

**NGHỊ QUYẾT**

**Về Chương trình bê tông hóa giao thông nông thôn, giai đoạn  
2021 - 2025 trên địa bàn tỉnh Bình Định**

**HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN TỈNH BÌNH ĐỊNH  
KHÓA XII KỲ HỌP THỨ 13**

*Căn cứ Luật tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;  
Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật tổ chức chính phủ và Luật tổ chức  
chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;*

*Căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6  
năm 2015;*

*Căn cứ Luật ngân sách nhà nước ngày 25 tháng 6 năm 2015;*

*Căn cứ Nghị quyết số 24/2008/NQ-CP ngày 28 tháng 10 năm 2008 của  
Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị  
quyết số 26-NQ/TW xác định nhiệm vụ xây dựng Chương trình mục tiêu Quốc  
gia về xây dựng nông thôn mới;*

*Xét Tờ trình số 108/TTr-UBND ngày 30 tháng 11 năm 2020 của Ủy ban  
nhân dân tỉnh về Chương trình bê tông hóa giao thông nông thôn, giai đoạn  
2021 – 2025 trên địa bàn tỉnh Bình Định; Báo cáo thẩm tra số 45/BCTT-KTNS  
ngày 30 tháng 11 năm 2020 của Ban Kinh tế - Ngân sách Hội đồng nhân dân  
tỉnh; ý kiến thảo luận của đại biểu Hội đồng nhân dân tại kỳ họp.*

**QUYẾT NGHỊ:**

**Điều 1.** Nhất trí thông qua Chương trình bê tông hóa giao thông nông thôn, giai đoạn 2021 – 2025 trên địa bàn tỉnh Bình Định (có Chương trình ban hành kèm theo).

**Điều 2.** Ủy ban nhân dân tỉnh có trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện Nghị quyết.

**Điều 3.** Thường trực Hội đồng nhân dân tỉnh, các Ban của Hội đồng nhân dân tỉnh, Tổ đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh và đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh kiểm tra, giám sát việc thực hiện Nghị quyết.

**Điều 4.** Nghị quyết này thay thế các Nghị quyết số 28/2015/NQ-HĐND ngày 25 tháng 12 năm 2015 của Hội đồng nhân dân tỉnh về Chương trình bê tông hoá GTNT giai đoạn 2016 – 2020 trên địa bàn tỉnh Bình Định, Nghị quyết số 20/2019/NQ-HĐND ngày 11 tháng 7 năm 2019 của Hội đồng nhân dân tỉnh về việc bổ sung cơ chế hỗ trợ đối với các huyện miền núi vào Chương trình bê



tổng hoá GTNT giai đoạn 2016 – 2020 trên địa bàn tỉnh Bình Định và Nghị quyết số 44/2019/NQ-HĐND ngày 13 tháng 12 năm 2019 của Hội đồng nhân dân tỉnh về cơ chế hỗ trợ xi măng để sửa chữa, mở rộng đường giao thông nông thôn bị hư hỏng trên địa bàn tỉnh Bình Định, giai đoạn 2020 – 2025.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Định Khóa XII Kỳ họp thứ 13 thông qua ngày 06 tháng 12 năm 2020 có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2021/.

**Nơi nhận:**

- UBND tỉnh, Chính phủ (báo cáo);
- VPQH, VPCP; Bộ TC, Bộ GTVT;
- Bộ Tư pháp (Cục kiểm tra VBQPPL);
- TT Tỉnh ủy (b/cáo), TT HĐND tỉnh;
- UBND tỉnh, Đoàn ĐBQH tỉnh, Đại biểu HĐND tỉnh;
- UBMTTQVN tỉnh và các đoàn thể chính trị;
- Sở Tư pháp, các Sở, ban, ngành liên quan;
- VP: Tỉnh ủy, ĐĐBQH, HĐND, UBND tỉnh;
- TT Tin học - Công báo tỉnh;
- Lưu VT, hồ sơ kỳ họp.

**CHỦ TỊCH**



**Hồ Quốc Dũng**



**CHƯƠNG TRÌNH  
BÊ TÔNG HÓA GIAO THÔNG NÔNG THÔN, GIAI ĐOẠN  
2021 – 2025 TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH**

*(Ban hành kèm theo Nghị quyết số 29/2020/NQ-HĐND  
ngày 06 tháng 12 năm 2020 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Định)*

**I. Các căn cứ xây dựng chương trình:**

Căn cứ Quyết định số 54/2009/QĐ-TTg ngày 14/4/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Định đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/2/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn chiến lược năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT ngày 08/7/2011 của Bộ GTVT về việc phê duyệt Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030;

Căn cứ Quyết định số 3507/QĐ-UBND ngày 08/10/2015 của UBND tỉnh về việc phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải tỉnh Bình Định đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 4927/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2014 của Bộ GTVT về việc ban hành “Hướng dẫn lựa chọn quy mô kỹ thuật đường GTNT phục vụ Chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010 - 2020”.

**II. Sự cần thiết xây dựng chương trình:**

Hệ thống đường giao thông nông thôn (GTNT) là một trong những mắt xích thiết yếu kết nối các vùng nông thôn với hệ thống quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, các khu đô thị, khu công nghiệp... thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực nông thôn, vùng sâu, vùng xa, tạo điều kiện phát triển cơ giới hoá trong sản xuất, trao đổi hàng hóa, đẩy mạnh, nâng cao đời sống vật chất tinh thần cho người dân khu vực nông thôn.

Trong tiến trình thực hiện công nghiệp hoá, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn, GTNT có vai trò và vị trí rất quan trọng. Tuy nhiên, dự kiến đến cuối năm 2020, trên địa bàn tỉnh còn khoảng (2.134/9.169)Km đạt tỷ lệ 23% chưa được bê tông hóa nên bị lầy lội về mùa mưa, phương tiện vận tải, máy nông nghiệp không tiếp cận được các khu vực dân cư và việc đi lại của nhân dân còn khó khăn.



Nhằm đáp ứng ngày một tốt hơn nhu cầu đi lại của nhân dân, phục vụ sản xuất, đảm bảo lưu thông hàng hóa, góp phần thúc đẩy sự phát triển của khu vực nông nghiệp và nông thôn, nâng cao đời sống vật chất, văn hóa cho nhân dân và để đảm bảo hệ thống hạ tầng GTNT trên địa bàn tỉnh phù hợp theo Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 đã được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT ngày 08/7/2011 thì việc ban hành Chương trình bê tông hóa GTNT, giai đoạn 2021 – 2025 là cần thiết.

Để đồng bộ trong tổ chức thực hiện các chương trình thì việc tiếp tục thực hiện Chương trình bê tông hóa GTNT, giai đoạn 2021 – 2025; trong đó, có tích hợp bổ sung cơ chế hỗ trợ xi măng để sửa chữa, mở rộng đường GTNT thôn bị hư hỏng trên địa bàn tỉnh, giai đoạn 2020 - 2025 đã được UBND tỉnh ban hành theo Quyết định số 72/2019/QĐ-UBND ngày 19/12/2019 là hết sức cần thiết.

### **III. Nội dung chương trình:**

#### **1. Phạm vi chương trình:**

- Bê tông hoá hệ thống đường GTNT bao gồm: Đường xã (đường từ trung tâm xã xuống thôn, liên xã, trục chính xã); đường liên thôn; đường ngõ xóm; đường trục chính nội đồng và các trường hợp: tuyến đường trên địa bàn các phường thuộc thị xã An Nhơn, thị xã Hoài Nhơn và các thị trấn trên địa bàn tỉnh có chiều rộng hiện tại nhỏ hơn 4m nhưng không thể mở rộng đường theo quy mô tối thiểu do dân cư sinh sống hai bên tuyến khá dày.

- Các tuyến đường GTNT bị hư hỏng được xem xét hỗ trợ xi măng để sửa chữa, mở rộng, gồm: Hệ thống đường bê tông GTNT bao gồm: Đường huyện, đường xã (*đường từ trung tâm xã xuống thôn, liên xã, trục chính xã*), đường liên thôn, đường ngõ xóm và đường trục chính nội đồng đã được khai thác tối thiểu 08 năm đạt quy mô đường loại A, loại B bị hư hỏng, xuống cấp.

#### **2. Mục tiêu của chương trình:**

##### **a) Mục tiêu tổng quát:**

- Đáp ứng nhu cầu đi lại thuận lợi, phục vụ sản xuất, đảm bảo lưu thông hàng hóa, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của khu vực nông nghiệp và nông thôn, nâng cao đời sống vật chất, văn hóa cho nhân dân.

- Xây dựng hệ thống GTNT bền vững, thống nhất quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật trên phạm vi toàn tỉnh, đáp ứng tiêu chí trong Chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng nông thôn mới.

- Phát huy nội lực trong nhân dân theo phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”. Tranh thủ mọi nguồn lực và lồng ghép các chương trình mục tiêu dự án đầu tư cho bê tông hóa GTNT.

##### **b) Mục tiêu cụ thể:**

Hoàn thiện cơ bản mạng lưới kết cấu hạ tầng GTNT theo tiêu chí giao thông trong chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng nông thôn mới. Đến năm 2025, hệ thống GTNT trên địa bàn tỉnh phân đầu từng bước phù hợp với



chiến lược phát triển GTNT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 đã được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT ngày 08/7/2011, cụ thể: bê tông hóa đường GTNT khoảng 2.134 Km đường và sửa chữa, mở rộng đường GTNT bị hư hỏng khoảng 761 Km đường.

### 3. Về quy mô kết cấu mặt đường:

Trên cơ sở các loại đường GTNT đã được quy định tại Quyết định số 4927/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2014 của Bộ GTVT, Chương trình bê tông hóa GTNT giai đoạn 2021 - 2025 quy định 4 loại kết cấu mặt đường BTXM sau đây:

TT	Loại đường	Nội dung	Thông số	Ghi chú
1	A	Tốc độ tính toán	30 (20)Km/h	Sử dụng xi măng loại PC40; độ sụt 2-4cm; đã tính tỷ lệ hao hụt
		Bề rộng nền đường	6,5 (6,0)m	
		Bề rộng mặt đường	3,5m	
		Chiều dày	20cm	
		Mác bê tông (đá 2x4)	250daN/cm <sup>2</sup>	
2	B	Tốc độ tính toán	20 (15)Km/h	
		Bề rộng nền đường	5,0 (4,0)m	
		Bề rộng mặt đường	3,0m	
		Chiều dày	18cm	
		Mác bê tông (đá 2x4)	250daN/cm <sup>2</sup>	
3	C	Tốc độ tính toán	15 (10)Km/h	
		Bề rộng nền đường	4,0 (3,0)m	
		Bề rộng mặt đường	2,5m	
		Chiều dày	16cm	
		Mác bê tông (đá 2x4)	200daN/cm <sup>2</sup>	
4	D	Bề rộng nền đường	4,0 (3,0)m	
		Bề rộng mặt đường	2,0m	
		Chiều dày	16cm	
		Mác bê tông (đá 2x4)	200daN/cm <sup>2</sup>	

Số trong ngoặc ( ) chỉ áp dụng cho các trường hợp điều kiện địa hình khó khăn vùng trung du và miền núi.

Chiều rộng quy định trên đây là tối thiểu, không khống chế chiều rộng tối



đa; trường hợp, các địa phương, người dân 2 bên tuyến có đủ nguồn lực thì có thể mở rộng quy mô mặt đường lớn hơn tùy theo khả năng đối ứng để đầu tư cho phù hợp với quy hoạch hoặc tình hình thực tế của địa phương.

*Lưu ý: Đối với bê tông hoá hệ thống đường GTNT chỉ áp dụng đối với đường GTNT chưa bê tông hóa (đường đất cấp phối đôi, cấp phối đá dăm...).*

#### 4. Về cơ chế hỗ trợ:

##### a) Bê tông hoá GTNT:

\* Ngân sách tỉnh:

- Hỗ trợ toàn bộ lượng xi măng đến công trình để xây dựng đường GTNT, với định mức:

TT	Loại đường	Thông số kỹ thuật				Định mức hỗ trợ Xi măng/1Km (T)
		B <sub>n</sub> (m)	B <sub>m</sub> (m)	dày (cm)	Mác BTXM đá 2x4	
1	A	6,0	3,5	20	250	220
2	B	5,0	3,0	18	250	170
3	C	4,0	2,5	16	200	110
4	D	3,0	2,0	16	200	90

- Đối với đường xã, trục chính xã với quy mô loại A, ngân sách tỉnh hỗ trợ thêm 250 triệu đồng/Km đường.

- Đối với các tuyến đường GTNT từ trung tâm xã đến các làng, thôn, bản ở các xã có đồng bào dân tộc thiểu số, địa hình bị chia cắt, phức tạp thuộc các huyện miền núi của tỉnh, ngân sách tỉnh hỗ trợ thêm, cụ thể:

- + Đối với quy mô loại A là 290 triệu đồng/Km đường;
- + Đối với quy mô loại B là 380 triệu đồng/Km đường;
- + Đối với quy mô loại C là 300 triệu đồng/Km đường;
- + Đối với quy mô loại D là 245 triệu đồng/Km đường.

\* *Phần kinh phí còn lại:* Các địa phương tự cân đối từ các nguồn vốn hợp pháp khác để xây dựng hoàn thành công trình.

##### b) Hỗ trợ xi măng để sửa chữa, mở rộng các tuyến đường GTNT bị hư hỏng:

\* *Đối với ngân sách tỉnh:* Hỗ trợ toàn bộ lượng xi măng đến chân công trình để sửa chữa, mở rộng các tuyến đường huyện, đường xã và sửa chữa các tuyến đường GTNT còn lại đạt quy mô loại A, B, cụ thể như sau:

- Đối với các tuyến đường huyện: Sửa chữa, mở rộng các tuyến đường huyện đạt bề rộng mặt đường B<sub>m</sub>=5,5m, chiều dày 22cm, mác bê tông đạt 300 daN/cm<sup>2</sup>, đá 2x4.

- + Đối với các đoạn tuyến bị hư hỏng hoàn toàn mặt đường: định mức xi



măng sử dụng 440 tấn/1km đường.

+ Đối với các đoạn tuyến đầu tư mở rộng kết hợp mặt đường cũ ( $B_m$  cũ = 3,0m) còn tốt tận dụng, định mức xi măng sử dụng 200 tấn/1km đường.

+ Đối với các đoạn tuyến đầu tư mở rộng kết hợp mặt đường cũ ( $B_m$  cũ = 3,5m) còn tốt tận dụng, định mức xi măng sử dụng 160 tấn/1km đường.

- Đối với các tuyến đường xã (đường từ trung tâm xã xuống thôn, liên xã, trực chính xã): Sửa chữa, mở rộng các tuyến đường xã đạt bề rộng mặt đường tối đa  $B_m=5,5m$ , chiều dày 20cm, mác bê tông đạt 300 daN/cm<sup>2</sup>, đá 2x4.

+ Đối với các đoạn tuyến bị hư hỏng hoàn toàn mặt đường: định mức xi măng sử dụng 400 tấn xi măng/1km đường.

+ Đối với các đoạn tuyến đầu tư mở rộng kết hợp mặt đường cũ ( $B_m$  cũ = 3,0m) còn tốt tận dụng, định mức xi măng sử dụng 185 tấn/1km đường.

+ Đối với các đoạn tuyến đầu tư mở rộng kết hợp mặt đường cũ ( $B_m$  cũ = 3,5m) còn tốt tận dụng, định mức xi măng sử dụng 145 tấn/1km đường.

- Đối với các tuyến đường GTNT còn lại:

+ Đối với các đoạn tuyến đạt quy mô loại A, bề rộng mặt đường  $B_m=3,5m$  bị hư hỏng hoàn toàn, sửa chữa mặt đường bị hư hỏng đạt mác bê tông 250 daN/cm<sup>2</sup>, đá 2x4, chiều dày 20cm; định mức xi măng sử dụng 220 tấn/1km đường.

+ Đối với các đoạn tuyến đạt quy mô loại B, bề rộng mặt đường  $B_m=3,0m$  bị hư hỏng hoàn toàn, sửa chữa mặt đường bị hư hỏng đạt mác bê tông 250 daN/cm<sup>2</sup>, đá 2x4, chiều dày 18cm; định mức xi măng sử dụng 170 tấn/1km đường.

(Định mức xi măng nêu trên là tối đa cho 1Km đường tính theo thực tế từng đoạn tuyến trên tuyến đường bị hư hỏng, khối lượng cụ thể cho từng tuyến đường theo hồ sơ thiết kế của từng công trình được cấp có thẩm quyền phê duyệt)

\* Phần kinh phí còn lại: Các địa phương tự cân đối từ các nguồn vốn hợp pháp khác để xây dựng hoàn thành công trình.

## 5. Dự kiến khối lượng thực hiện, lượng xi măng và giá trị hỗ trợ:

### a) Bê tông hoá GTNT:

TT	Loại đường	Quy mô đầu tư	Số Km đường	Định mức XM hỗ trợ /1Km (Tấn)	Khối lượng XM hỗ trợ (Tấn)
1	Đường xã và đường từ trung tâm xã đến đường huyện	A	32,182	220	7.080
2	Đường trực thôn, bản, ấp và đường liên thôn, bản, ấp	B	208,561	170	35.455
3	Đường ngõ, xóm	C	875,069	110	96.258



4	Đường trục chính nội đồng	D	1018,628	90	91.677
<b>Tổng cộng</b>			<b>2.134,440</b>		<b>230.470</b>

**b) Hỗ trợ xi măng để sửa chữa, mở rộng các tuyến đường GTNT bị hư hỏng:**

TT	Loại đường	Tổng số Km đường cần được sửa chữa, mở rộng, giai đoạn 2021 - 2025 (Km)	Khối lượng XM hỗ trợ (Tấn)
1	Sửa chữa kết hợp mở rộng đường huyện, đường xã đạt bề rộng mặt đường 5,5m	77,60	34.144
2	Mở rộng đường huyện, đường xã đạt bề rộng mặt đường 5,5m	200,60	80.240
3	Sửa chữa đường GTNT loại A	89,30	19.646
4	Sửa chữa đường GTNT loại B	393,60	66.912
<b>Tổng cộng</b>		<b>761,10</b>	<b>200.942</b>

#### **6. Tổng nguồn kinh phí tỉnh hỗ trợ:**

- Kinh phí tỉnh hỗ trợ Chương trình bê tông hóa GTNT, giai đoạn 2021 – 2025 là 333,65 tỷ đồng.

- Kinh phí tỉnh hỗ trợ sửa chữa, mở rộng các tuyến đường GTNT bị hư hỏng là 268,5 tỷ đồng.

Tổng kinh phí tỉnh hỗ trợ là 602,15 tỷ đồng (*bình quân, mỗi năm kinh phí tỉnh hỗ trợ là 120,43 tỷ đồng*).

**7. Nguồn vốn thực hiện:** từ nguồn vốn đầu tư công trung hạn, giai đoạn 2021 – 2025.

#### **IV. Tổ chức thực hiện:**

##### **1. Về phương thức thực hiện:**

- UBND tỉnh phê duyệt thiết kế mẫu và danh mục công trình;

- Sở GTVT ban hành tài liệu, xây dựng các văn bản hướng dẫn về thiết kế mẫu và kỹ thuật, trình tự thi công; tổ chức hội nghị tập huấn, hướng dẫn các địa phương trong việc triển khai thực hiện; tổng hợp danh mục công trình trình UBND tỉnh xem xét, phê duyệt; báo cáo kết quả thực hiện theo từng năm, cả giai đoạn.

- Sở Kế hoạch và Đầu tư phối hợp với Sở Tài chính tham mưu về nguồn vốn thực hiện; Sở Xây dựng hướng dẫn thực hiện theo cơ chế đặc thù nhằm tiết kiệm tối đa chi phí đầu tư xây dựng công trình;

- Sở Tài chính hướng dẫn, đôn đốc, kiểm tra công tác quản lý và quyết toán lượng xi măng nhà nước hỗ trợ.



- UBND cấp huyện thành lập Ban chỉ đạo hoặc giao cho các phòng ban nghiệp vụ (phòng Quản lý đô thị hoặc Kinh tế hạ tầng) theo dõi, quản lý chung các tuyến trên địa bàn, giúp UBND huyện thẩm định và phê duyệt hồ sơ Báo cáo Kinh tế kỹ thuật;

- Chủ đầu tư giao các tổ chức, cá nhân có năng lực thực hiện hoàn thành công trình; Một số địa phương người dân tự thực hiện theo hướng dẫn của Sở GTVT;

- Kho bạc Nhà nước ban hành cơ chế thanh toán, quyết toán công trình do nhân dân tự thực hiện.

## **2. Trách nhiệm của các đơn vị có liên quan:**

### **a) Sở Giao thông vận tải:**

- Thực hiện chức năng quản lý nhà nước về GTNT; hướng dẫn các địa phương thực hiện các quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn kỹ thuật chất lượng xây dựng công trình giao thông.

- Chỉ đạo, hướng dẫn, kiểm tra và đôn đốc các địa phương tổ chức thực hiện kế hoạch bê tông hóa theo chương trình, tổng hợp báo cáo kết quả thực hiện, đề xuất các biện pháp, cơ chế chính sách thực hiện để các địa phương đẩy nhanh tiến độ thực hiện.

- Phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính để xác định nhu cầu xây dựng, vốn đầu tư cho chương trình bê tông hóa GTNT hàng năm trên địa bàn tỉnh.

- Phối hợp với Văn phòng Điều phối xây dựng nông thôn mới của tỉnh trong việc tổ chức kiểm tra, đánh giá kết quả đạt được của tiêu chí giao thông trong bộ 19 tiêu chí quốc gia về xây dựng nông thôn mới.

- Ban hành thiết kế mẫu, lập dự toán mẫu, hướng dẫn kỹ thuật thi công để các địa phương áp dụng.

**b) Sở Kế hoạch và Đầu tư:** Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Sở Tài chính đề xuất nguồn vốn để thực hiện Chương trình bê tông hóa giao thông nông thôn, báo cáo UBND tỉnh.

### **c) Sở Tài chính:**

- Phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư bố trí kế hoạch vốn cho chương trình.

- Hướng dẫn, kiểm tra cấp huyện, cấp xã thực hiện thanh toán, quyết toán nguồn vốn của chương trình bê tông hóa GTNT.

### **d) Sở Xây dựng:**

- Hướng dẫn thực hiện theo cơ chế đặc thù nhằm tiết kiệm chi phí đầu tư xây dựng công trình.

- Phối hợp kiểm tra đôn đốc tiến độ thực hiện, chất lượng công trình, tổ chức sơ - tổng kết rút kinh nghiệm.

- Tham gia đề xuất các biện pháp, cơ chế chính sách thực hiện để các địa



phương đẩy nhanh tiến độ thực hiện chương trình.

**đ) UBND cấp huyện:**

- Cân đối các nguồn vốn đầu tư xây dựng đường GTNT.
- Xây dựng kế hoạch nâng cấp, cải tạo, duy tu đường GTNT trên địa bàn huyện, thị xã, thành phố từng năm từ nguồn ngân sách hỗ trợ và nguồn huy động từ nhân dân, đạt được mục tiêu đã đặt ra.
- Chỉ đạo cấp xã tổ chức vận động, huy động các nguồn vốn đóng góp của nhân dân, các tổ chức, doanh nghiệp tham gia xây dựng đường GTNT.
- Chịu trách nhiệm về tính chính xác và đúng đối tượng theo quy định đối với các số liệu do địa phương đăng ký danh mục thực hiện chương trình và có trách nhiệm tổng hợp báo cáo kết quả thực hiện về Sở Giao thông vận tải định kỳ hàng quý trong năm.

**e) UBND cấp xã:**

- Chịu trách nhiệm về tính pháp lý của danh mục công trình, đảm bảo việc đầu tư xây dựng đúng mục đích và hiệu quả, không thất thoát, lãng phí.
- Tổ chức, quản lý và thực hiện việc bê tông hóa GTNT; vận động sự đóng góp của người dân tham gia xây dựng, bảo trì đường GTNT tại địa phương.
- Có trách nhiệm quản lý, bảo trì hệ thống GTNT trên địa bàn theo thẩm quyền quy định./.

**CHỦ TỊCH**



**Hồ Quốc Dũng**