

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt Quy hoạch Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và bến khách ngang sông đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH SÓC TRĂNG

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

Căn cứ Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 15/6/2004 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 17/6/2014;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18/6/2014;

Căn cứ 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;

Căn cứ 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 ngày 07/9/2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội;

Căn cứ Thông tư số 05/2013/TT-BKHĐT ngày 31/10/2013 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về 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;

Theo đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải (Tờ trình số 1331/SGTVT-QLGT ngày 28/10/2015),

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và bến khách ngang sông đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030 với những nội dung chủ yếu như sau:

I. Quan điểm và mục tiêu phát triển

1. Quan điểm phát triển

- Phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa của tỉnh phù hợp với chiến lược quy hoạch phát triển giao thông vận tải đồng bằng sông Cửu Long và định hướng phát triển giao thông vận tải quốc gia, phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, định hướng phát triển của các ngành.

- Phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa của tỉnh phải đảm bảo giao thông thuận tiện, an toàn giữa các vùng trong và ngoài tỉnh; gắn kết với phát triển thủy lợi, xây dựng, nông nghiệp, nông thôn.

- Phát huy lợi thế về địa lý và điều kiện tự nhiên của từng khu vực để phát triển giao thông đường thủy nội địa. Phát triển mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa đồng bộ, bền vững, hiện đại đáp ứng nhu cầu đi lại thuận tiện cho người dân, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu và nước biển dâng, củng cố an ninh quốc phòng và phát triển bền vững.

- Đảm bảo tính khoa học, hợp lý và khả thi, đáp ứng được các yêu cầu trước mắt và định hướng lâu dài. Huy động mọi nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải dưới nhiều hình thức.

- Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, cảng, bến thủy nội địa, tăng cường công tác quản lý hành lang an toàn giao thông đường thủy nội địa, hạn chế ách tắc, giảm thiểu tai nạn giao thông và bảo vệ môi trường.

- Chú trọng bảo trì để khai thác triệt để năng lực kết cấu hạ tầng giao thông thủy nội địa hiện có. Nâng cấp, hoàn thiện và đầu tư có trọng điểm các công trình quan trọng, bức thiết mang tính đột phá tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội.

- Chú trọng đào tạo phát triển nguồn nhân lực, nâng cao năng lực quản lý công trình, áp dụng những kinh nghiệm, thành tựu khoa học công nghệ tiên tiến và tăng cường hợp tác quốc tế trong phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Sóc Trăng.

2. Mục tiêu phát triển

2.1. Mục tiêu tổng quát

a) Phát triển giao thông đường thủy nội địa trên cơ sở tận dụng tối đa tiềm năng, lợi thế sông, kênh, rạch trên địa bàn tỉnh, kết hợp đồng bộ với hệ thống đường bộ, thủy lợi để nâng cao hiệu quả đầu tư khai thác, góp phần giảm tải cho đường bộ và giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

b) Xây dựng mạng lưới cảng, bến thủy nội địa đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa, hành khách thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội; phát huy năng lực các cảng phục vụ trực tiếp cho các khu, cụm công nghiệp.

2.2. Mục tiêu cụ thể các lĩnh vực

a) Về vận tải

- Xây dựng mạng lưới cảng, bến, luồng tuyến đáp ứng vận tải nội huyện, vận tải liên huyện và vận tải liên tỉnh. Đa dạng hóa lực lượng vận tải và chủng loại phương tiện thủy nội địa, giữ vai trò vận tải, tăng cường vận tải hành khách kết hợp với du lịch đường thủy nội địa, đáp ứng được nhu cầu tăng trưởng vận tải tương ứng mức phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh là đến năm 2020 vận chuyển hàng hóa

đạt 10,25 triệu tấn/năm và hành khách là 3,12 triệu khách/năm. Đến năm 2030 vận chuyển hàng hóa đạt 17,35 triệu tấn/năm và hành khách 5,31 triệu khách/năm.

- Cải tạo khả năng hoạt động của các tuyến đường thủy nội địa hiện có để tạo ra năng lực mới về khai thác đường thủy nội địa. Hỗ trợ cho vận tải đường bộ trong tình trạng quá tải hiện nay.

b) Về kết cấu hạ tầng: Các tuyến chính đưa vào cấp kỹ thuật đồng bộ, hiện đại hóa hệ thống báo hiệu, quản lý, đảm bảo cho phương tiện đi lại thông suốt. Các tuyến nội huyện phấn đấu liên thông đồng bộ, thuận lợi cho các phương tiện trọng tải đến 100 tấn, tàu khách 15 đến 30 ghế đến tất cả các trung tâm huyện.

c) Cảng thủy nội địa: Đầu tư nâng cấp, mở rộng hệ thống cảng thủy nội địa. Hiện đại hóa công tác quản lý và xếp dỡ, nâng cao chất lượng dịch vụ, giá cả hợp lý. Đảm bảo đủ năng lực thực hiện bốc xếp, chuyển tiếp hàng hóa cho khu vực và liên hiệp vận chuyển giữa đường thủy nội địa, đường bộ.

d) Bến thủy nội địa: Xây dựng các bến khách trung tâm tỉnh, trung tâm các huyện, các khu du lịch theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật đáp ứng nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa của người dân.

e) Công nghiệp thủy: Phát triển các cơ sở công nghiệp đóng tàu, đảm bảo đóng mới và sửa chữa được tất cả các loại phương tiện vận tải thủy nội địa.

II. Nội dung quy hoạch

1. Quy hoạch mạng lưới giao thông đường thủy nội địa

1.1. Quy hoạch luồng, tuyến đường thủy nội địa

a) Các tuyến vận tải thủy nội địa liên tỉnh: Đây là các tuyến đã được công bố hoặc có định hướng quy hoạch của Bộ giao thông vận tải (theo Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ Giao thông vận tải 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), có vai trò đặc biệt quan trọng về phát triển kinh tế - xã hội, thủy lợi, an ninh quốc phòng đối với cả khu vực và của tỉnh, cụ thể các đoạn, tuyến qua địa bàn tỉnh như sau:

- Tuyến duyên hải Sài Gòn - Cà Mau:

+ Quy hoạch toàn tuyến khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng cấp III - Đường thủy nội địa vào năm 2020. Tuyến này có luồng không hạn chế đối với các phương tiện, cho phép tàu tự hành và ghe máy các loại có trọng tải đến 100 DWT lưu thông thuận lợi, cho phép loại xà lan có trọng tải 250 DWT lưu thông.

+ Tuyến đi qua các đoạn sau:

• Rạch Đại Ngãi: Từ ngã ba sông Hậu đến ngã ba kênh Phú Hữu - Bãi Xàu với chiều dài 4,5 km.

• Kênh Phú Hữu - Bãi Xàu: Từ ngã ba rạch Đại Ngãi đến ngã ba rạch Thạnh Lợi với chiều dài 15,5 km.

- Rạch Thạnh Lợi: Từ ngã ba kênh Phú Hữu - Bãi Xàu đến ngã ba rạch Ba Xuyên Dù Tho với chiều dài 3,9 km.

- Rạch Ba Xuyên Dù Tho: Từ rạch Thạnh Lợi đến ngã ba sông Cổ Cò với chiều dài 7,6 km.

- Sông Cổ Cò: Từ ngã ba rạch Ba Xuyên Dù Tho đến kênh Bạc Liêu Vàm Lèo với chiều dài 29,3 km.

- Kênh Bạc Liêu Vàm Lèo: Từ ngã ba sông Cổ Cò đến ngã ba kênh Bạc Liêu Cà Mau với chiều dài 13,5 km.

- Tuyến cửa Định An - Biên giới Campuchia: Cho phép tàu có tải trọng 5.000 DWT lưu thông. Tuyến sẽ phối hợp cùng kênh Quan Chánh Bó, đáp ứng nhu cầu cho các tàu có trọng tải 10.000 DWT sẽ đi vào tất cả các cảng trong khu vực sông Hậu.

- Tuyến Cần Thơ - Cà Mau (kênh Quản Lộ Phụng Hiệp):

+ Quy hoạch đến năm 2020, tuyến khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng cấp III - Đường thủy nội địa.

+ Tuyến đi qua các đoạn sau:

- Rạch Cái Côn: Điểm đầu là ngã ba sông Hậu, điểm cuối là ranh tỉnh Hậu Giang với chiều dài 3 km.

- Kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp: Điểm đầu là ranh tỉnh Hậu Giang, điểm cuối là ranh tỉnh Bạc Liêu với chiều dài 33 km.

b) Các tuyến vận tải thủy nội địa địa phương: Bao gồm các tuyến trục chính, các tuyến trục nhánh chính và các tuyến trục phụ, cụ thể:

- Các tuyến trục chính:

+ Nhánh thứ 2 của sông Hậu: Từ Vàm Trà Ếch thuộc huyện Kế Sách đến cửa Trần Đề với chiều dài 33 km. Quy hoạch đến năm 2020, tuyến khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng với sông cấp II - Đường thủy nội địa. Đến năm 2030 tiến hành nạo vét đảm bảo kỹ thuật khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng cấp I - Đường thủy nội địa.

+ Tuyến Kế Sách - Châu Thành - Mỹ Tú: Từ ngã ba sông Hậu đi theo kênh Cái Côn Bé (dài 15 km), kênh Mang Cá (dài 3,6 km), kênh Ba Rình (dài 16,2 km) và kết thúc tại kênh Ô Quên. Quy hoạch đến năm 2020, tuyến đảm bảo khai thác vận tải thủy nội địa tương ứng với cấp V - Đường thủy nội địa và đến năm 2030 khi nhu cầu vận tải thủy tăng cao tiến hành cải tạo, nâng cấp kỹ thuật để khai thác vận tải thủy nội địa tương ứng với cấp IV - Đường thủy nội địa.

+ Tuyến Long Phú - Trần Đề - Vĩnh Châu: Từ ngã ba rạch Đại Ngãi tuyến đi theo kênh Bà Sấm (dài 36,8 km), rạch Trà Niên (dài 18,5 km), kênh Lừ Bư - Giồng Dú (dài 6,8 km). Giai đoạn 2016 - 2020, duy trì tuyến đảm bảo khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng với cấp VI - Đường thủy nội địa. Cải tạo một số cầu, cống

đảm bảo tuyến thủy nội địa được khai thác liên tục. Đến năm 2030 duy trì luồng tuyến theo cấp quy hoạch.

+ Tuyến Ngã Năm - Mỹ Tú - Thạnh Trị - Mỹ Xuyên: Tuyến bắt đầu từ ranh tỉnh Hậu Giang tuyến đi theo kênh Quản Lộ - Nhu Gia (dài 17 km), rạch Nhu Gia (dài 39 km) và kết thúc ở ngã ba rạch Ba Xuyên - Dù Tho. Quy hoạch đến năm 2020 tuyến khai thác vận tải thủy nội địa tương ứng với cấp IV - Đường thủy nội địa. Đến năm 2030 duy trì luồng tuyến theo cấp quy hoạch.

- Các tuyến trục nhánh chính: Giai đoạn đến năm 2020, cụ thể như sau:

+ Kênh Cái Trâm: Từ sông Hậu đến kênh Cái Côn Bé với chiều dài 11 km, tuyến khai thác vận tải với cấp V - Đường thủy nội địa.

+ Sông Rạch Vọp: Từ ngã ba sông Hậu đến ngã ba Mang Cá theo hướng Đông sang Tây với chiều dài 14 km, tuyến khai thác vận tải tương ứng với cấp V - Đường thủy nội địa.

+ Kênh số 1: Từ sông Hậu (xã Nhơn Mỹ) tuyến theo hướng Đông sang Tây đến ngã ba Phụng Hiệp với chiều dài 22 km, tuyến đáp ứng khai thác vận tải thủy nội địa với cấp V - Đường thủy nội địa.

+ Kênh Maspero: Từ kênh Phú Hữu - Bãi Xàu đến ngã ba Phụng Hiệp với chiều dài 33 km, tuyến khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng cấp VI - Đường thủy nội địa.

+ Rạch Chàng Ré: Từ ngã ba rạch Nhu Gia đến thị trấn Phú Lộc với chiều dài 19,5 km, tuyến đáp ứng khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng với sông cấp VI - Đường thủy nội địa.

+ Kênh Vĩnh Châu: Từ ngã ba sông Mỹ Thanh đến Phường 1, thị xã Vĩnh Châu với chiều dài 12,5 km, tuyến đảm bảo khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng với cấp V - Đường thủy nội địa.

+ Kênh Phú Lộc - Ngã Năm: Từ thị trấn Phú Lộc đến kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp với chiều dài là 26 km, tuyến khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng với cấp V - Đường thủy nội địa.

+ Sông Mỹ Thanh: Từ ngã ba sông Cổ Cò đến cửa Mỹ Thanh với chiều dài 25 km, tuyến đảm bảo khai thác vận tải thủy nội địa đáp ứng với cấp III - Đường thủy nội địa.

Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030: Duy trì luồng tuyến theo quy hoạch đối với các tuyến kênh Cái Trâm, sông Rạch Vọp, kênh số 1, kênh Maspero, rạch Chàng Ré, kênh Vĩnh Châu và sông Mỹ Thanh. Riêng kênh Phú Lộc - Ngã Năm sẽ nâng cấp đáp ứng khai thác vận tải thủy nội địa cấp IV - Đường thủy nội địa.

- Các trục nhánh phụ:

+ Thành phố Sóc Trăng: Kênh 30/4.

+ Huyện Châu Thành: Kênh An Tập; kênh 12; kênh Ba Rinh cũ; kênh 30/4; kênh Bò Bao Lâm Trường.

+ Huyện Mỹ Tú: Kênh Ô Quên; kênh Trà Cú Cạn; kênh 12; kênh Tân Lập; kênh Tám Thuốc; kênh Tân Phước; kênh Tam Sóc Bồ Tháo.

+ Huyện Kế Sách: Kênh Ông Hàm; kênh 30/4; rạch Thông Cư; kênh Mương Lộ.

+ Thị xã Ngã Năm: Kênh Nàng Rền; kênh Bình Hưng; kênh Nước Ngọt; kênh 90.

+ Thị xã Vĩnh Châu: Rạch Trà Do; kênh Giấy Lãng - Giồng Dú; kênh Lù Bu - Giồng Dú; kênh Cơ Nhất - Ông Muôn; kênh Sườn, Vĩnh Hải; kênh KN1; kênh K1; kênh Vàm Sát; kênh Cầu Ngang; kênh 40.

+ Huyện Trần Đề: Kênh Tắc Bướm - Tổng Cánh; kênh Tiếp Nhật; kênh Bung Buối - Bung Triết.

+ Huyện Cù Lao Dung: Sông Cồn Tròn, Sông Bến Bạ.

+ Huyện Mỹ Xuyên: Sông Gò; rạch Trà Thê; kênh Bình Hòa - Gia Hội; rạch Trà Công; kênh Thạnh Mỹ.

+ Huyện Long Phú: Kênh Băng Long; rạch Bao Biển; sông Văn Cơ; rạch Mương Điều.

+ Huyện Thạnh Trị: Kênh Sa Di; kênh Vĩnh Lợi - Thạnh Tân; kênh 14/9; kênh Sa Keo; kênh 16/2 - 16/1; kênh Cơ Nhì; kênh 6 thước; kênh Hai Trường; kênh Nàng Rền.

1.2. Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa

a) Các tuyến vận tải Quốc gia: Nội dung quy hoạch này thực hiện theo Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ Giao thông vận tải.

b) Các tuyến vận tải thủy nội địa địa phương:

- Các tuyến trục vận tải chính, gồm 12 tuyến: Nhánh thứ 2 của sông Hậu, tuyến Kế Sách - Châu Thành - Mỹ Tú, kênh Cái Côn Bé, kênh Mang Cá, kênh Ba Rình Mới, tuyến Long Phú - Trần Đề - Vĩnh Châu, kênh Bà Sấm, kênh Trà Niên, kênh Lù Bu - Giồng Dú, tuyến Ngã Năm - Dù Tho, kênh Quán Lộ - Nhu Gia và rạch Nhu Gia.

- Các tuyến trục vận tải nhánh chính, gồm 08 tuyến: Kênh Cái Trâm, sông Rạch Vọp, kênh số 1, kênh Maspero, rạch Chàng Ré, kênh Vĩnh Châu, kênh Phú Lộc - Ngã Năm và sông Mỹ Thanh.

Các tuyến trục vận tải chính và các tuyến trục vận tải nhánh chính được quy hoạch cụ thể với chiều dài, thông số kỹ thuật của luồng và hành lang bảo vệ luồng từ mép luồng ra mỗi bên.

(Chi tiết theo Phụ lục số 1 của Quyết định này).

- Các tuyến trục nhánh phụ: Các tuyến đường thủy nội địa do huyện quản lý có khả năng khai thác vận tải được đánh giá, lựa chọn từ đó hình thành các trục nhánh phụ, hình thành khung vận tải của huyện liên kết với các trục vận tải chính của tỉnh và của khu vực. Tùy theo cấp quản lý, xác định hành lang bảo vệ luồng.

(Chi tiết quy hoạch các tuyến trục nhánh phụ theo Phụ lục 2 của hồ sơ quy hoạch).

1.3. Phương án cải tạo và nâng cấp đường thủy nội địa đảm bảo luồng tuyến vận tải của tỉnh

- Nạo vét, cải tạo đảm bảo luồng tuyến: Nạo vét một số sông, kênh, rạch như: rạch Nhu Gia, kênh Cái Trâm, sông Rạch Vọp, kênh Số 1, kênh Maspero, kênh Vĩnh Châu và kênh Phú Lộc.- Ngã Năm.

- Giải tỏa hành lang bảo vệ luồng: Giai đoạn 2015 - 2020, cần tiến hành giải tỏa để đảm bảo hành lang an toàn của một số tuyến sông, kênh, rạch trục chính. Giai đoạn sau 2021 - 2030, tiếp tục tiến hành giải tỏa hành lang các tuyến sông, kênh, rạch còn lại và có những biện pháp, chế tài cụ thể để đảm bảo hành lang những tuyến sông, kênh, rạch đã đảm bảo hành lang an toàn bảo vệ luồng, cụ thể như sau:

+ Sông Rạch Vọp: Giải tỏa khoảng 100m đầu tuyến bên trái tuyến và đoạn cuối tuyến để bảo vệ luồng của tuyến.

+ Kênh Maspero: Giải tỏa toàn bộ hành lang bảo vệ do luồng bị vi phạm nghiêm trọng, nhà cửa và các công trình xây dựng nằm trong hành lang theo suốt chiều dài của tuyến.

+ Kênh Vĩnh Châu: Giải tỏa 2 km cuối tuyến nằm trong nội ô thị xã Vĩnh Châu do dân cư tập trung đông đúc hai bên bờ kênh và nằm trong hành lang bảo vệ luồng của tuyến.

+ Cái Trâm: Từ km 3 trở đi cần giải tỏa hành lang bảo vệ luồng do luồng bị vi phạm, các công trình xây dựng nằm trong hành lang bảo vệ luồng.

+ Kênh Cái Côn Bé: Theo cấp kỹ thuật quy hoạch cả tuyến đều có tình trạng lấn chiếm hành lang bảo vệ luồng với mức độ nghiêm trọng cần phải giải tỏa.

+ Rạch Chàng Ré: Một vài vị trí có những công trình xây dựng tạm nằm trong hành lang bảo vệ luồng cần phải giải tỏa.

+ Kênh Quản lộ Nhu Gia: Đoạn còn lại khoảng 3 km, đây là khu vực tập trung dân cư, hành lang bảo vệ luồng bị vi phạm cần giải tỏa.

- Thanh thải bề mặt luồng tuyến: Trong giai đoạn 2015 - 2020 phải thực hiện ngay việc thanh thải bề rộng luồng các tuyến kênh Maspero, kênh Phú Lộc - Ngã Năm, sông Rạch Vọp. Đối với các tuyến sông, kênh, rạch còn lại thường xuyên kiểm tra và có những biện pháp quản lý hoạt động đàng, đáy cá đảm bảo sự lưu thông thuận tiện và an toàn cho các phương tiện thủy nội địa.

- Trang thiết bị đảm bảo an toàn trên tuyến: Giai đoạn đến 2020 tiến hành bổ sung hệ thống phao tiêu, biển báo cho các sông, kênh, rạch trên các tuyến vận tải chính và bảo dưỡng định kỳ các thiết bị đang sử dụng. Giai đoạn đến 2030 tiến hành bổ sung hệ thống phao tiêu, biển báo cho các nhánh phụ.

- Nâng cấp tinh không các công trình vượt tuyến để đảm bảo cao độ thông thuyền: Để đảm bảo luồng tàu chạy theo đúng cấp kỹ thuật trong thời gian tới phải tiến hành xây dựng những cầu mới, xóa bỏ những cầu hiện hữu chưa đảm bảo.

2. Quy hoạch cảng, bến thủy nội địa

2.1. Hệ thống cảng biển

Quy hoạch theo Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Tỉnh Sóc Trăng có 01 cảng là cảng biển Sóc Trăng, đây là cảng tổng hợp địa phương (Cảng loại II), với bến chính là bến cảng Đại Ngãi, có các bến chuyên dùng phục vụ Trung tâm nhiệt điện Long Phú cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 DWT giảm tải.

2.2. Hệ thống cảng thủy nội địa

- Cảng Sóc Trăng: Quy hoạch đến năm 2020 cảng có thể đón tàu có tải trọng là 1.000 DWT với công suất 750.000 tấn/năm. Định hướng đến năm 2030 cảng có thể đón tàu lớn nhất có tải trọng từ 1.000 DWT đến dưới 3.000 DWT với công suất 1.500.000 tấn/năm. Vị trí cảng tại bờ Tây sông Saintard thuộc địa phận Phường 8, thành phố Sóc Trăng, chiều dài bến 200m, diện tích khu đất 4,4 ha.

- Cảng Long Hưng: Quy hoạch đến năm 2020 cảng có thể đón tàu lớn nhất có tải trọng là 500 DWT với công suất 300.000 tấn/năm. Định hướng đến năm 2030 cảng có thể đón tàu lớn nhất có tải trọng 1.000 DWT với công suất 500.000 tấn/năm. Vị trí tại bờ Đông kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp thuộc địa phận xã Long Hưng, huyện Mỹ Tú, chiều dài bến 120m, diện tích bến 2 ha.

- Cảng Ngã Năm: Quy hoạch đến năm 2020 cảng có thể đón tàu lớn nhất có tải trọng là 500 DWT với công suất 300.000 tấn/năm. Định hướng đến năm 2030 cảng có thể đón tàu lớn nhất có tải trọng 1.000 DWT với công suất 500.000 tấn/năm. Vị trí tại bờ Đông kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp thuộc địa phận thị xã Ngã Năm, chiều dài bến 120m, diện tích bến 1,5 ha.

- Cảng Cái Côn: Quy hoạch đến năm 2020 cảng có thể đón tàu lớn nhất có tải trọng là 500 DWT với công suất 300.000 tấn/năm. Định hướng đến năm 2030 cảng có thể đón tàu lớn nhất có tải trọng 1.000 DWT với công suất 500.000 tấn/năm. Vị trí tại bờ Nam sông Hậu thuộc địa phận thị trấn An Lạc Thôn, huyện Kế Sách, chiều dài bến 120m, diện tích bến 1,5 ha.

- Cảng khách Sóc Trăng: Quy hoạch đến năm 2020 có thể đón nhận tàu lớn nhất 100 ghế với công suất 1.500.000 hành khách/năm và tăng lên 2.000.000 hành khách/năm vào năm 2030. Vị trí nằm trên kênh Maspero, thuộc địa phận Phường 4, thành phố Sóc Trăng, chiều dài bến 85m, diện tích khu đất 0,7 ha.

- Cảng cá Trần Đề: Tại thị trấn Trần Đề, huyện Trần Đề. Đây là cảng cá loại I đang khai thác, kết hợp với trú bão của tàu thuyền. Quy hoạch đến năm 2020 có quy mô năng lực với 150 lượt tàu/ngày, có khả năng đón nhận tàu cỡ lớn tới 600 CV. Lượng thủy sản qua cảng 38.000 tấn/năm. Sau năm 2020 khi lượng hàng hóa

qua cảng ổn định, tiến hành tập trung đầu tư các hạng mục dịch vụ hậu cần nghề cá, hoàn chỉnh hệ thống cảng cá có thể đón nhận tàu cá cỡ lớn đến 1.000 CV neo đậu.

- Bến cá Kênh Ba: Tại thị trấn Trần Đề, huyện Trần Đề. Quy hoạch đến năm 2020 bến cá có thể tiếp nhận 80 lượt tàu/ngày và có thể đón nhận loại tàu cỡ lớn tới 400 CV. Lượng thủy sản qua bến 15.000 tấn/năm và bến kết hợp trú bão. Sau năm 2020 tiến hành hoàn chỉnh hệ thống bến và đầu tư các dịch vụ hậu cần nghề cá.

- Bến cá Mỏ Ó: Kênh Sáu Quế-2, huyện Trần Đề. Quy hoạch đến năm 2020 bến có thể tiếp nhận 40 lượt tàu/ngày và có thể tiếp nhận tàu cỡ 200 CV. Lượng hàng hoá thủy sản thông qua bến 5.000 tấn/năm. Sau năm 2020 tiến hành hoàn chỉnh hệ thống bến và đầu tư các dịch vụ hậu cần nghề cá.

- Bến cá Giồng Chùa: Tại xã Vĩnh Hải, thị xã Vĩnh Châu. Quy hoạch đến năm 2020, bến có thể tiếp nhận tới 30 lượt tàu/ngày, có thể tiếp nhận tàu lớn cỡ 150 CV. Lượng hàng hóa thủy sản thông qua bến 3.000 tấn/năm. Sau năm 2020 tiến hành hoàn chỉnh hệ thống bến và đầu tư các dịch vụ hậu cần nghề cá.

2.3. Hệ thống bến hành khách thủy nội địa: Theo Quyết định số 1409/QĐHC-CTUBND ngày 27/12/2012 về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Sóc Trăng đến năm 2020 và định hướng cho thời kỳ 2020 - 2030.

2.4. Quy hoạch bến hàng hóa thủy nội địa

Bến hàng hóa tổng hợp: Xây dựng các bến hàng hóa tổng hợp tại các huyện, thị xã với mục đích gom thu hàng hoá và nông sản của các địa phương tập kết tại các kho bãi, là đầu mối vận tải đường bộ tạo thành những mắt xích quan trọng trong mạng lưới vận tải của tỉnh.

- Huyện Cù Lao Dung: Xây dựng bến Cù Lao Dung tại thị trấn Cù Lao Dung. Bến sẽ kết hợp với kho trung chuyển đường bộ, tổng diện tích 0,5 ha.

- Thị xã Vĩnh Châu: Xây dựng hai bến hàng hóa tổng hợp nhằm kết nối mạng lưới giao thông đường bộ và mạng lưới giao thông đường thủy nội địa đáp ứng nhu cầu tập kết hàng tập trung trên địa bàn thị xã, cụ thể:

+ Bến Vĩnh Châu 1: Tại phường Khánh Hòa trên sông Mỹ Thanh, có thể kết nối với luồng hàng hải. Bến được quy hoạch kết hợp với kho trung chuyển của đường bộ với quy mô 01 ha.

+ Bến Vĩnh Châu 2: Xây dựng tại Phường 1, thị xã Vĩnh Châu một bến tổng hợp thứ 2 nằm trên bờ trái kênh Lừ Bư - Giồng Dú. Bến là nơi tập trung các mặt hàng hoa màu, hoa quả với quy mô 0,5 ha.

- Huyện Long Phú: Xây dựng một bến tổng hợp Long Phú nằm tại thị trấn Long Phú với quy mô 0,5 ha.

- Huyện Kế Sách: Xây dựng 02 bến tổng hợp có kết hợp với kho trung chuyển hàng hoá đường bộ.

+ Bến Kế Sách 1: Xây dựng bến kết hợp với kho trung chuyển đường bộ tại trung tâm thị trấn Kế Sách với quy mô 0,25 ha.

+ Bển Kế Sách 2: Xây dựng bãi tổng hợp đường thủy tại xã Xuân Hòa với quy mô 0,3 ha.

- Huyện Mỹ Xuyên: Xây dựng 01 bển tổng hợp trung chuyển đường bộ tại xã Thạnh Phú với quy mô 0,5 ha.

- Huyện Thạnh Trị: Xây dựng bển hàng hóa tổng hợp tại thị trấn Phú Lộc với vai trò là bãi tập kết đường thủy với quy mô 0,5 ha.

2.5. Bển hàng hóa nhỏ lẻ: Trông tương lai khi các bển cảng, bển hàng hóa tổng hợp được xây dựng, các bển hàng hóa nhỏ lẻ thay vì hoạt động độc lập, manh mún sẽ được quản lý tập trung và hoạt động vận tải sẽ đạt được hiệu quả cao hơn.

- Giai đoạn 2015 - 2020: Rà soát, xóa bỏ và xem xét không cấp phép tiếp tục cho 34 bển hàng hóa (huyện Kế Sách 07 bển, huyện Long Phú 06 bển, huyện Cù Lao Dung 06 bển, huyện Mỹ Tú 04 bển, huyện Mỹ Xuyên 01 bển, huyện Thạnh Trị 01 bển, huyện Trần Đề 04 bển và thị xã Vĩnh Châu 05 bển); không cấp phép hoạt động cho 8 bển hàng hóa không đủ điều kiện (thị xã Vĩnh Châu 04 bển và huyện Cù Lao Dung 04 bển). Đến năm 2020, khi bển hàng hóa tổng hợp trên các huyện hoạt động, sẽ xem xét việc xóa bỏ các bển nhỏ lẻ trong phạm vi khai thác hiệu quả của bển tổng hợp, tập trung đầu tư các dịch vụ trên bển tổng hợp nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư.

- Giai đoạn 2020 - 2030: Tiếp tục tiến hành rà soát, xóa bỏ các bển nhỏ lẻ, tập trung quản lý và khai thác các bển này sao cho đạt hiệu quả đầu tư cao.

Trong giai đoạn này tiếp tục tiến hành xóa bỏ 15 bển, trong đó thị xã Ngã Năm 01 bển, huyện Kế Sách 07 bển, huyện Long Phú 02 bển, huyện Trần Đề 01 bển, thị xã Vĩnh Châu 03 bển và huyện Mỹ Tú 01 bển.

Giai đoạn sau năm 2030: Khi các cảng, bển khách tổng hợp kết hợp với hệ thống kho bãi đường bộ tiến hành xóa bỏ hoàn toàn hệ thống bển hàng hóa. Trong giai đoạn này tiến hành xóa bỏ 19 bển hàng hóa còn lại.

(Chi tiết quy hoạch bển hàng hóa nhỏ lẻ của tỉnh Sóc Trăng đến năm 2030 theo Phụ lục 3 của hồ sơ quy hoạch).

3. Quy hoạch bển khách ngang sông

- Xóa bỏ các bển khách ngang sông không đảm bảo yêu cầu theo quy định và không theo quy hoạch.

- Xóa bỏ bển khách đang hoạt động ở gần vị trí cầu đã và đang xây dựng vượt sông mà bển khách đang khai thác.

- Không mở mới và cấp phép hoạt động cho các bển khách ngang sông nằm trong khu vực quy hoạch chi tiết đã được cơ quan có chức năng phê duyệt. Các vị trí quy hoạch cầu vượt sông đã được phê duyệt trong các đồ án quy hoạch được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

- Những đoạn sông, kênh tập trung nhiều bển khách ngang sông, hai bên sông có tuyến đường bộ chạy song song thì xem xét xóa bỏ, đảm bảo khoảng cách

các bến khách ngang sông không nhỏ hơn 1,5 km. Có chính sách đầu tư kinh phí nâng cấp cơ sở hạ tầng và phương tiện đảm bảo nhu cầu đi lại của người dân.

- Xem xét mở mới một số bến khách ngang sông đáp ứng nhu cầu của người dân.

- Tiến hành xóa bỏ, hạn chế số lượng bến khách ngang sông trên các tuyến trục do Trung ương quản lý đặc biệt là tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp.

- Giai đoạn 2015 - 2020:

+ Tiến hành xóa bỏ 38 bến do trùng hoặc gần với vị trí xây dựng cầu vượt sông, công trình xây dựng cảng (trong đó huyện Cù Lao Dung 02 bến; huyện Kế Sách 03 bến; huyện Long Phú 06 bến; huyện Mỹ Tú 15 bến; huyện Mỹ Xuyên 04 bến; thành phố Sóc Trăng 03 bến; huyện Trần Đề 02 bến và thị xã Vĩnh Châu 03 bến).

(Chi tiết các bến xóa bỏ theo Phụ lục số 1 của hồ sơ quy hoạch).

+ Đối với 30 bến chưa được cấp phép: tiến hành cấp phép trên cơ sở định hướng quy hoạch đề ra đảm bảo đến hết năm 2015 toàn bộ các bến khách ngang sông được quản lý một cách chặt chẽ.

+ Do giai đoạn này kinh phí xây dựng cầu còn hạn chế nên tiến hành mở thêm một số bến khách ngang sông để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân. Tiến hành mở mới 17 bến khách ngang sông.

(Chi tiết vị trí các bến khách ngang sông quy hoạch giai đoạn 2015 - 2020 theo Phụ lục số 2 của Quyết định này).

- Giai đoạn 2021 - 2030: Tiếp tục duy trì hoạt động các bến khách ngang sông hiện hữu để đảm bảo lưu thông, mặt khác sẽ huy động các nguồn vốn đầu tư để xây dựng cầu thay thế.

4. Định hướng phát triển công nghiệp thủy: Định hướng nâng cấp và xây dựng mới một số cơ sở sửa chữa, đóng mới phương tiện và dịch vụ kỹ thuật khác có quy mô vừa và nhỏ trên địa bàn các huyện, thị xã. Việc sửa chữa, đóng mới các phương tiện có trọng tải lớn sẽ được thực hiện tại cảng Trần Đề và cảng Đại Ngãi.

5. Nhu cầu sử dụng đất: Nhu cầu sử dụng đất tổng cộng là 64,65 ha.

6. Nhu cầu sử dụng vốn: Tổng kinh phí ước tính để phục vụ cho việc xây dựng hoàn thiện theo quy hoạch là 967,9 tỷ đồng.

III. Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư

1. Các dự án ưu tiên đến năm 2020

- Tiến hành nạo vét tuyến luồng Trần Đề (theo phương thức xã hội hóa).

- Bố trí hệ thống thiết bị đảm bảo an toàn trên các tuyến vận tải trục chính.

- Thanh thải bề mặt luồng tàu chạy trên các sông, kênh Maspero, kênh Rạch Vọp và kênh Phú Lộc - Ngã Năm.

- Tập trung nạo vét 02 tuyến kênh Vĩnh Châu và rạch Nhu Gia nhằm kết nối 02 tuyến đường thủy nội địa quốc gia và kết nối thị xã Vĩnh Châu, thị xã Ngã Năm với tuyến đường thủy quốc gia.

- Xây dựng bến tổng hợp tại thị trấn Long Phú.

- Xây dựng công tự động có trạm điều khiển để đưa tuyến Kế Sách - Châu Thành - Mỹ Tú vào hoạt động.

2. Các dự án ưu tiên đến năm 2030 gồm: Nạo vét và bảo đảm luồng các tuyến kênh Cái Côn Bé, kênh Cái Trâm, kênh Số 1, kênh Rạch Vọp, kênh Maspero, rạch Chàng Ré, kênh Phú Lộc - Ngã Năm, kênh Bà Sầm, kênh Trà Niên, kênh Lừ Bư - Giồng Dú và kênh Ba Rinh Mới.

IV. Các giải pháp thực hiện quy hoạch

1. Các giải pháp về chính sách quản lý quy hoạch

- Tiến hành xác định và cắm mốc an toàn hành lang đường thủy nội địa, dành quỹ đất để mở rộng, nâng cấp các công trình giao thông thủy nội địa trên cơ sở quy hoạch được duyệt.

- Căn cứ vào điều kiện cụ thể của tỉnh trong từng thời kỳ, Sở Giao thông vận tải xây dựng kế hoạch chi tiết, chương trình, dự án phát triển trình UBND tỉnh xem xét, quyết định phù hợp với những định hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

2. Các giải pháp về vốn

- Tiếp tục xây dựng chính sách ưu tiên, ưu đãi, khuyến khích đầu tư theo hướng tăng tính thương mại của dự án đầu tư, huy động mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư nhằm huy động nguồn lực xã hội để phát triển kết cấu hạ tầng.

- Tập trung nguồn vốn ngoài ngân sách vào phát triển cảng, cơ sở công nghiệp đóng mới và sửa chữa phương tiện.

- Mở rộng quan hệ hợp tác với các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, đặc biệt là Thành phố Hồ Chí Minh, trong việc liên doanh, liên kết huy động nguồn vốn để phát triển giao thông vận tải thủy nội địa kết hợp du lịch, kết hợp cải tạo nâng cấp cảng thủy nội địa, nâng cấp cầu đường nối cảng với các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp của tỉnh.

3. Các giải pháp về chính sách đảm bảo trật tự, an toàn giao thông

- Quán triệt và thực hiện nghiêm túc các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông; quản lý tốt hành lang bảo vệ luồng tàu, sắp xếp lại hoạt động cảng bến.

- Đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa phải đảm bảo hành lang an toàn và bảo vệ môi trường.

- Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý người điều khiển phương tiện và tăng cường chất lượng kiểm định phương tiện.

- Tăng cường công tác cứu hộ, cứu nạn để giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông đường thủy gây ra.

4. Các giải pháp về khoa học công nghệ và bảo vệ môi trường

- Áp dụng các tiêu chuẩn, quy chuẩn, quy trình, quy phạm, định mức kinh tế kỹ thuật chuyên ngành trong các lĩnh vực khảo sát, thiết kế, thi công, nghiệm thu, duy tu, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa. Phối hợp với các đơn vị vận tải áp dụng các phương thức vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức.

- Áp dụng hiệu quả công nghệ thông tin vào các khâu quản lý, điều hành và khai thác giao thông vận tải.

- Trong xây dựng công trình giao thông đường thủy nội địa, cần chú trọng áp dụng vật liệu mới, công nghệ mới phù hợp với điều kiện cụ thể của từng địa phương.

- Kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường trong thực hiện dự án đầu tư và khai thác vận tải, khai thác cảng.

- Tăng cường khả năng thích ứng của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

5. Các giải pháp về phát triển nguồn nhân lực

- Tăng cường đào tạo nguồn nhân lực cấp tỉnh đảm bảo đáp ứng nhu cầu phát triển giao thông đường thủy nội địa của tỉnh.

- Đối với cấp huyện, nâng cao năng lực quản lý cho đội ngũ cán bộ cấp huyện cả về kiến thức quản lý và kỹ thuật theo nhu cầu của từng huyện.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm:

a) Tiếp nhận đầy đủ bản vẽ, thuyết minh và tập tin điện tử về quy hoạch theo quy định. Đồng thời, chủ trì, phối hợp các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức công bố công khai Quy hoạch này theo quy định.

b) Định kỳ tổ chức rà soát, cập nhật bổ sung Quy hoạch đảm bảo phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội và tình hình thực tế tại địa phương.

c) Tổ chức quản lý và thực hiện Quy hoạch này, phối hợp với các cơ quan chức năng tổ chức thực hiện các dự án đúng Quy hoạch được phê duyệt.

2. Các sở, ban ngành liên quan và UBND các huyện, thị xã, thành phố có trách nhiệm:

a) Phối hợp Sở Giao thông vận tải tổ chức thực hiện công bố công khai Quy hoạch này.

b) Thực hiện các dự án phải phù hợp với Quy hoạch, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với việc thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương, ngành và lĩnh vực.

Điều 3. Chánh Văn phòng UBND tỉnh, Giám đốc các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường, Giao thông vận tải, Chủ tịch

UBND các huyện, thị xã, thành phố, tỉnh Sóc Trăng và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này kể từ ngày ký.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- TT. TU, TT. HĐND tỉnh;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Cổng thông tin điện tử tỉnh;
- Lưu: TH, VX, KT, XD, NC, HC' *lyux*

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



Lê Thành Trí



PHỤ LỤC I

Tuyên trực vận tải chính và các tuyến trực vận tải nhánh chính
theo Quyết định số 55/QĐ-UBND ngày 11/01/2016
của Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng

Stt	Các tuyến vận tải thủy chính	Chiều dài (km)	Các thông số kỹ thuật tối thiểu của luồng		Hành lang bảo vệ luồng tính từ mép luồng ra mỗi bên (m)
			Chiều rộng (m)	Chiều cao (m)	
I	Các tuyến trực vận tải chính				
1	Nhánh thứ 2 của sông Hậu.	33	125	4	20
2	Tuyến Kế Sách - Châu Thành - Mỹ Tú.	34,8	15	2,2	10
3	Kênh Cái Côn Bé	15	15	2,2	10
4	Kênh Mang Cá	3,6	15	2,2	10
5	Kênh Ba Rinh Mới	20,4	15	2,2	10
6	Tuyến Long Phú - Trần Đề - Vĩnh Châu	62,1	15	2,2	10
7	Kênh Bà Sấm	36,8	15	2,2	10
8	Kênh Trà Niên	18,5	10	1,3	10
9	Kênh Lừ Bư - Giồng Dú	8,5	10	1,3	10
10	Tuyến Ngã Năm - Dù Tho	50,3	15	2,2	10
11	Kênh Quán Lộ - Nhu Gia	17	25	2,8	15
12	Rạch Nhu Gia	39	25	2,8	15
II	Các tuyến trực vận tải nhánh chính				
1	Kênh Cái Trâm	10	15	2,2	10
2	Sông Rạch Vọp	14	25	2,1	10
3	Kênh số 1	22	15	2,2	10
4	Kênh Maspero	33	10	1,3	10
5	Rạch Chàng Ré	19,5	14	1,3	10
6	Kênh Vĩnh Châu	12,5	15	2,2	10
7	Kênh Phú Lộc - Ngã Năm	26	15	2,2	10
8	Sông Mỹ Thanh	25	50	2,8	15



PHỤ LỤC II

Về các bến khách ngang sông quy hoạch giai đoạn 2015 - 2020
(Kèm theo Quyết định số 55 /QĐ-UBND ngày 11 /01/2016
của Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng)

Stt	Huyện/Thị xã	Lý trình
1	Trần Đề - Vĩnh Châu	Km21+500, bờ trái, bờ phải, sông Mỹ Thanh
2	Trần Đề - Vĩnh Châu	Km24+250, bờ trái, bờ phải, sông Mỹ Thanh
3	Kế Sách	Km21+400 (tính từ ngã ba Nhon Mỹ) bờ phải sông Hậu
4	Kế Sách	Km10+100 (tính từ ngã ba Nhon Mỹ) bờ phải, trái sông Hậu
5	Kế Sách	Km4+000 (tính từ ngã ba Nhon Mỹ) bờ phải sông Hậu
6	Kế Sách	Km3+500 (tính từ ngã ba Sông Cái Côn – Sông Hậu) bờ phải, trái sông Cái Côn
7	Kế Sách	Km2+000 (tính từ ngã ba Sông Cái Côn – Sông Hậu) bờ phải, trái sông Cái Côn
8	Kế Sách	Km3+300 (tính từ ngã ba Sông Cái Côn Bé – Cái Côn) bờ phải, trái sông Cái Côn Bé
9	Kế Sách	Km4+400 (tính từ vàm Cái Trâm sông Hậu) bờ phải, trái sông Cái Trâm
10	Kế Sách	Km10+200 (tính từ vàm Nhon Mỹ sông Hậu) bờ phải, trái sông Số 1
11	Thạnh Trị	Km18+ 500, bờ trái, bờ phải kênh Phú Lộc - Ngã Năm
12	Thạnh Trị	Km12+ 306, bờ trái, bờ phải kênh Nàng Rền
13	Mỹ Xuyên - Vĩnh Châu	Km15+ 900, bờ trái, bờ phải sông Cổ cò
14	Châu Thành	Km5+ 940, bờ trái, bờ phải kênh Tam Sóc
15	Mỹ Tú	Km13+200, bờ trái, bờ phải kênh Tam Sóc
16	Mỹ Tú	Km4+489, bờ trái, bờ phải kênh Tân Lập
17	Mỹ Tú	Km24+ 120, bờ trái, bờ phải Sông Nhu Gia