ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH BÌNH DƯƠNG	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 1733/QĐ-UBND	*Bình Dương, ngày 28 tháng 6 năm 2018*

SỞ GTVT BÌNH DƯƠNG
ĐẾN Số: 4221
Ngày: 29/6/18
Chuyển: P.QLVTPT, các phòng

QUYẾT ĐỊNH

Về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa;

Căn cứ Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/2/2015 của Chính phủ về quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa;

Xét đề nghị của Sở Giao thông Vận tải tại Tờ trình số 2012/TTr-SGTVT ngày 15 tháng 6 năm 2018 về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 với các nội dung chính như sau:

I. Mục tiêu

1. Mục tiêu chung:

- Xây dựng mạng lưới cảng, bến thủy nội địa đáp ứng nhu cầu thông qua khối lượng hàng hóa, hành khách trong từng thời kỳ quy hoạch. Tăng cường khai thác và phát triển năng lực các cảng, bến thủy phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp, các khu chế xuất; đồng thời tạo điều kiện phát triển đô thị nhằm đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa của tỉnh.

- Rà soát, sắp xếp, phân loại toàn bộ hệ thống cảng, bến thủy hiện có để đưa vào quy hoạch nhằm quản lý và có kế hoạch đầu tư phát triển theo từng giai đoạn phù hợp với định hướng phát triển kinh tế xã hội của tỉnh và các định hướng phát triển của ngành có liên quan

- Huy động mọi nguồn lực xã hội hóa trong hoạt động đầu tư, khai thác và bảo trì hệ thống bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh.

2. Mục tiêu cụ thể

a) Giai đoạn trước 2020: Xây dựng hệ thống cảng, bến thuỷ nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải với khối lượng vận chuyển hơn 8 triệu tấn hàng hoá và hơn 3 triệu hành khách vào năm 2020.

- Đưa ra tiêu chuẩn và các điều kiện cấp phép cụ thể đối với từng loại bến thủy nội địa trên từng tuyến sông theo điều kiện thực tế.

- Rà soát các bến thủy nội địa đang hoạt động. Trên cơ sở đánh giá quy mô và hiện trạng khai thác, đề xuất cấp phép những bến thuỷ nội địa đảm bảo yêu cầu nhằm hệ thống hóa và đưa vào quản lý các bến hiện hữu.

- Cấp phép tạm thời cho những bến thủy nội địa chưa đảm bảo yêu cầu theo quy định.

b) Giai đoạn 2021-2025: Tiếp tục xây dựng hệ thống cảng, bến thuỷ nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải với khối lượng vận chuyển hơn 20 triệu tấn hàng hoá và gần 6 triệu hành khách vào năm 2025.

Rà soát và tiến hành đình chỉ hoạt động những bến thủy nội địa không đảm bảo yêu cầu theo quy định

c) Giai đoạn sau 2025: Hoàn thiện hệ thống cảng, bến thuỷ nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải với khối lượng vận chuyển hơn 40 triệu tấn hàng hoá và hơn 8 triệu hành khách vào năm 2030.

- Khối lượng vận chuyển bằng đường thủy chiếm khoảng 15% tổng nhu cầu vận chuyển hàng hóa cả tỉnh.

- Đối với những khu vực có quy hoạch chi tiết tiếp tục rà soát các bến thủy nội địa và đình chỉ hoạt động đối với bến không đảm bảo yêu cầu theo quy định.

II. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa

1. Quy hoạch cảng thủy nội địa

a) Cảng hàng hóa:

- Cảng An Sơn: thuộc sông Sài Gòn, có thể đón nhận tàu thuyền có tải trọng lớn nhất đến 5.000T. Giai đoạn sau 2020, nâng cấp đạt công suất 2,5 triệu tấn/năm, diện tích 50ha.

- Cảng An Tây: xây dựng mới trên sông Sài Gòn, tại ấp 2, xã An Tây, thị xã Bến Cát, gần Vành đai 4 với công năng là cảng thủy nội địa kết hợp ICD. Đến năm 2030, đạt công suất 4 triệu tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 3.000 tấn, diện tích 65 ha. Giai đoạn sau nâng công suất lên 7 triệu tấn/năm.

- Cảng Rạch Bắp: xây dựng mới trên sông Sài Gòn, tại An Tây, thị xã Bến Cát nhằm phục vụ Khu công nghiệp Rạch Bắp và khu vực trung tâm thị xã Bến Cát. Quy hoạch với quy mô 15ha, sản lượng hàng hóa thông qua 2-3 triệu tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 3.000 tấn.

- Cảng Phú Cường Thịnh: xây dựng mới trên sông Sài Gòn, tại xã Thanh Tuyền, huyện Dầu Tiếng nhằm đáp ứng nhu cầu tập kết hàng hóa khu vực phía Đông Bắc của tỉnh, nơi tập trung nguồn hàng đặc biệt là vật liệu xây dựng. Cảng được bố trí cầu tàu giúp các phương tiện thủy neo đậu trong điều kiện xả lũ Hồ Dầu Tiếng. Giai đoạn trước 2020, quy mô 30ha, đạt công suất 1 triệu tấn/năm, có thể tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000T. Giai đoạn sau nâng công suất lên 1,5 triệu tấn/năm.

- Cảng Thanh An: xây dựng mới trên sông Sài Gòn, tại xã Thanh An, huyện Dầu Tiếng nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa khu vực phía Bắc, đặc biệt là hàng hóa của các Khu công nghiệp tại huyện Bàu Bàng và hàng hóa của tỉnh Bình Phước và khu vực Tây Nguyên. Giai đoạn trước 2020, quy mô 10 ha, đạt công suất 1

triệu tấn/năm, có thể tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000T. Giai đoạn sau nâng công suất lên 2 triệu tấn/năm.

- Cảng Tân Vạn: Nâng cấp bến Tân Vạn thuộc phường Bình Thắng và phường Bình An, thị xã Dĩ An thành cảng và trung tâm logistics với quy mô khoảng 51,69ha, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000 tấn. Giai đoạn đầu tư trước 2020.

- Cảng Thái Hòa: xây dựng mới trên sông Đồng Nai, tại Thái Hòa, Tân Uyên, là đầu mối cung cấp linh kiện và nguyên liệu phục vụ cho các Khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh Bình Dương và khu vực Đông Nam Bộ. Đến năm 2030, quy mô 15 ha, đạt công suất 700 nghìn tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000 tấn.

- Cảng Thạnh Phước: Nâng cấp đến năm 2020 có thể đón nhận phương tiện thủy có tải trọng đến 2.000T, công suất đạt 500 ngàn T/năm. Giai đoạn sau 2020 nâng công suất lên 1 triệu tấn/năm. Diện tích khoảng 53ha.

- Cảng Thường Tân: xây dựng mới trên sông Đồng Nai, thuộc xã Thường Tân, huyện Bắc Tân Uyên, cảng chủ yếu phục vụ vận chuyển đá từ các mỏ khai thác đá ở Thường Tân đi các nơi. Quy hoạch đến năm 2030 công suất đạt 4 triệu tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000 tấn, diện tích 2,5 ha.

- Cảng Nguyên Ngọc: Nâng cấp bến Nguyên Ngọc thuộc phường Tân An, Tp.Thủ Dầu Một thành cảng container với quy mô khoảng 51,9 ha, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000 tấn. Giai đoạn đầu tư trước 2020.

b) Cảng hành khách:

- Cảng Bà Lụa: Chuyển công năng cảng Bà Lụa, thuộc phường Phú Thọ thành cảng hành khách nhằm đáp ứng nhu cầu du lịch và sinh thái trên sông Sài Gòn. Quy hoạch đến năm 2030 cảng hình thành với quy mô 10ha (từ khu vực cảng Bà Lụa hiện hữu kéo dài xuống phía nam giáp ranh thị xã Thuận An).

c) Cảng chuyên dùng:

- Cảng Thế Giới Nhà: nâng cấp đạt công suất 500 nghìn tấn/năm, có thể đón nhận phương tiện thủy đến 1.200 tấn.

- Cảng kho xăng dầu Chánh Mỹ: Giai đoạn trước 2020, nâng cấp bến chuyên dùng Chánh Mỹ, thành phố Thủ Dầu Một thành cảng có thể đón nhận phương tiện thủy đến 1.200 tấn, công suất cảng đạt 400 ngàn tấn/năm.

- Cảng kho xăng dầu Phú Cường: Quy hoạch đến 2020 có thể đón nhận phương tiện thủy đến 500 tấn, công suất đạt 300 ngàn tấn/năm.

- Cảng kho xăng dầu phường Vĩnh Phú: xây dựng mới trên sông Sài Gòn. Quy hoạch giai đoạn 2021-2025, đạt quy mô 1,2ha, có thể đón nhận phương tiện thủy đến 500 tấn, công suất đạt 300 ngàn tấn/năm.

- Cảng chuyên dùng An Tây: nằm trên sông Sài Gòn, tại ấp 1 xã An Tây, Bến Cát, với chức năng phục vụ vận chuyển than đá, thép, giấy,... Quy hoạch trước 2020, đạt quy mô 10ha, có thể đón nhận phương tiện thủy đến 2.000 tấn; Công suất đạt 3 triệu tấn/năm. Sau năm 2020, nâng công suất lên 15 triệu tấn/năm.

- Cảng kho xăng dầu và gas Bình Thắng: xây dựng mới trên sông Đồng Nai tại phường Bình Thắng, Dĩ An. Quy hoạch giai đoạn 2021-2025, đạt quy mô 5ha, có thể đón nhận phương tiện thủy đến 2.000T.

- Cảng kho xăng dầu và gas Khánh Bình: xây dựng mới trên sông Đồng Nai tại phường Khánh Bình, Tân Uyên. Quy hoạch giai đoạn 2021-2025, đạt quy mô 5ha, có thể đón nhận phương tiện thủy đến 2.000T.

2. Quy hoạch bến hàng hóa

a) Định hướng quy hoạch

a.1) Các bến hiện hữu:

- Rà soát, sắp xếp, phân loại và nâng cấp theo quy hoạch hoặc xóa bỏ hệ thống bến thủy nội địa nếu vi phạm vùng cấm xây dựng.

- Các bến hàng hóa để được cấp phép phải đảm bảo các điều kiện hoạt động và tiêu chuẩn tối thiểu bến loại II - tiêu chuẩn phân loại bến hàng hóa. Đối với các bến chưa đảm bảo các điều kiện thì sẽ cấp phép hoạt động tạm thời, sau ngày 31/12/2019 nếu vẫn chưa đáp ứng được các điều kiện hoạt động và tiêu chuẩn phân loại thì sẽ ngừng cấp phép.

- Riêng các điều kiện về môi trường (nước thải, bụi, tiếng ồn) và an toàn giao thông (cầu bến phải được bê tông cốt thép hoặc thép) phải hoàn thành trước ngày 31/12/2018.

- Xóa bỏ các bến nằm trong khu vực đông dân cư và có hoạt động làm ảnh hưởng đến đời sống của người dân.

- Xóa bỏ các bến nằm trong lòng hồ Dầu Tiếng khi hết giấy phép khai thác khoáng sản (cát).

- Đối với trường hợp đặc biệt không đáp ứng điều kiện hoạt động; tiêu chuẩn phân loại bến thủy nội địa cần phải được sự chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền theo quy định.

a.2) Đối với các bến xây dựng mới:

- Phải đảm bảo các các điều kiện hoạt động và tiêu chuẩn tối thiểu bến loại II – tiêu chuẩn phân loại bến hàng hoá.

- Không nằm trong phạm vi 02 km xung quanh vị trí cảng đã được quy hoạch (trừ cảng chuyên dùng, cảng hành khách). Trong trường hợp khi cảng chưa hình thành mà trong khu vực cần thiết phải mở bến thủy để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa thì sẽ cấp phép có thời hạn 02 năm, đến khi cảng đi vào hoạt động thì sẽ ngừng cấp phép đối với các bến này.

- Đối với các bến chuyên dùng (chỉ vận chuyển hàng hóa phục vụ sản xuất của doanh nghiệp đó) thì được phép tồn tại trong phạm vi 02 km xung quanh vị trí cảng đã được quy hoạch.

- Đối với trường hợp đặc biệt không đáp ứng điều kiện hoạt động; tiêu chuẩn phân loại bến thủy nội địa hoặc nằm trong vùng hoạt động hiệu quả của cảng được quy hoạch cần phải được sự chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền theo quy định

b) Quy hoạch bến hàng hóa

b.1) Thành phố Thủ Dầu Một:

- Sông Sài Gòn:

+ Xóa bỏ bến Phú Thọ hiện nằm trong phạm vi cảng Bà Lụa nhằm tránh ảnh hưởng đến hoạt động của cảng khi đã chuyển mục đích.

+ Mở mới bến Sinh thái Bình Dương tại khu 8, Hiệp An.

- Sông Thị Tính: Mở mới bến Phụng Tân Tiến tại phường Tân Định.

b.2) Thị xã Thuận An: giữ nguyên các bến hiện hữu

- Mở mới bến Hàng Dừa để phục vụ làng nghề gốm sứ của Lái Thiêu.

- Mở mới bến Trọng Phúc để phục vụ vận chuyển thức ăn chăn nuôi tại phường Vĩnh Phú.

b.3) Thị xã Bến Cát:

- Sông Sài Gòn: giữ nguyên các bến hiện hữu

+ Mở mới bến An Bình Dương tại xã Phú An, Bến Cát

+ Mở mới bến Tây Nam tại xã Phú An, Bến Cát.

+ Mở mới bến An Tây tại ấp Rạch Bắp, xã An Tây, Bến Cát. Bến phục vụ vận chuyển than cho các Khu công nghiệp xung quanh.

- Sông Thị Tính: giữ nguyên hiện trạng.

b.4) Huyện Dầu Tiếng:

- Sông Sài Gòn:

+ Mở mới bến Cần Giăng tại ấp Cần Giăng xã Thanh An để phục vụ vận chuyển hàng hóa Cụm công nghiệp Thanh An.

+ Mở mới bến Tâm Ngọc Phát, bến Hiệp Thuận, bến Hiệp Trung tại xã Thanh An.

+ Mở mới bến Bến Súc, bến Bảo Đăng tại xã Thanh Tuyền.

+ Mở mới bến Thiện Phước Thành tại ấp Rạch Đá, xã Định Thành

- Hồ Dầu Tiếng:

+ Xóa bỏ các bến Hồ Văn Trí và bến Đại Phát Đạt do không đảm bảo điều kiện hoạt động.

+ Tạm thời giữ nguyên hiện trạng 17 bến đã được cấp phép và 1 bến có chủ trương trong thời gian thích hợp.

b.5) Thị xã Dĩ An: giữ nguyên hiện trạng.

b.6) Thị xã Tân Uyên:

- Sông Đồng Nai: giữ nguyên hiện trạng.

- Nhánh cù lao Rùa: Mở bến Thành Lễ tại phường Thái Hòa, hiện đang được đầu tư xây dựng.

- Nhánh cù lao Bạch Đằng: giữ nguyên hiện trạng

b.7) Huyện Bắc Tân Uyên:

+ Mở mới bến Hoài Hân tại ấp 3 xã Thường Tân.

+ Mở mới bến Tuệ Minh thuộc công ty cổ phần thép Tuệ Minh tại ấp 5, xã Thường Tân.

+ Mở mới bến Phước Ngọc Linh tại xã Thường Tân, bến được mở trên cơ sở gộp hai bến Hồng Đạt và Long Phú Sơn.

3. Quy hoạch bến hành khách

a) Định hướng quy hoạch

Vận tải hành khách bằng đường thủy của tỉnh với nhiệm vụ chính là phục vụ du lịch. Theo quy hoạch hành lang du lịch sinh thái chiến lược được xác định là tuyến sông Sài Gòn và các phụ lưu của nó. Vì vậy cần phát triển các bến hành khách trên hệ thống sông, kênh này nhằm đáp ứng nhu cầu của người dân cũng như phát triển ngành.

Ngoài ra, một số điểm du lịch khác như: cù lao Rùa, cù lao Bạch Đằng, khu du lịch Đại Nam,... cũng cần mở các bến hành khách để phục vụ khách du lịch.

a.1) Các bến hiện hữu:

- Rà soát, sắp xếp, phân loại và nâng cấp theo quy hoạch hoặc xóa bỏ hệ thống bến thủy nội địa nếu vi phạm vùng cấm xây dựng và không đáp ứng điều kiện hoạt động của bến theo quy định.

- Các bến tàu khách phải đạt tiêu chuẩn phân loại tối thiểu là bến loại III – tiêu chuẩn phân loại bến hành khách.

- Đối với trường hợp đặc biệt không đáp ứng điều kiện hoạt động hoặc tiêu chuẩn phân loại bến thủy nội địa cần phải được sự chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền theo quy định.

a.2) Các bến mở mới

- Bến thuỷ nội địa mở mới phải đáp ứng điều kiện hoạt động và tiêu chuẩn phân loại bến thuỷ nội địa.

- Đối với trường hợp đặc biệt không đáp ứng điều kiện hoạt động hoặc tiêu chuẩn phân loại bến thủy nội địa cần phải được sự chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền theo quy định.

b) Quy hoạch chi tiết

- Bến Thọ An: Nâng cấp đạt tiêu chuẩn tối thiểu bến loại III

- Bến Bình Nhâm: mở mới trên sông Sài Gòn, tại phường Bình Nhâm, thị xã Thuận An, cạnh rạch Bà Diệu. Bến hành khách kết hợp với khu resort phục vụ hành khách du lịch sinh thái (trên sông Sài Gòn và các vườn cây ăn trái,...). Giai đoạn đầu tư 2021-2025, quy mô tối thiểu bến loại II có khả năng tiếp nhận tàu khách lớn nhất 70 ghế ngồi.

- Bến Hưng Định: mở mới trên sông Sài Gòn, tại khu vực Cầu Ngang, thị xã Thuận An. Bến hành khách kết hợp phục vụ tham quan vườn cây ăn trái Lái Thiêu và các khu, điểm du lịch khác trên địa bàn thị xã. Bến có quy mô tối thiểu bến loại II, có khả năng tiếp nhận tàu khách lớn nhất 70 ghế ngồi. Dự kiến đầu tư giai đoạn trước 2020.

- Bến Rạch Sơn: mở mới trên sông Sài Gòn, tại phường An Sơn, thị xã Thuận An. Bến hành khách kết hợp phục vụ vui chơi, giải trí. Bến có quy mô tối thiểu bến loại II, có khả năng tiếp nhận tàu khách lớn nhất 70 ghế ngồi. Dự kiến đầu tư giai đoạn 2021-2025.

- Bến Chợ Phú Cường: bến tàu khách kết hợp với bến khách ngang sông Phú Cường để phục vụ hành khách du lịch các di tích lịch sử văn hóa, chợ Thủ Dầu Một, các cơ sở tôn giáo tín ngưỡng,.... trên địa bàn thành phố. Dự kiến đầu tư đạt quy mô bến loại II, giai đoạn trước 2020.

- Bến Chánh Mỹ: nâng cấp thành bến hành khách loại I với các khu đa chức năng phục vụ khách du lịch sông nước và tổ chức sự kiện.

- Bến Yến Bay: Nằm trên sông Sài Gòn, tại phường Tương Bình Hiệp, Thủ Dầu Một. Bến du thuyền kết hợp phục vụ vui chơi, giải trí. Dự kiến đầu tư đạt quy mô bến loại I, giai đoạn trước 2020.

- Bến Rạch Bắp: bến hành khách kết hợp bến khách ngang sông Rạch Bắp, nhằm phục vụ hành khách du lịch tham quan khu di tích Địa đạo Tam Giác Sắt và làng Tre Phú An (trung tâm bảo tồn sinh thái Phú An). Bến đạt tiêu chuẩn bến loại II, có khả năng tiếp nhận tàu khách lớn nhất 70 ghế ngồi. Dự kiến đầu tư giai đoạn trước 2020.

- Bến Thanh Tuyền: mở mới trên sông Sài Gòn, tại xã Thanh Tuyền, huyện Dầu Tiếng. Bến hành khách kết hợp nơi lên xuống tàu thuyền trong điều kiện xả lũ Hồ Dầu Tiếng. Bến phục vụ hành khách du lịch sinh thái sông nước, đồng thời kết hợp tham quan khu vực vườn cây ăn trái, các di tích lịch sử văn hóa, cơ sở tôn giáo tín ngưỡng,... trên địa bàn huyện. Bến đạt tiêu chuẩn bến loại II, có khả năng tiếp nhận tàu khách lớn nhất 70 ghế ngồi. Dự kiến đầu tư giai đoạn trước 2020.

- Bến Dầu Tiếng: Nhằm phục vụ khách du lịch tham quan danh lam thắng cảnh núi Cậu và Hồ Dầu Tiếng kết hợp với du lịch sinh thái sông nước. Giai đoạn 2021-2025 đề xuất xây dựng bến tàu khách trên sông Sài Gòn gần Hồ Dầu Tiếng. Bến còn là nơi lên xuống tàu thuyền trong điều kiện xả lũ của Hồ Dầu Tiếng. Bến đạt loại II.

- Bến Đại Nam: mở mới trên sông Thị Tính thuộc thành phố Thủ Dầu Một. Để góp phần phát triển loại hình du lịch sông nước, đáp ứng nhu cầu phục vụ hành khách tham quan du lịch tham quan thưởng ngoạn trên sông, đồng thời kết hợp tham quan khu du lịch văn hóa thể thao Đại Nam bằng phương tiện đường thủy. Giai đoạn đầu tư trước năm 2020, đạt bến loại II, có khả năng tiếp nhận tàu khách lớn nhất 70 ghế ngồi.

- Bến Đại học Thủ Dầu Một: mở mới trên sông Thị Tính, tại phường Thới Hòa, thị xã Bến Cát. Bến phục vụ hành khách tham quan, du lịch đường sông. Bến đạt loại II và có khả năng tiếp nhận tàu khách lớn nhất 70 ghế ngồi. Dự kiến đầu tư giai đoạn 2021-2025.

- Bến Bạch Đằng, bến Thạnh Hội: Để phục vụ nhu cầu du lịch sinh thái khu vực Thạnh Hội, Bạch Đằng, thị xã Tân Uyên, xây dựng mỗi địa phương một bến tàu khách tại vị trí các bến đò Bạch Đằng và Thạnh Hội. Dự kiến đầu tư trước 2020, đạt bến loại II.

4. Quy hoạch bến khách ngang sông

a) Định hướng quy hoạch:

- Đối với những bến hiện hữu được phép tồn tại từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng và phương tiện theo tiêu chuẩn TCCS 01-2013-CĐTNĐ.

- Đình chỉ hoạt động các bến khách ngang sông không đảm bảo yêu cầu theo quy định.

- Không mở mới và cấp phép hoạt động cho các bến khách ngang sông nằm trong khu vực quy hoạch chi tiết đã được cơ quan có chức năng phê duyệt.

b) Quy hoạch chi tiết

- Giai đoạn trước 2020: Hoàn thiện kết cấu hạ tầng và phương tiện theo tiêu chuẩn TCCS 01-2013-CĐTNĐ.

- Giai đoạn 2021-2025: mở mới bến Mã Đà và bến Sông Bé trên địa bàn huyện Phú Giáo.

III. Vốn đầu tư

1. Nhu cầu vốn

Tổng nhu cầu vốn đầu tư để phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh là 2.097 tỷ đồng. Cụ thể:

Stt	Đối tượng	Giai đoạn trước 2020	Giai đoạn 2021-2025	Giai đoạn 2026 - 2030
1	Cảng hàng hóa	350	610	820
2	Bến hàng hóa	50	120	85
3	Bến tàu khách	10	25	12
4	Bến chuyên dùng	10	-	-
5	Bến khách ngang sông	-	5	-
Tổng		**420**	**760**	**917**

2. Nguồn vốn

- Nguồn tài trợ từ các dự án nước ngoài: các nguồn vốn ODA hoặc viện trợ không hoàn lại của các nước, các tổ chức quốc tế đầu tư cho hệ thống cảng, bến thủy nội địa.

- Thu hút nguồn vốn từ các doanh nghiệp, tổ chức kinh tế, cá nhân thông qua hình thức xã hội hoá.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Sở Giao thông Vận tải:

- Là cơ quan giúp UBND tỉnh quản lý nhà nước về cảng, bến thủy nội địa.

- Công bố công khai quy hoạch được duyệt; phối hợp với các cơ quan chức năng của địa phương tổ chức thực hiện đúng quy hoạch được duyệt

- Chủ trì nghiên cứu, đề xuất các chính sách ưu đãi để phát triển cảng, bến thủy nội địa theo quy định.

- Chủ trì phối hợp liên ngành để tiếp tục tăng cường về tổ chức và hoạt động: tuyên truyền - quản lý - kiểm tra - thanh tra hoạt động trên 3 mặt: luồng tuyến, phương tiện và hệ cảng - bến bãi trong toàn tỉnh.

- Thẩm định và ban hành văn bản chấp thuận cấp phép hoạt động cho các bến thủy nội địa.

2. Sở Tài nguyên và môi trường và UBND các huyện, thị, thành phố: Bổ sung quy hoạch sử dụng đất và quản lý chặt chẽ quỹ đất để phát triển cơ sở hạ tầng cảng, bến thủy nội địa theo kế hoạch.

3. Các Sở, ngành liên quan theo chức năng và quyền hạn quản lý, công bố quy hoạch và xây dựng các kế hoạch dài hạn, ngắn hạn, các nghị quyết, … để thực hiện quy hoạch.

Điều 3. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh, Giám đốc Sở Giao thông Vận tải, Giám đốc Sở Tài nguyên và môi trường, Thủ trưởng các cơ quan đơn vị có liên quan, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này, kể từ ngày ký.

TM ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Trần Thanh Liêm

Nơi nhận:
- Bộ GTVT;
- TTTU, TT.HĐND tỉnh;
- Đoàn đại biểu QH tỉnh;
- CT, PCT;
- Sở:GTVT,KHĐT,TC,CT,TNMT,XD, NNPTNT,TP;
- UBND các huyện, thị xã, thành phố;
- Trung tâm công báo, Website tỉnh;
- LĐVP,Km,TH;
- Lưu: VT.

PHỤ LỤC 1: ĐIỀU KIỆN HOẠT ĐỘNG CỦA BẾN HÀNG HÓA

1. Không nằm trong khu vực cấm xây dựng theo quy định của pháp luật, phù hợp với quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, vị trí bến có địa hình, thủy văn ổn định, phương tiện ra vào an toàn thuận lợi;

2. Không nằm trong vùng bán ngập, đất rừng phòng hộ đã được phê duyệt;

3. Vị trí đặt bến có địa hình ổn định, không bị xói lở, thuận lợi về thủy văn;

4. Vùng nước bến không chồng lấn với luồng và hành lang bảo vệ luồng đường thủy nội địa. Trường hợp luồng hẹp, vùng nước trước bến cho phép nằm trong hành lang bảo vệ luồng và phải được cơ quan quản lý nhà nước về đường thủy nội địa thống nhất;

5. Luồng vào bến (nếu có) phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật luồng theo quy định;

6. Lắp đặt và duy trì báo hiệu đường thủy nội địa (kích thước và chế độ màu sắc, ánh sáng báo hiệu) theo quy định.

7. Thiết bị xếp dỡ phải đảm bảo tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và phù hợp với trọng tải công trình bến;

8. Sân bãi và đường ra vào bến được bê tông hóa hoặc kết cấu tương tự.

9. Được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép hoạt động bến thủy nội địa;

10. Bảng nội quy được niêm yết tại bến theo quy định:

- Bảng nội quy làm bằng vật liệu cứng, bề mặt phẳng, hình chữ nhật (nền màu xanh, chữ màu trắng) bảo đảm chứa đầy đủ nội dung nội quy của bến hàng hóa;

- Bảng nội quy tại bến phải được lắp đặt ở vị trí bảo đảm cho người đến làm việc, thuyền viên dễ nhìn, dễ đọc, không bị che khuất, mờ các nội dung trên bảng;

- Nội quy của bến hàng hóa phải quy định đầy đủ, cụ thể trách nhiệm của người đến làm việc, thuyền viên, người lái phương tiện, cán bộ, công nhân viên nhưng bảo đảm nguyên tắc không trái với các quy định pháp luật về giao thông đường thủy nội địa và phù hợp với điều kiện cụ thể của bến. Đối với thiết bị, máy vận hành làm việc tại bến phải có bảng nội quy quy định đối với từng chủng loại loại gắn trên máy, thiết bị.

11. Đối với bến chuyên xếp dỡ hàng nguy hiểm: ngoài đáp ứng các điều kiện trên, bến còn phải thực hiện các quy định của pháp luật liên quan đối với hàng nguy hiểm;

12. Thiết bị camera ghi hình tàu, phương tiện ra, vào để bốc, xếp hàng hóa kết nối với máy tính tại bến.

13. Đáp ứng quy định về bảo vệ môi trường theo quyết định số 13/2016/QĐ-UBND của UBND tỉnh Bình Dương ngày 16/06/2016.

PHỤ LỤC 2: TIÊU CHUẨN PHÂN LOẠI BẾN HÀNG HÓA

STT	Hạng mục		Bến loại I	Bến loại II
1	Lượng hàng hóa thông qua (tấn/năm)		≥300.000	<300.000
2	Khả năng tiếp nhận phương tiện có trọng tải toàn phần (tấn)		≥500	<500
3	Kết nối giao thông	Bến thủy liền bờ	Quốc lộ, tỉnh lộ, huyện lộ hoặc các khu công nghiệp	Tỉnh lộ hoặc huyện lộ hoặc liên xã hoặc khu công nghiệp
		Bến thủy nổi	Đường thủy nội địa: quốc gia hoặc địa phương hoặc chuyên dùng	
		Bến thủy trong lòng hồ Dầu Tiếng	Đảm bảo kết nối với hệ thống đường tỉnh	
4	Kết cấu cầu bến	Bến thủy liền bờ	Bê tông cốt thép hoặc thép, tổng chiều dài bến trên 50m và có thiết bị cơ giới xếp dỡ hàng hóa	Bê tông cốt thép hoặc thép, tổng chiều dài bến từ 30n đến 50m và có thiết bị cơ giới xếp dỡ hàng hóa
		Bến thủy nổi	Sà lan hoặc hệ thống phao nổi có thiết bị cơ giới xếp, dỡ hàng hóa, vùng nước hoạt động về phía luồng tính từ vị trí mép ngoài bến ≥50m (không bao gồm phạm vi luồng chạy tàu)	Sà lan hoặc hệ thống phao nổi có thiết bị cơ giới xếp dỡ hàng hóa, vùng nước hoạt động về phía luồng tính từ vị trí mép ngoài bến từ 20m đến 50m (không bao gồm phạm vi luồng chạy tàu)
5	Diện tích kho, bãi chứa (m^2)	Bến thủy liền bờ	>1.000	200÷1.000
		Bến thủy nổi	-	-
6	Kết cấu đường ra/vào bến, sân bãi		Bê tông xi măng hoặc kết cấu tương tự	
7	Kế hoạch bảo vệ môi trường		Có	Có
8	Xử lý nước thải		Có hệ thống thu gom, xử lý nước thải đạt quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường	
9	Xử lý bụi, tiếng ồn		Có biện pháp giảm thiểu bụi và tiếng ồn đảm bảo các tiêu chuẩn hiện hành. Không được nằm trong khu vực dân cư.	

Ghi chú: *Đối với một số bến đặc thù thì diện tích kho, bãi chứa có thể nhỏ hơn nhưng cần có sự đồng ý của cơ quan chức năng.*

PHỤ LỤC 3: ĐIỀU KIỆN HOẠT ĐỘNG CỦA BẾN HÀNH KHÁCH

1. Không nằm trong khu vực cấm xây dựng theo quy định của pháp luật, phù hợp với quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, vị trí bến có địa hình, thủy văn ổn định, phương tiện ra vào an toàn thuận lợi;

2. Vị trí đặt bến có địa hình ổn định, không bị xói lở, thuận lợi về thủy văn;

3. Vùng nước bến không chồng lấn với luồng và hành lang bảo vệ luồng đường thủy nội địa. Trường hợp luồng hẹp, vùng nước trước bến cho phép nằm trong hành lang bảo vệ luồng và phải được cơ quan quản lý nhà nước về đường thủy nội địa thống nhất;

4. Luồng vào bến (nếu có) phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật luồng theo quy định;

5. Lắp đặt và duy trì báo hiệu đường thủy nội địa (kích thước và chế độ màu sắc, ánh sáng báo hiệu) theo quy định.

6. Thiết bị xếp dỡ phải đảm bảo tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và phù hợp với trọng tải công trình bến;

7. Được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép hoạt động bến thủy nội địa;

8. Có đường dẫn hoặc cầu dẫn cho người, phương tiện giao thông đường bộ lên, xuống an toàn, thuận tiện; có đủ trang, thiết bị để phương tiện neo buộc chắc chắn, an toàn; có đèn chiếu sáng (nếu hoạt động ban đêm);

9. Có nhà chờ cho hành khách; khu dịch vụ, sinh hoạt tạm thời cho hành khách.

- Nhà chờ được xây kiên cố hoặc khung bao tạm thời có mái che chắc chắn, an toàn;

- Sản phẩm phục vụ phù hợp điều kiện kinh doanh của bến và là sản phẩm không thuộc loại pháp luật cấm;

- Khu dịch vụ, sinh hoạt tạm thời có người phục vụ và được niêm yết công khai giá từng sản phẩm phục vụ hành khách.

10. Có bộ máy quản lý đầy đủ (bộ phận định biên trên tàu chở khách theo quy định; bộ phận bán vé, kiểm soát vé; bộ phận kiểm soát bảo đảm an toàn tại bến; bộ phận kiểm soát để hướng dẫn, chỉ dẫn hành khách; bộ phận dịch vụ về tiếp thu và xử lý thông tin, kinh doanh sản phẩm tại bến…)

11. Có bảng niêm yết giá công khai vé và điểm bán vé tại bến;

- Giá vé theo lộ trình điểm đến của tàu, phương tiện vận chuyển hành khách (bao gồm một chiều và hai chiều);

- Giá vé được niêm yết là vé chuyến và có thể là vé ngày, vé tháng, vé năm tùy theo điều kiện kinh doanh của bến;

- Điểm bán vé tại bến và tại các địa điểm khác (nếu có) phải ghi rõ địa chỉ nơi bán vé niêm yết tại bến;

12. Diện tích tối thiểu ≥ 1.500 m^2.

13. Đáp ứng quy định về bảo vệ môi trường theo quyết định số 13/2016/QĐ-UBND của UBND tỉnh Bình Dương ngày 16/06/2016.

PHỤ LỤC 4: TIÊU CHUẨN PHÂN LOẠI BẾN HÀNH KHÁCH

Stt	Hạng mục	Bến loại I	Bến loại II	Bến loại III
1	Số lượng hành khách thông qua bến (lượt HK/năm)	> 50.000	30.000 ÷ 50.000	<30.000
2	Khả năng tiếp nhận phương tiện có sức chở lớn nhất (HK)	>70	31÷70	≤30
3	Kết cấu bến	Bê tông cốt thép hoặc thép hoặc các vật liệu khác bảo đảm các điều kiện an toàn; có đường cho hành khách lên xuống trực tiếp hoặc kết hợp thông qua thiết bị nổi	Bê tông cốt thép hoặc thép hoặc các vật liệu khác bảo đảm các điều kiện an toàn; có đường cho hành khách lên xuống trực tiếp hoặc kết hợp thông qua thiết bị nổ	Bê tông cốt thép hoặc thép hoặc các vật liệu khác bảo đảm các điều kiện an toàn; có đường cho hành khách lên xuống trực tiếp hoặc kết hợp thông qua thiết bị nổi
4	Khu nhà chờ cho hành khách (người)	≥70	30÷69	<30
5	Diện tích bến đỗ phương tiện công cộng và cá nhân đường bộ (m^2)	≥500	300÷499	<300

PHỤ LỤC 5: PHẠM VI KHÔNG MỞ MỚI BẾN HÀNG HÓA

Stt	Tên cảng	Lý trình	Phạm vi không mở bến hàng hóa
1	Cảng An Sơn	Km 47+050 sông Sài Gòn	Km 45+000 đến Km 49+000
2	Cảng An Tây (mở mới)	Km 78+500 sông Sài Gòn	Km 76+500 đến Km 80+500
3	Cảng Rạch Bắp (mở mới)	Km 89+000 sông Sài Gòn	Km 87+000 đến Km 91+000
4	Cảng Phú Cường Thịnh (mở mới)	Km 99+300 sông Sài Gòn	Km 97+300 đến Km 102+300
5	Cảng Thanh An (mở mới)	Km 110+800 sông Sài Gòn	Km 108+800 đến Km 112+800
6	Cảng Tân Vạn (mở mới)	Km 34+946 sông Đồng Nai	Km 33+000 đến Km 35+500
7	Cảng Thái Hòa (mở mới)	Km 0+000 nhánh cù lao Rùa	Km 0+000 đến Km 2+000
8	Cảng Thạnh Phước	Km 51+176 sông Đồng Nai	Km 49+200 đến Km 53+100
9	Cảng Thường Tân (mở mới)	Km 73+100 sông Đồng Nai	Km 71+600 đến Km 74+600
10	Cảng Nguyên Ngọc (mở mới)	Km 1+000 sông Thị Tính	Km 0+000 đến Km 3+000

Ghi chú: *Các bến chuyên dùng có thể mở mới trong phạm vi này.*