

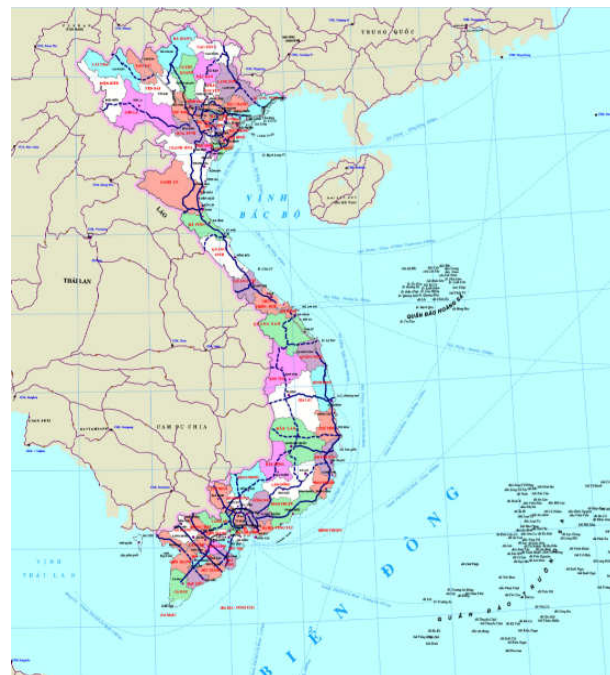
BỘ XÂY DỰNG

QUY HOẠCH

KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

(Kèm theo Quyết định số 2470/QĐ-BXD ngày 30/12/2025 của Bộ Xây dựng)

CAO TỐC GÒ DẦU- XA MÁT (CT.32)



Hà Nội, ngày 30 tháng 12 năm 2025

QUY HOẠCH

KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

CHỦ ĐẦU TƯ
CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG



Nguyễn Thanh Hoài

ĐẠI DIỆN CHỦ ĐẦU TƯ
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3



KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC

Phạm Văn Toàn

LIÊN DANH TƯ VẤN

TRUNG TÂM TƯ VẤN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN
GIAO THÔNG VẬN TẢI
GIÁM ĐỐC



Phạm Minh Hải

CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN XÂY DỰNG A2Z
TỔNG GIÁM ĐỐC



Nguyễn Quang Phong

TỔNG CÔNG TY TƯ VẤN THIẾT KẾ
GIAO THÔNG VẬN TẢI - CTCP

KT. TỔNG GIÁM ĐỐC
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC



Nguyễn Mạnh Hà

QUY HOẠCH
KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ THỜI KỲ 2021-2030,
TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050
CAO TỐC GÒ DẦU- XA MÁT (CT.32)

Chủ nhiệm Quy hoạch
KCS

: Lê Văn Đạt 
: Lê Quang Tiến 

TỔNG CÔNG TY TVTK GTVT - CTCP
GIÁM ĐỐC ĐIỀU HÀNH DỰ ÁN



PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC
NGUYỄN MẠNH HÀ

A. THUYẾT MINH

MỤC LỤC

1. Giới thiệu chung.....	1
2. Căn cứ lập quy hoạch tuyến.....	1
3. Điều kiện tự nhiên khu vực quy hoạch tuyến	3
3.1. Phân tích, đánh giá các yếu tố, điều kiện tự nhiên	3
3.1.1 Đặc điểm địa hình.....	3
3.1.2 Đặc điểm khí hậu, thủy văn.....	3
3.1.3 Đặc điểm địa chất	4
3.2. Phân tích, đánh giá các yếu tố về nguồn lực cho phát triển tuyến đường bộ	4
3.3. Phân tích, đánh giá thực trạng phân bố, sử dụng không gian của tuyến đường bộ.....	4
4. Xu thế phát triển giao thông vận tải khu vực tuyến đường bộ.....	4
5. Đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng đường bộ.....	5
5.1. Phân tích, đánh giá thực hiện các chiến lược, quy hoạch và các dự án đầu tư có liên quan	5
5.2. Thực trạng chung của tuyến, thực trạng kỹ thuật, hoạt động vận tải trên tuyến	5
5.2.1 Thực trạng chung của tuyến	5
5.2.2 Thực trạng kỹ thuật.....	6
5.2.3 Hoạt động vận tải trên tuyến.....	6
5.3. Phân tích, đánh giá sự liên kết, đồng bộ của tuyến đường bộ trong hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, hệ thống vận tải các chuyên ngành khác.	6
5.3.1 Vai trò của tuyến trong hệ thống hạ tầng giao thông vùng và quốc gia.....	6
5.3.2 Mức độ liên kết trong hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	7
5.3.3 Sự đồng bộ với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông các chuyên ngành khác	7
5.3.4 Đánh giá mức độ liên kết và đồng bộ.....	7
5.4. Phân tích, đánh giá sự liên kết giữa tuyến đường bộ với kết cấu hạ tầng của các ngành, lĩnh vực khác	8
6. Xác định, đánh giá tác động phát triển kinh tế - xã hội của vùng đối với tuyến đường bộ, những cơ hội và thách thức đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.....	9
6.1. Xác định, đánh giá tác động phát triển kinh tế - xã hội đối với tuyến đường bộ, ứng dụng công nghệ và phương tiện mới.....	9
6.2. Phân tích, đánh giá những cơ hội, thách thức phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (theo tuyến) trong thời kỳ quy hoạch.....	9
7. Dự báo nhu cầu vận tải.....	9
8. Mục tiêu quy hoạch.....	10
9. Xây dựng phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	10
9.1. Quy hoạch hướng tuyến, các điểm khống chế chính, chiều dài, quy mô và thông số kỹ thuật từng đoạn tuyến đường bộ.	10
9.1.1 Phạm vi	10
9.1.2 Hướng tuyến cơ bản.....	10

9.1.3 Quy mô, thông số kỹ thuật các đoạn tuyến	10
9.2. Quy mô, thông số kỹ thuật công trình chính trên tuyến: cầu, hầm, bến phà	11
9.3. Quy hoạch đường gom, công trình phụ trợ khác	11
9.3.1 Quy hoạch đường gom.....	11
9.3.2 Trạm thu phí	11
9.3.3 Trạm dừng nghỉ.....	11
9.4. Quy hoạch các điểm giao cắt, phương án kết nối với các phương thức vận tải khác; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất, các đầu mối giao thông quan trọng.	11
9.4.1 Quy hoạch các điểm giao cắt	11
9.4.2 Phương án kết nối với các phương thức vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không cho từng khu vực, từng tuyến đường; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất.....	12
10. Định hướng bố trí sử dụng đất cho tuyến đường bộ	12
10.1. Nguyên tắc xác định nhu cầu sử dụng đất.....	12
10.2. Diện tích nhu cầu sử dụng đất.....	12
11. Xác định nhu cầu vốn, danh mục các dự án quan trọng, dự án ưu tiên đầu tư, thứ tự ưu tiên thực hiện	12
11.1. Xác định nhu cầu vốn.....	12
11.2. Xây dựng tiêu chí xác định dự án ưu tiên đầu tư	13
11.3. Đề xuất thứ tự ưu tiên thực hiện.....	13
12. Bản đồ, bản vẽ	13

1. Giới thiệu chung

Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt có tuyến cao tốc Gò Dầu - Xa Mát (CT.32), chiều dài khoảng 65km, quy mô 4 làn xe, tiến trình đầu tư sau năm 2030. Đây là trục giao thông chính chạy dọc từ Bắc xuống Nam của tỉnh Tây Ninh, kết nối với tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (tuyến đang được Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Tây Ninh phối hợp thực hiện, dự kiến hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng năm 2025), hình thành trục giao thông kết nối Tây Ninh (các khu vực thành phố Tây Ninh, thị xã Hoà Thành, Trảng Bàng và các huyện Gò Dầu, Dương Minh Châu, Tân Châu, Tân Biên) và các cửa khẩu phía Bắc của tỉnh Tây Ninh (bao gồm: 02 cửa khẩu quốc tế: Xa Mát, Tân Nam, 02 cửa khẩu chính: Chàng Riệc, Kà Tum và nhiều cửa khẩu phụ) với Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam và hành lang kinh tế Đông - Tây phía Nam các nước tiểu vùng sông Mê Kông. Vì vậy, việc nghiên cứu và đầu tư sớm tuyến cao tốc Gò Dầu - Xa Mát phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh của cả nước, của Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung và tỉnh Tây Ninh nói riêng trong giai đoạn hiện nay là rất cần thiết.

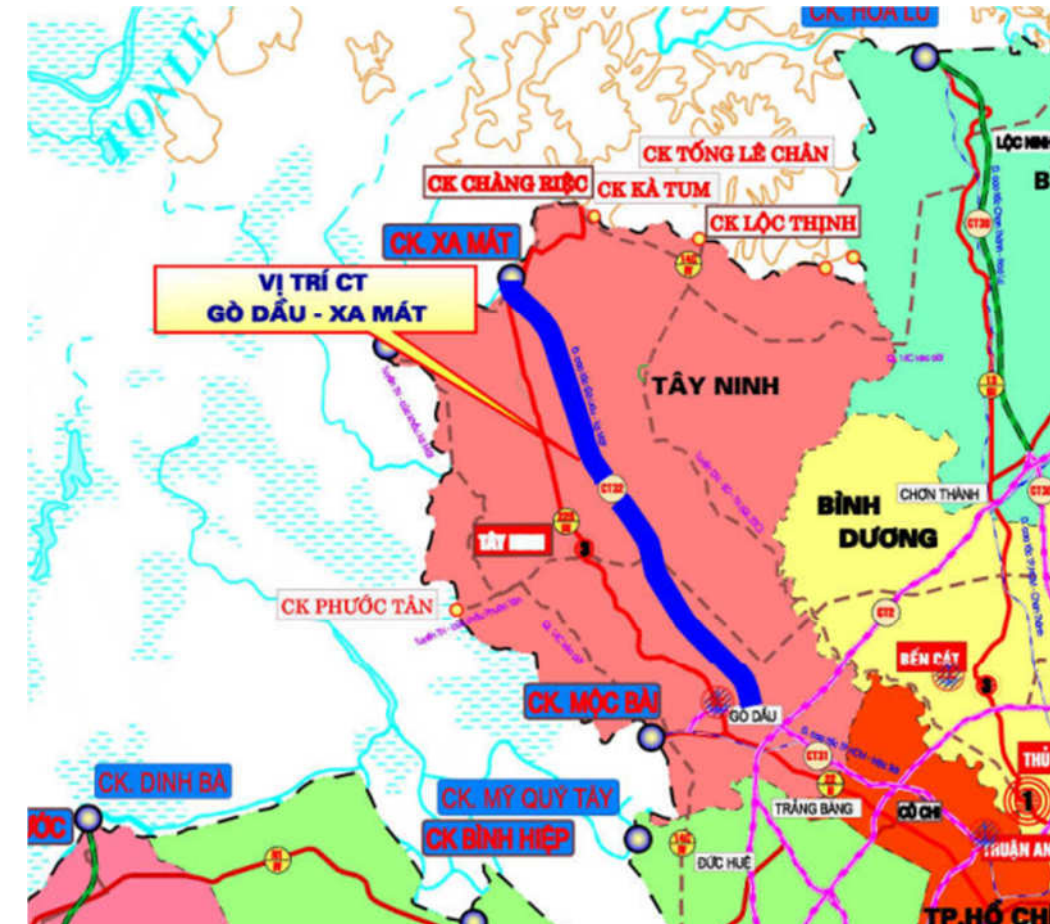
Đặc biệt đoạn đầu của cao tốc, từ Gò Dầu (kết nối vào cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài) đến thành phố Tây Ninh sẽ kết nối trực tiếp đến Trung tâm tỉnh và khu du lịch Quốc gia Núi Bà Đen đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tại Quyết định số 1099/QĐ-TTg ngày 05/9/2018, đây được xác định là trục tạo động lực thúc đẩy các ngành kinh tế khác phát triển, như: thương mại, dịch vụ, du lịch, nông nghiệp.... và dọc hai bên tuyến hiện có KCN Đồ thị Dịch vụ Phước Đồng - Bời Lời, KCN Chà Là, định hướng có KCN Hiệp Thạnh, KCN Thạnh Đức...

Mặt khác, tỉnh Tây Ninh đang đẩy mạnh thu hút đầu tư và có các nhà đầu tư chiến lược đầu tư vào các lĩnh vực: công nghiệp, đô thị, du lịch, nông nghiệp công nghệ cao, hạ tầng..., trong đó, tuyến cao tốc Gò Dầu - Xa Mát có các nhà đầu tư quan tâm, đề xuất nghiên cứu. Song song đó, tỉnh đang xây dựng Đề án khai thác Quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh.

UBND tỉnh Tây Ninh có Tờ trình số 3984/TTr-UBND ngày 10/11/2021 về việc giao UBND tỉnh Tây Ninh làm cơ quan nhà nước có thẩm quyền triển khai thực hiện Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu - Xa Mát (giai đoạn 1, thực hiện đoạn từ Gò Dầu đến thành phố Tây Ninh trong giai đoạn 2021-2030).

Ngày 18/11/2021, Bộ GTVT đã có văn bản số 12256/BGTVT về việc cơ quan có thẩm quyền thực hiện Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Gò Dầu - Tây Ninh;

Ngày 15/4/2022, Thủ tướng Chính phủ Văn bản số 346/TTg-CN về việc giao cơ quan có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu - Xa Mát trong đó đã đồng ý giao UBND tỉnh Tây Ninh làm cơ quan có thẩm quyền triển khai Dự án.



Hình 1. Bản đồ vị trí dự án cao tốc Gò Dầu-Xa Mát theo quy hoạch

2. Căn cứ lập quy hoạch tuyến

- Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 ngày 24/11/2017;
- Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018;
- Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020;
- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020;
- Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18/01/2024;
- Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 ngày 27/6/2024;
- Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15 ngày 27/6/2024;
- Luật Nhà ở số 27/2023/QH15 ngày 29/6/2024;
- Luật Kinh doanh bất động sản số 29/2023/QH15 ngày 29/6/2024;
- Luật Các tổ chức tín dụng số 32/2024/QH15 ngày 29/6/2024;
- Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn số 47/2024/QH15 ngày 26/11/2024;
- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật chứng khoán, Luật kế toán, Luật kiểm toán độc lập, Luật ngân sách nhà nước, Luật quản lý, sử dụng tài sản công, Luật quản lý thuế, Luật thuế

thu nhập cá nhân, Luật dự trữ quốc gia, Luật xử lý vi phạm hành chính số 56/2024/QH15 ngày 29/11/2024;

- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu số 57/2024/QH15 ngày 29/11/2024;

- Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15 ngày 29/11/2024;

- Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch.

- Nghị định số 56/2019/NĐ-CP ngày 24/6/2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải trong Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch;

- Nghị định 58/2023/NĐ-CP ngày 12/8/2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Quy hoạch;

- Thông tư 33/2021/TT-BGTVT ngày 15/12/2021 của Bộ Giao thông vận tải về hướng dẫn định mức cho hoạt động quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành trong lĩnh vực giao thông vận tải;

- Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về việc Tiếp tục tăng cường hiệu lực, hiệu quả thực hiện chính sách, pháp luật về quy hoạch và một số giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ lập và nâng cao chất lượng quy hoạch thời kỳ 2021 - 2030;

- Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13/11/2021 của Quốc hội về Quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Kế hoạch sử dụng đất quốc gia 5 năm 2021-2025;

- Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 05/02/2018 của Chính phủ về triển khai thi hành Luật Quy hoạch;

- Nghị quyết số 751/NQ-UBTVQH14 ngày 16/8/2019 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội giải thích một số điều của Luật Quy hoạch;

- Nghị quyết số 110/NQ-CP ngày 02/12/2019 của Chính phủ về ban hành Danh mục các quy hoạch được tích hợp vào quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh quy định tại điểm c khoản 1 Điều 59 Luật Quy hoạch;

- Nghị quyết số 131/NQ-CP ngày 15/9/2020 của Chính phủ về bổ sung các quy hoạch tại Phụ lục Danh mục các quy hoạch được tích hợp vào quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 59 của Luật Quy hoạch ban hành kèm theo Nghị quyết số 110/NQ-CP ngày 02/12/2019 của Chính phủ;

- Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Nghị quyết số 154/NQ-CP của Chính phủ về việc ban hành Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Quyết định 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quyết định 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021;

- Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phê duyệt mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn 2050; Quyết định số 1587/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/09/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn 2050; Quyết định số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 1736/QĐ-TTg ngày 29/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 399/QĐ-BGTVT ngày 04/4/2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt nhiệm vụ, dự toán Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Văn bản số 1023/BGTVT-KHĐT ngày 07/02/2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc giao nhiệm vụ lập Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Văn bản số 324/SGTVT ngày 22/3/2024 của SGTVT tỉnh Tây Ninh về việc phối hợp cung cấp dữ liệu phục vụ công tác lập Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2023, tầm nhìn đến năm 2050.

- Văn bản số 2630/UBND-KT ngày 28/8/2024 của Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh về việc ý kiến Báo cáo cuối kỳ Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Thông báo số 353/TB-VPCP ngày 13/9/2018 thông báo kết luận của Thủ tướng Chính phủ

Nguyễn Xuân Phúc tại buổi làm việc với lãnh đạo tỉnh Tây Ninh;

- Văn bản số 12256/BGTVT ngày 18/11/2021 của Bộ GTVT về việc cơ quan có thẩm quyền thực hiện Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Gò Dầu – Tây Ninh;
- Văn bản số 346/TTg-CN ngày 15/4/2022 của Thủ tướng chính phủ về việc giao cơ quan có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu – Xa Mát.
- Văn bản số 545/SXD-QHKT ngày 28/7/2025 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc góp ý hồ sơ Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Biên bản làm việc với các đơn vị liên quan về việc thống nhất nội dung quy hoạch và cung cấp các tài liệu liên quan đến quy hoạch;

3. Điều kiện tự nhiên khu vực quy hoạch tuyến

3.1. Phân tích, đánh giá các yếu tố, điều kiện tự nhiên

3.1.1 Đặc điểm địa hình

Nhìn chung Tây Ninh (cũ) có địa hình khá bằng phẳng với các bậc thềm phù sa cổ được nâng lên trên diện tích rộng. Trong đó có ngọn cao tới 95 m (đồi Tổng Lê Chân). Khu vực trung tâm tỉnh cách thị xã Tây Ninh khoảng 10 km về phía Đông Bắc có ngọn núi cao nhất trong Tỉnh là núi Bà Đen với độ cao 986 m nơi thấp nhất là vùng trũng sông Vàm Cỏ Đông với độ cao chỉ 3-5 m so với mực nước biển và hướng dốc từ Đông Bắc xuống Tây Nam. Địa hình của Tỉnh được phân chia thành các dạng sau:

- Dạng địa hình núi: Núi Bà Đen cao 986 m thuộc kiểu địa hình sườn xâm thực bào mòn mãnh liệt có độ dốc từ 250 đến 400 là ngọn núi duy nhất ở tỉnh Tây Ninh.
- Dạng địa hình đồi: Bao gồm các đồi có độ cao từ 50 - 60 m nằm tập trung ở vùng thượng nguồn sông Sài Gòn dọc theo ranh giới hai tỉnh Bình Phước Tây Ninh.
- Dạng địa hình dốc thoải: Địa hình có độ cao từ 15 - 30 m độ dốc 2-30 dạng địa hình này có ở các huyện: Tân Biên Dương Minh Châu Hoà Thành Trảng Bàng Bến Cầu.
- Dạng địa hình đồng bằng: Bao gồm các thềm sông có độ cao từ 5-10 m địa hình này thường phân bố dọc các sông Sài Gòn Vàm Cỏ Đông thành từng dải rộng 20- 100 m chiều dài tới vài km.

Ngoài những kiểu địa hình nêu trên Tây Ninh còn có các diện tích ngập nước bao gồm: Hồ Dầu Tiếng, sông Sài Gòn sông Vàm Cỏ Đông các suối và các trảng diện tích này thay đổi theo mùa trong đó phần diện tích ngập theo mùa khá lớn.

Địa hình khu vực Dự án khá bằng phẳng, dân cư thưa thớt thuận lợi cho đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc tiêu chuẩn cao đảm bảo các mục tiêu của Dự án.

3.1.2 Đặc điểm khí hậu, thủy văn

a. Khí hậu

Khí hậu ở Tây Ninh (cũ) tương đối ôn hoà được chia ra làm hai mùa rõ rệt: mùa mưa và mùa khô. Mùa mưa bắt đầu từ tháng 5 đến tháng 11 và mùa khô bắt đầu từ tháng 12 đến tháng 4 năm sau. Cùng với chế độ bức xạ dồi dào nhiệt độ cao và ổn định thuận lợi cho phát triển nông nghiệp

đa dạng đặc biệt là các loại cây công nghiệp cây ăn quả cây dược liệu và chăn nuôi gia súc gia cầm. Mặt khác Tây Ninh ít chịu ảnh hưởng của bão và những yếu tố bất lợi khác.

- *Chế độ bức xạ:* Tổng lượng bức xạ dồi dào trung bình trên 136kcal/cm2/năm và phân bố không đều trong năm. Thời gian có bức xạ cao nhất vào tháng 3 trong năm (16 kcal/cm2/năm) và thấp nhất vào tháng 9 (9kcal/cm2/năm). Chế độ bức xạ cao và ổn định là một yếu tố khí hậu thuận lợi để phát triển nông nghiệp có năng suất sinh học cao.

- *Chế độ nhiệt:* Tây Ninh có chế độ nhiệt cao và ổn định. Nhiệt độ trung bình 26 - 27°C. Tuy nhiên có sự khác biệt về chế độ nhiệt giữa các tiểu vùng. Ở phía Bắc tỉnh nhiệt độ trung bình thấp hơn các tiểu vùng phía Nam từ 0,5 - 1,4°C. Chênh lệch nhiệt độ trung bình các tháng trong năm từ 3 - 4°C giữa các tháng nóng nhất (tháng Tư) và lạnh nhất (tháng Mười Một đến tháng Giêng năm sau), nhưng lại có biên độ nhiệt ngày đêm lại khá cao (từ 8 - 10°C vào các tháng mùa khô). Tổng cả năm thuộc vào loại cao nhất của cả nước từ 9.000 - 10.000°C. Chế độ nhiệt cao ổn định và biên độ nhiệt lớn là yếu tố thích hợp để phát triển các loại cây công nghiệp và cây có quả.

- *Chế độ nắng:* Tây Ninh có số giờ nắng khá cao giao động trung bình từ 2.700 - 2.800 giờ/năm. Vào mùa khô số giờ nắng cao hơn trung bình 8 - 9 giờ/ngày; vào mùa mưa số giờ nắng trung bình từ 6 -7 giờ/ngày.

- *Chế độ gió:* Có hai loại gió thịnh hành ở Tây Ninh là gió mùa khô và gió mùa mưa phù hợp với chế độ trong khu vực. Chế độ gió mùa khô có hướng Bắc – Đông Bắc; chế độ gió mùa mưa thổi theo hướng Tây - Tây Nam. Tốc độ gió bình quân 1,7 m/giây.

- *Chế độ mưa:* Lượng mưa ở Tây Ninh khá lớn trung bình 1.900 - 2300 mm, phân bố không đều trong năm. Vào mùa mưa có tới 110 - 130 ngày có mưa chiếm khoảng 85 - 90% tổng lượng mưa cả năm. Mùa khô lượng mưa thấp nhất vào tháng 1 2. Chế độ mưa không đều là một trở ngại lớn cho sản xuất và đời sống.

- *Chế độ ẩm:* Độ ẩm không khí tương đối cao trung bình từ 82 - 83%; cực đại có thể lên tới 86 - 87%. Mùa mưa độ ẩm không khí thường cao hơn mùa khô từ 10 - 20%.

Bên cạnh những thuận lợi một số hạn chế chủ yếu của khí hậu ở đây là sự biến động và phân hoá rõ rệt của các yếu tố theo mùa. Sự tương phản giữa mùa khô và mùa mưa, về chế độ mưa, chế độ gió và chế độ ẩm ít nhiều gây cản trở cho phát triển sản xuất và đời sống.

b. Thủy văn

Tỉnh Tây Ninh (cũ) phụ thuộc chủ yếu vào chế độ hoạt động của hai con sông lớn chảy qua là sông Sài Gòn và sông Vàm Cỏ Đông. Cùng với hai con sông chính Tây Ninh có nhiều suối kênh rạch tạo ra một mạng lưới thủy văn phân bố tương đối đồng đều trên địa bàn. Tuy nhiên mật độ sông rạch ở Tây Ninh tương đối thưa, chỉ đạt 0,314km/km2.

- **Sông Sài Gòn:** Bắt nguồn từ vùng đồi Lộc Ninh tỉnh Bình Phước chảy qua các tỉnh Tây Ninh Bình Phước Bình Dương và thành phố Hồ Chí Minh rồi nhập vào sông Đồng Nai tại Tân Thuận (Quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh). Sông có chiều dài 280 km diện tích hứng nước 5105 17 km2 trong đó phần thuộc đất Việt Nam là 4550 75 km2. Hiện tại trên sông đã xây dựng công trình hồ thủy điện Dầu Tiếng để tưới cho diện tích canh tác của lưu vực và lưu vực sông Vàm Cỏ Đông thuộc tỉnh Tây Ninh và Thành phố Hồ Chí Minh. Chảy qua đoạn tỉnh Tây Ninh dài khoảng

18 km từ đập chính của Hồ Dầu Tiếng v đến cửa sông có b rộng biến đổi từ 150 m đến 350 m độ sâu từ 10 m đến 20 m độ dốc lòng sông từ 0,0001 đến 0,005.

- **Sông Vàm Cỏ Đông:** Bắt nguồn từ vùng núi thấp trên đất Cam-pu-chia cao độ trên 10,0m. Sông chảy theo hướng Tây Bắc – Đông Nam qua vùng đất trũng thuộc Gò Dầu xuống Hiệp Hòa Bến Lức và nhập vào sông Vàm Cỏ tại Nhơn Ninh. Sông có diện tích lưu vực $F = 6.300 \text{ km}^2$ chiều dài dòng sông chính 283 km, chiều rộng dòng chính (140-200) m độ sâu đáy sông Hiệp Hòa 17,0m, Bến Lức 21,0m độ dốc đáy sông nhỏ 0,021%.

Khu vực dự án có điều kiện khí hậu và thủy văn khá thuận lợi, sông ngòi thưa thớt, thuận lợi cho phát triển giao thông đường bộ.

3.1.3 Đặc điểm địa chất

Tây Ninh là một phần địa khối indone xia bị hoạt và lùn chìm trong giới Mzozoi sớm - giữa. Quá trình chuyển động thăng trầm tạo sông tạo núi đã để lại đầy đủ các loại đất đá thuộc các nhóm trầm tích phun trào có tuổi từ Triat đến Holoxen và Pleistoxem. Địa chất nền móng khu vực được chia ra làm hai khu vực chính có mức độ chịu tải khác nhau như sau:

- **Vùng I:** Đây là vùng trầm tích cổ. Phù sa cổ tạo thành băng dài từ hướng Cam-pu-chia thọc sâu và chìm dần vào Việt Nam xen k p giữa phù sa cổ là những thung lũng cổ và được trám đầy bởi phù sa trẻ. Các trầm tích cổ phát triển chủ yếu ở phía Bắc khu dự án thuộc tỉnh Bình Dương Bình Phước Tây Ninh và khu vực gò cao của huyện Củ Chi Thành phố Hồ Chí Minh. Thành phần cấu tạo chủ yếu là sét và bụi vài nơi lẫn cát và sỏi. Đất trạng thái ít ẩm nén chặt vừa đến chặt cứng. Trạng thái cơ lý của đất từ dẻo cứng đến cứng. Đất ở những khu vực này thích hợp với việc xây dựng công trình vừa và lớn. Tuy nhiên khi xây dựng các công trình cụ thể cần phải khảo sát chi tiết và đưa ra biện pháp xử lý thích hợp.

- **Vùng II:** Đây là vùng trầm tích trẻ được thành tạo trong giai đoạn biến tích cách đây khoảng 6000 năm và giai đoạn biến lồi sau đó. Các trầm tích trẻ phát triển chủ yếu ở phía Nam thuộc Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Long An ngoài ra còn nằm xen kẹp với diện lộ của các trầm tích cổ. Thành phần chủ yếu gồm: sét nh á sét hay á cát. Đất thường có màu xám đen lẫn xác thực vật phân hủy và bán phân hủy. Đất ngấm nước đến bão hòa và bị nén yếu đến vừa. Trạng thái cơ lý của đất từ chảy dẻo đến m m một vài chỗ ở trạng thái nửa cứng. Đất ở khu vực này chỉ phù hợp cho việc xây dựng công trình nhỏ. Khi xây dựng các công trình có quy mô lớn hơn phải tiến hành xử lý móng tốt.

Địa chất khu vực có nhiều thuận lợi cho việc đầu tư xây dựng tuyến quy hoạch.

3.2. Phân tích, đánh giá các yếu tố về nguồn lực cho phát triển tuyến đường bộ

Trong những năm gần đây, tỉnh Tây Ninh đã xác định hạ tầng giao thông, đặc biệt là hệ thống đường bộ, là một trong những khâu đột phá chiến lược để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập vùng. Nguồn lực tài chính được huy động đa dạng từ ngân sách địa phương, ngân sách Trung ương và nguồn xã hội hóa thông qua mô hình đối tác công tư (PPP).

Giai đoạn 2016–2022, tỉnh đã triển khai gần 6.000 tỷ đồng cho 38 dự án giao thông, trong đó ngân sách địa phương đóng góp hơn 4.100 tỷ đồng, thể hiện cam kết mạnh mẽ của chính quyền.

Quy hoạch phát triển giao thông giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến 2050 của tỉnh đặt mục tiêu hình thành mạng lưới cao tốc hiện đại như Hồ Chí Minh – Mộc Bài, Gò Dầu – Xa Mát, kết nối các trung tâm kinh tế trong vùng và khu vực biên giới, song song với việc nâng cấp các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ, đường trục nội đồng và đường biên giới. Bên cạnh đó, thể chế và cơ chế chính sách triển khai đang được hoàn thiện, đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, hỗ trợ giải phóng mặt bằng, tạo điều kiện thuận lợi để đẩy nhanh tiến độ các dự án.

Tuy nhiên, Tây Ninh vẫn đối mặt với một số thách thức lớn như nguồn vốn đầu tư chưa đáp ứng nhu cầu thực tiễn, tiến độ giải phóng mặt bằng còn chậm, hệ thống hạ tầng hiện tại chưa đồng bộ và chất lượng một số tuyến giao thông còn hạn chế. Do đó, trong thời gian tới, tỉnh cần tiếp tục đẩy mạnh huy động các nguồn lực, nhất là thu hút đầu tư tư nhân, tăng cường phối hợp vùng và nâng cao hiệu quả quản lý triển khai để bảo đảm phát triển hạ tầng giao thông bền vững, hiện đại và đồng bộ, làm nền tảng thúc đẩy kinh tế địa phương phát triển nhanh và hiệu quả hơn.

3.3. Phân tích, đánh giá thực trạng phân bố, sử dụng không gian của tuyến đường bộ

Phân bố không gian của tuyến cao tốc Gò Dầu – Xa Mát được xem là hợp lý, chạy qua vùng có mật độ dân cư tập trung vừa phải nhưng giàu tiềm năng phát triển công nghiệp và thương mại, đặc biệt kết nối trực tiếp đến cửa khẩu quốc tế Xa Mát – một trong những cửa ngõ quan trọng trên tuyến biên giới Việt Nam – Campuchia. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu và thúc đẩy phát triển kinh tế biên giới.

Về nguồn lực đầu tư, tuyến cao tốc này được dự kiến đầu tư khoảng 7.000 tỷ đồng, vốn chủ yếu huy động từ ngân sách địa phương và Trung ương, đồng thời tạo điều kiện thu hút đầu tư theo hình thức đối tác công – tư (PPP). Dự án đã và đang trong giai đoạn chuẩn bị các thủ tục giải phóng mặt bằng, thiết kế kỹ thuật và hoàn thiện hồ sơ đầu tư, dự kiến khởi công trong những năm tới.

Tuy nhiên, cũng tồn tại một số thách thức trong quá trình triển khai. Công tác giải phóng mặt bằng tại các đoạn qua địa bàn dân cư còn gặp khó khăn do yêu cầu bồi thường và tái định cư, ảnh hưởng đến tiến độ thi công. Bên cạnh đó, việc kết nối đồng bộ với hệ thống giao thông hiện hữu và hạ tầng phụ trợ (như các tuyến đường kết nối vào cao tốc, bến bãi, trung tâm logistics) vẫn cần được đầu tư nâng cấp để phát huy hiệu quả tối đa.

Mặc dù vậy, tuyến cao tốc Gò Dầu – Xa Mát được đánh giá là có vai trò chiến lược quan trọng trong việc tạo đột phá về hạ tầng giao thông, mở rộng không gian phát triển kinh tế Tây Ninh theo hướng hiện đại và liên kết vùng. Khi hoàn thành, dự án sẽ góp phần giảm tải cho các tuyến quốc lộ hiện hữu, rút ngắn thời gian di chuyển, giảm chi phí vận tải và tăng sức hấp dẫn đầu tư vào khu vực phía Tây của tỉnh.

4. Xu thế phát triển giao thông vận tải khu vực tuyến đường bộ

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng và xu hướng phát triển vùng Đông Nam Bộ, Tây Ninh xác định hệ thống giao thông vận tải, đặc biệt là đường bộ, đóng vai trò chiến lược trọng yếu. Xu thế phát triển giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh tập trung vào các điểm chính sau:

Đầu tư mở rộng, hiện đại hóa hạ tầng giao thông: Tây Ninh đang đẩy mạnh đầu tư các dự án cao tốc như TP.HCM – Mộc Bài, Gò Dầu – Xa Mát và nâng cấp các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ trọng điểm nhằm tăng năng lực vận tải, rút ngắn thời gian di chuyển và giảm chi phí logistics. Việc xây dựng các tuyến đường cao tốc chuẩn quốc tế sẽ góp phần nâng cao chất lượng kết nối nội vùng và liên vùng, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu qua cửa khẩu quốc tế Mộc Bài – Xa Mát.

Phát triển đa dạng phương thức vận tải và tích hợp giao thông: Bên cạnh phát triển đường bộ, Tây Ninh hướng tới kết nối đa phương thức vận tải, phối hợp đồng bộ với hệ thống đường sắt, đường thủy nội địa và vận tải hàng không khu vực. Việc tích hợp các phương thức vận tải sẽ tạo ra chuỗi cung ứng logistics hiệu quả, góp phần thu hút đầu tư và thúc đẩy phát triển kinh tế.

Tăng cường kết nối vùng và phát triển giao thông biên giới: Với vị trí giáp biên giới Campuchia, Tây Ninh chú trọng xây dựng các tuyến đường bộ kết nối thuận lợi đến cửa khẩu quốc tế và các cửa khẩu phụ nhằm thúc đẩy giao thương quốc tế. Đồng thời, phát triển các tuyến đường tuần tra biên giới, bảo đảm an ninh trật tự, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế biên giới bền vững.

Áp dụng công nghệ và quản lý hiện đại: Xu thế ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao thông, vận tải như hệ thống giao thông thông minh (ITS), giám sát vận tải, quản lý khai thác hạ tầng giao thông sẽ được Tây Ninh đẩy mạnh. Điều này giúp nâng cao hiệu quả sử dụng hạ tầng, giảm ùn tắc, nâng cao an toàn và bảo vệ môi trường.

Phát triển bền vững và thân thiện môi trường: Trong quá trình phát triển, tỉnh chú trọng việc bảo vệ môi trường, đảm bảo phát triển giao thông bền vững bằng cách ưu tiên các giải pháp giảm phát thải, sử dụng vật liệu xanh, đồng thời thiết kế hệ thống giao thông phù hợp với cảnh quan tự nhiên và đô thị.

Tổng thể, xu thế phát triển giao thông vận tải tuyến đường bộ của tỉnh Tây Ninh đang hướng tới xây dựng một hệ thống giao thông hiện đại, đồng bộ, hiệu quả và bền vững, nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội, tăng cường liên kết vùng và hội nhập quốc tế trong những thập niên tới.

5. Đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng đường bộ

5.1. Phân tích, đánh giá thực hiện các chiến lược, quy hoạch và các dự án đầu tư có liên quan

- Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 “Về kinh tế: phần đầu tốc độ tăng trưởng GDP cả nước bình quân đạt khoảng 7,0%/năm giai đoạn 2021 - 2030. Đến năm 2030, GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt khoảng 7.500 USD. Tỷ trọng trong GDP của khu vực dịch vụ đạt trên 50%, khu vực công nghiệp - xây dựng trên 40%, khu vực nông, lâm, thủy sản dưới 10%. Tốc độ tăng năng suất lao động xã hội bình quân đạt trên 6,5%/năm. Đóng góp của năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng đạt trên 50%; Phát huy lợi thế của từng vùng kinh tế - xã hội; tập trung phát triển 2 vùng động lực phía Bắc và phía Nam gắn với 2 cực tăng trưởng là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, hành lang kinh tế Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng

Tàu với kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, có tốc độ tăng trưởng cao, đóng góp lớn vào phát triển chung của đất nước” do vậy việc quy hoạch Dự án và đẩy nhanh tiến độ thực hiện đối với Dự án một trong các dự án trọng điểm quốc gia là phù hợp và cần thiết phù hợp với định hướng hình thành cơ bản bộ khung kết cấu hạ tầng quốc gia, bao gồm các trục giao thông đường bộ Bắc - Nam (đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, một số đoạn của đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Tây, đường ven biển), các trục giao thông Đông - Tây quan trọng, phần đầu có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc.

- Nghị quyết 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ: Trong nội dung Nghị quyết đã đưa ra nhiệm vụ, giải pháp phát triển kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng: “*Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vùng đồng bộ, hiện đại, kết nối thuận lợi nội vùng và liên vùng. Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp, khu công nghệ cao Đà Nẵng và các cảng hàng không, cảng biển. Tập trung đầu tư phát triển hệ thống đường bộ cao tốc, đặc biệt là các đoạn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông để kết nối toàn bộ các địa phương trong vùng. Xây dựng đường cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột; kêu gọi và thúc đẩy đầu tư tuyến đường cao tốc Hà Nội - Vĩnh Chấn (đoạn qua Nghệ An), đường cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo; đường cao tốc Đà Nẵng - Thạch Mỹ - Ngọc Hồi - Bờ Y. Đến năm 2030, toàn vùng có khoảng 1.554 km đường bộ cao tốc. Hoàn thành tuyến đường bộ ven biển tại các địa phương trong vùng. Nghiên cứu đầu tư, nâng cấp các tuyến đường cao tốc trục ngang kết nối cửa khẩu quốc tế với các cảng biển. Nâng cấp, cải tạo và nâng cao hiệu quả khai thác 9 cảng hàng không hiện có trong vùng. Đầu tư xây dựng mới cảng hàng không Phan Thiết, cảng hàng không Quảng Trị. Tập trung nguồn lực phát triển các cảng biển có tiềm năng thành cảng biển đặc biệt, nhất là các cảng biển ở Thanh Hóa, Nghệ An, Đà Nẵng và Khánh Hòa. Nâng cấp, từng bước hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam qua vùng. Nghiên cứu kêu gọi đầu tư các tuyến đường sắt kết nối vùng với khu vực Tây Nguyên và các cửa khẩu quốc tế trong khu vực*”.

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021.

- Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Đường Hồ Chí Minh; quốc lộ 14G... và các tuyến đường địa phương.

- Quy hoạch các trung tâm kinh tế - chính trị, khu công nghiệp, đầu mối vận tải, hệ thống logistic...

5.2. Thực trạng chung của tuyến, thực trạng kỹ thuật, hoạt động vận tải trên tuyến

5.2.1 Thực trạng chung của tuyến

a. Phạm vi hiện trạng tuyến đường

Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Gò Dầu - Xa Mát (Tây Ninh) là tuyến cao tốc thuộc quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia, có chiều dài

khoảng 65 Km, quy mô 04 làn xe, đầu tư trước năm 2030.

Quyết định 2076/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 của Thủ tướng chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, cũng đã bổ sung đoạn Gò Dầu - cửa khẩu Xa Mát vào mạng lưới đường bộ cao tốc vùng.

Tại thông báo số 353/TB-VPCP ngày 13/9/2018, Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý giao Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh làm cơ quan nhà nước có thẩm quyền để đầu tư đường cao tốc Gò Dầu - thành phố Tây Ninh - Xa Mát theo hình thức đối tác công tư (PPP) sau khi Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Quyết định số 346/TTg-CN ngày 15/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc giao cơ quan có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu - Xa Mát.

Hiện nay, dự án đã được UBND tỉnh Tây Ninh chấp thuận việc nhà đầu tư lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và hồ sơ đề xuất Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu – Xa Mát (giai đoạn 1, thực hiện đoạn từ Gò Dầu đến thành phố Tây Ninh) theo phương thức PPP. Đoạn 2: Thành phố Tây Ninh - Xa Mát. Điểm đầu: Giao với ĐT.781 (Dương Minh Châu, Tây Ninh); Điểm cuối: Cửa khẩu Xa Mát, Tây Ninh được thực hiện sau 2030.

b. Các địa danh mà tuyến đi qua

Hướng tuyến nghiên cứu lập Quy hoạch dự kiến đi qua các địa phương trên địa bàn tỉnh Tây Ninh như sau: Xã Phước Thạnh, xã Thạnh Đức, phường Long Hoa, phường Ninh Thạnh, phường Bình Minh, xã Trà Vong, xã Thạnh Bình, xã Tân Lập.

(Xem phụ lục đính kèm)

c. Các điểm thu hút phát sinh vận tải dọc tuyến

Cao tốc Quy hoạch Gò Dầu – Xa Mát là trục giao thông chính chạy dọc từ Bắc xuống Nam của tỉnh Tây Ninh, kết nối với tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (tuyến đang được Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Tây Ninh phối hợp thực hiện, dự kiến hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng năm 2025), hình thành trục giao thông kết nối Tây Ninh (các khu vực thành phố Tây Ninh, thị xã Hoà Thành, Trảng Bàng và các huyện Gò Dầu, Dương Minh Châu, Tân Châu, Tân Biên) và các cửa khẩu phía Bắc của tỉnh Tây Ninh (bao gồm: 02 cửa khẩu quốc tế: Xa Mát, Tân Nam, 02 cửa khẩu chính: Chàng Riệc, Kà Tum và nhiều cửa khẩu phụ) với Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam và hành lang kinh tế Đông - Tây phía Nam các nước tiểu vùng sông Mê Kông.

Đặc biệt đoạn đầu của cao tốc, từ Gò Dầu (kết nối vào cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài) đến thành phố Tây Ninh sẽ kết nối trực tiếp đến Trung tâm tỉnh và khu du lịch Quốc gia Núi Bà Đen đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tại Quyết định số 1099/QĐ-TTg ngày 05/9/2018, đây được xác định là trục tạo động lực thúc đẩy các ngành kinh tế khác phát triển, như: thương mại, dịch vụ, du lịch, nông nghiệp.... và dọc hai bên tuyến hiện có KCN Đồ thị Dịch vụ Phước Đồng - Bời Lời, KCN Chà Là, định hướng có KCN Hiệp Thạnh, KCN Thạnh Đức...

5.2.2 Thực trạng kỹ thuật

a. Quy mô kỹ thuật chủ yếu của từng đoạn tuyến

- Tuyến đang được UBND tỉnh Tây Ninh và thành phố Hồ Chí Minh lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.

b. Chất lượng mặt đường

- Tuyến đang được UBND tỉnh Tây Ninh và thành phố Hồ Chí Minh lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.

c. Thực trạng hành lang quản lý đường bộ, điểm đầu nối, hệ thống công trình phụ trợ

Tuyến đường đang được UBND tỉnh Tây Ninh và thành phố Hồ Chí Minh lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, toàn tuyến được làm mới. Hành lang quản lý đường bộ đang được xác định trong quá trình lập dự án phù hợp với Nghị định 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5.2.3 Hoạt động vận tải trên tuyến

Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Gò Dầu-Xa Mát (Tây Ninh) là tuyến cao tốc thuộc quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia, có chiều dài khoảng 65 Km, quy mô 04 làn xe, đầu tư trước năm 2030.

Quyết định 2076/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 của Thủ tướng chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, cũng đã bổ sung đoạn Gò Dầu - cửa khẩu Xa Mát vào mạng lưới đường bộ cao tốc vùng.

Tại thông báo số 353/TB-VPCP ngày 13/9/2018, Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý giao Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh làm cơ quan nhà nước có thẩm quyền để đầu tư đường cao tốc Gò Dầu - thành phố Tây Ninh - Xa Mát theo hình thức đối tác công tư (PPP) sau khi Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Quyết định số 346/TTg-CN ngày 15/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc giao cơ quan có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu - Xa Mát.

Hiện nay, dự án đã được UBND tỉnh Tây Ninh chấp thuận việc nhà đầu tư lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và hồ sơ đề xuất Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu – Xa Mát (giai đoạn 1, thực hiện đoạn từ Gò Dầu đến thành phố Tây Ninh) theo phương thức PPP. Đoạn 2: Thành phố Tây Ninh - Xa Mát. Điểm đầu: Giao với ĐT.781 (Dương Minh Châu, Tây Ninh); Điểm cuối: Cửa khẩu Xa Mát, Tây Ninh được thực hiện sau 2030.

5.3. Phân tích, đánh giá sự liên kết, đồng bộ của tuyến đường bộ trong hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, hệ thống vận tải các chuyên ngành khác.

5.3.1 Vai trò của tuyến trong hệ thống hạ tầng giao thông vùng và quốc gia

Là tuyến cao tốc trục ngang chiến lược, kết nối trực tiếp Quốc lộ 22B, tạo liên thông giữa các tuyến trục dọc quốc gia như CT.01, CT.14 và các tuyến quốc lộ hướng tâm TP.HCM.

Tăng cường tính hoàn chỉnh của mạng lưới cao tốc phía Nam, tạo thêm hướng kết nối mới giữa khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam với hệ thống cao tốc biên giới – cửa khẩu.

Kết nối trực tiếp vùng Đông Nam Bộ với Campuchia, thông qua Cửa khẩu Quốc tế Xa Mát (cửa khẩu quan trọng của hành lang kinh tế Việt Nam – Campuchia – Thái Lan).

5.3.2 Mức độ liên kết trong hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

a. Liên kết với mạng lưới đường bộ quốc gia:

- Kết nối trực tiếp với Quốc lộ 22B – một trong các tuyến trục từ TP.HCM đi Tây Ninh và Campuchia, giúp phân chia lưu lượng và giảm áp lực cho QL22/QL22B.
- Tạo liên thông với các tuyến cao tốc dọc trục quốc gia như CT.01 và CT.14 thông qua các trục nối và hệ thống vành đai tại vùng Đông Nam Bộ, tăng tính kết nối Bắc – Nam thông suốt.
- Hình thành nhánh kết nối mới ra biên giới, bổ sung vào cấu trúc các tuyến biên giới phía Tây Nam, hỗ trợ kiểm soát và phát triển kinh tế biên giới.

b. Liên kết với mạng lưới giao thông vùng Đông Nam Bộ:

- Liên kết trực tiếp tới các tuyến vành đai của TP.HCM (Vành đai 3, Vành đai 4) qua QL22B và các đường tỉnh, tạo kết nối nhanh với trung tâm logistics và cảng biển Cát Lái – Hiệp Phước – Cái Mép.
- Gắn kết hệ thống đường tỉnh của Tây Ninh (ĐT.782, ĐT.784, ĐT.785...), nâng cao khả năng tiếp cận của các khu đô thị, khu công nghiệp và các vùng sản xuất nông nghiệp trọng điểm.
- Tạo trục xương sống mới của tỉnh Tây Ninh, cùng với tuyến TP.HCM – Mộc Bài tạo thành mạng lưới cao tốc kép hướng về biên giới.

c. Liên kết với các đầu mối giao thông quan trọng

- Cửa khẩu Quốc tế Xa Mát: Tuyến CT.32 trở thành tuyến kết nối chính, tăng năng lực vận chuyển hàng hóa và hành khách ra vào cửa khẩu, giảm mạnh tải cho QL22B.
- Trung tâm đô thị – công nghiệp tại Gò Dầu, Hòa Thành, Tân Biên, Tân Châu: tạo điều kiện thuận lợi cho vận chuyển nguyên liệu – hàng hóa.
- Các khu du lịch lớn của tỉnh: như Núi Bà Đen, Vườn quốc gia Lò Gò – Xa Mát, hồ Dầu Tiếng; cải thiện khả năng tiếp cận và tăng sức hút du lịch. kết với các đầu mối giao thông quan trọng

d. Liên kết với giao thông quốc tế:

- Kết nối trực tiếp với mạng lưới đường bộ Campuchia, đặc biệt là tuyến dẫn về tỉnh Tbong Khmum và Phnom Penh, góp phần hình thành dòng chảy thương mại ổn định.
- Là cầu phân của hành lang Đông – Tây mở rộng (Việt Nam – Campuchia – Thái Lan), hỗ trợ giao thương xuyên biên giới, logistics khu vực và các hiệp định hợp tác quốc tế.

5.3.3 Sự đồng bộ với hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông các chuyên ngành khác

a. Đồng bộ với hệ thống đường sắt

- CT.32 tạo điều kiện thuận lợi để kết nối với tuyến đường sắt TP.HCM – Tây Ninh (định hướng) và các tuyến đường sắt quốc gia liên quan khi được triển khai trong tương lai.

- Cung cấp hành lang vận tải đường bộ hiệu quả, hỗ trợ quá trình xây dựng và khai thác đường sắt liên vùng.

- Góp phần hình thành hệ thống vận tải đa phương thức đường bộ – đường sắt đối với hàng hóa xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Xa Mát.

b. Đồng bộ với hệ thống cảng – đường thủy nội địa

- CT.32 kết nối thuận lợi tới hệ thống cảng cạn, cảng sông và trung tâm logistics trên trục QL22B và khu vực Tây Ninh – Bình Dương – TP.HCM.
- Tạo điều kiện liên thông giữa hàng hóa vận chuyển từ Campuchia qua cửa khẩu Xa Mát với cảng biển Cát Lái, Hiệp Phước, Cái Mép – Thị Vải, thông qua mạng lưới cao tốc và vành đai.
- Hỗ trợ phát triển các đầu mối logistics ven sông Vàm Cỏ Đông, nơi có tiềm năng phát triển cảng sông và kho bãi.

c. Đồng bộ với hệ thống hàng không

- CT.32 tăng khả năng tiếp cận nhanh tới Sân bay Tân Sơn Nhất thông qua QL22B và các tuyến vành đai.
- Hỗ trợ kết nối với Sân bay quốc tế Long Thành nhờ khả năng liên thông thông qua các tuyến cao tốc và vành đai trong vùng Đông Nam Bộ.
- Tạo thuận lợi cho vận chuyển hành khách quốc tế và hàng hóa xuất khẩu từ Campuchia vào Việt Nam thông qua đường hàng không.

d. Đồng bộ với hệ thống hạ tầng đô thị – công nghiệp – logistics

- Tuyến kết nối trực tiếp với các khu công nghiệp, cụm công nghiệp dọc hành lang Gò Dầu – Tân Châu – Tân Biên, tạo điều kiện mở rộng không gian phát triển kinh tế.
- Góp phần hình thành hệ thống trung tâm logistics tỉnh Tây Ninh (định hướng tại khu vực Gò Dầu, Hòa Thành, Tân Châu), đóng vai trò trạm trung chuyển hàng hóa quốc tế.
- Hỗ trợ định hướng phát triển các trục đô thị – dịch vụ – thương mại dọc tuyến cao tốc, tăng hiệu quả sử dụng đất và nâng cao giá trị phát triển đô thị.

e. Đồng bộ với hệ thống giao thông biên giới và hợp tác quốc tế

- CT.32 kết nối hiệu quả với hạ tầng giao thông của Campuchia tại cửa khẩu Xa Mát, đặc biệt là các trục hướng về tỉnh Tbong Khmum và Phnom Penh.
- Góp phần hoàn thiện hạ tầng cửa khẩu, khu kinh tế cửa khẩu Xa Mát, tạo nền tảng phát triển thương mại biên mậu.
- Hỗ trợ tích hợp vào hành lang kinh tế tiểu vùng Mê Kông, tạo chuỗi giao thông xuyên biên giới đồng bộ giữa Việt Nam – Campuchia – Thái Lan

5.3.4 Đánh giá mức độ liên kết và đồng bộ

a. Mức độ liên kết liên vùng

- Kết nối trực tiếp giữa Tây Ninh – TP.HCM – Bình Dương – Long An, tăng cường vai trò

liên kết của Tây Ninh trong vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam.

- Góp phần rút ngắn thời gian di chuyển, cải thiện năng lực vận tải hàng hóa liên vùng, tạo trục vận chuyển ổn định cho xuất khẩu.

- Nâng cao khả năng kết nối với vùng Tây Nguyên và Đồng bằng sông Cửu Long thông qua hệ thống cao tốc – vành đai của vùng.

b. Mức độ liên kết quốc tế

- Gia tăng khả năng kết nối xuyên biên giới qua Cửa khẩu Quốc tế Xa Mát, liên thông với hệ thống đường bộ của Campuchia và hành lang kinh tế Đông – Tây mở rộng.

- Tăng năng lực thông quan và giao thương quốc tế, giảm phụ thuộc vào cửa khẩu Mộc Bài, tạo thêm lựa chọn luồng vận tải.

c. Tính đồng bộ với định hướng phát triển không gian – kinh tế – đô thị

- Tuyến phù hợp với định hướng phát triển khu kinh tế cửa khẩu Xa Mát, các hành lang kinh tế Gò Dầu – Hòa Thành – Tân Biên – Tân Châu.

- Hỗ trợ phát triển đô thị – công nghiệp – dịch vụ – logistics, đồng thời phù hợp với quy hoạch tỉnh Tây Ninh và các quy hoạch liên quan.

- Tạo cơ sở để phát triển các khu chức năng mới như logistics biên giới, trung tâm thương mại biên mậu, khu du lịch sinh thái

5.4. Phân tích, đánh giá sự liên kết giữa tuyến đường bộ với kết cấu hạ tầng của các ngành, lĩnh vực khác

a. Liên kết với hạ tầng logistics và chuỗi cung ứng

- Tuyến CT.32 là trục vận tải chính kết nối hàng hóa từ Campuchia qua cửa khẩu Xa Mát đến hệ thống trung tâm logistics tại Gò Dầu, Hòa Thành và Tân Châu.

- Góp phần hoàn thiện mạng lưới logistics liên vùng, kết nối tuyến đường bộ với cảng biển (Cát Lái, Cái Mép – Thị Vải), sân bay và các ICD.

- Tăng năng lực vận chuyển hàng công nghiệp, nông sản, nguyên liệu xuất nhập khẩu; rút ngắn thời gian vận chuyển và giảm chi phí logistics.

b. Liên kết với hạ tầng khu công nghiệp – cụm công nghiệp

- Tuyến tạo điều kiện kết nối trực tiếp hoặc gián tiếp tới KCN Phước Đông, KCN Linh Trung III, KCN Hiệp Thạnh, KCN Thanh Điền, các cụm công nghiệp ở Tân Châu – Tân Biên.

- Tăng khả năng tiếp cận nguyên liệu – lao động – thị trường, từ đó thu hút đầu tư FDI, mở rộng sản xuất công nghiệp.

- Thúc đẩy phát triển các ngành như thực phẩm, công nghiệp nhẹ, dệt may, lắp ráp điện tử.

c. Liên kết với hệ thống đô thị và phát triển không gian lãnh thổ

- CT.32 tương thích với định hướng phát triển đô thị của tỉnh: các đô thị Gò Dầu – Hòa Thành – Tân Châu – Tân Biên được kết nối bởi một trục giao thông chất lượng cao.

- Tạo trục động lực để mở rộng không gian đô thị, hình thành các khu đô thị – dịch vụ – thương mại dọc tuyến.

- Góp phần tổ chức lại không gian vùng, tăng tính hấp dẫn cho các dự án đô thị sinh thái, thương mại, dịch vụ.

d. Liên kết với du lịch và dịch vụ

- Tuyến tăng cường khả năng tiếp cận các điểm du lịch lớn của Tây Ninh như Núi Bà Đen, hồ Dầu Tiếng, Vườn quốc gia Lò Gò – Xa Mát.

- Thúc đẩy phát triển du lịch biên giới, du lịch sinh thái và du lịch văn hóa nhờ cải thiện khả năng tiếp cận hạ tầng.

- Kết nối du khách từ các trung tâm lớn: TP.HCM – Bình Dương – Đồng Nai – Long An.

e. Liên kết với hạ tầng thương mại – cửa khẩu – kinh tế biên giới

- CT.32 là tuyến chính phục vụ Khu kinh tế cửa khẩu Xa Mát, tăng sức hút giao thương biên mậu.

- Hỗ trợ kết nối với chợ đầu mối, trung tâm dịch vụ cửa khẩu, kho ngoại quan và các khu chức năng của KKT cửa khẩu.

- Tạo luồng vận tải mới, giúp phân bổ lại hoạt động thương mại với Campuchia, giảm áp lực cho cửa khẩu Mộc Bài.

f. Liên kết với nông nghiệp – vùng sản xuất tập trung

- Hỗ trợ tiêu thụ sản phẩm từ các vùng chuyên canh như mía, sắn, cây ăn trái, chăn nuôi, đưa hàng hóa đến nhà máy chế biến và thị trường xuất khẩu.

- Tăng giá trị kinh tế của khu vực nông thôn nhờ cải thiện khả năng tiếp cận dịch vụ và hạ tầng.

- Tạo điều kiện hình thành vùng nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao dọc hành lang tuyến.

g. Liên kết với quốc phòng – an ninh và kiểm soát biên giới

- CT.32 tăng tính cơ động trong quản lý biên giới, hỗ trợ lực lượng chức năng di chuyển nhanh từ trung tâm tỉnh đến cửa khẩu Xa Mát.

- Tạo điều kiện bố trí hạ tầng phòng thủ, cứu hộ cứu nạn và kiểm soát biên giới.

- Nâng cao an ninh khu vực biên giới, góp phần ổn định phát triển kinh tế – xã hội.

h. Tổng hợp đánh giá

- Tuyến CT.32 có mức độ liên kết liên ngành rất cao, tác động rộng đến công nghiệp, thương mại, logistics, nông nghiệp và đô thị.

- Tuyến góp phần đa dạng hóa mô hình phát triển kinh tế, tạo động lực tăng trưởng mới cho Tây Ninh và vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam.

- Việc quy hoạch và đầu tư tuyến CT.32 hoàn toàn phù hợp với mục tiêu phát triển bền vững – đồng bộ – đa ngành của địa phương và quốc gia

6. Xác định, đánh giá tác động phát triển kinh tế - xã hội của vùng đối với tuyến đường bộ, những cơ hội và thách thức đối với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

6.1. Xác định, đánh giá tác động phát triển kinh tế - xã hội đối với tuyến đường bộ, ứng dụng công nghệ và phương tiện mới

Tác động phát triển kinh tế-xã hội

Tuyến cao tốc Gò Dầu – Xa Mát, với chiều dài khoảng 28 km, được xây dựng theo tiêu chuẩn hiện đại, sẽ tạo ra bước đột phá trong kết nối giao thông vùng Tây Nam tỉnh Tây Ninh với các khu kinh tế, khu công nghiệp và cửa khẩu quốc tế Xa Mát. Các tác động kinh tế xã hội nổi bật gồm:

Thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương và khu vực biên giới: Tuyến đường rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí logistics, tạo điều kiện thuận lợi cho lưu thông hàng hóa xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Xa Mát, góp phần tăng cường thương mại biên giới và thu hút đầu tư trong các lĩnh vực công nghiệp, thương mại, dịch vụ logistics.

Tạo việc làm và nâng cao thu nhập: Quá trình xây dựng và vận hành tuyến cao tốc tạo ra nhiều cơ hội việc làm trực tiếp và gián tiếp cho lao động địa phương. Ngoài ra, sự phát triển kinh tế đi kèm sẽ thúc đẩy phát triển các ngành nghề dịch vụ, thương mại và sản xuất, nâng cao đời sống người dân.

Phát triển hạ tầng đồng bộ và nâng cao chất lượng sống: Việc cải thiện hạ tầng giao thông góp phần hoàn thiện mạng lưới giao thông tỉnh Tây Ninh, nâng cao khả năng tiếp cận các dịch vụ y tế, giáo dục, văn hóa và giải trí, thúc đẩy phát triển đô thị và khu dân cư.

Tăng cường an ninh, quốc phòng và quản lý biên giới: Tuyến cao tốc góp phần nâng cao hiệu quả tuần tra, kiểm soát an ninh biên giới, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội tại khu vực biên giới Tây Nam.

Ứng dụng công nghệ và phương tiện mới

Công nghệ quản lý giao thông thông minh (ITS): Tuyến cao tốc Gò Dầu – Xa Mát dự kiến sẽ áp dụng các hệ thống ITS như camera giám sát, hệ thống kiểm soát tốc độ, thu phí tự động không dừng (ETC), cảnh báo tai nạn và ùn tắc để nâng cao hiệu quả vận hành, đảm bảo an toàn và giảm thiểu ùn tắc.

Phương tiện vận tải mới, thân thiện môi trường: Với xu thế phát triển bền vững, tuyến cao tốc sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các phương tiện điện, xe hybrid, và các loại xe vận tải sử dụng nhiên liệu sạch, góp phần giảm phát thải khí nhà kính và ô nhiễm môi trường.

Hạ tầng hỗ trợ hiện đại: Kết hợp với tuyến cao tốc là các trạm dừng nghỉ, bãi đỗ xe, trung tâm dịch vụ logistics áp dụng công nghệ cao giúp tối ưu hóa quy trình vận tải, nâng cao chất lượng phục vụ người dân và doanh nghiệp.

Kết luận: Tuyến cao tốc Gò Dầu – Xa Mát không chỉ nâng cao năng lực kết nối giao thông mà còn tạo ra nhiều tác động tích cực đến phát triển kinh tế-xã hội khu vực Tây Nam tỉnh Tây Ninh. Việc ứng dụng công nghệ hiện đại và hỗ trợ các phương tiện mới sẽ góp phần nâng cao hiệu quả khai thác, bảo vệ môi trường và thúc đẩy sự phát triển bền vững trong dài hạn.

6.2. Phân tích, đánh giá những cơ hội, thách thức phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (theo tuyến) trong thời kỳ quy hoạch

Cơ hội

Vị trí chiến lược và liên kết vùng: Tuyến Gò Dầu – Xa Mát nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, kết nối trực tiếp với cửa khẩu quốc tế Xa Mát, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển thương mại biên giới, logistics và mở rộng thị trường xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Campuchia. Điều này giúp thúc đẩy tăng trưởng kinh tế khu vực và nâng cao vai trò của Tây Ninh trong chuỗi cung ứng khu vực.

Hỗ trợ phát triển công nghiệp và đô thị: Tuyến cao tốc sẽ kích thích phát triển các khu công nghiệp, cụm dân cư, và đô thị dọc hành lang giao thông, góp phần nâng cao năng lực sản xuất, thu hút vốn đầu tư, tạo thêm việc làm cho địa phương.

Huy động nguồn lực đa dạng: Trong thời kỳ quy hoạch, có nhiều cơ hội huy động nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước, vốn đầu tư tư nhân qua các hình thức PPP, cũng như các tổ chức tài chính quốc tế, giúp bảo đảm nguồn lực tài chính cho xây dựng và hoàn thiện tuyến đường.

Ứng dụng công nghệ hiện đại: Việc triển khai tuyến đường mới cho phép áp dụng các công nghệ giao thông tiên tiến như hệ thống thu phí tự động, giám sát và điều khiển giao thông thông minh, hỗ trợ phát triển phương tiện giao thông xanh, góp phần nâng cao hiệu quả vận hành và giảm tác động môi trường.

Thách thức

Giải phóng mặt bằng và tái định cư: Một trong những thách thức lớn nhất trong quy hoạch và triển khai tuyến đường bộ là công tác giải phóng mặt bằng, do liên quan đến số lượng lớn các hộ dân và diện tích đất phải thu hồi. Việc chậm trễ trong đền bù, giải phóng mặt bằng có thể ảnh hưởng lớn đến tiến độ dự án.

Áp lực về môi trường và xã hội: Việc xây dựng tuyến đường cao tốc mới có thể gây tác động tiêu cực đến môi trường tự nhiên, như phá vỡ hệ sinh thái, gây ô nhiễm tiếng ồn và bụi. Bên cạnh đó, sự biến động về dân cư và chuyển đổi đất đai có thể gây ra các vấn đề xã hội cần được xử lý thận trọng.

Khó khăn trong phối hợp liên ngành và vùng: Tuyến đường đi qua nhiều địa phương, đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa các cấp chính quyền, các ngành và các bên liên quan. Sự thiếu đồng bộ trong quy hoạch và quản lý có thể làm giảm hiệu quả và gây lãng phí nguồn lực.

Nguồn vốn và chi phí đầu tư lớn: Mặc dù có nhiều cơ hội huy động vốn, tuy nhiên việc cân đối, đảm bảo vốn cho dự án vẫn là thách thức lớn do quy mô đầu tư lớn, chi phí giải phóng mặt bằng, xây dựng và vận hành cao tốc tương đối lớn trong khi nguồn ngân sách còn hạn chế.

Thách thức về quản lý và khai thác hiệu quả: Sau khi hoàn thành, việc duy trì, bảo trì và khai thác hiệu quả tuyến đường cũng là thách thức quan trọng. Cần xây dựng các cơ chế quản lý hiện đại, bảo đảm an toàn giao thông và tối ưu hóa khả năng vận tải.

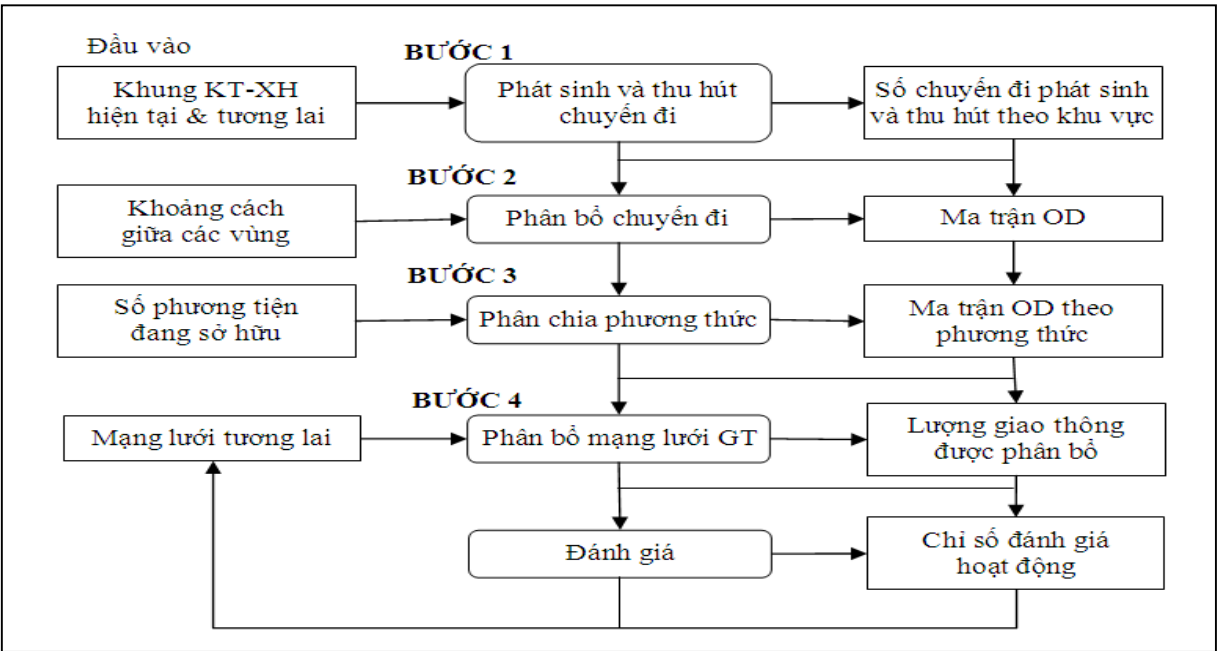
7. Dự báo nhu cầu vận tải

Phương pháp 4 bước theo hướng tiếp cận từ dưới lên (điều tra vận tải, thời gian - chi phí,...)

cho kết quả dự báo khối lượng vận chuyển đến từng tuyến đường trong mạng.

Nội dung cơ bản của phương pháp “4 bước”:

- Bước 1: Mô hình Phát sinh và Thu hút chuyển đi - ước tính số lượng các chuyến đi phát sinh và thu hút theo từng khu vực phân tích;
- Bước 2: Mô hình Phân bổ chuyển đi - ước tính số lượng chuyến đi thực hiện giữa các khu vực phân tích;
- Bước 3: Mô hình Tỷ lệ đảm nhận phương thức - ước tính số lượng chuyến đi thực hiện bằng các phương thức vận tải khác nhau giữa các khu vực;
- Bước 4: Mô hình Phân bổ giao thông - ước tính số lượng chuyến đi trên đường đối với từng phương thức vận tải khác nhau.



Sơ đồ mô hình 4 bước

Dự báo số lượng chuyến đi thực hiện trên từng tuyến giao thông trong mạng lưới giao thông Quốc gia

Dự báo lưu lượng giao thông các tuyến chính trong khu vực. Căn cứ chuỗi số liệu lưu lượng phương tiện khu vực, lập kế hoạch phát triển kinh tế xã hội và các quy hoạch, kế hoạch phát triển hạ tầng giao thông.

Phương pháp mô hình 4 bước này được sử dụng phổ biến trên thế giới, hiện đang được sử dụng trong việc dự báo nhu cầu vận tải phục vụ lập các chiến lược, quy hoạch ngành GTVT.

Trong quá trình tính toán, vận dụng và kết hợp với phương pháp chuyên gia để đánh giá tính hợp lý của kết quả dự báo và hiệu chỉnh để phù hợp với các mục tiêu nhằm hạn chế thị phần phương tiện vận tải đường bộ, tăng thị phần vận tải đường sắt, đường thủy.

Phương pháp này được kế thừa từ nghiên cứu trước có cập nhật hiệu chỉnh một số yếu tố đầu vào về kịch bản phát triển kinh tế như tăng trưởng GDP, dân số theo định hướng mới.

Kết quả dự báo như cầu vận tải cụ thể như sau

Bảng 7.1 – Kết quả dự báo lưu lượng giao thông năm 2050

TT	Điểm đầu	Điểm cuối	PCU
1.	CT.31 (Cao tốc TP.HCM - Mộc bài (Tây Ninh))	QL.56B	39,200
2.	QL.56B	Cửa khẩu Xa Mát, Tây Ninh	39,200

8. Mục tiêu quy hoạch

- Cụ thể hóa hướng tuyến của tuyến đường bộ trong quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó xác định hướng tuyến cơ bản, các điểm khống chế chính, chiều dài các tuyến đường bộ.
- Hoạch định quy mô các tuyến đường bộ qua từng địa phương, từng vùng; xác định sơ bộ quy mô của cầu, hầm, bến phà trên tuyến đường bộ; xác định các điểm giao cắt chính, phương án kết nối đường bộ với các phương thức vận tải khác, kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp.
- Xác định nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn đầu tư.
- Xác định lộ trình thực hiện quy hoạch từng đoạn tuyến.
- Là cơ sở để xác định mốc quy hoạch các tuyến đường bộ để địa phương triển khai các quy hoạch khác có liên quan, quản lý quy hoạch và triển khai đầu tư các tuyến đường bộ được giao, phân cấp.

9. Xây dựng phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

9.1. Quy hoạch hướng tuyến, các điểm khống chế chính, chiều dài, quy mô và thông số kỹ thuật từng đoạn tuyến đường bộ.

9.1.1 Phạm vi

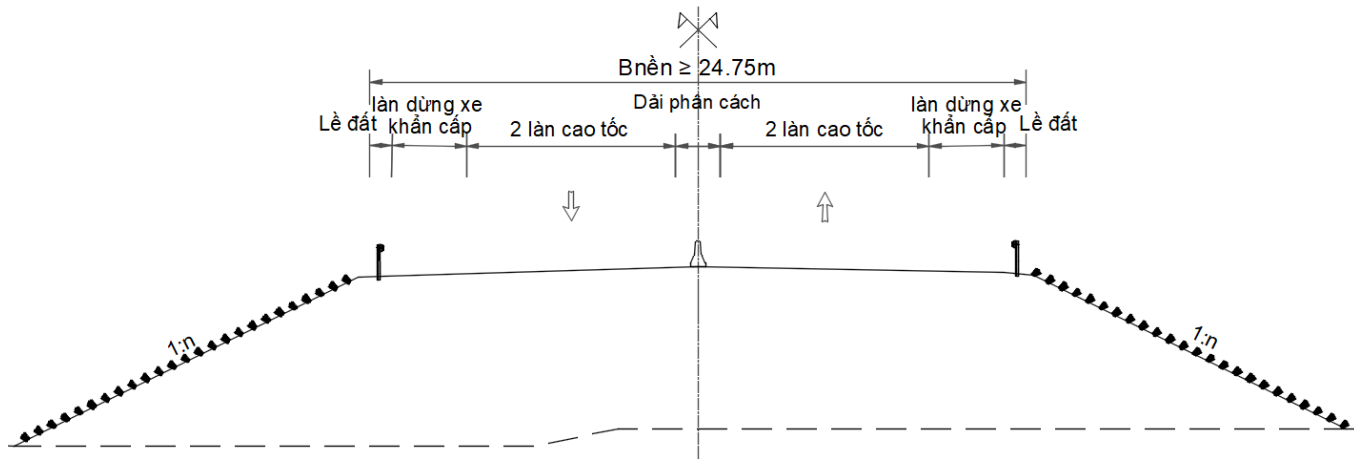
- Điểm đầu: tại vị trí giao cắt với đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, thuộc địa phận xã Phước Thạnh, tỉnh Tây Ninh.
- Điểm cuối: tại khu vực cửa khẩu Xa Mát, thuộc địa phận xã Tân Lập, tỉnh Tây Ninh.
- Chiều dài : khoảng 72 km nằm hoàn toàn trên địa phận tỉnh Tây Ninh.
- Địa điểm xây dựng: tỉnh Tây Ninh.

9.1.2 Hướng tuyến cơ bản

Hướng tuyến cơ bản đi song hành với QL.22B.

9.1.3 Quy mô, thông số kỹ thuật các đoạn tuyến

Tuyến cao tốc có quy mô 4 làn xe, tốc độ thiết kế 100 - 120 km/h.
Mặt cắt ngang quy hoạch đại diện của tuyến như sau:



Hình 9-1. Mặt cắt ngang tối thiểu đối với đường cao tốc, 4 làn xe

Ghi chú:

- Quy mô của tuyến được xác định là quy mô tối thiểu trên toàn đoạn tuyến. Đối với các đoạn tuyến qua khu vực đô thị, các đoạn tuyến cục bộ qua khu vực đông dân cư hoặc đoạn tuyến có quy mô hiện trạng lớn hơn quy mô xác định trong quy hoạch này, khi đó quy mô đoạn tuyến được xác định theo quy mô của quy hoạch khác có liên quan, theo quy mô hiện trạng đoạn tuyến hoặc theo tính toán chi tiết trong quá trình chuẩn bị đầu tư dự án.
- Tiêu chuẩn kỹ thuật (cấp đường) cụ thể sẽ được xác định trong quá trình chuẩn bị đầu tư trên cơ sở số liệu chi tiết bảo đảm phù hợp với quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật.

9.2. Quy mô, thông số kỹ thuật công trình chính trên tuyến: cầu, hầm, bến phà ...

Quy mô công trình cầu, công trình hầm được bố trí các yếu tố như với mặt cắt ngang đường tương ứng.

Các vị trí bố trí công trình chính trên tuyến theo quy hoạch dự kiến như sau:

Bảng thống kê các công trình cầu chính trên tuyến

TT	Lý trình quy hoạch	Tên công trình
1.	Km1+950.0	Cầu vượt DH.507
2.	Km28+450.0	Cầu Kênh Tây
3.	Km44+673.0	Cầu vượt kênh 4
4.	Km45+495.0	Vầu vượt kênh Tân Hưng
5.	Km64+980.0	Cầu suối Mây

Ghi chú: các công trình cầu, công trình hầm trong hồ sơ quy hoạch là dự kiến. Vị trí, quy mô cụ thể của các công trình cầu, công trình hầm sẽ được xác định trong quá trình chuẩn bị đầu tư trên cơ sở số liệu chi tiết.

9.3. Quy hoạch đường gom, công trình phụ trợ khác

9.3.1 Quy hoạch đường gom

Các tuyến đường gom được xác định trong quá trình chuẩn bị đầu tư dự án bảo đảm giao

thông địa phương thông suốt, liên tục. Đối với các đoạn tuyến đi qua khu vực đô thị hoặc có quy hoạch của địa phương, phạm vi, quy mô đường gom được xác định theo quy hoạch của địa phương.

9.3.2 Trạm thu phí

Trong trường hợp trên tuyến có tổ chức thu phí, vị trí và quy mô trạm thu phí được xác định trong quá trình triển khai đầu tư dự án.

9.3.3 Trạm dừng nghỉ

Đối với trạm dừng nghỉ mới hoặc điều chỉnh trạm dừng nghỉ hiện hữu, vị trí, quy mô trạm dừng nghỉ trên tuyến được xác định trong quá trình chuẩn bị đầu tư dự án có liên quan, trong đó:

- Vị trí trạm dừng nghỉ bảo đảm khoảng cách theo yêu cầu quy định tại TCVN 5729:2012 (đối với tuyến cao tốc) và các quy định khác có liên quan;
- Căn cứ vào lưu lượng phương tiện, hành khách thông qua tuyến đường và điều kiện cụ thể của khu vực nơi xây dựng Trạm dừng nghỉ để tính toán quy mô, năng lực cung cấp dịch vụ của Trạm dừng nghỉ. Quy mô trạm dừng nghỉ bảo đảm phù hợp với quy định tại QCVN 43:2024/BGTVT và các quy định khác có liên quan.

9.4. Quy hoạch các điểm giao cắt, phương án kết nối với các phương thức vận tải khác; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất, các đầu mối giao thông quan trọng.

9.4.1 Quy hoạch các điểm giao cắt

Các vị trí giao cắt chính dự kiến như sau:

TT	Lý trình quy hoạch	Tên công trình
1	Km0+000.00	Giao cao tốc HCM-Mộc Bài
2	Km8+800.00	Giao đường tỉnh 782B
3	Km13+060.00	Giao ĐT.789B
4	Km28+000.00	Giao QL.56
5	Km36+400.00	Giao ĐT.785
6	Km40+000.00	Giao ĐT.790
7	Km46+500.00	Giao ĐT.781B
8	Km56+200.00	Giao ĐT.795
9	Km64+000.00	Giao ĐT.797

Ghi chú: Vị trí các giao cắt trong hồ sơ quy hoạch là dự kiến. Việc đấu nối bảo đảm phù hợp với quy định tại Điều 27, Điều 29 Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và các quy định khác có liên quan.

9.4.2 Phương án kết nối với các phương thức vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không cho từng khu vực, từng tuyến đường; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất

Kết nối đường hàng không: Theo quy hoạch tỉnh Tây Ninh có 01 cảng hàng không tiềm năng tại huyện Dương Minh Châu. Tuyến đường ĐT.784B đi qua khu vực cảng hàng không và kết nối cao tốc Gò Dầu – Xa Mát bằng nút giao liên thông, ĐT.784B có quy mô là đường cấp 3 đồng bằng, 2-4 làn xe. Ngoài ra, tiếp nối với cao tốc Hồ Chí Minh – Mộc Bài hướng đi Vành đai 3 – Hồ Chí Minh để đi về cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và sân bay Long Thành.

Kết nối tuyến đường thủy nội địa: Tây Ninh có hệ thống sông Vàm Cỏ Đông ở phía Tây và hệ thống Sông Sài Gòn ở phía Đông và 02 hồ lớn (hồ Dầu Tiếng và hồ Tha La) kết nối với các tỉnh Bình Dương và Bình Phước. Từ cao tốc Quy hoạch qua các nút giao liên thông có nhiều hướng đi như ĐT.782B, 789B, 786C, QL56B, CT02, 784B, 781, QL.22C, 795C... các tuyến đường tỉnh trên đều có quy mô là đường cấp III đồng bằng, từ 2-4 làn xe.

Kết nối các cửa khẩu: Cùng với cao tốc Hồ Chí Minh – Mộc Bài, tuyến cao tốc Quy hoạch kết nối trực tiếp với cửa khẩu Mộc Bài và Xa Mát, các cửa khẩu lớn khác như cửa khẩu Chàng Riệc, Phước Tân, Kà Tum, Vạc Sa... kết nối với cao tốc qua hệ thống đường tỉnh theo các trục ngang.

Kết nối tuyến đường sắt: Kết nối tuyến đường sắt Bàu Bàng – Mộc Bài đi song song với cao tốc Hồ Chí Minh – Mộc Bài.

Kết nối hệ thống đô thị, khu kinh tế: Định hướng bố trí, phát triển các khu công nghiệp, đô thị của Tỉnh phân bố chủ yếu theo các trục: QL 22, QL 22B, cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, cao tốc Gò Dầu Xa Mát, đường Hồ Chí Minh, các trục ĐT 784, ĐT 789, ĐT 782 - hướng kết nối với trung tâm kinh tế của Vùng là Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương và kết nối Bình Dương - Tây Ninh - Long An, nằm trong vùng động lực kinh tế của tỉnh tại thị xã Trảng Bàng, huyện Gò Dầu và huyện Dương Minh Châu, có điều kiện về quỹ đất, thuận lợi kết nối các hạ tầng cho việc thu hút lao động, kết nối thị trường, kết nối với các cảng hàng không, cảng biển lớn tại Thành phố Hồ Chí Minh.

10. Định hướng bố trí sử dụng đất cho tuyến đường bộ

10.1. Nguyên tắc xác định nhu cầu sử dụng đất

Căn cứ theo Nghị định 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 về quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của luật đường bộ và điều 77 luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ đối với đường bộ ngoài đô thị được xác định như sau:

- Chiều rộng phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ ngoài đô thị không nhỏ hơn 3,0 mét đối với đường cao tốc, đường cấp I và đường cấp II; 2,0 mét đối với đường cấp III; 1,0 mét đối với đường cấp IV, cấp V, cấp VI, đường cấp A, B, C, D, đường khác và được xác định như sau: được tính từ chân ta luy nền đường đắp, mép ngoài cùng của rãnh đỉnh trở ra; ở nơi không xây dựng rãnh đỉnh thì được tính từ mép trên cùng đỉnh mái ta luy dương nền đường đào trở ra; tại các đoạn đường không đào, không đắp thì tính từ mép ngoài cùng của rãnh dọc trở ra;

Đối với cầu vượt sông, suối, chiều rộng phần đất để bảo vệ, bảo trì cầu không nhỏ hơn 5,0 mét đối với cầu cấp đặc biệt, cấp I và cấp II; 4,0 mét đối với cầu cấp III; 3,0 mét đối với cầu cấp IV và được tính từ mép ngoài của móng các hạng mục công trình móng, trụ, mép ngoài của kết cấu cầu trở ra;

- Đối với cầu cạn, cầu vượt trên cao, chiều rộng phần đất để bảo vệ, bảo trì cầu được tính từ mép ngoài của móng các hạng mục công trình móng, trụ, mép ngoài của kết cấu cầu ra mỗi bên như sau: 3,0 mét đối với cầu cấp đặc biệt, cấp I và cấp II; 2,0 mét đối với cầu cấp III; 1,0 mét đối với cầu cấp IV;

- Đối với cống ngang đường, chiều rộng phần đất để bảo vệ, bảo trì cống được xác định theo cấp kỹ thuật của đường bộ, tính từ mép ngoài của các hạng mục công trình đầu cống, thân cống, bộ phận kết cấu ngoài cùng của cống trở ra như sau: 3,0 mét đối với cống của đường cao tốc, cấp I và cấp II; 2,0 mét đối với cống của đường cấp III; 1,0 mét đối với cống của đường cấp IV, cấp V, cấp VI, đường cấp A, B, C, D, đường khác.

- Đối với đường ngoài đô thị: Đối với đường ngoài đô thị, chiều rộng hành lang an toàn đường bộ được tính từ mép ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ trở ra mỗi bên như sau: 17 mét đối với đường cao tốc, cấp I và cấp II; 13 mét đối với đường cấp III; 9,0 mét đối với đường cấp IV và cấp V; 4,0 mét đối với đường cấp VI và đường cấp A, B, C, D, đường khác. - Đối với đường đô thị, giới hạn hành lang giao thông là chỉ giới đường đỏ theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

10.2. Diện tích nhu cầu sử dụng đất

Trên cơ sở quy mô quy hoạch của tuyến đường sơ bộ dự kiến nhu cầu sử dụng đất của dự án theo quy mô quy hoạch, dự kiến là: **576 ha**

Ghi chú: nhu cầu sử dụng đất là dự kiến để sơ bộ xác định nhu cầu theo các giai đoạn. Nhu cầu sử dụng đất cụ thể sẽ được xác định trong quá trình chuẩn bị đầu tư dự án có liên quan

11. Xác định nhu cầu vốn, danh mục các dự án quan trọng, dự án ưu tiên đầu tư, thứ tự ưu tiên thực hiện

11.1. Xác định nhu cầu vốn

Nhu cầu vốn đầu tư của các tuyến được xác định dựa trên các nguyên tắc chính như sau:

- Các dự án đã xây dựng xong, đang triển khai xây dựng hoặc đã được xác định nguồn vốn rõ ràng thì không tính toán vào nhu cầu vốn của Quy hoạch;
- Phù hợp với tiến trình đầu tư, phân kỳ đầu tư như đã đề xuất trong mạng đường bộ;
- Các dự án cụ thể đang triển khai thì nhu cầu vốn đầu tư được cập nhật từ tổng mức đầu tư của các nghiên cứu cụ thể đó và tính toán giá trị tại thời điểm hiện tại;
- Các dự án còn lại được tính toán nhu cầu vốn trên cơ sở suất đầu tư của từng đoạn tuyến cao tốc có tham khảo các dự án quy mô, tính chất tương tự trong khu vực, điều kiện địa hình, công trình của từng đoạn tuyến và suất đầu tư của Bộ Xây dựng tại Quyết định 409/QĐ-BXD ngày 11/4/2025 và đối chiếu các dự án tương tự.

Tổng nhu cầu vốn đầu tư theo quy mô quy hoạch khoảng 21.600 tỷ đồng.

Ghi chú: nhu cầu vốn đầu tư là dự kiến để sơ bộ xác định nhu cầu theo các giai đoạn. Nhu cầu vốn đầu tư cụ thể sẽ được xác định trong quá trình chuẩn bị đầu tư (sơ bộ tổng mức đầu tư, tổng mức đầu tư) của dự án có liên quan.

11.2. Xây dựng tiêu chí xác định dự án ưu tiên đầu tư

- Dự án phục vụ mục đích đảm bảo quốc phòng và an ninh quốc gia.
- Dự án có vị trí quan trọng trong mạng lưới giao thông quốc gia hoặc vùng, kết nối các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp, cảng biển, cửa khẩu và khu du lịch trọng điểm, thúc đẩy công nghiệp, du lịch và thương mại phát triển.
- Dự án có lưu lượng lớn, thường xuyên ùn tắc và mất an toàn giao thông.
- Dự án đảm bảo liên kết với mạng lưới giao thông hiện hữu, các phương thức vận tải khác (đường sắt, cảng biển, hàng không), góp phần hoàn thiện hành lang vận tải đa phương thức.

11.3. Đề xuất thứ tự ưu tiên thực hiện

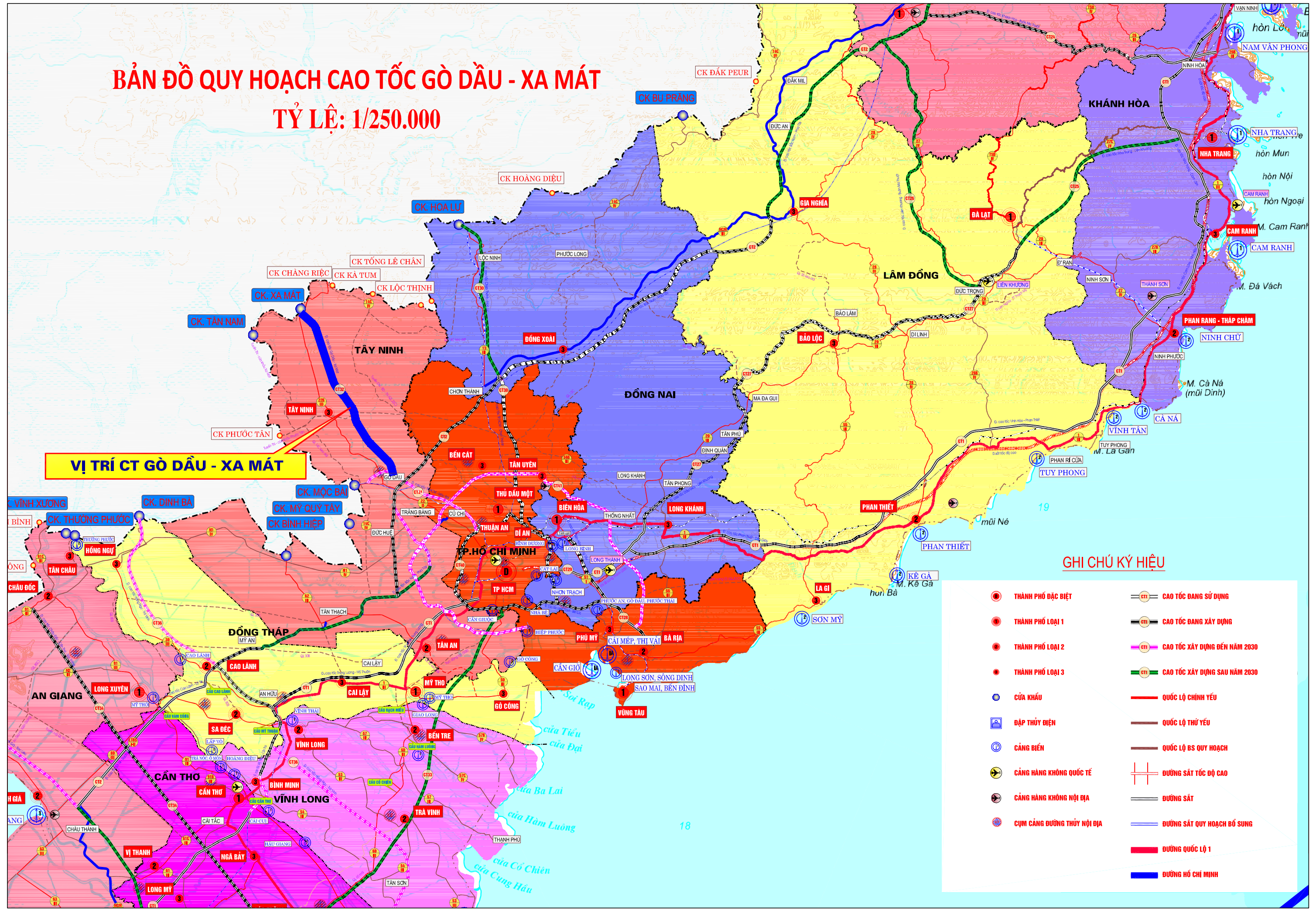
Tùy theo nhu cầu vận tải trong từng giai đoạn và khả năng cân đối nguồn lực, giải pháp ưu tiên đầu tư tuyến cao tốc theo quy hoạch trước năm 2030.

12. Bản đồ, bản vẽ

Chi tiết xem phụ lục bản vẽ đính kèm.

I. BẢN VẼ CHUNG

BẢN ĐỒ QUY HOẠCH CAO TỐC GÒ DẦU - XA MÁT
TỶ LỆ: 1/250.000



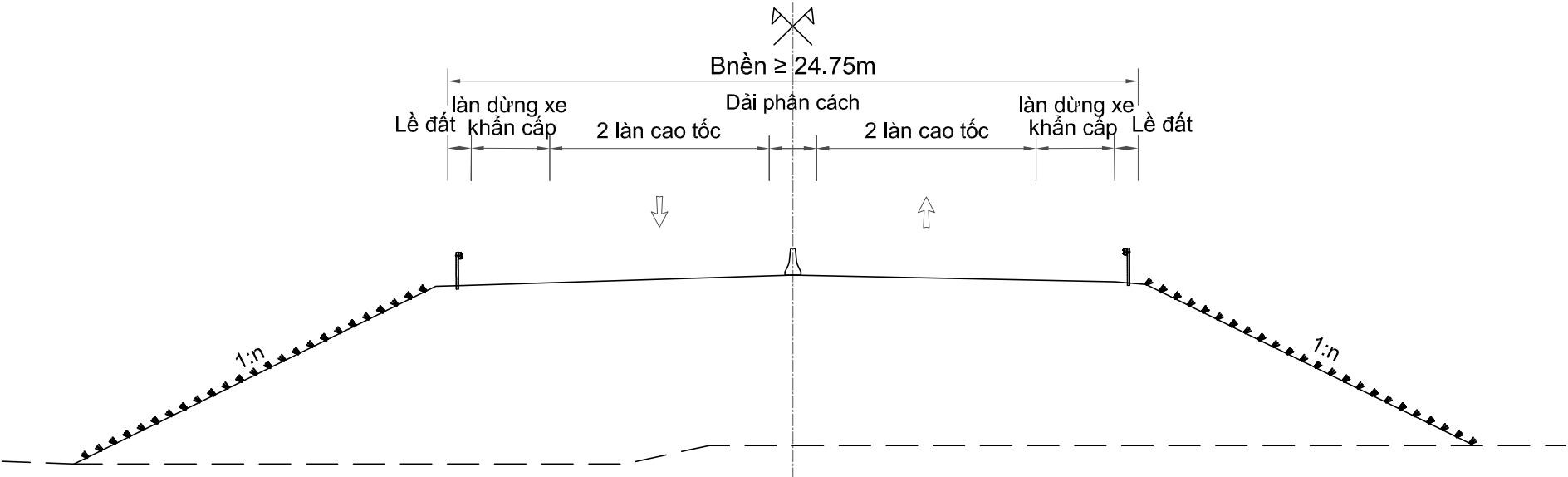
VỊ TRÍ CT GÒ DẦU - XA MÁT

GHI CHÚ KÝ HIỆU

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| ● THÀNH PHỐ ĐẶC BIỆT | — CT1 — CAO TỐC ĐANG SỬ DỤNG |
| ● THÀNH PHỐ LOẠI 1 | — CT2 — CAO TỐC ĐANG XÂY DỰNG |
| ● THÀNH PHỐ LOẠI 2 | — CT3 — CAO TỐC XÂY DỰNG ĐẾN NĂM 2030 |
| ● THÀNH PHỐ LOẠI 3 | — CT4 — CAO TỐC XÂY DỰNG SAU NĂM 2030 |
| ● CỬA KHẨU | — Q1 — QUỐC LỘ CHÍNH YẾU |
| ● ĐẬP THỦY ĐIỆN | — Q2 — QUỐC LỘ THỨ YẾU |
| ● CẢNG BIỂN | — Q3 — QUỐC LỘ BS QUY HOẠCH |
| ● CẢNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ | — S1 — ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO |
| ● CẢNG HÀNG KHÔNG NỘI ĐỊA | — S2 — ĐƯỜNG SẮT |
| ● CỤM CẢNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA | — S3 — ĐƯỜNG SẮT QUY HOẠCH BỔ SUNG |
| | — R1 — ĐƯỜNG QUỐC LỘ 1 |
| | — R2 — ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH |

II. BẢN VẼ ĐIỂN HÌNH

MẶT CẮT NGANG ĐIỂN HÌNH



GHI CHÚ:
- KÍCH THƯỚC DÙNG TRONG BẢN VẼ LÀ M;

CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3	QUY HOẠCH KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050	MẶT CẮT NGANG ĐIỂN HÌNH	
 LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI		TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/200	BẢN VẼ SỐ: CT.32-DH-01
		LẦN XUẤT BẢN: 01	TỔNG SỐ BẢN VẼ: -
		LẦN CHỈNH SỬA: -	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.D

III. BÌNH ĐỒ

GỖ DẦU **TỈ LỆ: 1/25.000**

**LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI**

**KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/25.000	BẢN VẼ SỐ: GD_XM-PLA-010 TỔNG SỐ BẢN VẼ: -
LẦN XUẤT BẢN: 01 LẦN CHỈNH SỬA: -	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.D

GỎ DẦU

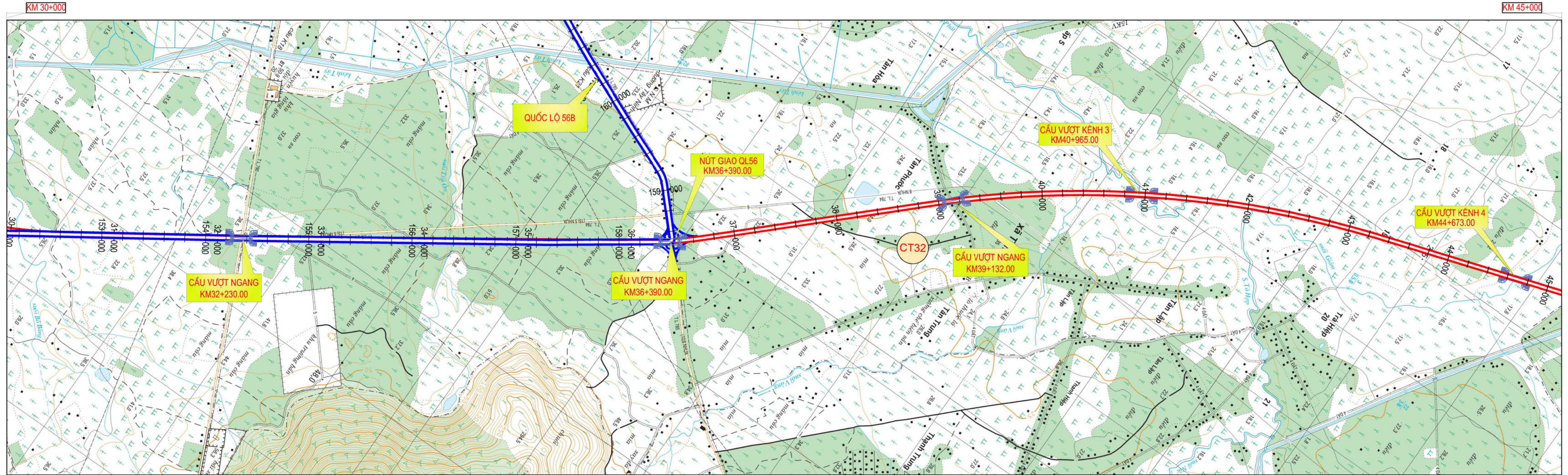


KM 30+000



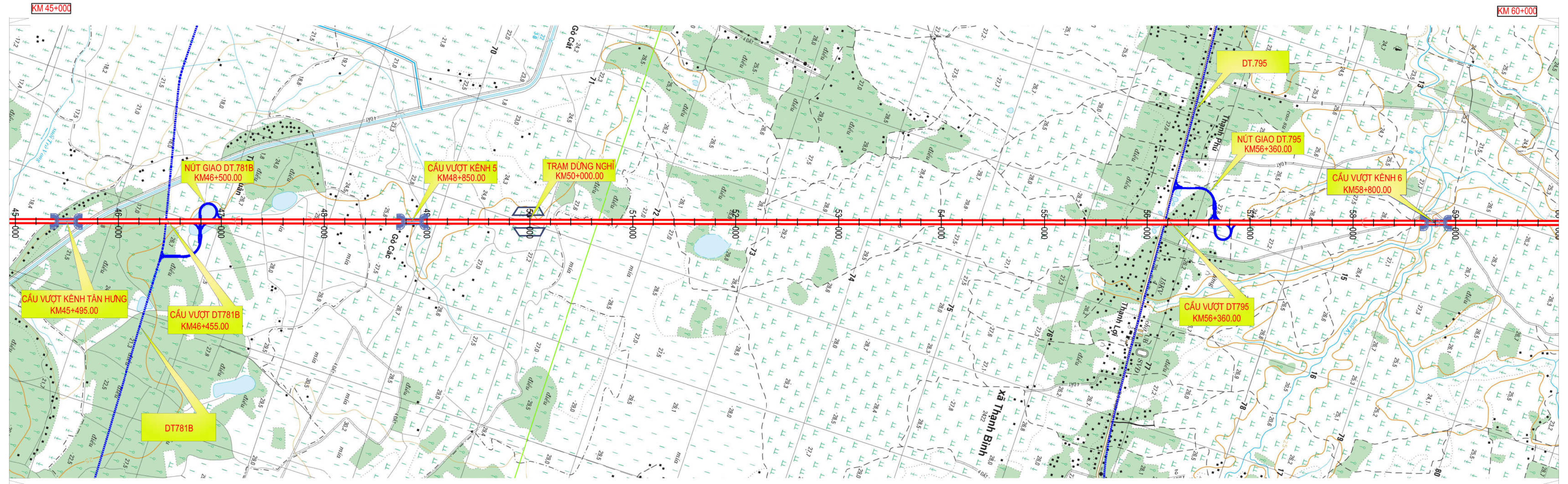
TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/25.000	BẢN VẼ SỐ: GD_XM-PLA-020 TỔNG SỐ BẢN VẼ: -
LẦN XUẤT BẢN: 01 LẦN CHỈNH SỬA: -	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.D

GỖ DẦU **TỈ LỆ: 1/25.000**



QUY HOẠCH
KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/25.000	BẢN VẼ SỐ: GD_XM-PLA-030 TỔNG SỐ BẢN VẼ: -
LẦN XUẤT BẢN: 01 LẦN CHỈNH SỬA: -	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.D

**LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI**

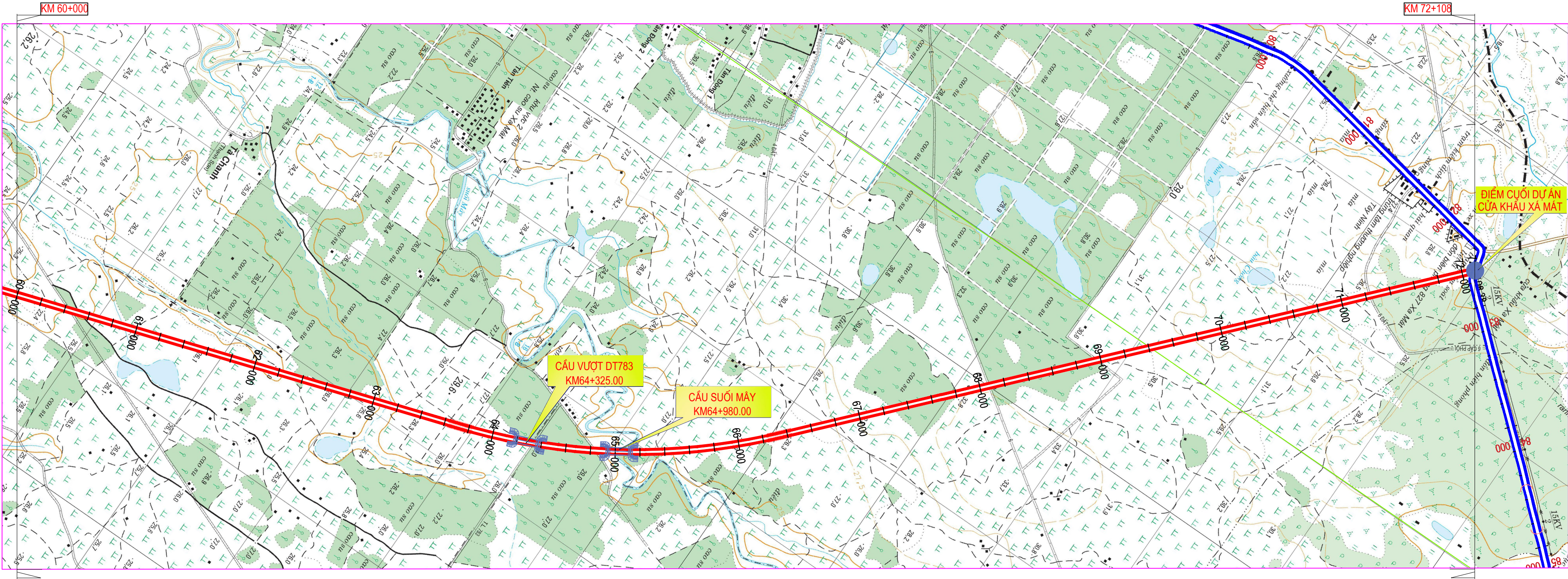
QUY HOẠCH
KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/25.000	BẢN VẼ SỐ: GD_XM-PLA-040 TỔNG SỐ BẢN VẼ: -
LẦN XUẤT BẢN: 01 LẦN CHỈNH SỬA: -	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.D

GÒ DẦU

XA MÁT

BÌNH ĐỒ CAO TỐC GÒ DẦU - XA MÁT
TỈ LỆ: 1/25.000



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3



LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI

QUY HOẠCH
KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

BÌNH ĐỒ CAO TỐC GÒ DẦU - XA MÁT
KM60+000 - KM72+108.38

TỶ LỆ BẢN VẼ:	1/25.000	BẢN VẼ SỐ:	GD_XM-PLA-050
LẦN XUẤT BẢN:	01	TỔNG SỐ BẢN VẼ:	-
LẦN CHỈNH SỬA:	-	MÃ SỐ SẢN PHẨM:	2023-TEDI-066-H.D