

CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG
CỦA BAN THƯỜNG VỤ TỈNH ỦY (KHÓA XIV)
thực hiện Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị
về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam
đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

I. ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH VÀ NGUYÊN NHÂN

Tỉnh Bình Thuận có đa dạng các loại hình giao thông. Riêng về loại hình giao thông vận tải đường sắt, trên địa bàn tỉnh có tuyến đường sắt Thống Nhất (Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh) đi qua⁽¹⁾ với tổng chiều dài gần 175 km qua địa bàn 6 huyện⁽²⁾. Ngoài ra, còn có tuyến nhánh đường sắt từ Ga Bình Thuận đến Ga Phan Thiết với chiều dài gần 10 km qua địa bàn các huyện Hàm Thuận Nam, Hàm Thuận Bắc và thành phố Phan Thiết, phục vụ vận tải hành khách, hàng hóa cho tuyến đường sắt Sài Gòn – Phan Thiết. Ngoài ra, toàn tỉnh có 176 điểm⁽³⁾ giao cắt giữa đường bộ với đường sắt, đặt ra nhiều vấn đề về an toàn giao thông.

Qua 15 năm triển khai thực hiện Kết luận số 27-KL/TW, ngày 27/8/2008 của Bộ Chính trị (khóa X); nhận thức của các cấp ủy, tổ chức đảng, chính quyền, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, các tổ chức chính trị - xã hội, các sở, ngành, địa phương về vị trí, vai trò, tầm quan trọng của giao thông vận tải đường sắt ngày càng được nâng lên. Tỉnh đã tham gia góp ý để Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, tiếp thu, trình Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; phối hợp với ngành đường sắt di dời Ga Phan Thiết (cũ) từ nội thành ra ngoại thành thành phố Phan Thiết; đã đầu tư xây dựng 1.937 m đường gom, xóa bỏ 03 lối mở tự phát qua đường sắt; quan tâm chỉ đạo tháo gỡ khó khăn, vướng mắc để triển khai Dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Nha Trang - Sài Gòn; phối hợp với đơn vị quản lý đường sắt thường xuyên kiểm tra, xử lý các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, góp phần đảm bảo an toàn giao thông đường sắt trên địa bàn tỉnh, tạo điều kiện thuận lợi để phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

⁽¹⁾ Bắt đầu từ Km 1439+200 (thuộc xã Vĩnh Tân, huyện Tuy Phong) đến Km 1614+128 (thuộc xã Gia Huynh, huyện Tánh Linh).

⁽²⁾ Gồm Tuy Phong, Bắc Bình, Hàm Thuận Bắc, Hàm Thuận Nam, Hàm Tân và Tánh Linh.

⁽³⁾ Trong đó: 64 đường ngang hợp pháp (7 đường ngang có nhân viên gác chắn, 44 đường ngang có phòng vệ bằng cảnh báo tự động, cản chắn tự động, 13 đường ngang phòng vệ bằng biển báo) và 112 lối đi tự mở.

Tuy nhiên, quá trình tổ chức thực hiện Kết luận số 27-KL/TW trên địa bàn tỉnh vẫn còn một số hạn chế, *đáng lưu ý là*: Hạ tầng giao thông đường sắt còn lạc hậu; một số cấp ủy, chính quyền địa phương và các ngành chức năng của tỉnh chưa thật sự quyết tâm, quyết liệt trong lãnh đạo, chỉ đạo công tác giải phóng mặt bằng thực hiện Dự án cải tạo, nâng cấp các công trình thiết yếu đoạn Nha Trang - Sài Gòn; công tác quản lý nhà nước về đảm bảo an toàn giao thông đường sắt còn hạn chế, tình trạng người dân tự ý mở đường mòn, lối qua đường sắt vẫn chưa được xử lý có hiệu quả; số vụ tai nạn giao thông đường sắt vẫn còn diễn ra. Quy hoạch liên quan đến phát triển giao thông đường sắt còn thiếu tính kết nối, chưa đồng bộ. Thị phần, sản lượng vận tải đường sắt ngày càng giảm sút. Nhận thức của một bộ phận người dân về an toàn giao thông đường sắt chưa đầy đủ, còn chủ quan, lơ là.

Nguyên nhân của những hạn chế, bất cập nêu trên chủ yếu là do: Nhận thức của các cấp, các ngành về vị trí, vai trò, tầm quan trọng của giao thông vận tải đường sắt chưa đầy đủ; chưa thực sự quyết tâm, quyết liệt trong lãnh đạo, chỉ đạo, tổ chức thực hiện. Quy định pháp luật về giao thông vận tải đường sắt chậm được rà soát, sửa đổi, bổ sung; thiếu cơ chế, chính sách đột phá. Sự phối hợp giữa các bộ, ngành Trung ương với chính quyền địa phương trong việc triển khai chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông đường sắt trên địa bàn tỉnh chưa chặt chẽ, chưa đồng bộ; công tác quản lý hành lang an toàn đường sắt có lúc chưa thường xuyên; thiếu cơ chế kiểm tra, giám sát, xử lý trách nhiệm của các sở, ngành chức năng và chính quyền các địa phương trong quá trình tổ chức thực hiện; chưa làm tốt công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông đường sắt cho người dân.

II. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

1. Quan điểm

- Thống nhất nhận thức và hành động của cả hệ thống chính trị và toàn xã hội về vị trí, vai trò, tầm quan trọng của giao thông vận tải đường sắt trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Tăng cường sự lãnh đạo của các cấp ủy, tổ chức đảng, chính quyền trong việc lãnh đạo, chỉ đạo công tác phối hợp đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, nhất là đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, tạo động lực quan trọng cho phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, phát huy lợi thế trên các hành lang kinh tế chiến lược, gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, góp phần đẩy mạnh sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước và hội nhập quốc tế.

- Tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam trong tương lai là trục "xương sống", tiếp tục khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối hiệu quả với các đầu mối giao thông vận tải trong tỉnh (cảng biển, cảng hàng không, khu du lịch,...).

- Phối hợp khai thác hiệu quả tuyến đường sắt đi qua địa bàn tỉnh, bảo đảm an toàn giao thông, hạn chế ô nhiễm môi trường, tiết kiệm chi phí vận tải.

2. Mục tiêu

2.1. Mục tiêu tổng quát

Phát triển giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, cùng với các loại hình giao thông khác, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh theo hướng nhanh, bền vững, đáp ứng mục tiêu, yêu cầu phát triển giao thông vận tải đường sắt của quốc gia.

2.2. Mục tiêu cụ thể

- *Đến năm 2025*: Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải phân đấu hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; trong đó, ưu tiên hoàn thành công tác đền bù, thu hồi đất để đủ điều kiện khởi công trong giai đoạn 2026 - 2030 đối với tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang (đoạn qua địa bàn tỉnh).

- *Đến năm 2030*: Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tiến hành cải tạo, nâng cấp, khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có trên địa bàn tỉnh.

III. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU

1. **Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục, nâng cao nhận thức của các cấp ủy, tổ chức đảng, chính quyền, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, các tổ chức chính trị - xã hội, doanh nghiệp và nhân dân về vị trí, vai trò, lợi thế của phương thức giao thông vận tải đường sắt, tạo sự thống nhất, quyết tâm cao trong quá trình phát triển giao thông vận tải đường sắt trong thời gian tới.**

2. **Tiếp tục rà soát, nghiên cứu, góp ý với cấp có thẩm quyền về sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho việc xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt theo thẩm quyền của địa phương; đồng thời, tổ chức thực hiện tốt các cơ chế, chính sách của Trung ương về phát triển hạ tầng giao thông vận tải đường sắt.**

3. **Chú trọng công tác quy hoạch các khu đô thị, khu công nghiệp, cảng biển, khu du lịch và các tuyến đường giao thông kết nối với các tuyến, ga đường sắt, tạo ra không gian phát triển mới, phát huy hiệu quả trong khai thác vận tải đường sắt, phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.**

4. **Tăng cường lãnh đạo, chỉ đạo công tác đền bù, thu hồi đất phục vụ triển khai các dự án đường sắt và công tác quản lý hành lang an toàn giao thông đường sắt trên địa bàn tỉnh. Chủ động phòng ngừa, kiên quyết đấu tranh, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt; xem xét, xử lý trách nhiệm đối với các tổ**

chức, cá nhân để xảy ra sai phạm trong quá trình quản lý hành lang an toàn giao thông đường sắt trên địa bàn tỉnh.

5. Tăng cường sự phối hợp chặt chẽ giữa tỉnh với các bộ, ngành có liên quan trong quá trình triển khai chiến lược, quy hoạch, dự án; công tác giải phóng mặt bằng; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt trên địa bàn tỉnh.

IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Các đảng đoàn, ban cán sự đảng, các huyện, thị, thành ủy, đảng ủy trực thuộc tỉnh căn cứ Kết luận số 49-KL/TW, ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Chương trình hành động này, xây dựng kế hoạch cụ thể để quán triệt, triển khai thực hiện nghiêm túc, phù hợp với đặc điểm, tình hình của đơn vị, địa phương.

2. Ban Tuyên giáo Tỉnh ủy chủ trì, phối hợp với Ban Cán sự đảng Ủy ban nhân dân tỉnh chỉ đạo Sở Thông tin và Truyền thông và các cơ quan báo chí tăng cường công tác tuyên truyền về các quan điểm, chủ trương của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về vai trò, vị trí, tầm quan trọng của loại hình giao thông vận tải đường sắt và sự cần thiết phải đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt, nhất là đường sắt tốc độ cao.

3. Ban Cán sự đảng Ủy ban nhân dân tỉnh lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh ban hành Kế hoạch tổ chức thực hiện Chương trình hành động này; thường xuyên theo dõi, kiểm tra, đôn đốc việc triển khai thực hiện; định kỳ hàng năm báo cáo kết quả cho Ban Thường vụ Tỉnh ủy để theo dõi, chỉ đạo và tham mưu Ban Thường vụ Tỉnh ủy tổ chức sơ kết, tổng kết việc thực hiện kết luận số 49-KL/TW theo yêu cầu của Trung ương ./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng,
- Ban Kinh tế Trung ương Đảng,
- Ban Tuyên giáo Trung ương Đảng,
- Văn phòng Trung ương Đảng + Vụ II,
- Các đảng đoàn, ban cán sự đảng,
- Các ban của Tỉnh ủy,
- Ban Thường vụ Tỉnh đoàn Thanh niên,
- Các sở, ban, ngành,
- Các huyện, thị, thành ủy và đảng ủy trực thuộc,
- Các đồng chí Tỉnh ủy viên,
- Lưu Văn phòng Tỉnh ủy.

**T/M BAN THƯỜNG VỤ
PHÓ BÍ THƯ**

Nguyễn Hoài Anh