

Phát triển các loại xe khách hiện đại, kiên quyết loại bỏ các xe chở khách đã quá niên hạn sử dụng, gây mất an toàn giao thông và tính mạng của người dân.

Phương tiện vận tải hành khách được lựa chọn phải đảm bảo các yêu cầu theo Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/09/2014 của Chính phủ về “kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải ô tô”.

Nâng cao tiện nghi và chất lượng phục vụ hành khách, sử dụng các xe có gắn máy lạnh.

Trên xe phải trang bị dụng cụ thoát hiểm, bình chữa cháy còn sử dụng được và còn hạn theo quy định.

Xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách phải có chỗ ngồi ưu tiên cho người khuyết tật, người cao tuổi và phụ nữ đang mang thai...

Bảng 3.11 Dự báo phát triển phương tiện vận tải

Stt	Loại phương tiện	Hiện nay	2020	2030
1A	Đường bộ	7.362	12.050	26.031
1	Xe cố định	137	180	310
2	Xe hợp đồng	319	400	530
3	Xe buýt	25	95	150
4	Taxi	48	202	460

Stt	Loại phương tiện	Hiện nay	2020	2030
5	Xe tải <3,5T	3.425	5.516	9.878
6	Xe tải 3,5-10T	2.335	3.761	9.754
7	Xe tải >10T	1.065	1.877	4.868
8	Sơ mi rơ móc và Rơ móc	8	20	81
B	Đường thủy	3.880	5.267	10.450
1	Chở hàng không có động cơ >15T	55	70	150
2	Chở hàng có động cơ >15CV	2.881	3.677	6.537
3	Chở hàng có động cơ 5-15CV	605	974	2.527
4	Chở khách có động cơ >12HK	223	359	932
5	Chở khách có động cơ 5-12HK	60	97	157
6	Khác	56	90	147

3.8. Quy hoạch công nghiệp GTVT

- **Cơ khí:** Trước mắt tập trung củng cố các cơ sở hiện có, đầu tư thay thế những thiết bị cũ bằng thiết bị tiên tiến, hiện đại... tổ chức đào tạo nâng cao tay nghề cho lao động công nghiệp tại địa phương. Khuyến khích đầu tư, trang thiết bị và hoàn thiện công nghệ cho xí nghiệp cơ khí công nông tại các huyện có khả năng đóng mới và đại tu. Nâng cấp và xây dựng xưởng sửa chữa nhỏ tại mỗi huyện và phục vụ sửa chữa gia công cơ khí nhỏ.

- **Kiểm định xe cơ giới:** Đảm bảo đủ năng lực hoạt động phục vụ nhu cầu kiểm định phương tiện vận tải đường bộ và đường thủy trên địa bàn tỉnh.

+ Phát triển mạng lưới các trung tâm đăng kiểm xe cơ giới hợp lý đáp ứng nhu cầu của xã hội và tạo thuận lợi cho người dân.

+ Tập trung ưu tiên đầu tư xây dựng mới, nâng cấp các trung tâm đăng kiểm và dây chuyền kiểm định hiện đại, đảm bảo chất lượng công tác đăng kiểm phương tiện cơ giới.

+ Giai đoạn 2015 – 2030 có một trung tâm đăng kiểm phương tiện xe cơ giới ở thành phố Trà Vinh. Sau năm 2030 sẽ xây dựng thêm một trung tâm đăng kiểm phương tiện xe cơ giới ở huyện Trà Cú.

- **Công nghiệp vật liệu xây dựng:** Phát triển các chủng loại vật liệu xây dựng, trong đó loại vật liệu thô như đá, cát... phục vụ xây dựng giao thông. Chú trọng bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ môi trường. Hướng phát triển là sản xuất các loại vật liệu xây dựng mới, chất lượng cao...

- Cơ sở dạy nghề:

+ Hình thành các trung tâm phục vụ cho đào tạo nguồn nhân lực điều khiển phương tiện vận tải bộ, thủy, bảo dưỡng sửa chữa các loại phương tiện cơ giới và đào tạo công nhân kỹ thuật cho xây dựng công trình giao thông.

+ Phát triển mạng lưới cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch lái xe với năng lực đáp ứng nhu cầu xã hội, phân bố hợp lý, tạo thuận lợi cho người dân.

+ Đầu tư các cơ sở đào tạo và trung tâm sát hạch có quy mô phù hợp và hiện đại, bảo đảm nâng cao chất lượng nhằm đào tạo nguồn nhân lực có chất lượng, góp phần đảm bảo an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông, phát triển kinh tế xã hội.

+ Ưu tiên đầu tư nâng cấp các cơ sở đào tạo và trung tâm sát hạch hiện tại, hạn chế đầu tư mới ở các khu vực đã dư thừa năng lực, khuyến khích đầu tư mới ở các khu vực có nhu cầu nhưng chưa có cơ sở đào tạo và trung tâm sát hạch.

+ Tỉnh Trà Vinh hiện đã có 01 cơ sở đào tạo lái xe cơ giới đường bộ. Đến năm 2020 sẽ bổ sung thêm 01 trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ.

3.9. Định hướng phát triển mạng lưới GTVT đến năm 2030

a) Hệ thống đường bộ

- Hoàn thiện các tuyến Quốc lộ, đạt chuẩn cấp II-III.
- Nâng cấp các tuyến đường tỉnh tối thiểu đạt cấp III - IV.
- Nâng cấp toàn bộ các tuyến đường huyện tối thiểu đạt tiêu chuẩn cấp IV - V.
- Hệ thống đường xã được cứng hóa 90%.
- Đường thôn xóm được cứng hóa 70% đạt tiêu chuẩn đường nông thôn loại A trở lên.
- Đường trục chính nội đồng được cứng hóa 70%.

b) Hệ thống đường thủy

Tiếp tục đầu tư nạo vét các tuyến sông, kênh nhằm phát huy tối đa ưu thế về vận tải thủy của vùng ĐBSCL và tỉnh Trà Vinh.

Phát triển đội tàu theo hướng đa dạng trong đó tập trung vào các đội tàu chuyên dùng hàng rời, hàng lỏng,.... Tăng tốc độ vận chuyển của đội tàu.

c) Vận tải:

- Thỏa mãn được nhu cầu vận tải và dịch vụ vận tải của xã hội với chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn quốc tế, giá thành hợp lý và cạnh tranh, nhanh chóng, an toàn; kết nối thuận lợi giữa các phương thức vận tải, giữa các tỉnh, thành phố trong vùng với cả nước và quốc tế.
- Cơ bản hoàn thiện và hiện đại hóa mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông. Tiếp tục phát triển các công trình kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch.

3.10. Phát triển giao thông vận tải bền vững

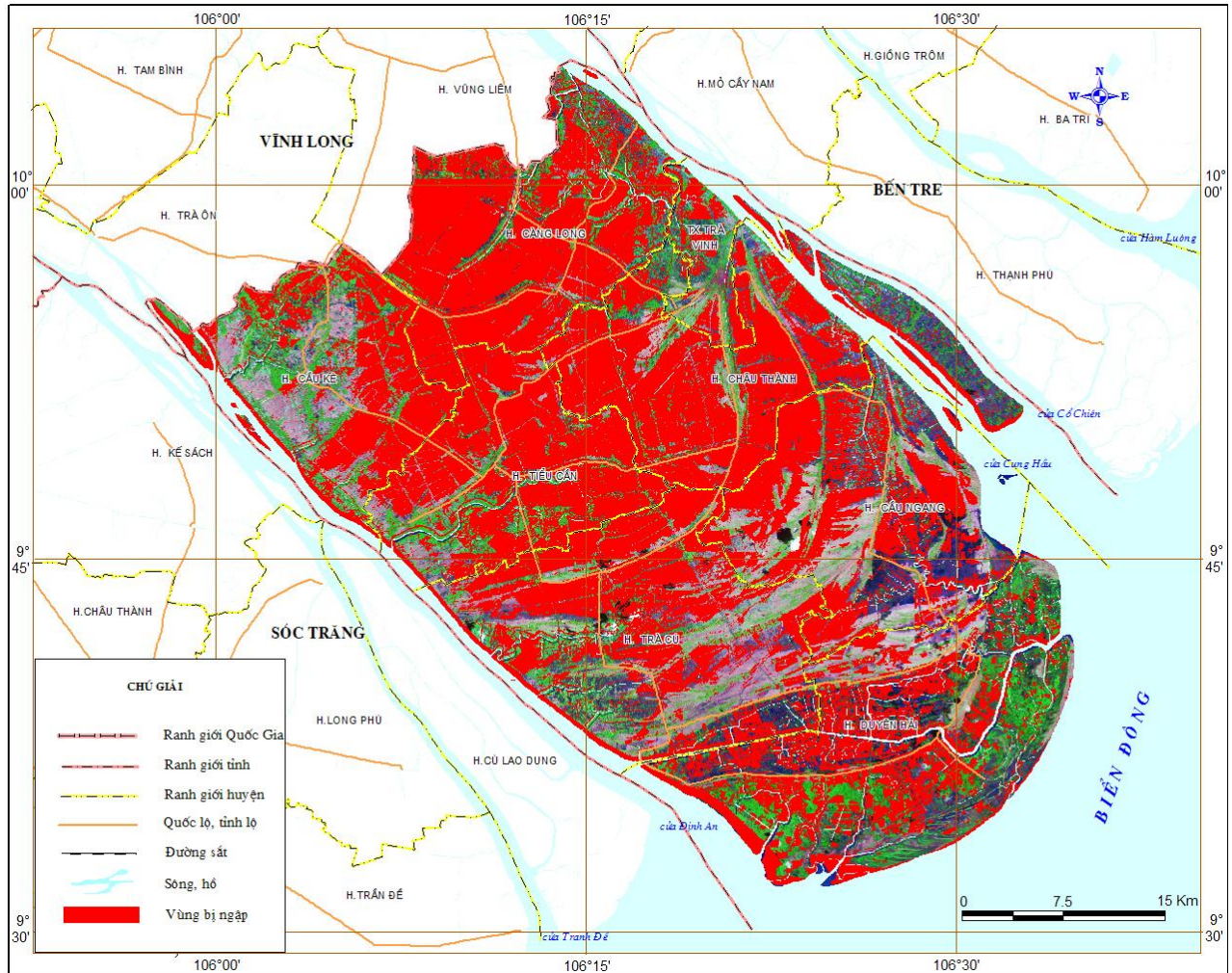
3.10.1. Phát triển giao thông vận tải trong điều kiện biến đổi khí hậu

Biến đổi khí hậu (BĐKH) là một thực tế khách quan và đã tác động nghiêm trọng, toàn diện và lâu dài đến hạ tầng kỹ thuật giao thông vận tải:

- Nhiệt độ gia tăng làm toàn bộ các công trình GTVT chịu ảnh hưởng do 100% công trình GTVT ở môi trường ngoài trời.
- Mực nước biển dâng cao gây tình trạng biển lấn đất làm hàng loạt các công trình hạ tầng GTVT bị ngập nước: mạng lưới đường bộ, cảng sông, hệ thống kho-bãi,....
- Ngập nước đưa đến xói lở bờ sông-kênh: Bờ sông-kênh là một yếu tố hạ tầng cực kỳ quan trọng quyết định sự sống còn của giao thông đường thủy nội địa nói chung.

Tác động của BĐKH đối với cơ sở hạ tầng GTVT là thật sự to lớn và gây thiệt hại đáng kể cho hoạt động của lĩnh vực này. Ví dụ: công trình bị ngập nước làm mọi hoạt động sản xuất kinh doanh: vận chuyển, xếp dỡ bị ngưng trệ. Chi phí cho đầu tư để ứng phó BĐKH mà trọng tâm là ứng phó với nước biển dâng (chương trình chống ngập) là vô cùng tốn kém.

Tác động của BĐKH đối với GTVT là toàn diện trên nhiều lĩnh vực: không chỉ ở mặt cơ sở hạ tầng kỹ thuật mà còn ở hoạt động khai thác vận tải và quản lý; đến sự vận hành

Hình 3.4 Bản đồ nguy cơ ngập của tỉnh Trà Vinh ứng với mực nước biển dâng 1m

“Nguồn: Bộ Tài Nguyên Môi Trường”

Bảng 3.12 Kịch bản nước biển dâng (cm) khu vực Mũi Kê Gà – Mũi Cà Mau

Kịch bản	2020	2030	2040	2050	2060	2070	2080	2090	2100
- Thấp	8-9	11-13	17-19	22-26	28-34	34-42	40-50	46-59	51-66
- Trung bình	8-9	12-14	17-20	23-27	30-35	37-44	44-54	51-64	59-75
- Cao	8-9	13-14	19-21	26-30	35-41	45-53	56-68	58-83	79-99

“Nguồn: Bộ Tài Nguyên Môi Trường”

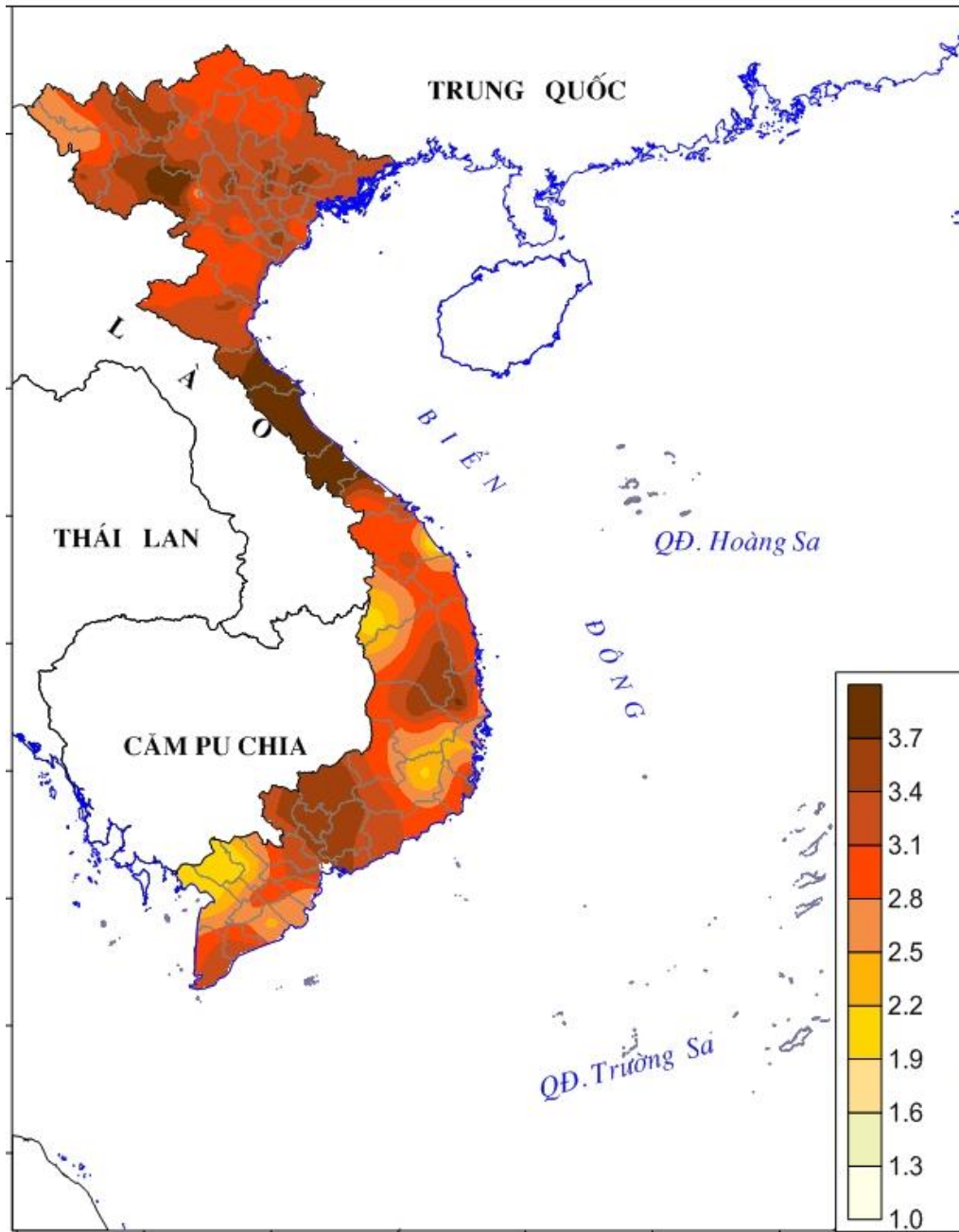
b) Nhiệt độ và lượng mưa:

- Nhiệt độ:

Bảng 3.13 Mức tăng nhiệt độ (°C) trung bình năm so với thời kỳ 1980-1999 tỉnh Trà Vinh

Kịch bản	2020	2030	2040	2050	2060	2070	2080	2090	2100
- Thấp	0,4	0,6	0,8	1,1	1,2	1,3	1,4	1,4	1,4
- Trung bình	0,4	0,6	0,9	1,2	1,4	1,6	1,8	2,0	2,2
- Cao	0,6	0,7	0,9	1,2	1,5	1,8	2,1	2,4	2,8

“Nguồn: Bộ Tài Nguyên Môi Trường”

Hình 3.5 Mức tăng nhiệt độ trung bình năm theo kịch bản phát thải cao (2100)

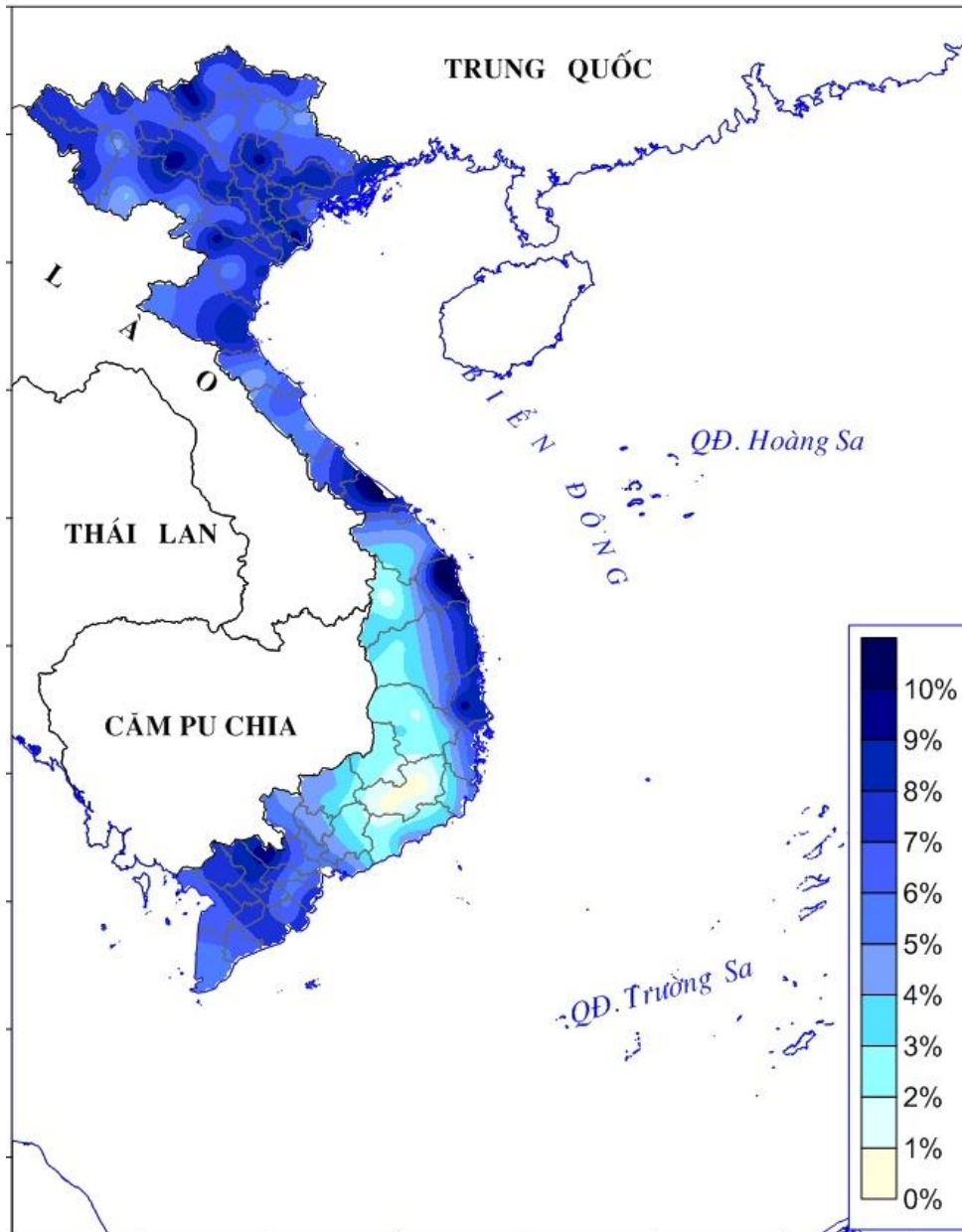
“Nguồn: Bộ Tài Nguyên Môi Trường”

- Lượng mưa:

Bảng 3.14 Mức thay đổi (%) lượng mưa so với thời kỳ 1980-1999 tỉnh Trà Vinh

Kịch bản	2020	2030	2040	2050	2060	2070	2080	2090	2100
- Thấp	0,8	1,2	1,7	2,1	2,5	2,7	2,8	2,9	2,9
- Trung bình	0,9	1,3	1,8	2,3	2,8	3,2	3,7	4,0	4,4
- Cao	1,0	1,4	1,9	2,4	2,9	3,5	4,1	4,8	5,5

“Nguồn: Bộ Tài Nguyên Môi Trường”

Hình 3.6 Mức thay đổi lượng mưa theo kịch bản phát thải cao (2100)

“Nguồn: Bộ Tài Nguyên Môi Trường”

c) Giải pháp về kỹ thuật công nghệ để ứng phó với BĐKH:

Đối với các công trình giao thông vận tải thì yếu tố ảnh hưởng lớn nhất đến chất lượng và tuổi thọ của công trình là mực nước, lượng mưa và nhiệt độ. Tuy nhiên theo kịch bản BĐKH tỉnh Trà Vinh thì các yếu tố là nhiệt độ và lượng mưa sẽ ít ảnh hưởng đến các công trình giao thông do nhiệt độ tăng tối đa $2,8^{\circ}\text{C}$ và lượng mưa thay đổi từ 6-9%. Nhưng sự tác động của nước biển dâng sẽ ảnh hưởng rất lớn đến chất lượng và tuổi thọ của công trình giao thông vì theo kịch bản nước biển dâng thì khi mực nước biển tăng 0,5m thì chỉ có khoảng 5% diện tích tỉnh Trà Vinh bị ngập (tập trung chủ yếu ở các khu vực ven biển, cù lao và ven các sông lớn: sông Cổ Chiên, sông Hậu,...), tuy nhiên khi nước biển tăng 1m thì >90% diện tích của tỉnh có nguy cơ bị ngập. Chính vì vậy, để ứng phó với sự tác động của BĐKH thì ngành GTVT cần có các giải pháp để ứng phó nước biển dâng, cụ thể như sau:

- Các công trình giao thông phải đảm bảo an toàn lâu dài về chống ngập

+ Mọi hạng mục giao thông phải được đánh giá mức độ ảnh hưởng của BĐKH (ngập nước).

+ Cao độ của các công trình phải tính thêm cao độ gia tăng từ mực nước biển dâng .

+ Các công trình làm mới cần ưu tiên tìm kiếm vị trí có cao độ an toàn không ngập hoặc ít ngập nhất.

- Xử lý kỹ thuật công trình phải trong quan hệ phối hợp đồng bộ liên ngành: nâng cao cốt nền đường bộ chống ngập thì đi cùng là nâng cao tỉnh không cầu vượt sông có phương tiện thủy đi qua.

3.10.2. Cao trình thiết kế hạ tầng giao thông

a) Cao độ san nền

Theo “Quy hoạch xây dựng Vùng tỉnh Trà Vinh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” thì việc xác định cao độ san nền tỉnh Trà Vinh sẽ chia làm 3 vùng:

- Vùng 1: được giới hạn bởi đường đê biển và hệ thống đê bao Măng Thít, cao độ tối thiểu là 2,20 m.

- Vùng 2: được giới hạn bởi hệ thống đê bao Măng Thít và sông băng ngang từ Tp.Trà Vinh - xã Đa Lộc - thị trấn Tiểu Cần - Phà Đại Ngãi, cao độ tối thiểu là 2,25 m.

- Vùng 3: Vùng còn lại phía trên cùng của tỉnh Trà Vinh, cao độ tối thiểu là 2,30 m.

Cao độ san nền tối thiểu theo từng đô thị: Trà Vinh +2,4m; Càng Long +2,3m; Tân An +2,3m; Nhị Long +2,3m; Cầu Kè +2,3m; Ninh Thới +2,3m; Tiểu Cần +2,3m; Cầu Quan +2,3m; Châu Thành +2,3m; Hưng Mỹ +2,25m; Cầu Ngang +2,25m; Mỹ Long +2,25m; Trà Cú +2,25m; Ngũ Lạc +2,25m; Định An +2,2m; Duyên Hải +2,2m; Long Thành +2,2m; Ba Động +2,2m; Long Vĩnh +2,2m; Đông Hải +2,2m.

b) Cao trình thiết kế

Tỉnh Trà Vinh bị ảnh hưởng trực tiếp của thủy triều, đỉnh triều cường có thể lên tới 1,9m. Trong khi đó, do cao độ hiện trạng khá thấp nên việc xác định cao độ san nền có tính đến kinh phí san nền và phong tục tập quán của người dân, nên việc xác định cốt xây dựng cần xem xét đến đỉnh triều cao nhất. Cao trình các công trình giao thông được xác định như sau:

$$CTTK = DT_{\max} + H$$

Trong đó: CTTK: Cao trình công trình xây dựng.

$DT_{\max}$: Trị số lớn nhất của đỉnh triều theo hệ cao độ quốc gia.

H: Chiều cao vượt ngập, lũ. Đối với các công trình giao thông, phải đảm bảo thông xe trong điều kiện ngập, lũ và $H \geq 0,5m$.

Do tác động của BĐKH và nước biển dâng, đỉnh triều trong những năm sau sẽ liên tục gia tăng vì vậy cần phải xem xét sự gia tăng mực nước biển trong các thời kỳ. Các công trình giao thông thường có tuổi thọ tối thiểu 20-30 năm. Do đó, quy hoạch sẽ dựa vào kịch bản BĐKH và nước biển dâng của tỉnh Trà Vinh vào năm 2060 để tính toán cao độ các công trình giao thông.

➔ **Cao trình thiết kế các công trình giao thông:** $CTTK \geq 2,75 m$

Trên đây chỉ là cao trình dự kiến đối với các công trình giao thông trọng điểm, đảm bảo giao thông thông suốt trong điều kiện bị ngập, lụt. Đối với các công trình khác phải tổ chức thực hiện việc khảo sát để xác định cao trình xây dựng cho phù hợp với khu vực xây dựng và tuân thủ quy định hiện hành để chọn cao trình thiết kế.

3.10.3. Giao thông thủy nội địa và biến đổi khí hậu

Những tác động trực tiếp của BĐKH và nước biển dâng lên các công trình hạ tầng đường thủy nội địa:

- a) Luồng tuyến đường thủy nội địa:
 - Đường nước chạy tàu: biến dạng (L, B, H, R).
 - Bờ của mỗi tuyến sông-kênh (ngập, sóng nước, dòng chảy).
 - Hành lang bảo vệ tuyến sông bị tác động (mưa kéo dài).
 - Sự phân nhánh tuyến sông bị đe dọa (Vn, Rc, Hn).
- b) Hệ thống cảng, bến thủy nội địa:
 - Mặt bằng cảng, bến trực tiếp ngập nước làm cốt nền bị uy hiếp.
 - Kết cấu thiết kế cầu tàu của cảng bắt buộc phải tính lại (độ sâu H thay đổi làm quy phạm kỹ thuật thay đổi)
 - Hệ thống kho tàng (kho, bãi cảng) xác định lại: vị trí, cao trình an toàn, sự gia tăng, bổ sung về công nghệ, kỹ thuật và tài chính.
 - Mạng lưới giao thông nội bộ tại cảng, bến thủy nội địa: bố trí lại tránh ngập nước.
 - Thiết bị xếp dỡ thuộc cảng thủy nội địa: xem xét thay đổi về tính năng kỹ thuật, chủng loại... phù hợp trong điều kiện triều cường gia tăng, mực nước trước cảng gia tăng.
- c) Hệ thống kè bảo vệ bờ trên toàn bộ mạng lưới đường thủy nội địa:
 - Loại hình kè, tính chất, đặc điểm sẽ bị dịch chuyển khi bị tác động mới của dòng chảy: lưu tốc (Vn), hướng đi.
 - Vị trí lắp đặt xây dựng kè.
 - Mật độ bố trí kè, các thông số kích thước thiết kế... sẽ bị thay đổi.
- d) Công trình vượt sông trên tuyến giao thông thủy:
 - Thông số thông thuyền: tĩnh không và khẩu độ thông thuyền phải được tính toán lại do mực nước bình quân trên luồng đã bị tăng thêm.
 - Tĩnh không dây điện, dây thông tin.v.v... cũng phải điều chỉnh.
- e) Hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa (phao tiêu biển báo đường sông) sẽ phải điều chỉnh, tính toán và sắp xếp lại.
 - Thay đổi hệ thống vị trí lắp đặt.
 - Thông số kích thước các loại báo hiệu.
 - Bổ sung các loại hình báo hiệu mới vào danh mục báo hiệu đường thủy nội địa.
- f) Phương tiện thủy nội địa:
 - Loại hình phương tiện vận tải thủy nội địa: phù hợp phát huy hiệu quả khai thác về thông số cơ bản (L, B, H, T); vận tải khách: sức chở hiệu quả và an toàn, thích hợp đến cảng, bến thủy nội địa mới.
 - Luồng tuyến và điểm đi-đến của vận tải thủy nội địa sẽ bị điều chỉnh và tính toán lại do luồng hàng và cảng, bến tác nghiệp hàng hóa đã bị thay đổi.
- g) Hoạt động khai thác vận tải thủy nội địa bị tác động và phải thay đổi trên nhiều mặt:
 - Đầu mối hàng hóa bị thay đổi: vị trí địa điểm, tính chất, quy mô.
 - Mạng lưới luồng hàng, luồng phương tiện... phải điều chỉnh.

- Quan hệ trong tổ chức vận tải đa phương thức sẽ thay đổi.
- Hệ thống tổ chức và quản lý vận tải phải điều chỉnh, bổ sung.

3.10.4. Quy hoạch giao thông hướng tới thân thiện môi trường

- Trong quy hoạch giao thông đô thị, giải pháp quy hoạch gắn kết việc bảo tồn và phát triển mảng xanh.
- Một công trình đường bộ được làm mới phải hướng đến giảm thiểu việc phải phá bỏ đi các vùng xanh và khu sinh thái.
- Hoạch định mạng lưới luồng tuyến giao thông cần tạo một tiếp cận tiện ích nhất (tạo đường tắt, đường nhánh) đến với các địa chỉ văn hóa-lịch sử hoặc vùng sinh thái thiên nhiên.
- Mỗi một công trình giao thông hình thành thường đồng hành với hàng loạt cây xanh, mảng xanh sinh thái bị đốn hạ và chặt bỏ. Đây là một nghịch lý về bảo vệ môi trường mà quy hoạch phải tạo dựng một hành động ngược lại: đưa ra một kế hoạch tái tạo cây xanh sau mỗi một công trình giao thông được hoàn thành.
- Trong giao thông đường thủy, tư duy quy hoạch phải coi trọng phát triển du lịch sông nước, du lịch thưởng ngoạn trên sông. Tức là gia tăng dịch vụ thỏa mãn nhu cầu hưởng thụ sinh thái môi trường, tạo thêm sự gần gũi thân thiện của sông nước với con người, làm phong phú thêm tình yêu của con người với thiên nhiên.
- Trong giao thông đường thủy, bờ sông tồn tại thì dòng sông tồn tại. Từ đây thấy rõ vai trò to lớn của công trình bờ sông. Do đó, bảo vệ bờ sông kênh phải được coi như là một quốc sách. Bờ sông kênh được bảo vệ, tức mảng xanh bờ được giữ gìn, tức dòng sông tồn tại mãi với chúng ta.
- Điều chỉnh một số quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn, định mức ngành
- Tiêu chuẩn an toàn của cao trình các công trình giao thông: cao trình cảng- bến khi có xét đến mực nước biển gia tăng: cao trình tăng bao nhiêu để phù hợp với yêu cầu an toàn kỹ thuật và tính kinh tế của công trình, tiêu chuẩn về kè bảo vệ bờ, kho bãi.
- Những quy định mới phù hợp với thực trạng biến đổi khí hậu: về quy trình khảo sát, thiết kế, thi công, xây lắp công trình giao thông....
- Bổ sung hoàn thiện một số thể chế chính sách ngành do BDKH: Các quy định quản lý: quy chế bảo vệ công trình thủy nội địa, bảo vệ luồng chạy tàu, bảo vệ bờ, các công trình vượt sông....

3.11. Quỹ đất dành cho giao thông

Quỹ đất dành cho giao thông bao gồm đất dùng cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường thủy, sân bay, gồm cả phần nền và phần diện tích dành cho hành lang an toàn giao thông; đất dùng cho bến xe, bãi đỗ, cảng, bến...

Dựa các tiêu chuẩn kỹ thuật và các quy định về bảo vệ hành lang an toàn giao thông...ước tính được tổng quỹ đất dành cho giao thông trên địa bàn tỉnh như sau:

Bảng 3.15 Quỹ đất dành cho giao thông vận tải

Loại đường		Diện tích (ha)		
		Hiện trạng	2015-2020	Sau 2020
Đường bộ	Đường Quốc gia	520,1	1.161,2	1.212,6
	Đường tỉnh	405,0	497,9	562,1
	Đường huyện	830,5	1.089,8	1.292,6
	Đường xã	1.635,4	2.180,5	2.401,0
	Đường đô thị	1.142,0	1.522,6	2.044,2
Đường thủy		727,2	654,3	654,3
Công trình phục vụ vận tải	Cảng, bến thủy	11,7	72,7	78,7
	Bến xe, trạm dừng nghỉ	9,2	15,1	25,6
Sân bay		-	-	719
Tổng		5.281,1	7.194,1	8.990,1

Để giảm chi phí đền bù giải phóng mặt bằng thì ngành GTVT cần phối hợp với các ban, ngành liên quan để bố trí đất dự trữ để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải trong tương lai. Quỹ đất cần bổ sung để phát triển theo đúng quy hoạch theo từng giai đoạn được xác định như sau:

Bảng 3.16 Quỹ đất bổ sung phát triển giao thông vận tải

Loại đường		Diện tích (ha)		
		2020	2030	Tổng
Đường bộ	Đường Quốc gia	641,1	51,4	692,5
	Đường tỉnh	-	-	-
	Đường huyện	259,3	202,8	462,1
	Đường xã	545,1	220,5	765,6
	Đường đô thị	380,6	521,6	902,2
Đường thủy		-	-	-
Công trình phục vụ vận tải	Cảng, bến thủy	61,0	6,0	67,0
	Bến xe, trạm dừng nghỉ	5,9	10,5	16,4
Sân bay		-	719,0	719,0
Tổng		1.820,1	1.731,8	3.551,9

3.12. Nhu cầu vốn

3.12.1. Tổng vốn đầu tư phát triển GTVT

Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển theo quy hoạch giao thông vận tải của tỉnh Trà Vinh đến năm 2030 khoảng 17.714,9 tỷ đồng. Cụ thể như sau:

Bảng 3.17 Vốn đầu tư phát triển GTVT tỉnh Trà Vinh đến năm 2030*ĐV: Tỷ đồng*

Stt	Hạng mục	2015-2020	Sau 2020	Tổng	Tỷ lệ	Nguồn vốn
1	Quốc lộ	2.253,9	613,7	2.867,6	16,2%	Trung ương
2	Đường tỉnh	1.365,0	1.854,1	3.219,1	18,2%	Ngân sách
3	Đường huyện	1.250,4	2.964,7	4.215,1	23,8%	
4	Đường GTNT	1.251,2	2.500	3.751,2	21,1%	
5	Đường gom và đầu nối		795,0	795,0	4,4%	
6	Hệ thống bến, bãi		550,0	550,0	3,2%	
7	Hệ thống đường thủy					XHH
	Tỉnh quản lý	5,0	299,7	304,7	1,7%	
	Huyện quản lý		208,8	208,8	1,2%	
8	Hệ thống cảng, bến thủy	500,0	500,0	1.000,0	5,6%	
9	Vận tải công cộng					SN
	Điểm đón trả khách	3,4		3,4	0,0%	
	Xe buýt	100,0	100,0	200,0	1,1%	
10	Vốn duy tu bảo dưỡng	200,0	400,0	600,0	3,4%	
Tổng		6.928,9	10.786,0	17.714,9	100%	

*** Ghi chú:**

- Trung ương: Nguồn vốn ngân sách Trung ương do Bộ Giao thông vận tải đầu tư;
- Ngân sách: Nguồn vốn ngân sách địa phương thực hiện theo Luật Đầu tư công, cân đối từ các nguồn vốn: Ngân sách Trung ương hỗ trợ, ngân sách địa phương, Trái phiếu Chính phủ, Tín dụng ưu đãi, Xổ số kiến thiết;
- Nguồn vốn sự nghiệp: Sự nghiệp mang tính chất đầu tư và nguồn vốn Quỹ bảo trì đường bộ Trung ương (khoảng 40 tỷ đồng/năm);
- Xã hội hóa: Nguồn vốn kêu gọi đầu tư, xã hội hóa

3.12.2. Phân kỳ vốn đầu tư**- Tiêu chí đánh giá các dự án ưu tiên**

Giao thông đường bộ có nhiệm vụ phục vụ nhu cầu sản xuất, lưu thông hàng hóa, nhu cầu đi lại của nhân dân trong khu vực và khách du lịch cũng như việc giao lưu giữa các địa phương với nhau;

Trong toàn bộ mạng lưới đường, mỗi tuyến đường đảm nhận một hoặc một số chức năng chính với mức độ quan trọng khác nhau. Tùy theo chức năng tuyến đường đảm nhận và mức độ quan trọng của từng chức năng, sử dụng “4 tiêu chí đánh giá” để xác định danh sách thứ tự tuyến đường ưu tiên đầu tư. Nhóm “4 tiêu chí đánh giá” bao gồm:

+ Kết nối: Thực hiện nối kết giữa 2 hay nhiều khu vực với nhau, giữa tỉnh Trà Vinh với các tỉnh thành lân cận, vốn bị hạn chế về giao lưu do không có hoặc chất lượng đường giao thông không đảm bảo. Việc kết nối sẽ thúc đẩy giao lưu hàng hóa giữa các địa phương, thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực;

+ An ninh quốc phòng: Phục vụ tuần tra, bảo vệ chủ quyền, an ninh; đảm bảo di chuyển nhanh chóng đến nơi an toàn cho người dân vùng biên nếu chiến sự xảy ra;

+ Phục vụ sản xuất: Đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng nông sản từ nơi sản xuất đến nơi bảo quản, tiêu thụ; Vận chuyển nguyên vật liệu và thành phẩm cho các khu - cụm công nghiệp, cơ sở chế biến trong dân,...;

+ Đáp ứng nhu cầu dân sinh: Đảm bảo đi lại hàng ngày cho người dân.

- Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Trà Vinh theo quy hoạch được tính cho một khoảng thời gian dài, do vậy để đảm bảo cho việc đầu tư đạt hiệu quả cao, phục vụ thiết thực cho quá trình phát triển kinh tế-xã hội, phân kỳ đầu tư là một vấn đề quan trọng. Vốn nâng cấp, cải tạo và xây dựng mới các công trình giao thông đường bộ và đường thủy được phân bổ theo các giai đoạn sao cho khối lượng vốn đầu tư hợp lý, khả thi và được căn cứ trên các quan điểm sau:

+ Ưu tiên đầu tư cho các công trình trọng điểm, phục vụ thiết thực cho quá trình phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh;

+ Khối lượng vốn đầu tư theo các giai đoạn đảm bảo phù hợp với nội dung đã được xác định trong quy hoạch, phải phù hợp với khả năng tìm kiếm các nguồn vốn thích hợp.

Về giao thông vận tải thủy nội địa: Giai đoạn trước mắt phối hợp với Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn ưu tiên đầu tư nạo vét phục vụ nước cho sản xuất nông nghiệp và khơi thông luồng cho tuyến trực dọc. Đề xuất Bộ Giao thông vận tải đầu tư tuyến vận tải thủy quốc gia đi ngang qua tỉnh nối từ sông Cổ Chiên qua sông Hậu.

Nhu cầu vốn đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và đường thủy tỉnh Trà Vinh theo quy hoạch đến năm 2030 được phân kỳ theo 2 giai đoạn như sau:

a) Giai đoạn 1: Từ nay đến năm 2020

Nhu cầu vốn đầu tư phát triển giao thông thủy - bộ của tỉnh từ 2015 - 2020 khoảng 6.928,9 tỷ đồng, chiếm 39,1% tổng nguồn vốn, trung bình hàng năm cần khoảng 1.385,78 tỷ đồng.

(*) Dự án ưu tiên:

Tập trung hoàn thành các công trình giao thông quan trọng của tỉnh như: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 53 đoạn Long Hồ-Ba Si, Trà Vinh-Long Toàn, tuyến tránh Quốc lộ 53 qua thành phố Trà Vinh, cầu Đại Ngãi và các tuyến đường tỉnh ĐT.914, ĐT.915 và ĐT.915B; một số tuyến đường huyện có mật độ lưu lượng phương tiện lớn, kết nối các trung tâm kinh tế; 1.000 km đường giao thông nông thôn; cảng Trà Cú.

b) Giai đoạn 2: Giai đoạn sau 2020

Nhu cầu vốn đầu tư phát triển giao thông thủy - bộ của tỉnh trong giai đoạn này khoảng 10.786 tỷ đồng, chiếm 60,9% tổng nguồn vốn, trung bình hàng năm cần khoảng 1.078,6 tỷ đồng.

PHẦN IV. ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC (ĐMC)

4.1. Tổ chức thực hiện đánh giá môi trường chiến lược

4.1.1. Tổ chức, cách thức hoạt động của tổ chuyên gia về ĐMC

Chủ dự án đã phối hợp với Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải thành lập tổ công tác để thực hiện ĐMC cho Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (sau này gọi tắt là Quy hoạch), nhằm bảo đảm gắn kết và lồng ghép chặt chẽ các vấn đề môi trường vào trong từng nội dung nghiên cứu và đánh giá môi trường chiến lược của Quy hoạch theo quy định của Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 quy định về quy hoạch bảo vệ môi trường, đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường.

Quá trình lập báo cáo ĐMC của Quy hoạch được tiến hành theo nguyên tắc phối hợp (giữa tổ công tác và Chủ Dự án; giữa các thành viên trong tổ công tác) cùng nghiên cứu, phân tích, đánh giá, thảo luận để đi đến thống nhất từng nội dung cụ thể cũng như các nội dung tổng thể của Báo cáo, song song với việc tiếp thu ý kiến đóng góp chỉnh sửa nội dung nhằm bổ sung hoàn thiện Quy hoạch.

4.1.2. Quá trình thảo luận và làm việc

Tổ công tác đã bàn bạc, nhận định và thống nhất thống nhất xác lập các phương pháp tính toán; các nội dung nhiệm vụ trọng tâm của Quy hoạch cần chú trọng trong đánh giá thực hiện ĐMC. Tổ công tác cũng đã thảo luận với Chủ Dự án thực hiện thu thập các số liệu về chất lượng môi trường trong khu vực thực hiện Quy hoạch, để phục vụ cho việc đánh giá diễn biến các thành phần môi trường trong khu vực thực hiện Quy hoạch.

Trong quá trình thực hiện ĐMC, tổ công tác luôn phối hợp với các chuyên viên về môi trường, các phòng chức năng của của Chủ Dự án để lấy ý kiến đóng góp cho ĐMC. Tổ chuyên gia đã cập nhật đầy đủ những ý kiến đóng góp của các đơn vị nêu trên để hoàn thiện nội dung ĐMC.

4.1.3. Thông tin sử dụng và phương pháp sử dụng để thực hiện ĐMC

Danh mục các phương pháp sử dụng như sau:

1. Phương pháp xử lý thống kê (Statistics);
2. Phương pháp lập bảng liệt kê (Checklist);
3. Phương pháp ma trận (Matrix);
4. Phương pháp mạng lưới (Network);
5. Phương pháp đánh giá nhanh (Rapid Assessment);
6. Phương pháp mô hình hoá môi trường (Environmental Modelling);
7. Phương pháp quản lý môi trường trên diện rộng (Areawide Environmental Quality Management);
8. Phương pháp phân tích lợi ích chi phí (Cost Benefit Analysis);
9. Phương pháp chồng ghép bản đồ (GIS) (Overlapping);
10. Phương pháp chuyên gia, hội thảo (Delphi).

Nhìn chung, công tác ĐMC đã sử dụng tối đa các phương pháp hỗ trợ hiện đang được áp dụng phổ biến nhằm chiết suất tối đa các thông tin đánh giá môi trường chiến

lược cho việc đưa ra các dự báo về xu hướng biến đổi môi trường có tính toàn diện hơn và đa chiều hơn, nên việc đánh giá môi trường chiến lược của quy hoạch có mức độ chi tiết và mức độ tin cậy có thể chấp nhận được, bởi vì các phương pháp sử dụng trong quá trình ĐMC đều có đủ độ tin cậy cần thiết, nhất là trong việc đánh giá các nguồn gây tác động có liên quan tới chất thải, phân tích dự báo xu hướng diễn biến môi trường chiến lược để xác định các vấn đề môi trường cấp bách, cũng như việc đối sánh, lồng ghép và lựa chọn các giải pháp tối ưu hoá cho ĐMC. Tuy nhiên, đối với hầu hết các nguồn gây tác động không liên quan tới chất thải, cũng như một số dự báo xu hướng biến đổi về các điều kiện tự nhiên và các điều kiện xã hội, thì các đánh giá môi trường chiến lược mới chủ yếu là phép đánh giá dự báo sơ bộ do hiện nay còn thiếu các thông tin, số liệu chi tiết để làm cơ sở cho đánh giá.

4.2. Xác định phạm vi của ĐMC và các vấn đề môi trường chính liên quan đến quy hoạch

4.2.1. Phạm vi thực hiện ĐMC

a) Phạm vi không gian

Bao gồm toàn bộ diện tích tỉnh Trà Vinh, trong đó:

Phía Bắc và Tây Bắc giáp tỉnh Vĩnh Long;

Phía Đông Bắc giáp tỉnh Bến Tre;

Phía Tây Nam giáp tỉnh Sóc Trăng;

Phía Nam và Đông Nam giáp biển Đông;

Với tổng diện tích là 2.341,15 km² và 9 đơn vị hành chính là thành phố Trà Vinh, thị xã Duyên Hải và 7 huyện Càng Long, Tiểu Cần, Cầu Kè, Trà Cú, Châu Thành, Cầu Ngang và Duyên Hải.

b) Phạm vi thời gian

Tương ứng với quy mô thời gian của Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

4.2.2. Các vấn đề môi trường chính liên quan đến quy hoạch

Trong tiểu mục này, 10 vấn đề môi trường là các đối tượng sẽ ảnh hưởng đến Quy hoạch và bị ảnh hưởng bởi Quy hoạch sẽ được trình bày. Nội dung này được xây dựng dựa trên việc xem xét bản chất của Quy hoạch và kết quả phân tích hiện trạng môi trường nền khu vực Quy hoạch.

- VD1. Ô nhiễm và suy giảm chất lượng không khí
- VD2. Các yếu tố khí hậu có tính đến sự thích ứng với biến đổi khí hậu (BĐKH)
- VD3. Ô nhiễm ồn và rung
- VD4. Suy giảm tài nguyên nước mặt và nước ngầm, sự cố lũ lụt
- VD5. Ô nhiễm và suy thoái môi chất lượng đất, tai biến địa chất
- VD6. Yêu cầu sử dụng hợp lý các nguồn tài nguyên thiên nhiên và năng lượng
- VD7. Khả năng tiếp cận đến các dịch vụ, tiện ích và vấn đề chia cắt cộng đồng;
- VD8. Phát triển kinh tế xã hội và sức khỏe cộng đồng

1/. Ô nhiễm và suy giảm chất lượng không khí

Phát thải bụi, khí độc (SO₂, CO, NO₂, HC, Pb, O₃) được tạo ra từ nhiều nguồn, trong đó có phát thải từ hoạt động giao thông vận tải đang là một vấn đề bức xúc đối với

môi trường đô thị, công nghiệp và các làng nghề ở Việt Nam. Việt Nam đã ban hành QCVN05:2009/BTNMT và QCVN06:2009/BTNMT để kiểm soát chất lượng không khí xung quanh và một số chất độc hại trong không khí xung quanh; TCVN 6438:2001 về Giới hạn tối đa cho phép của các chất khí thải gây ô nhiễm của ô tô xe máy.

Những chất gây ô nhiễm môi trường không khí bắt nguồn từ phương tiện vận tải phát tán vào môi trường là do khí thải hoặc sự bay hơi của nhiên liệu (xăng, dầu diesel). Những chất này đặc trưng là: CO, HC, NO_x, SO₂, PM (Bụi),.... Có ba nguồn chính sinh ra những chất gây ô nhiễm môi trường không khí từ phương tiện vận tải: khí xả, khí lọt và nhiên liệu bay hơi mà tại các bến bãi đỗ xe, nơi các phương tiện dừng, đỗ, khởi động, thay đổi vận tốc liên tục chính là những lúc phát thải ra môi trường lớn nhất. Là sản phẩm cháy từ buồng đốt của động cơ được thải ra ngoài môi trường qua ống xả. Nhiên liệu thường dùng trong động cơ phương tiện hiện nay thường là nhiên liệu lỏng, chủ yếu là xăng, diesel - sản phẩm được tạo ra từ dầu mỏ, vì loại này có nhiệt trị lớn, ít tro, dễ vận chuyển và bảo quản. Khi nhiên liệu cháy sản phẩm của quá trình cháy hoàn toàn là: CO₂, H₂O, N₂; tuy nhiên trong thực tế nhiên liệu chủ yếu là cháy không hoàn toàn nên sản phẩm chủ yếu gồm CO₂, H₂O đồng thời có các thành phần độc hại khác như: CO, NO_x, SO_x, HC, Aldehyt, khói, bụi (PM), Pb,...

Bảng 4.1 Thành phần độc hại trong khí xả khi đốt cháy 1 kg nhiên liệu

STT	Các thành phần độc hại trong khí xả	Dạng nhiên liệu	
		Xăng (g)	Diezel (g)
1	CO	200,59	20,81
2	HC	23,28	4,16
3	NO _x	15,83	18,01
4	SO _x	1,86	7,8
5	Aldehyt	0,93	0,78
6	Khói, bụi	1,00	5,00
7	Pb	0,5	0

Các nguồn thải từ hoạt động giao thông đường bộ tại tỉnh Trà Vinh là nguồn thải giao thông chính gây ô nhiễm môi trường không khí. Hiện nay, tình trạng ô nhiễm môi trường không khí do bụi một số nơi trên địa bàn Tỉnh đang vượt mức độ cho phép. Kết quả đo được tại 6 điểm thuộc thành phố Trà Vinh là 0,45mg/m³ vượt tiêu chuẩn.

Công tác thi công cũng làm môi trường không khí sẽ bị ô nhiễm bụi, khí thải. Nguồn phát sinh bụi, khí thải chủ yếu từ quá trình hoạt động của các máy móc thiết bị thi công, trạm nghiền đá, trạm trộn bê tông, các phương tiện vận chuyển nguyên vật liệu, khu vực đun nhựa đường... Bụi, khí thải gây ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường sống của con người và động thực vật khu vực thi công, đặc biệt là sức khỏe của công nhân lao động trên công trường.

Ngoài nguyên nhân gây ô nhiễm không khí từ nguồn khí thải từ các phương tiện tham gia giao thông thì hoạt động của các nhà máy, cơ sở sản xuất cũng góp phần không nhỏ vào lượng khói bụi trong không khí vì đến nay hầu hết doanh nghiệp chưa chú trọng việc trang bị hệ thống xử lý khí thải. Do đặc thù kinh tế của tỉnh, ô nhiễm không khí không chỉ tập trung ở thành phố Trà Vinh mà còn tập trung ở các thị trấn có các ngành nghề truyền thống như ép dầu dừa, chế biến mía đường.

Nồng độ các chất ô nhiễm không khí tại khu vực dân cư cơ bản đều thấp hơn quy chuẩn Việt Nam, nồng độ chỉ tuy nhỏ hơn quy chuẩn cho phép. Không khí ở khu vực ven

đường tại thành phố đang bị ô nhiễm chủ yếu là do bụi lơ lửng, benzene và khí NO₂. Cụ thể, nồng độ các chất độc hại trong không khí như Benzen, nitơ ôxit... không ngừng gia tăng.

Các biện pháp xử lý đề xuất:

- Thực hiện phun tưới nước làm hạn chế bụi theo thời gian quy định.
- Trang bị bảo hộ lao động cho công nhân đồng thời nâng cao ý thức bảo vệ sức khỏe và an toàn lao động trong đội ngũ công nhân.

2/. Các yếu tố khí hậu có tính đến sự thích ứng với biến đổi khí hậu

Theo các báo cáo của Ban Liên chính phủ về BĐKH (IPCC), hoạt động khai thác quá mức các bể hấp thụ khí nhà kính như sinh khối, rừng nhiệt đới, các hệ sinh thái biển, ven bờ và đất liền ngoài việc đóng góp khoảng 18% sự nóng lên toàn cầu còn làm mất đi một cách đáng kể diện tích rừng, nơi hấp thụ khí CO₂; các ngành sản xuất hóa chất với việc tạo ra khí CFC, HCFC đóng góp khoảng 24%; sản xuất nông nghiệp với việc tạo ra khí mêtan (CH₄) (khoảng 9%); đặc biệt, phát thải khí CO₂ trong quá trình đốt nhiên liệu hóa thạch của các ngành sản xuất năng lượng, công nghiệp, giao thông vận tải, xây dựng.... đóng góp khoảng ½ sự nóng lên toàn cầu.

Sử dụng nhiên liệu hóa thạch trong hoạt động GTVT là một trong những nguồn làm tăng KNK, nhưng chính GTVT lại là đối tượng nhạy cảm, dễ bị tổn thương nhất trước những hậu quả BĐKH – NBD do các yếu tố quy định sự hình thành và khả năng khai thác của mỗi loại hình giao thông sẽ bị thay đổi theo chiều hướng xấu.

Một thách thức nữa cũng cần cân nhắc là tính ổn định của công trình bị đe dọa, đặc biệt là công trình giao thông trên và ven sông trước sự xâm thực của quá trình tự nhiên như ăn mòn hoá học hoặc xói lở do dòng chảy.

Tỉnh Trà Vinh là một trong các tỉnh bị ảnh hưởng nhiều do nước mặn lấn sâu vào nội đồng, theo đài khí tượng và thủy văn hiện nay nước mặn đã vào nội đồng cách cửa biển hơn 50 km. Nếu so với cùng kỳ năm ngoái độ mặn đã tăng hơn 5,6 – 7,7‰, gây ảnh hưởng nhiều đến sản xuất nông nghiệp. Phía sông Cổ Chiên, tại vàm Hưng Mỹ độ mặn đo được dao động từ 12,5 – 13,5‰; vàm Trà Vinh từ 7,5 – 8,5‰; phía sông Hậu tại vàm Trà Kha từ 13,5 – 14,5‰; vàm Cầu Quan từ 7,5 – 8,5‰.

3/. Ô nhiễm ồn và rung

Trong quá trình thi công và vận hành khai thác các tuyến đường, môi trường không khí sẽ bị ảnh hưởng của tiếng ồn. Nguồn phát sinh tiếng ồn chủ yếu từ quá trình hoạt động của các máy móc thiết bị thi công (trạm nghiền đá, trạm trộn bê tông, các phương tiện vận chuyển nguyên vật liệu, khu vực đùn nhựa đường...) . Tiếng ồn gây ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường sống của con người và động thực vật trong khu vực. đặc biệt là sức khỏe của những người trực tiếp sử dụng thiết bị phát ra tiếng ồn.

Ô nhiễm tiếng ồn, rung gây hại về sinh lý, tâm lý của con người và hệ sinh thái và có tầm ảnh hưởng xã hội rất lớn. Mức độ tác động do ô nhiễm ồn rung phụ thuộc vào tính nhạy cảm của đối tượng tiếp nhận, thời gian tiếp nhận và độ dài của thời gian tiếp nhận mức ồn. Việt Nam đã có QCVN 26:2010/BTNMT và QCVN 27:2010/BTNMT quy định các giới hạn cho phép mức ồn rung tại mỗi đối tượng nhạy cảm ứng với thời điểm xuất hiện ồn rung; TCVN 3985 – 1999 quy định giới hạn thời gian đối tượng chịu tác động của mức ồn rung; và TCVN 7210:2002 quy định các giới hạn cho phép của mức rung gây ra bởi phương tiện giao thông đường bộ tới các khu công cộng và khu dân cư ứng với các thời điểm khác nhau trong 1 ngày đêm.

Tiếng ồn trong môi trường giao thông được hiểu là hỗn hợp của nhiều âm thanh với cường độ khác nhau do phương tiện vận tải tạo ra khi hoạt động mà con người cảm nhận được. Rung động được hiểu là những dao động ở tần số cao. Khi động cơ nổ hoặc ô tô chuyển động sẽ sinh ra rung động của nhiều loại khối lượng khác nhau. Khi phương tiện vận tải chuyển động sẽ tạo ra rung động của nền đường. Rung động này ngoài ảnh hưởng đến con người còn ảnh hưởng đến nhà cửa và các công trình xây dựng ở các trục đường xe chạy trong khoảng cách 30m. Rung động của nền đường cũng được đặc trưng bởi biên độ (m), tốc độ (m/s) và gia tốc (m/s^2). Khi xem xét ảnh hưởng của rung động đến môi trường sinh thái thường sử dụng gia tốc rung động. Mức độ tác động do ô nhiễm ồn rung phụ thuộc vào tính nhạy cảm của đối tượng tiếp nhận, thời gian tiếp nhận và độ dài của thời gian tiếp nhận mức ồn.

Mức ồn tương đương Leq ở các tuyến giao thông ở Trà Vinh hiện nay không cao, nơi cao nhất dao động 30 – 40 dB. Tuy nhiên, tác hại ô nhiễm tiếng ồn vẫn nhiều do đặc điểm kiến trúc thoáng mở cửa của Việt Nam. Các kết cấu ngăn che của công trình kiến trúc (tường, cửa...) đều có độ cách âm nhỏ.

Các biện pháp xử lý đề xuất:

- Sử dụng thiết bị giảm thanh cho các trang thiết bị thi công.
- Bảo dưỡng phương tiện theo định kỳ một cách nghiêm ngặt.
- Đưa ra các quy định nhằm hạn chế tiếng ồn (Cấm dùng kèn hơi, không bấm còi...).

4/. Suy giảm chất lượng nguồn nước mặt và nước ngầm

Hệ thống sông, kênh chằng chịt hiện đang là nguồn tài nguyên nước phong phú cho tỉnh Trà Vinh, phục vụ nhu cầu giao thông thủy, cung cấp nước cho nông nghiệp, tiêu thoát nước và cải thiện khí hậu. Tuy vậy, đây cũng chính là các đối tượng tiếp nhận nước thải từ các hoạt động kinh tế - xã hội và gây nên tình trạng ngập úng do triều cường, nhất là mùa mưa.

Chất lượng nước: Việc đẩy mạnh phát triển công nghiệp, nông nghiệp, làng nghề và đô thị dẫn đến tăng nguy cơ ô nhiễm nguồn nước mặt do thải nước thải không xử lý; rò rỉ xăng dầu và hoá chất; chảy trôi các hoá chất sử dụng trong nông nghiệp. Có thể quy nguyên nhân gây ô nhiễm nguồn nước vào 2 nguồn: nguồn xác định và nguồn không xác định. Nguồn xác định là nước thải từ các hoạt động công nghiệp, khu đô thị, khu dân cư nông thôn, khu xử lý nước thải và rác thải. Nguồn không xác định là nguồn chảy tràn từ mặt đất, đường giao thông – thông thường đây là nguồn khó xác định và đánh giá. Đặc biệt, nồng độ các chất ô nhiễm từ các nguồn không xác định sẽ tăng trong mùa mưa, lũ lụt. Mặt đất luôn ở trạng thái phơi nhiễm đối với các nguồn ô nhiễm (không khí xung quanh; bãi chôn lấp; hoạt động công nghiệp, giao thông, nông nghiệp và dân sinh). Sau đó, các chất ô nhiễm sẽ thẩm thấu vào nguồn nước ngầm và lan truyền theo các dòng chảy ngầm dưới đất. Việc thực hiện quy hoạch có nguy cơ tăng các nguồn ô nhiễm đất, dẫn đến tăng nguy cơ ô nhiễm nước ngầm bởi các các thông số ô nhiễm như: nitrate, coliform, các chất hữu cơ khó phân huỷ, kim loại nặng. Việt Nam đã ban hành các quy chuẩn để kiểm soát chất lượng các loại nước tự nhiên và nước thải, bao gồm: QCVN08:2008/BTNMT quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước mặt; QCVN09:2008/BTNMT quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước ngầm; QCVN10:2008/BTNMT quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước biển ven bờ; QCVN14:2008/BTNMT quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước thải sinh hoạt; QCVN40:2011/BTNMT quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước thải công nghiệp.

- Nước mặt lục địa: Qua kết quả quan trắc năm 2014, chất lượng nước mặt trên địa bàn tỉnh Trà Vinh chưa bị nhiễm mặn, As, Pb và các loại thuốc BVTV. Tuy nhiên hầu hết các điểm nước mặt có dấu hiệu ô nhiễm các chỉ tiêu SS, NO_2^-/N , vi sinh vật và một vài điểm bị ô nhiễm chỉ tiêu DO, COD, NH_4^+/N , PO_4^{3-} , Fe, dầu mỡ diễn ra ở các mức độ và theo mùa khác nhau.

Nhìn chung vào mùa mưa chất lượng nước mặt trên địa bàn tỉnh tại các điểm lấy mẫu có dấu hiệu ô nhiễm cao hơn so với mùa nắng. Số chỉ tiêu ô nhiễm của môi trường tác động cao hơn so với môi trường nền. (môi trường nền ô nhiễm chỉ tiêu SS và vi sinh)

Chất lượng nước mặt thường ô nhiễm cao tại các khu vực tập trung đông dân cư và khu vực sản xuất, kinh doanh. Việc lạm dụng phân bón hóa học và thuốc bảo vệ thực vật trong nông nghiệp không theo bốn đúng (đúng thuốc; đúng liều; đúng lúc và đúng cách); rác thải trên các sông - kênh, nhà vệ sinh không đạt tiêu chuẩn; nhiều hộ chăn nuôi gia súc, gia cầm chưa quan tâm xử lý chất thải chuồng trại... là những thực tế đáng báo động.

Trong nuôi thủy sản, nhiều hộ không áp dụng quy trình từ khâu sử dụng thức ăn... cho đến làm vệ sinh ao hồ, tất cả đều thải trực tiếp ra sông, kênh. Bố trí thời vụ nuôi không đồng nhất, chung một dòng sông có người xả nước ra thì người khác lại lấy nước vào, do đó môi trường vùng nuôi thủy sản thường xuyên bị ô nhiễm. Một nguy cơ tiềm ẩn là việc xử lý nguồn nước rác thải từ gia cầm sau khi giết mổ được thải tự do, trong khi việc quản lý giết mổ gia cầm nơi đây chưa được quản lý chặt chẽ. Việc phát triển các vùng nuôi tôm ven biển lại tăng thêm số lượng khoan nước ngầm, nhu cầu nước ngọt khoảng 5 vạn $\text{m}^3/\text{ha}/\text{vụ}$ dẫn đến sự lún sụt địa tầng, cạn kiệt mạch nước ngầm vào mùa khô. Một khi mạch nước ngầm và đất trở nên mặn hóa thì hiểm họa môi trường khó mà phục hồi trong thời gian ngắn.

- Nước dưới đất: Nước dưới đất ở Trà Vinh có 5 tầng chứa nước, trong đó tầng trên cùng bị nhiễm mặn, 3 tầng tiếp theo có trữ lượng phong phú và chất lượng tốt, tầng cuối cùng cũng có chất lượng tốt nhưng khai thác không đạt hiệu quả kinh tế.

Đối với khu vực ven biển, nước ngầm nằm ở 2 dạng là nước ngầm tầng nông và nước ngầm tầng sâu; nước ngầm tầng nông: Nằm ở dưới các giồng cát, chủ yếu là tích tụ nước mưa và có độ sâu từ 100m trở lại, trữ lượng ít; nước ngầm tầng sâu: Ở độ sâu trên 100m, trữ lượng tương đối phong phú, có thể cung cấp sinh hoạt dân cư tại chỗ và khả năng khai thác khoảng 97.000 $\text{m}^3/\text{ngày}$;

Chất lượng nước dưới đất thông qua các điểm quan trắc là bình thường, phản ánh đúng hiện trạng chất lượng nước dưới đất trong khu vực tỉnh Trà Vinh. Nguồn nước dưới đất có dấu hiệu bị ô nhiễm do chất hữu cơ và vi sinh vật; nguyên nhân là do các giếng được khoan là ở tầng nông và không được bảo quản cẩn thận.

- Đối với ngành giao thông, quá trình thi công các dự án cầu, các hoạt động như khoan lỗ nhồi cọc, đổ bê tông dưới nước, đóng cọc sẽ tác động lớn đến môi trường nước. Các chất thải, nước thải hay nước đổ bê tông rò rỉ ra sông gây ô nhiễm dòng nước, làm gia tăng các chất lơ lửng trong nước, tăng độ đục của nước. Mặt khác, các hoạt động này còn làm thay đổi môi trường sống của các sinh vật sống trong môi trường nước mặt.

Nguồn nước ngầm có thể bị ô nhiễm do nguồn nước mặt bị ô nhiễm. Các lỗ khoan đổ bê tông, rò rỉ nước bê tông và các chất phụ gia khác có thể xâm nhập vào nguồn nước ngầm. Hơn nữa, nguồn nước có thể bị ô nhiễm do dầu, mỡ, sơn... từ các trạm máy, thiết bị thi công.

Khi nâng cấp đường thủy do tác động của việc nạo vét sẽ dẫn đến việc ô nhiễm nguồn nước, tăng ngập mặn, thay đổi mực nước lũ do mở rộng và làm sâu đường thủy,....

Các biện pháp xử lý đề xuất :

- Sử dụng phương pháp thi công hợp lý nhằm hạn chế tối đa ô nhiễm.
- Thi công vào mùa khô nhằm hạn chế lan truyền chất ô nhiễm.
- Thu hồi tái chế dầu mỡ từ các thiết bị thi công.
- Xem xét nạo vét những đoạn sông, kênh bùn, đất nhiễm mặn hay axit trong mùa mưa vì các dòng kênh cao hơn sẽ hỗ trợ trong việc làm loãng nước thoát axit.

5/. Ô nhiễm và suy thoái môi trường đất, tai biến địa chấn

- Ô nhiễm đất: việc ô nhiễm được đánh giá dựa trên các nguyên tố hay hợp chất hóa học có trong đất vượt quá ngưỡng an toàn cho cây trồng. Đất bị coi ô nhiễm khi tích tụ quá mức các hóa chất, điều đó sẽ kéo theo sự biến đổi hệ vi sinh vật trong đất dẫn đến gây tác hại đến sản xuất nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản. Tại Việt Nam, tiêu chuẩn để đánh giá chất lượng đất, hiện chỉ mới được giới hạn theo 02 quy chuẩn là QCVN03:2008/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về giới hạn cho phép của kim loại nặng trong đất và QCVN15:2008/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về dư hóa chất bảo vệ thực vật trong đất.

- Suy thoái đất: Tại những nơi có độ dốc lớn, không có thực vật che phủ, hiện tượng rửa trôi, xói mòn xảy ra phổ biến làm cho đất tại một số khu vực bị bạc màu và suy thoái. Tại một số vùng canh tác nông nghiệp, hiện tượng sử dụng hoá chất bảo vệ thực vật và chất kích thích tăng trưởng một cách tràn lan, không kiểm soát đã làm cho nhiều vùng đất bị thoái hoá.

- Hoạt động xây dựng giao thông thường liên quan đến việc làm suy giảm diện tích rừng, làm mất lớp đất che phủ, gây xói mòn, rửa trôi; làm thay đổi kết cấu đất, gây sụt lún, xói mòn đặc biệt khu vực ven sông dẫn đến suy thoái đất. Ngược lại, sạt lở, sụt, xói... là những nguyên nhân gây mất ổn định công trình giao thông. Hoạt động giao thông cũng thường gây ra sự tích tụ, lắng đọng các chất độc hại làm ảnh hưởng đến chất lượng đất.

6/. Yêu cầu sử dụng hợp lý các nguồn tài nguyên thiên nhiên và năng lượng

Tổng hợp kết quả công tác điều tra tài nguyên khoáng sản đã ghi nhận 63 mỏ khoáng, điểm khoáng sản thuộc các nhóm khoáng sản như nhiên liệu, kim loại, khoáng chất công nghiệp, vật liệu xây dựng và nước khoáng nóng. Nhiều loại khoáng sản khác có thể có chất lượng tốt, trữ lượng đáng kể như: Vật liệu xây dựng (đặc biệt là đá vôi làm xi măng và puzlan làm phụ gia xi măng, đủ đáp ứng cho việc xây dựng nhà máy xi măng công suất 1-2 triệu tấn/năm); Pyrit; Than bùn; Cát. Tuy nhiên, cần cân nhắc kỹ trước khi quyết định cho phép khai thác vì những tài nguyên địa chất này hoàn toàn có thể sử dụng vào các mục đích khác hiệu quả hơn.

Tốc độ tăng chất thải rắn không chỉ vì dân số đô thị tăng lên, sản xuất, dịch vụ tăng lên, mà còn vì mức sống của người dân đô thị tăng. Thời gian qua Sở TN&MT đã hỗ trợ các huyện đầu tư xây dựng bãi rác tập trung cho huyện; Bãi rác cho cụm xã nhằm giải quyết tình trạng ô nhiễm môi trường do rác thải sinh hoạt ở nông thôn, góp phần thực hiện xây dựng nông thôn mới. Kết quả từ năm 2012 đến nay đã hỗ trợ đầu tư xây dựng 04 bãi rác: Bãi rác xã Phương Thạnh huyện Càng Long; Bãi rác cụm xã Mỹ Long Bắc, Mỹ Long Nam, Hiệp Mỹ Đông và thị trấn Mỹ Long, huyện Cầu Ngang; Bãi rác Hòa Lợi, huyện Châu Thành. Trạm xử lý và trung chuyển chất thải sinh hoạt cụm xã Tập Ngãi – Ngãi Hùng, huyện Tiểu Cần. Nâng tổng số Bãi rác trên địa bàn tỉnh là 11. Tuy nhiên các bãi rác phần lớn nằm trong khu dân cư nên gây ảnh hưởng đến sức khỏe cộng đồng. Các bãi rác hờ chưa có tường bao, hàng rào cũng như phân lô vì vậy xảy ra tình trạng quá tải và phát

tán các vi sinh vật gây bệnh và mùi hôi làm ô nhiễm môi trường ảnh hưởng nghiêm trọng đến sức khỏe của người dân. Lượng rác thải không thu gom hết được đổ thẳng xuống kênh, rạch sông hồ..... gây ô nhiễm nguồn nước mặt.

Khoáng sản là một loại tài nguyên không tái tạo và có số lượng hạn chế trong lòng đất. Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá XII, kỳ họp thứ 7 ngày 17 tháng 6 năm 2010 đã thông qua Luật sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả. Giao thông vận tải là một trong những đối tượng tiêu thụ năng lượng hóa thạch, vật liệu xây dựng lớn nhất, yêu cầu phải có lộ trình thực hiện bộ Luật này.

7/. Khả năng tiếp cận đến các dịch vụ, tiện ích và vấn đề chia cắt cộng đồng

Quy hoạch hệ thống giao thông liên quan chặt chẽ đến vấn đề tăng khả năng tiếp cận của người dân đến các tiện ích, dịch vụ công đồng, đặc biệt tại các vùng sâu và xa. Quy hoạch phân vùng cụ thể phù hợp chức năng sinh thái trong việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất nông nghiệp và lâm nghiệp với yêu cầu tránh việc chia cắt đất nông nghiệp thành những vùng nhỏ, không đem lại giá trị kinh tế cao và tránh việc chia cắt các khu dân cư với nhau và với khu vực sản xuất.

Việc phát triển các thành phố vệ tinh và các khu công nghiệp còn làm chuyển đổi cơ cấu lao động theo hướng phi nông nghiệp, vừa tạo ra được nhiều việc làm cho dân cư trong khu vực và tăng thu nhập bình quân. Thêm vào đó, quy hoạch xây dựng các công trình cơ sở hạ tầng hiện đại như cấp điện, cấp nước, giao thông, vệ sinh môi trường, trường học, bệnh viện v.v... sẽ tăng khả năng tiếp cận tới các dịch vụ cho người dân.

8/. Phát triển kinh tế xã hội và sức khỏe cộng đồng

Phát triển kinh tế: xuất hiện những tác động xấu như sau:

- Việc thay đổi cơ cấu sử dụng đất sẽ gây ảnh hưởng đến đời sống, sinh hoạt, công việc kinh doanh và các vấn đề tâm linh đối với một bộ phận cộng đồng;
- Trong thời gian triển khai các hoạt động xây dựng, đời sống kinh tế – xã hội, an ninh trật tự, hoạt động giao thông của khu vực ít nhiều sẽ bị xáo trộn.

Sức khỏe cộng đồng: Sức khỏe cộng đồng đang bị đe dọa bởi các mặt trái của hành động phát triển, tạo ra các chất gây ô nhiễm môi trường không khí, nước, đất, thậm chí ô nhiễm phóng xạ. Tất cả những suy giảm chất lượng môi trường nêu ở trên sẽ gây ảnh hưởng sâu sắc hơn đến sức khỏe cộng đồng.

Các đô thị, các khu dân cư, các quy hoạch KCN, CCN thường bám theo các đường giao thông. Với tình trạng lưu lượng xe ngày một tăng, việc qua lại giữa 2 bên đường, điều kiện tiếp cận đến nơi sản xuất và đến các dịch vụ và tiện ích xã hội bị hạn chế. Đã xuất hiện tình trạng chia cắt và tai nạn giao thông trên các quốc lộ không còn là vấn đề hy hữu. hướng tăng trong những năm gần đây

Bảng 4.2 Các mục tiêu môi trường

Mục tiêu	Chỉ thị	Chỉ tiêu
Mục tiêu 1. Tối thiểu các hoạt động giao thông liên quan đến ô nhiễm môi trường không khí		
Giảm những tác động tiêu cực của hoạt động giao thông tới chất lượng môi trường không khí.	Chất lượng môi trường không khí.	•QCVN05:2009/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng môi trường không khí xung quanh. •QCVN06:2009/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về một số chất độc hại trong không khí xung quanh.
	Số lượng ngày ô nhiễm không khí bởi TSP, PM10 tại các nút giao.	Số ngày ô nhiễm không khí bởi TSP, PM10 được giảm.
	% dân số sống trong các khu vực có môi trường không khí bị ô nhiễm.	Số dân sống trong các khu vực có môi trường không khí bị ô nhiễm được giảm
Mục tiêu 2. Giảm hoạt động giao thông liên quan đến phát thải khí nhà kính và đảm bảo các biện pháp thích nghi với biến đổi khí hậu		
Giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động giao thông, đặc biệt khí CO ₂ .	Khí nhà kính phát sinh từ hoạt động giao thông.	Quyết định 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.
	Lượng nhiên liệu hóa thạch tiêu thụ/ km hàng hóa (hành khách).	Mức giảm lượng nhiên liệu hóa thạch tiêu thụ/ km hàng hóa (hành khách).
Giảm tối đa mức thiệt hại của các công trình hạ tầng giao thông do biến đổi khí hậu	% cơ sở hạ tầng giao thông bị hư hại do ngập lụt	% cơ sở hạ tầng giao thông bị hư hại do ngập lụt được giảm.
Mục tiêu 3. Tối thiểu hoạt động giao thông liên quan đến ô nhiễm ồn và rung		
Giảm phát sinh ô nhiễm ồn từ hoạt động	Mức ồn và rung	•TCVN7210-2002, Rung động và Va chạm. Rung

Mục tiêu	Chỉ thị	Chỉ tiêu
động giao thông.		động do phương tiện giao thông đường bộ - giới hạn cho phép đối với môi trường khu công cộng và khu dân cư. •QCVN26:2010/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn. •QCVN27:2010/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về độ rung..
	Số lượng người bị ảnh hưởng bởi ô nhiễm ồn.	Số lượng người bị ảnh hưởng bởi ô nhiễm ồn được giảm.
	Lưu lượng xe tại các khu vực nhạy cảm.	Giảm thiểu lưu lượng xe tại khu vực nhạy cảm.
Giảm tối đa tác động ồn rung tại các đối tượng nhạy cảm (trường học, bệnh viện)	Lưu lượng giao thông tại các khu vực nhạy cảm.	Số lượng xe tại khu vực nhạy cảm được giảm.
Mục tiêu 4. Tối thiểu hoạt động giao thông liên quan đến những tác động tới tài nguyên nước, sự cố ngập úng		
Giảm tối đa các tác động từ hoạt động giao thông tới lượng và chất của các nguồn tài nguyên nước.	Xảy ra ô nhiễm nước được quy cho từ hoạt động giao thông.	Duy trì hiện tượng ô nhiễm ở mức tối thiểu.
	Chất lượng nước các nguồn nước	QCVN08:2008/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước mặt; QCVN09:2008/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước ngầm.
Ngăn ngừa và giảm nhẹ những tác động gây ra bởi sự hiện diện các công trình giao thông và dịch vụ giao thông trong các đồng bằng ngập lũ và những nơi có nguy cơ bị lũ lụt có tính đến hậu quả do BĐKH.	Số các công trình giao thông và dịch vụ giao thông trong các đồng bằng ngập lũ và những nơi có nguy cơ bị lũ lụt.	Mức tổn thất khi xảy ra sự cố ngập lũ đối với các công trình giao thông và dịch vụ giao thông được giảm.

Mục tiêu	Chỉ thị	Chỉ tiêu
Mục tiêu 5. Tối thiểu hoạt động giao thông liên quan đến những tác động tới tài nguyên đất, sự cố địa chất		
Giảm tối đa chiếm dụng đất nông nghiệp trồng lúa hai vụ và đất thổ cư.	Giảm chiếm dụng đất nông nghiệp và thổ cư cho phát triển giao thông.	% đất nông nghiệp và thổ cư trên tổng diện tích đất chiếm dụng.
Giảm tối đa các tác động từ hoạt động giao thông tới lượng và chất của các nguồn tài nguyên nước.	Mất, ô nhiễm đất do phát triển hạ tầng giao thông	QCVN03:2008/BTNMT, - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giới hạn cho phép của kim loại nặng trong đất.
		QCVN15:2008/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về dư lượng hóa chất bảo vệ thực vật.
Ngăn ngừa và giảm nhẹ những tác động gây ra bởi sự hiện diện các công trình giao thông và dịch vụ giao thông trong các vùng có nhiều thiên tai liên quan đến xói lở, sụt trượt và bồi lắng.	Số các công trình giao thông và dịch vụ giao thông trong vùng có nhiều sự cố địa chất.	Mức tổn thất khi xảy ra sự cố đối với các công trình giao thông và dịch vụ giao thông được giảm.
Mục tiêu 6. Đảm bảo sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên và năng lượng		
Giảm thiểu tác động của giao thông đến tài nguyên khoáng sản	% vật liệu tái sử dụng khi thực hiện dự án giao thông.	Số lượng % vật liệu tái tạo được sử dụng khi thực hiện dự án giao thông.
Tránh, giảm thiểu, tái sử dụng, tái chế chất thải từ hoạt động giao thông		
Giảm thiểu sự sử dụng các phương tiện giao thông cá nhân	Tăng trưởng giao thông đường bộ.	Giảm thiểu số điểm tắc nghẽn giao thông.
Tăng cường sử dụng các nguồn năng lượng khác trong hệ thống giao thông	Số lượng các kế hoạch sử dụng nguồn năng lượng khác.	Tăng số lượng các kế hoạch sử dụng nguồn năng lượng khác.
Mục tiêu 7. Cung cấp điều kiện tiếp cận đến các dịch vụ, tiện ích của giao thông và giảm thiểu chia cắt		

Mục tiêu	Chỉ thị	Chỉ tiêu
Giảm thiểu chia cắt do hoạt động giao thông	Số lượng các kế hoạch để giảm thiểu mức độ giao thông tại khu vực dân cư.	Tăng số lượng của các kế hoạch an toàn.
	% số điểm qua đường với tiện ích cho người tàn tật	Số lượng % của điểm qua đường đến tiện ích cho người tàn tật.
	Sự hài lòng của cộng đồng với dịch vụ giao thông công cộng	Số lượng % người sử dụng xe bus thỏa mãn với dịch vụ giao thông công cộng tại địa phương.
Đảm bảo khả năng tiếp cận công việc bằng các phương tiện khác ô tô	% số người đi lại bằng phương tiện khác ô tô	Tăng % số người đi lại bằng phương tiện khác ô tô
Mục tiêu 8. Phát triển kinh tế xã hội và sức khỏe cộng đồng		
Thúc đẩy cuộc sống khỏe mạnh hơn thông qua sự khuyến khích thay đổi sang các loại hình giao thông phù hợp	% đi lại bằng xe đạp và đi bộ.	Tăng % đi lại bằng xe đạp và đi bộ.
Giảm sự căng thẳng của người tham gia giao thông.	Sự hài lòng của cộng đồng với dịch vụ giao thông công cộng.	Số lượng % người sử dụng xe bus thỏa mãn với dịch vụ giao thông công cộng tại địa phương
	Sự đúng giờ của xe bus	Số lượng trung bình xe bus vận hành đúng giờ.
	Mức độ tắc nghẽn	Cải thiện thời gian và độ tin cậy của hành trình.
Đảm bảo tiếp cận đến các dịch vụ chăm sóc sức khỏe bằng cách mở rộng các loại hình giao thông phù hợp	Chi phí cho các dự án giao thông để tăng cường khả năng tiếp cận đến các dịch vụ chăm sóc sức khỏe sử dụng phương tiện khác ô tô	Tăng chi phí cho các dự án giao thông để tăng cường khả năng tiếp cận đến các dịch vụ chăm sóc sức khỏe sử dụng phương tiện khác ô tô
Tăng nhận thức an toàn giao thông.	Nhận thức an toàn giao thông	Tăng tỉ lệ % số người có nhận thức tốt về an toàn giao thông.
Giảm tai nạn giao thông	Tai nạn giao thông đường bộ	Giảm số lượng người bị chết vì tai nạn giao thông.

4.3. Đánh giá tác động của Quy hoạch đến môi trường

4.3.1. Đánh giá sự phù hợp của các quan điểm, mục tiêu và phương án phát triển quy hoạch

Tại mục này, sẽ thực hiện việc đối chứng giữa mục tiêu của Quy hoạch với mục tiêu môi trường nhằm phát hiện những mâu thuẫn tiềm tàng nổi bật nhất giữa 2 nhóm mục tiêu ngay từ giai đoạn sớm nhất, cho phép thay đổi mục tiêu của Quy hoạch nếu thấy hợp lý. Trong trường hợp, việc thay đổi không thể thực hiện được, để bảo đảm loại bỏ hoặc giảm nhẹ tác động, những biện pháp giảm thiểu cụ thể liên quan đến kế hoạch hành động sẽ được cân nhắc.

5 mục tiêu của Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 cụ thể như sau:

- Xây dựng hoàn chỉnh các trục giao thông đối ngoại. Cải tạo nâng cấp mạng lưới giao thông đường thủy, kết hợp với giao thông đường bộ tạo thành một mạng lưới giao thông thủy-bộ liên hoàn.
- Cải tạo, nâng cấp các đầu mối giao thông đảm bảo nhu cầu giao lưu thông suốt. Cần xem xét hoạch định dự trữ quỹ đất để cải tạo các đầu mối trong tương lai
- Phát triển các tuyến vận tải hành khách đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân. Từng bước đổi mới phương tiện để nâng cao khả năng vận chuyển, chất lượng phục vụ và đảm bảo tính an toàn, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.
- Phát triển loại hình VTHKCC, khuyến khích người dân đi lại bằng phương tiện giao thông công cộng, giảm dần phương tiện cá nhân trong các khu đô thị.
- Phát triển giao thông vận tải đường thủy, để chia sẻ bớt áp lực vận tải đường bộ, giảm được tai nạn giao thông và bảo vệ môi trường tốt hơn. Với hệ thống các khu cụm công nghiệp của tỉnh thì giao thông thủy là một lợi thế để xuất nhập và phân phối hàng hóa một cách thuận tiện và hiệu quả nhất.

a) Mạng lưới đường bộ

- Quy hoạch sơ đồ bố trí mạng lưới giao thông đường bộ liên hoàn để cùng với các mạng lưới giao thông thủy phục vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách một cách an toàn, liên tục và thuận tiện; tạo tiền đề cho việc cải tạo và phát triển mạng lưới vận chuyển hành khách công cộng nội ô bằng xe buýt, xe buýt nhanh, metro.
- Quy hoạch quy mô, cấp hạng kỹ thuật của từng tuyến, nút giao thông thuộc mạng lưới giao thông nghiên cứu để làm cơ sở cho việc thực hiện các bước tiếp theo; Tính toán thực tế mức độ chiếm dụng không gian của từng tuyến, từng nút giao thông để có thể quản lý, sử dụng đất đai đúng theo quy hoạch.
- Xác định một trình tự đầu tư thích hợp giữa các hạng mục công trình trong mạng lưới giao thông đường bộ, giữa các tuyến trục vận chuyển hành khách công cộng nội ô bằng xe buýt và giữa đường bộ với đường thủy.

- Cập nhật, dự trù tổng mức đầu tư, nguồn vốn và phương thức đầu tư.

b) Mạng lưới đường thủy

- Mạng lưới giao thông thủy được quy hoạch theo nguyên tắc duy trì và cải tạo các luồng tuyến giao thông thủy hiện có, đồng thời tìm kiếm những luồng tuyến mới có khả năng khai thác vận tải thủy.

- Quy hoạch xây dựng các cảng hàng hóa đường sông: theo quan điểm tiếp cận thuận lợi với hệ thống cảng biển tỉnh Trà Vinh, đối lưu hàng hóa giữa tỉnh Trà Vinh và các tỉnh ĐBSCL. Hỗ trợ hữu hiệu cho vận tải đường bộ và vận tải đường biển.

- Phát triển cảng hành khách và du lịch đường sông.

4.3.2. Đánh giá tác động của Quy hoạch tới môi trường

Phương pháp: Đánh giá tác động của quy hoạch tới môi trường được thực hiện theo 03 bước:

+ Dự báo những ảnh hưởng tới môi trường theo từng thành phần của quy hoạch được thực hiện;

+ Xác định tầm quan trọng của đối tượng tiếp nhận;

+ Đánh giá mức độ đáng kể của những ảnh hưởng được tạo ra từ việc thực hiện từng thành phần của quy hoạch.

Bước đầu tiên nhằm dự báo quy hoạch sẽ tạo những ảnh hưởng gì tới môi trường tự nhiên và môi trường xã hội. Dự báo ảnh hưởng có thể định lượng hoặc định tính phụ thuộc vào loại thông tin cơ sở đã có và bản chất của ảnh hưởng.

* Tác động tích lũy

Ngoài việc xác định những tác động đáng kể của chiến lược, ĐMC được yêu cầu xác định tác động tích lũy của quy hoạch.

Phần lớn các tác động dự đoán là do hành động đề xuất phù hợp với tiềm năng kết quả trong phát triển vật lý. Ma trận đánh giá cho thấy hiệu quả dự báo, nhiều trong số đó được dự đoán là không đáng kể khi nhìn trong sự cô lập. Tuy nhiên, khi tác động không đáng kể của các hành động đề nghị được xem xét cùng nhau, các hiệu ứng có thể là đáng kể. Tương tự như vậy, tầm quan trọng của tác động phụ thuộc vào khoảng thời gian mà trong đó các tác động được xem xét. Một hành động có thể có ảnh hưởng không đáng kể nhưng cùng một hành động lặp đi lặp lại trong nhiều năm qua có thể có tác động quan trọng.

Tổng hợp kết quả đánh giá tác động của quy hoạch đến môi trường được trình bày trong bảng sau:

Bảng 4.3 Tác động đến môi trường và yêu cầu giảm thiểu trên quan điểm bảo vệ môi trường

Tác động môi trường	Yêu cầu giảm thiểu	Tác động tàn dư
a. Chất lượng môi trường không khí và các yếu tố khí hậu có tính đến sự thích ứng với biến đổi khí hậu (BĐKH) Phát thải gây ô nhiễm môi trường không khí (bụi và khí độc), làm gia tăng các khí nhà kính gây nguy cơ biến đổi khí hậu	- Áp dụng tiêu chuẩn thải của phương tiện. - Sử dụng năng lượng có hiệu quả. - Duy trì hành lang xanh dọc tuyến. - Thiết kế tuyến đường có tiêu chí vận doanh thân thiện với môi trường. - Trong giai đoạn lập DADT sẽ giải quyết thông qua báo cáo ĐTM.	Không đáng kể.
b. Ổn và rung Số người bị ảnh hưởng do ồn,	- Giải pháp công trình đối với các khu vực đô thị	Mức ồn hoàn toàn có thể giảm thiểu đạt

rung sẽ tăng, đặc biệt trong tương lai khi phát triển đô thị kéo theo.	- Trong giai đoạn lập DABT sẽ giải quyết vấn đề ồn thông qua báo cáo ĐTM.	QCVN26:2010 /BTNMT
c. Môi trường nước, gồm các vấn đề về chất và lượng cũng như sự cố lũ lụt - Nguy cơ ô nhiễm nước do nước mưa chảy tràn. - Nguy cơ ngập lụt do và do hệ thống thoát nước chưa đầu tư hoàn chỉnh, đồng bộ. - Nguy cơ ô nhiễm nước trong thi công.	- Tần suất thiết kế công trình đảm bảo - Đầu tư các công trình thu nước chảy tràn. - Đầu tư các công trình thu nước chảy tràn. Đầu tư hoàn chỉnh hệ thống thoát nước. - Trong giai đoạn lập DABT sẽ giải quyết thông qua báo cáo ĐTM.	Không đáng kể.
d. Môi trường đất, bao gồm chất lượng và tai biến địa chất - Nguy cơ giảm diện tích đất canh tác nông nghiệp (lúa nước hai vụ). - Nguy cơ ô nhiễm đất do chất thải phát sinh từ hoạt động thi công. - Nguy cơ sự cố liên quan đến thiên tai như xói lở, sụt trượt, lún đất	- Lựa chọn phương án hướng tuyến và công trình tối ưu, hạn chế diện tích đất bị chiếm dụng; - Kiểm soát chất thải trong thi công; - Thiết kế các giải pháp công trình và phi công trình phòng chống thiên tai; - Trong giai đoạn lập DABT sẽ giải quyết thông qua báo cáo ĐTM.	Không đáng kể

4.4. Các giải pháp phòng ngừa, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường

4.4.1. Các giải pháp phòng ngừa, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch

a. Đưa ra tiến trình của quy hoạch (Giảm thiểu chủ động)

Dự thảo quy hoạch cho đánh giá ĐMC đã được thực hiện, bao gồm một số hành động đề xuất để thực hiện trong suốt giai đoạn lập quy hoạch. Các kết quả của ĐMC đã được sử dụng để xác định các hành động đề xuất được trình bày trong dự thảo quy hoạch có thể chấp nhận được về mặt môi trường. Sau khi nộp dự thảo quy hoạch, kết quả ĐMC sẽ được sử dụng để đưa ra tiến trình của quy hoạch cuối cùng. Quyết định thông qua sẽ được sử dụng để cung cấp chi tiết làm thế nào để báo cáo môi trường và các ý kiến tham vấn cộng đồng liên quan ảnh hưởng đến báo cáo quy hoạch cuối cùng. Nó cũng sẽ phác thảo kế hoạch giám sát cuối cùng.

b. Các kiến nghị về tăng cường và bảo vệ môi trường (Giảm thiểu bị động)

Ngoài việc thông báo về các ấn phẩm tạm thời của quy hoạch, quá trình ĐMC cũng đã được sử dụng để tăng cường các biện pháp ngăn ngừa, giảm thiểu hay đền bù đối với bất kỳ tác động bất lợi tiềm tàng mà việc thực hiện các chính sách được trình bày trong quy hoạch có thể gây ra với môi trường (giảm thiểu bị động). Chúng đã được nhấn mạnh trong chương trước.

c. Các đề xuất giảm thiểu

Các biện pháp giảm thiểu đề xuất sau đây đã được phát triển để ngăn chặn hoặc giảm thiểu các tác động bất lợi chính mà việc thực hiện quy hoạch có thể gây ra với môi trường.

Các Dự án giao thông và công trình nâng cấp có thể sẽ thực hiện các biện pháp thích hợp để giảm thiểu ô nhiễm từ dòng chảy bề mặt (VD: tách dầu và bẫy bùn).

Các Dự án có ảnh hưởng tiềm tàng đến các vùng đất Ramsar (đất ngập nước) sẽ được sàng lọc để xác định sự cần thiết đánh giá môi trường. Thúc đẩy việc thực hiện các hệ thống thoát nước đô thị bền vững liên quan đến phát triển GTVT.

- Giảm phát thải qua việc tăng cường đi bộ, xe đạp và sử dụng các phương tiện công cộng.

- Giảm tác động của ô nhiễm tiếng ồn thông qua giám âm thích hợp, có tính đến sự phù hợp với môi trường địa phương.

- Giảm phát thải qua việc tăng cường đi bộ, xe đạp và sử dụng các phương tiện công cộng.

- Giảm tác động của ô nhiễm tiếng ồn thông qua giám âm thích hợp, có tính đến sự phù hợp với môi trường địa phương.

4.4.2. Chương trình quản lý môi trường

a. Quan trắc (đo đạc)

Giám sát là một quá trình liên tục được thực hiện liên tục trong thời gian thực hiện chiến lược giao thông địa phương. Giám sát là một phương tiện kiểm tra việc thực hiện quy hoạch có như dự báo hay không bằng cách đo lường xem sự thay đổi tình trạng ban đầu như thế nào sau khi thực hiện Quy hoạch.

b. Tầm quan trọng của quan trắc

Quan trắc quan trọng cho việc xác định xem liệu quy hoạch ảnh hưởng xấu tới môi trường hay không. Trong trường hợp mà các ảnh hưởng xấu được xác định thì chúng cần được giải quyết. Hội đồng có thể đưa ra các giải pháp khẩn cấp (tức thời) để xử lý bất kỳ ảnh hưởng xấu nào thông qua việc thực hiện các biện pháp giảm thiểu được đề cập trong báo cáo môi trường.

Ngoài việc xác định các ảnh hưởng xấu của việc thực hiện quy hoạch, quan trắc còn quan trọng đối với việc thu thập thông tin để cung cấp cho những thiếu sót của tình hình cơ bản; giảm những bất ổn, và kiểm tra tính xác thực của tất cả các dự báo tới môi trường được đưa ra trong tương lai. Giám sát có thể được sử dụng để thu thập thông tin mà quy hoạch có thể có những ảnh hưởng tích cực tới môi trường. Thông tin về những ảnh hưởng tích cực đó có thể sau đó sẽ được sử dụng để tăng cường hiệu quả của các kế hoạch, chính sách và chiến lược trong tương lai.

c. Cách đo đạc

Quan trắc luôn liên quan tới các chỉ số hoặc các mục tiêu. Do đó chỉ số ĐMC được sử dụng để theo dõi xem kế hoạch và sáng kiến được thực hiện như dự đoán của họ thường dựa trên thông tin đó sẽ được trực tiếp bị ảnh hưởng bởi việc thực hiện các quy hoạch.

Các phương pháp được sử dụng để theo dõi thay đổi theo các loại chỉ số được sử dụng. Các chỉ số ĐMC được lựa chọn trong đo đạc quy hoạch bao gồm cả thông tin về định lượng (những dữ kiện và con số) và thông tin về chất lượng (mô tả).

4.5. Kết luận và kiến nghị

Đánh giá môi trường chiến lược cho “*Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2020*” là hết sức cần thiết. Việc đánh giá đã chỉ ra các vấn đề môi trường chính, các mục tiêu môi trường liên quan đến điều chỉnh quy

hoạch, sự phù hợp giữa các quan điểm, mục tiêu và phương án phát triển và các tác động ảnh hưởng khi thực hiện đề xuất điều chỉnh quy hoạch.

Một số đề xuất, kiến nghị cho Dự án trên quan điểm bảo vệ môi trường như sau:

- Lồng ghép các mục tiêu, giải pháp bảo vệ môi trường gắn với *Quy hoạch giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.

- Lựa chọn phương án hướng tuyến và công trình tối ưu, tránh qua các khu vực có giá trị sinh học, các di sản văn hóa, giá trị bảo tồn.

- Không chỉ là yếu tố cấu thành mà là điều kiện tiên quyết để phát triển kinh tế, nâng cao mức sống cho cộng đồng dân cư, hỗ trợ phát triển hoạt động kinh tế - xã hội, tăng cường giá trị của các di tích lịch sử văn hóa trong khu vực thực hiện Quy hoạch.

- Mặc dù tác động môi trường của Quy hoạch là tương đối rõ ràng, tuy nhiên các tác động này đều có thể xử lý và kiểm soát bằng các giải pháp đề xuất hoặc các giải pháp trong giai đoạn lập báo cáo ĐTM chi tiết (giai đoạn lập Dự án đầu tư). Các tác động tích cực của quy hoạch mang lại về kinh tế, xã hội, môi trường và giao thông là hoàn toàn vượt trội so với các tác động tiêu cực mà nó gây ra. Quy hoạch hoàn toàn có đủ điều kiện để tiến hành phê duyệt.

PHẦN V. CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN QUY HOẠCH

5.1. Các giải pháp, chính sách quản lý quy hoạch

- Việc đầu tư cải tạo nâng cấp, xây dựng mới các tuyến giao thông và các công trình phục vụ vận tải trên địa bàn tỉnh phải phù hợp với quy hoạch được duyệt và theo đúng các quy định về quản lý đầu tư và xây dựng hiện hành.

- Sở GTVT là cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành chịu trách nhiệm trước UBND tỉnh về quản lý quy hoạch sau khi được phê duyệt.

- Tiến trình đầu tư đảm bảo sự cân đối đồng bộ năng lực giao thông của toàn mạng đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội và phục vụ dân sinh, đồng thời phải đảm bảo an ninh quốc phòng. Đảm bảo tính hiệu quả của dự án trong tiến trình đầu tư.

5.2. Các giải pháp, chính sách về nguồn vốn đầu tư

a) Giải pháp huy động vốn

- Huy động tối đa các nguồn vốn từ ngân sách. Khai thác tốt các nguồn vốn từ Trung ương thông qua các chương trình phát triển và cơ chế chính sách ưu đãi của Chính phủ. (Theo chủ trương xóa đói, giảm nghèo các huyện, xã khó khăn, đặc biệt khó khăn vùng ĐBSCL, chương trình thích ứng với BĐKH, chương trình mục tiêu quốc gia về nông thôn mới, ... của Chính phủ).

- Nguồn tài trợ từ các dự án nước ngoài: Chính sách huy động vốn của vùng ĐBSCL trong những năm tới là tiếp tục phát huy những cơ chế, chính sách đã thực hiện, tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn ODA hoặc viện trợ không hoàn lại của các nước, các tổ chức quốc tế đầu tư cho hệ thống giao thông của vùng nói chung trong đó có tỉnh Trà Vinh.

- Các nguồn vốn khác có thể huy động bao gồm:

+ Thu hút nguồn vốn từ các doanh nghiệp, tổ chức kinh tế, cá nhân thông qua các hình thức phát hành cổ phiếu, trái phiếu.

+ Khuyến khích đầu tư theo phương thức BOT, BT (đầu tư-chuyển giao); cần có các chính sách để phát triển phương thức PPP (đầu tư công-tư).

+ Đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động vận tải (Bến xe, bến tàu, VTHKCC, cảng bến thủy nội địa...).

- Đối với hệ thống giao thông nông thôn, có chính sách khuyến khích theo phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”, Nhà nước hỗ trợ một phần, huy động nhân dân tham gia phần chính yếu (kể cả đóng góp bằng ngày công lao động công ích của mọi thành phần). Tranh thủ nguồn vốn từ các dự án phát triển giao thông nông thôn của Bộ GTVT là nguồn vốn tài trợ của ngân hàng thế giới.

Cùng với việc phát triển kinh tế, hiện đại hoá nông nghiệp nông thôn, sẽ ngày càng có nhiều cơ sở công nghiệp, chế biến sản phẩm, ... đặt tại các vùng nông thôn. Vì vậy, tỉnh cần phải tận dụng được sự đóng góp của các thành phần kinh tế này trên địa bàn, gắn liền việc sử dụng đường với nghĩa vụ nhưng cũng là quyền lợi của họ. Cần có những chính sách khuyến khích cũng như các chế tài để tranh thủ tối đa nguồn vốn từ các doanh nghiệp này.

b) Sử dụng các nguồn vốn

- Hệ thống quốc lộ: Đây là những công trình do Bộ GTVT quản lý với nguồn vốn từ

ngân sách Trung ương, vốn vay ODA, vay tín dụng ưu đãi áp dụng cho các tuyến cần nâng cấp nhưng chưa bố trí được vốn ngân sách...

Trong quá trình thực hiện đầu tư các dự án giao thông quốc gia trên địa bàn, về phía tỉnh cần phối hợp chặt chẽ với Bộ GTVT trong quá trình xây dựng kế hoạch và lộ trình đầu tư xây dựng các dự án và đảm bảo tiến độ giải phóng mặt bằng đúng với tiến trình thực hiện đầu tư xây dựng.

- Hệ thống đường tỉnh: Là hệ thống đường bộ quan trọng nối với hệ thống giao thông quốc gia, có ảnh hưởng rất lớn đến quá trình phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh. Hệ thống này được đầu tư chủ yếu từ ngân sách của tỉnh, đồng thời tranh thủ sự hỗ trợ các chương trình, dự án của Bộ GTVT, xã hội hóa, kêu gọi đầu tư.

- Hệ thống đường đô thị được đầu tư nguồn vốn ngân sách. Hệ thống đường ở các khu dân cư mới tại các khu công nghiệp, nên được đầu tư xây dựng đồng bộ kết cấu cơ sở hạ tầng bao gồm điện, nước, giao thông ...

- Các đường nối vào các khu công nghiệp, khu du lịch ... có thể do các đơn vị này đầu tư. Để đảm bảo tính đồng bộ, trong quy hoạch chi tiết các khu công nghiệp, cần thiết phải xem xét đến việc đầu tư các khu dân cư và cơ sở hạ tầng tại các khu vực này.

- Hệ thống đường huyện: Các tuyến đường đầu tư bằng nguồn ngân sách huyện, tỉnh và tranh thủ sự hỗ trợ của các chương trình dự án quốc gia.

- Các công trình phục vụ vận tải như bến xe khách, bãi xe tải có thể được đầu tư bằng vốn ngân sách của tỉnh, hoặc xã hội hóa.

c) Các giải pháp thu hút nguồn vốn đầu tư: Tranh thủ mọi nguồn lực, kêu gọi đầu tư ... để đẩy mạnh đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, tạo ra mạng lưới giao thông đồng bộ, liên thông nhằm phục vụ có hiệu quả các yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh.

- Tỉnh cần xây dựng các chính sách ưu tiên, ưu đãi khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng GTVT, kể cả cầu, đường, bến bãi, phương tiện vận tải,... Cụ thể là miễn giảm thuế các loại trong một số năm, giảm tiền thuê đất cho các loại hình dịch vụ trong GTVT, ưu tiên nhanh chóng trong giải quyết thủ tục đầu tư... Các chính sách này phải đảm bảo nhất quán, lâu dài và đảm bảo quyền lợi chính đáng cho các nhà đầu tư.

- Cần chú trọng đặc biệt đến việc khuyến khích và đa dạng hóa các hình thức huy động vốn từ các thành phần kinh tế trong tỉnh. Mở rộng quan hệ hợp tác với các tỉnh trong vùng KTTĐDBSCL trong việc liên doanh liên kết để phát triển GTVT.

- Chú trọng phương thức đấu giá quyền sử dụng đất. Đây là một phương thức mới, đã được thực hiện thành công ở một số địa phương. Để áp dụng phương thức này, các ban ngành của tỉnh cần nghiên cứu kỹ để có đề xuất chính thức với HĐND và UBND tỉnh.

Bảng 5.1 Danh mục các dự án có thể huy động vốn ngoài ngân sách tỉnh

Stt	Tên dự án	Nguồn vốn
1	ĐT.911 kéo dài	Trái phiếu Chính phủ
2	ĐT.912 kéo dài	Trái phiếu Chính phủ
3	Nâng cấp ĐT.913	Ngân sách TW
4	Nâng cấp ĐT.914 (đoạn Long Hữu - Hiệp Thạnh)	Ngân sách TW
5	ĐT.915 (km 0+00 - km 48+936,6)	Ngân sách TW
6	Vành đai 2 (giai đoạn 2) thành phố Trà Vinh	Vốn tín dụng NN
7	ĐH.03 (đoạn từ QL.60 đến Tp.Trà Vinh)	Ngân sách TW
8	Nâng cấp ĐH.12 (đoạn QL.53 - ĐT.915)	Ngân sách TW

Stt	Tên dự án	Nguồn vốn
9	Nâng cấp, mở rộng ĐH.17 (km 12+900-km 19+300)	Vốn tín dụng NN
10	Cải tạo nâng cấp ĐH.21	Ngân sách TW
11	Cải tạo nâng cấp ĐH.27	Tài trợ nước ngoài
12	Mở rộng ĐH.81	Ngân sách TW
13	Cải tạo tuyến giao thông phục vụ di dân khi có lụt, bão xảy ra trên địa bàn 5 huyện	Tài trợ nước ngoài
14	Đường đến xã An Trường - An Trường A	Ngân sách TW
15	Đường liên xã Nhị Long - Nhị Long Phú	Ngân sách TW
16	ĐH.06 (đoạn kéo dài)	Ngân sách TW
17	ĐH.18 (đoạn kéo dài)	Ngân sách TW
18	Đường gom và các điểm đầu nối đường giao thông công cộng vào quốc lộ	Trái phiếu Chính phủ
19	Danh mục các dự án đường GTNT thuộc 17 xã điểm nông thôn mới	Vốn tín dụng NN
20	Đường vào TT.xã Tân Hiệp, Long Hiệp, Ngọc Biên (huyện Trà Cú)	Vốn tín dụng NN
21	Đường Phú Thọ II, xã Hiếu Trung, Tiểu Cần	Vốn tín dụng NN
22	Đường nối xã Tân Hùng đến xã Ngãi Hùng, Tiểu Cần	Trái phiếu Chính phủ
23	Đường đến xã An Trường-An Trường A	Vốn tín dụng NN
24	Đường liên xã Nhị Long-Nhị Long Phú	Vốn tín dụng NN
25	Cầu trên đường vào TT.xã Long Hòa-Hòa Minh	Vốn tín dụng NN
26	Cầu Đức Mỹ và đường liên xã	Ngân sách TW
27	Các cầu trên đường vào TT.xã Long Hòa - Hòa Minh	Ngân sách TW
28	Cầu Ấp Chợ trên đường Hiệp Mỹ Đông	Ngân sách TW
29	Cầu Kênh Sáng, cầu Bà Ai, cầu Ấp 3, cầu Bến Lộ (ĐH.51)	Trái phiếu Chính phủ
30	05 cầu trên ĐH.26, huyện Tiểu Cần	Trái phiếu Chính phủ
31	04 cầu trên ĐH.32, huyện Cầu Kè	Trái phiếu Chính phủ
32	03 cầu trên ĐH.38, huyện Tiểu Cần	Trái phiếu Chính phủ
33	Cầu Đa Hòa 1, cầu Bào Sơn, cầu Thanh Nguyên, cầu Bắc Phên, cầu Đa Lộc (huyện Châu Thành)	Trái phiếu Chính phủ
34	Cầu Leng, cầu Thanh Sơn, cầu Sóc Trà (huyện Trà Cú)	Trái phiếu Chính phủ
35	Cầu Bến Kinh (ĐH.05)	Trái phiếu Chính phủ
36	Cầu Ấp 2 (ĐH.08)	Trái phiếu Chính phủ
37	Cầu Ba So (ĐH.20)	Trái phiếu Chính phủ
38	Cầu Sóc Cúc (ĐH.07)	Trái phiếu Chính phủ
39	Cầu Ấp 8, cầu Rạch Dừa 1, cầu Rạch Dừa 2, cầu Kênh Lá (huyện Càn Long)	Trái phiếu Chính phủ
40	Đầu tư phương tiện xe buýt, taxi	Xã hội hóa
41	Xây dựng công trình phục vụ vận tải: bến xe; cảng, bến thủy nội địa	Xã hội hóa

(Ghi chú: Không xét các công trình, tuyến đường do Trung ương quản lý)

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

- Thực hiện kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành.

- Tăng cường mạnh mẽ công tác cưỡng chế thi hành luật giao thông với một số các giải pháp trọng tâm như: nâng cao chất lượng và huy động các nguồn lực có thể tham gia cưỡng chế (cảnh sát giao thông, trật tự giao thông, các lực lượng cảnh sát khác, công an xã...); tăng cường xử phạt thông qua hình ảnh; tăng cường xây dựng các trạm kiểm soát tải trọng xe.

- Đẩy mạnh công tác kiểm tra, giám sát, chống tiêu cực trong các lực lượng thi hành công vụ bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

- Triển khai việc quản lý phương tiện đã được đăng ký thông qua việc gia hạn đăng ký, tái đăng ký phương tiện.

- Tăng cường phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương và các tổ chức chính trị-xã hội trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông; kiên quyết gắn trách nhiệm của người đứng đầu các tổ chức trong việc thực hiện bảo đảm trật tự an toàn giao thông thuộc phạm vi quyền hạn.

- Thực hiện thường xuyên “Năm an toàn giao thông”, “Tháng an toàn giao thông”, “Tuần an toàn giao thông” và tiếp tục đẩy mạnh giáo dục ATGT trong các trường học.

- Khẩn trương xây dựng và triển khai chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình an toàn giao thông tại các địa bàn trong toàn tỉnh.

- Đẩy mạnh công tác phân luồng giao thông, phân làn phương tiện tham gia giao thông trên các tuyến đường có lưu lượng giao thông lớn. Thúc đẩy nhanh việc xây dựng kết cấu hạ tầng dành riêng cho xe mô tô, xe gắn máy.

- Xây dựng trung tâm điều khiển giao thông theo hướng hiện đại.

- Xây dựng và triển khai đề án kiểm soát sử dụng rượu bia đối với người điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông.

5.4. Các giải pháp, chính sách về khoa học công nghệ

Triển khai áp dụng các quy trình quy phạm trong xây dựng, quản lý bảo trì công trình giao thông; khuyến khích áp dụng công nghệ, vật liệu mới vào xây dựng; áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành; xây dựng các trung tâm kiểm định, quản lý chất lượng xây lắp công trình. Cụ thể là :

- Những tuyến đường được nâng cấp, xây dựng mới phải đạt tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định tại TCVN 4054-2005.

- Áp dụng các công nghệ thi công hiện đại (thi công cầu BTĐƯL bằng công nghệ đúc hẫng, công nghệ cọc khoan nhồi đường kính lớn,...).

- Sử dụng vật liệu tại chỗ là chính, chú trọng áp dụng vật liệu mới, công nghệ mới phù hợp với điều kiện cụ thể của từng địa phương, tận dụng tối đa vật liệu tại.

- Tích cực và mạnh dạn áp dụng các công nghệ khoa học tiên tiến trong công tác nâng cấp, cải tạo cầu đường, làm đường mới, xử lý những nơi nền đất yếu, ở những con đường hay bị xạt lở, xử lý chống sụt taluy đường.

- Nghiên cứu các vật liệu, công nghệ mới để hạn chế ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và nước biển dâng đến chất lượng và tuổi thọ của các công trình giao thông.

5.5. Các giải pháp, chính sách về nguồn nhân lực

- Thực hiện chương trình và mở rộng hình thức đào tạo để nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lý, công nhân lành nghề.
- Mở rộng các hình thức đào tạo ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước và đào tạo nước ngoài, đào tạo theo trường lớp và tự đào tạo.
- Áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển, thử việc.
- Thực hiện việc áp dụng chế độ ưu đãi đối với người lao động duy tu bảo dưỡng kết cấu hạ tầng giao thông ở các vùng sâu, vùng xa....

5.6. Chính sách quản lý Nhà nước về GTVT

a) Phát triển GTVT theo quy hoạch, kế hoạch

- Căn cứ Chiến lược, quy hoạch phát triển chuyên ngành GTVT được Chính phủ phê duyệt và “Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” được UBND tỉnh phê duyệt, Sở GTVT sẽ xây dựng kế hoạch ngắn và trung hạn cho việc đầu tư xây dựng các công trình GTVT trên địa bàn tỉnh nhằm đảm bảo các dự án đầu tư, cải tạo nâng cấp các tuyến đường, công trình phục vụ vận tải phù hợp với quy hoạch được duyệt.

- Sau khi “Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” được UBND tỉnh phê duyệt, các huyện lập quy hoạch giao thông nông thôn trên địa bàn huyện để đảm bảo khả năng nối kết và giao thông thông suốt từ tỉnh đến huyện, từ huyện đến xã; phục vụ có hiệu quả cho sự phát triển các ngành kinh tế - xã hội của tỉnh.

- Ngành GTVT cần phối hợp chặt chẽ với các ban ngành chức năng của tỉnh trong quá trình đầu tư hạ tầng giao thông.

b) Chính sách phát triển vận tải

- Khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh trong lĩnh vực vận tải.

- Thành phần kinh tế hợp tác xã và tư nhân đóng vai trò đặc biệt quan trọng, hiệu quả trong việc cung cấp các dịch vụ vận tải. Vì vậy, cần tạo mọi điều kiện thuận lợi nhằm khuyến khích đầu tư, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, cung ứng dịch vụ vận tải ngày một tốt hơn.

- Có chính sách ưu đãi cho các tổ chức hoạt động dịch vụ vận tải ở khu vực khó khăn như là miễn hoặc giảm các loại thuế (thuế thu nhập doanh nghiệp, ...) được phân đất làm trụ sở, bãi đỗ xe.

- Tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng đối với mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải. Các phương tiện tham gia kinh doanh vận tải của các thành phần kinh tế phải đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn vận tải và bảo vệ môi trường, đồng thời thực hiện đầy đủ nghĩa vụ đóng góp đối với nhà nước (các loại thuế, phí ...). Xây dựng hệ thống giá cước hợp lý.

- Nâng cao chất lượng vận tải và dịch vụ vận tải, hỗ trợ các đơn vị vận tải đổi mới phương tiện về chất lượng và chủng loại phù hợp với yêu cầu vận tải hàng hóa, hành khách trên các tuyến vận tải.

- Quy định, kiểm tra thường xuyên chất lượng phương tiện và dịch vụ trên các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đảm bảo quyền lợi của khách hàng. Phát triển đa dạng các dịch vụ vận tải, đảm bảo nhanh chóng, an toàn, tiện lợi, tiết kiệm chi phí xã hội.

- Tăng cường, phát huy vai trò của các cơ quan, hiệp hội bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng các dịch vụ giao thông, vận tải. Tăng cường tuyên truyền để khách hàng ý thức quyền lợi của mình và liên hệ, hợp tác với các cơ quan, hiệp hội chức năng khi nhận thấy bị xâm phạm quyền lợi khách hàng.

- Phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistic để điều tiết hợp lý giữa phương thức vận tải thủy và bộ.

c) Phát triển giao thông nông thôn

- 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 ODA, ngân sách địa phương để phát triển GTNT 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.

d) Chính sách đảm bảo an toàn giao thông:

Triển khai thường xuyên, đồng bộ các giải pháp giảm thiểu tai nạn giao thông:

+ Quản lý chất lượng phương tiện tham gia giao thông qua việc kiểm định chất lượng phương tiện.

+ Kết hợp với các cơ quan chức năng tăng cường kiểm tra, giám sát hoạt động tham gia giao thông, có biện pháp xử lý đối với đối tượng vi phạm luật giao thông.

+ Tăng cường nâng cao chất lượng công tác đào tạo người điều khiển phương tiện. Tuyên truyền giáo dục người dân, đặc biệt là học sinh-sinh viên về việc tuân thủ chấp hành luật lệ an toàn giao thông.

+ Kiểm soát tải trọng xe.

+ Xây dựng chiến lược đảm bảo an toàn giao thông.

+ Xây dựng các tuyến đường gom dọc các tuyến quốc lộ để tách dòng xe (xe máy, xe thô sơ) địa phương có tốc độ lưu thông thấp.

+ Tổ chức thẩm định an toàn giao thông đối với tất cả các công trình nâng cấp, xây dựng mới, tăng cường áp dụng công nghệ hỗ trợ và kiểm soát giao thông tiên tiến...

e) Chính sách bảo vệ môi trường:

Quản lý chặt chẽ các dự án phát triển GTVT từng giai đoạn, quy hoạch giao thông phải phù hợp với quy hoạch các vùng sinh thái, các khu bảo tồn thiên nhiên, sử dụng các kỹ thuật xây dựng tiên tiến trong thi công các công trình, trồng cây xanh ven đường để chống bụi và giảm tiếng ồn, kiểm soát chất lượng phương tiện, giảm thiểu ô nhiễm.

PHẦN VI. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

a) Sở Giao thông vận tải:

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan tổ chức công bố công khai rộng rãi và tổ chức triển khai thực hiện quy hoạch.

- Phối hợp với các Sở, ban, ngành của tỉnh, Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố xây dựng kế hoạch triển khai thực hiện các dự án quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 theo thứ tự ưu tiên đầu tư.

- Bổ sung, điều chỉnh các tuyến đường, các công trình phục vụ vận tải nhưng phải phù hợp với chức năng, quy mô dự án theo quy hoạch được duyệt. Trường hợp cần bổ sung điều chỉnh quy hoạch được duyệt, Sở Giao thông vận tải báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh xem xét quyết định.

- Phối hợp với Sở Nông nghiệp và phát triển nông thôn trong quá trình nâng cấp, cải tạo, nạo vét các tuyến đường thủy đảm bảo sự đồng bộ với quy hoạch ngành nông nghiệp.

- Lập kế hoạch ngắn hạn và trung hạn cho việc phát triển mạng lưới đường bộ trên địa bàn tỉnh, đảm bảo khả năng đáp ứng nguồn vốn đầu tư.

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

- Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương, doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng các công trình giao thông theo quy hoạch được duyệt bằng các nguồn vốn của các tổ chức, cá nhân với các phương thức BOT, BTO, BT, PPP, liên doanh... theo quy định của pháp luật.

- Phối hợp chặt chẽ với Bộ chỉ huy Quân sự trong quá trình đầu tư các tuyến đường hành lang ven biển nhằm đảm bảo an ninh, quốc phòng.

b) Sở Kế hoạch và đầu tư:

- Chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải và các cơ quan có liên quan xác định nhu cầu và cân đối nguồn vốn đầu tư để xây dựng hoàn chỉnh và phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trong các kế hoạch hàng năm, trung hạn.

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan hỗ trợ, hướng dẫn doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh các chính sách ưu đãi đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh.

c) Sở Tài chính: Cân đối tài chính để đầu tư và phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh.

d) Sở Tài nguyên và Môi trường: Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố kiểm tra, quản lý quỹ đất theo quy định của pháp luật nhằm đáp ứng yêu cầu cải tạo nâng cấp phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh theo quy hoạch được duyệt.

e) Sở Nông nghiệp và phát triển nông thôn: Chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố trong quá trình xây dựng kế hoạch và triển khai nạo vét kênh thủy lợi và xây dựng các cống thủy lợi để tránh trùng lặp đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy.

g) Sở Công thương: Phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố trong quá trình cấp phép các công trình thương mại, chợ, siêu thị, cửa hàng xăng dầu, ... đảm bảo an toàn giao thông khi kết nối vào mạng lưới đường bộ và phù hợp với quy hoạch.

h) Sở Xây dựng: Chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố trong quá trình quy hoạch và xây dựng hạ tầng đô thị đảm bảo đồng bộ giữa các quy hoạch.

i) Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố: Chủ trì, phối hợp với chủ đầu tư lập và thực hiện kế hoạch giải phóng mặt bằng để triển khai dự án theo quy hoạch này.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

A. KẾT LUẬN

Công tác quy hoạch đã được tiến hành qua việc điều tra nghiên cứu các số liệu về điều kiện tự nhiên, KTXH, văn hóa, giáo dục, y tế và hiện trạng GTVT, từ đó đưa ra những dự báo nhu cầu và lưu lượng vận tải của tỉnh trong tương lai. Dự án “Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” đã được triển khai nghiên cứu và đề xuất các vấn đề sau:

a) Đường bộ

Quy hoạch đã đề xuất nâng cấp, mở rộng các tuyến đường dựa trên dự báo nhu cầu đi lại của người dân, định hướng phát triển mạng lưới giao thông vận tải và kinh tế xã hội toàn tỉnh. Tỷ lệ cứng hóa toàn hệ thống đường bộ đạt 96,1%, phần đầu 100% các tuyến đường huyện và trục chính của xã được nhựa hóa.

Tương ứng với sự phát triển quy mô mạng lưới đường bộ, việc tổ chức, mở rộng các công trình và luồng tuyến vận tải phải hợp lý hơn để phục vụ sản xuất và đi lại của người dân. Việc phát triển vận tải bộ cũng đòi hỏi nguồn vốn đầu tư lớn để mua sắm phương tiện, xây dựng bến bãi, điểm dừng, nhà chờ, các cơ sở vật chất kỹ thuật khai thác vận tải.

b) Đường thủy

Quy hoạch đã đề xuất các luồng tuyến đường thủy chính đảm nhận chức năng vận tải nội vùng, liên vùng và liên thông với quốc tế. Phát huy ưu thế là lực lượng chủ lực trong vận tải thu gom từ cạn ra sâu, từng bước đưa tàu lớn vào làm hàng, xuất khẩu trực tiếp tại tỉnh. Đội tàu được phát triển theo hướng đa dạng trong đó tập trung vào các đội tàu chuyên dùng chở hàng rời, hàng lỏng, Đảm bảo tốc độ vận chuyển của đoàn kéo đẩy đạt 10-20 km/h, tàu tự hành là 20 km/h và 30 km/h đối với tàu khách.

B. KIẾN NGHỊ

- Kiến nghị Bộ GTVT sớm triển khai các dự án trên địa bàn tỉnh đặc biệt là Cảng Định An, đường hành lang ven biển, sớm hoàn thành dự án xây dựng kênh Quan Chánh Bó... để đáp ứng nhu cầu giao thông đối ngoại của tỉnh.

- Kiến nghị Bộ GTVT mở rộng QL.53 (đoạn từ Long Toàn đến Tp.Trà Vinh), QL.60 (từ cầu Cổ Chiên đến ngã 3 Bình Phú) và QL.54 (đoạn từ Tập Sơn đến Tp.Trà Vinh).

- Kiến nghị Bộ GTVT chuyển đoạn kênh Trà Vinh từ sông Hậu đến cầu Long Bình về cho tỉnh quản lý.

- Khi quy hoạch được duyệt, kiến nghị UBND tỉnh sớm giao cho ngành chức năng xây dựng kế hoạch, lộ trình triển khai quy hoạch đến các địa phương, các ngành và công bố rộng rãi trong nhân dân, trên các phương tiện thông tin đại chúng.

- Trên cơ sở quy hoạch giao thông đường bộ và đường thủy được phê duyệt, UBND tỉnh cho phép tiến hành cấm mốc lộ giới của các tuyến đường, tạo thuận lợi trong việc phát triển mới hoặc mở rộng các tuyến đường theo quy hoạch, góp phần giảm chi phí đền bù giải tỏa.

PHỤ LỤC