

ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÌNH ĐỊNH

Số: 94 /2020/QĐ-UBND

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Bình Định, ngày 28 tháng 12 năm 2020

QUYẾT ĐỊNH

**Ban hành Chương trình bê tông hóa giao thông nông thôn,
giai đoạn 2021 – 2025 trên địa bàn tỉnh**

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH

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

Căn cứ Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT ngày 08 tháng 7 năm 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 2030;

Căn cứ Nghị quyết số 29/2020/NQ-HĐND ngày 06 tháng 12 năm 2020 của
Hội đồng nhân dân tỉnh về Chương trình bê tông hóa giao thông nông thôn, giai
đoạn 2021 – 2025 trên địa bàn tỉnh;

Theo đề nghị của Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số 104/TTr-SGTVT
ngày 19 tháng 11 năm 2020,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Chương trình bê tông hóa giao
thông nông thôn, giai đoạn 2021 – 2025 trên địa bàn tỉnh.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 07 tháng 01 năm
2021 và thay thế Quyết định số 45/2015/QĐ-UBND ngày 25/12/2015, Quyết định
số 34/2019/QĐ-UBND ngày 19/7/2019 và Quyết định số 72/2019/QĐ-UBND
ngày 19/12/2019 của UBND tỉnh.

Điều 3. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh, Giám đốc các Sở: Kế
hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải, Xây dựng, Giám đốc Kho bạc Nhà

nước tỉnh, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. B

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Bộ GTVT;
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- TT Tỉnh ủy (Báo cáo);
- TT HĐND tỉnh (Báo cáo);
- UBMTTQVN tỉnh;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- LĐVP UBND tỉnh;
- Lưu: VT, K3, K19. *ng*

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Phi Long

**CHƯƠNG TRÌNH
BÊ TÔNG HÓA GIAO THÔNG NÔNG THÔN,
GIAI ĐOẠN 2021 – 2025 TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH**
*(Ban hành kèm theo Quyết định số 94 /2020/QĐ-UBND
Ngày 28 tháng 12 năm 2020 của UBND tỉnh)*

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 ²	
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 ²	
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 ²	
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 ²	

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 đồi, 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 _n (m)	B _m (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.

* *Phân 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 $B_m=5,5m$, chiều dày 22cm, mác bê tông đạt 300 daN/cm², 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, trục 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/cm², 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/cm², 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/cm², 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 trục 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
Tổng cộng			2.134,440		230.470

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

TT	Loại đường	Tổng số Km đường 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
Tổng cộng		761,10	200.942

6. Tổng nguồn kinh phí tính hỗ trợ

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

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

Tổng kinh phí tính hỗ trợ là 602,15 tỷ đồng (*bình quân, mỗi năm kinh phí tính 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 Giao thông vận tải 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 đường giao thông nông thôn trên địa bàn, giúp UBND cấp 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 các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, 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 chủ trì, phối hợp với Sở Tài chính đề xuất nguồn vốn để thực hiện Chương trình bê tông hóa giao thông nông thôn nêu trên, báo cáo UBND tỉnh xem xét chỉ đạo thực hiện.

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**

Nguyễn Phi Long