

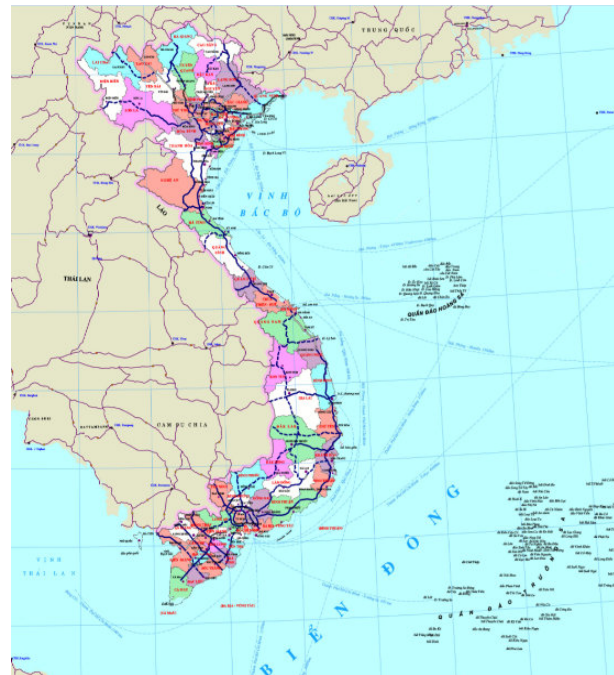
BỘ XÂY DỰNG

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 THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH – CHƠN THÀNH – HOA LƯ (CT.30)



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 THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH – CHỢN THÀNH – HOA LƯ (CT.30)

Chủ nhiệm lập 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 chung1

2. Căn cứ lập quy hoạch tuyến.....1

3. Phân tích đánh giá về các yếu tố, điều kiện tự nhiên, nguồn lực, bối cảnh thực trạng phân bố và sử dụng không gian của tuyến đường bộ3

 3.1. Phân tích, đánh giá các yếu tố, điều kiện tự nhiên3

 3.1.1 Đặc điểm địa hình.....3

 3.1.2 Đặc điểm khí hậu, thủy văn3

 3.1.3 Đặc điểm địa chất4

 3.2. Phân tích, đánh giá các yếu tố về nguồn lực cho phát triển tuyến đường bộ4

 3.3. Phân tích, đánh giá thực trạng phân bố, sử dụng không gian của tuyến đường bộ4

4. Xu thế phát triển giao thông vận tải khu vực tuyến đường bộ5

5. Đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng đường bộ và đánh giá về kết nối của tuyến 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 tuyến6

 5.2.1 Thực trạng chung của tuyến6

 5.2.2 Thực trạng kỹ thuật từng đoạn tuyến.....7

 5.2.3 Thực trạng hoạt động vận tải trên tuyến.....8

 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 khác8

 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 bộ9

 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 mới9

 6.2. Phân tích, đánh giá những cơ hội, thách thức phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong thời kỳ quy hoạch.10

7. Dự báo nhu cầu vận tải10

8. Mục tiêu quy hoạch10

9. Xây dựng phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.....11

 9.1. Quy hoạch hướng tuyến, các điểm khống chế chính, chiều dài, quy mô và thông số kỹ thuật từng đoạn tuyến đường bộ11

 9.1.1 Phạm vi dự án11

 9.1.2 Hướng tuyến cơ bản.....11

 9.1.3 Quy mô, thông số kỹ thuật tuyến.....11

 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 khác12

 9.3.1 Quy hoạch đường gom 12

 9.3.2 Trạm thu phí 12

 9.3.3 Trạm dừng nghỉ 13

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..... 13

 9.4.1 Quy hoạch các điểm giao cắt 13

 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..... 13

 a. Kết nối hệ thống đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải 14

 b. Kết nối hàng không 14

 c. Kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất 14

10. Định hướng bố trí sử dụng đất cho tuyến đường bộ 14

 10.1. Nguyên tắc xác định nhu cầu sử dụng đất..... 14

 10.2. Diện tích nhu cầu sử dụng đất..... 14

11. Xác định nhu cầu vốn, danh mục các dự án quan trọng, dự án ưu tiên đầu tư, thứ tự ưu tiên thực hiệnNhu cầu vốn đầu tư 14

 11.1. Xác định nhu cầu vốn..... 14

 11.2. Xây dựng tiêu chí xác định dự án ưu tiên đầu tư 14

 11.3. Đề xuất thứ tự ưu tiên thực hiện..... 15

12. Bản đồ, bản vẽ 15

thức đối tác công tư và Luật Đầu 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 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;
- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/2021 của Thủ tướng chính phủ về việc 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-BGTVT 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 568/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 08/04/2013 về việc điều chỉnh

Quy hoạch phát triển GTVT thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

- Quyết định số 3247/QĐ-UBND ngày 16/12/2013 của UBND tỉnh Bình Dương về việc phê duyệt tổng thể Giao thông vận tải tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng năm 2030;
- Quyết định số 09/QĐ-UBND ngày 14/05/2014 của UBND tỉnh Bình Phước về việc điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Bình Phước đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;
- Quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh trong đó phê duyệt đường Hồ Chí Minh giai đoạn 2 (2007-2015) là nối thông tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) được phê duyệt tại Quyết định số 194/QĐ – TTg ngày 15/2/2012 của Thủ tướng Chính phủ;
- Văn bản số 603/UBND-KT ngày 25 tháng 02 năm 2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước về việc hỗ trợ phối hợp làm việc, thống nhất một số nội dung tại Dự án đường bộ cao tốc Chơn Thành - Thủ Dầu Một - Thành phố Hồ Chí Minh;
- Văn bản số 1982/UBND-KT ngày 16/6/2021 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước về việc phương án hướng tuyến và công tác triển khai thực hiện dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 2897/UBND-QLĐT ngày 24/5/2021 của Ủy ban nhân dân thành phố Thủ Đức về việc góp ý Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 6522/SGTVT-XD ngày 24/6/2021 của Sở Giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh về việc triển khai Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 5250/BGTVT-ĐTCT ngày 07/06/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc phương án hướng tuyến và công tác triển khai thực hiện Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 6720/SXD-HTKT ngày 18/6/2021 của Sở Xây dựng thành phố Hồ Chí Minh về việc góp ý dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 6115/BGTVT-ĐTCT ngày 28/6/2021 của Bộ Giao thông vận tải ngày 28/6/2021 về việc hướng tuyến Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 5272/BGTVT-ĐTCT ngày 07/06/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc làm việc với các địa phương về phương án hướng tuyến Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 5249/BGTVT-ĐTCT ngày 07/06/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc phương án hướng tuyến và triển khai thực hiện Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 5250/BGTVT-ĐTCT ngày 07/06/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc phương án hướng tuyến và triển khai thực hiện Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành;
- Văn bản số 5251/BGTVT-ĐTCT ngày 07/06/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc phương án hướng tuyến và triển khai thực hiện Dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu

Một - Chơn Thành;

- Thông báo số 96/TB-VPCP ngày 04/4/2022 của Văn phòng Chính phủ về việc thông báo kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại buổi làm việc với Thường trực tỉnh ủy Bình Dương;
- Văn bản số 2138/UBND – KT ngày 09/5/2023 của UBND tỉnh Bình Dương về việc kiến nghị phương án, phương thức thực hiện dự án cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Chơn Thành;
- Văn bản số 3424/VPCP-CN ngày 15/5/2023 của Văn phòng Chính phủ về việc lấy ý kiến về phương án, phương thức thực hiện Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Chơn Thành;
- Văn bản số 4611/BKHĐT – KTĐPLT ngày 15/6/2023 của Bộ KHĐT về việc phương án, phương thức thực hiện Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành;
- Văn bản số 5391/BGTVT – CDCTVN ngày 25/5/2023 của Bộ GTVT về việc việc phương án, phương thức thực hiện Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành;
- Văn bản số 2555/UBND-KT ngày 31/5/2023 của UBND tỉnh Bình Dương về việc làm rõ phương án, phương thức thực hiện dự án cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành;
- Văn bản số 5749/BGTVT – CDCTVN ngày 02/06/2023 của Bộ GTVT về việc việc phương án, phương thức thực hiện Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành;
- Văn bản số 2285/BTP-PLDSKT ngày 07/6/023 của Bộ Tư pháp về việc lấy ý kiến phương án, phương thức thực hiện Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành;
- Thông báo số 311/TB-VPCP ngày 07/08/2023 về Thông báo kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính – Trưởng Ban Chỉ đạo tại phiên họp lần thứ 6 Ban Chỉ đạo Nhà nước về các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải;
- Văn bản số 6118/VPCP-CN ngày 10/8/2023 về việc phương án, phương thức thực hiện dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Chơn Thành;
- 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;
- Các quy hoạch, dự án liên quan đến khu vực nghiên cứu;
- Các văn bản pháp quy khác có liên quan đến đầu tư xây dựng cơ bản và các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành.

3. Phân tích đánh giá về các yếu tố, điều kiện tự nhiên, nguồn lực, bối cảnh thực trạng phân bố và sử dụng không gian của tuyến đường bộ

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

3.1.1 Đặc điểm địa hình

Đặc điểm địa hình chủ yếu của khu vực quy hoạch tuyến cụ thể như sau:

- Tỉnh Bình Dương có địa hình tương đối bằng phẳng, địa hình phân bậc theo hướng thấp dần từ Bắc xuống Nam với độ dốc thoải ở mức trung bình, bao gồm 4 loại địa hình chính: đồi núi thấp, bằng phẳng, thung lũng bãi bồi và núi. Vùng đồi núi thấp phân bố ở huyện Phú Giáo, huyện Bắc Tân Uyên và thị xã Tân Uyên chiếm khoảng 40% diện tích toàn tỉnh, vùng địa hình bằng phẳng có ở tất cả huyện, thị xã, thành phố chiếm khoảng 55% diện tích toàn tỉnh, vùng địa hình

thung lũng bãi bồi chiếm khoảng 5% diện tích toàn tỉnh và vùng địa hình núi sót ở phía Nam thị xã Dĩ An và huyện Dầu Tiếng chiếm diện tích không đáng kể.

- Bình Phước có ba dạng địa hình chính, gồm địa hình cao nguyên, đồi núi và đồng bằng. Địa hình có dạng đồi thấp thoải lượn sóng nối liền với nhau tạo thành dạng địa hình yên ngựa, nhiều nơi dạng địa hình bát úp, ít bị đứt gãy sâu và thấp thoải dần về phía Tây và Tây Nam. Phía Đông Bắc, tỉnh có các dải núi cao kéo dài theo hướng Tây Bắc - Đông Nam. Phía Tây Nam có dạng địa hình thoải, lượn sóng, nghiêng theo hướng Đông Bắc - Tây Nam. Phía Đông Bắc, phần giáp cao nguyên M'ông và núi Sát (tỉnh Đắk Nông), có dạng địa hình cao nguyên thấp, độ cao trên 300m. Phía Tây Nam, địa hình chuyển xuống vùng đồi và độ cao giảm dần, độ cao trung bình trên 100m (ở thị xã Bình Long, huyện Hớn Quản, TX Chơn Thành và thành phố Đồng Xoài).

Tuyến đi ven vùng đồng bằng và bình nguyên khu vực Đông Nam Bộ, qua các tỉnh, thành phố: TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước.

Địa hình khu vực mang nét đặc trưng của khu vực miền Đông Nam Bộ. Bề mặt địa hình khá bằng phẳng, bị phân cắt bởi hệ thống các sông, kênh mương dày đặc. Phủ trên bề mặt địa hình là các trầm tích Đệ tứ, thành phần là sét, bột, cát có bề dày vài chục mét đến trăm mét. Bề dày tầng phủ có xu hướng giảm dần từ đầu tuyến (TP. HCM) đến cuối tuyến (Bình Phước); Một số khu vực phía Tây Nam TP. Đồng Xoài, tỉnh Bình Phước, bề dày tầng phủ khoảng 10-20m.

3.1.2 Đặc điểm khí hậu, thủy văn

a. Đặc điểm khí hậu

- Tỉnh Bình Dương có khí hậu khí hậu nhiệt đới gió mùa của khu vực Đông Nam Bộ, nắng nóng, mưa nhiều, độ ẩm khá cao. Khí hậu phân chia thành hai mùa rõ rệt mùa khô và mùa mưa. Mùa mưa thường bắt đầu từ tháng 5 kéo dài đến cuối tháng 10, những tháng đầu mùa mưa, thường xuất hiện những cơn mưa rào lớn, rồi sau đó dứt hẳn. Những tháng 7,8,9, thường là những tháng mưa dầm. Có những trận mưa dầm kéo dài 1–2 ngày đêm liên tục, lượng mưa trung bình hàng năm từ 1.800–2.000 mm. Tỉnh đặc biệt gần như không có bão, mà chỉ bị ảnh hưởng những cơn bão gần. Nhiệt độ trung bình hàng năm ở Bình Dương từ 26°C-27°C. Chế độ gió tương đối ổn định, Bình Dương có hai hướng gió chủ đạo trong năm là gió Tây – Tây Nam và gió Đông – Đông Bắc. Gió Tây – Tây Nam là hướng gió thịnh hành trong mùa mưa và hướng gió Đông – Đông Bắc là hướng gió thịnh hành trong mùa khô.

- Bình Phước mang đặc điểm chung của khí hậu vùng Đông Nam Bộ, nằm trong vùng có khí hậu nhiệt đới gió mùa cận xích đạo, có nền nhiệt cao đều quanh năm, ít gió bão, không có mùa đông lạnh. Nhiệt độ trung bình 25,8-26,2°C, nắng nhiều 2.400-2.500 giờ/năm; lượng mưa trung bình hàng năm cao 2.045-2.315mm. Bình Phước hầu như không có lụt và bão; khí hậu phân hóa thành hai mùa: mùa mưa và mùa khô. Mùa mưa bắt đầu từ tháng 05 đến tháng 10; mùa khô bắt đầu từ tháng 11 đến tháng 04.

b. Thủy văn

* Thủy văn tỉnh Bình Dương:

- Tỉnh Bình Dương có 4 con sông lớn bao là sông Đồng Nai, sông Sài Gòn, sông Thị Tính và sông Bé; đồng thời có nhiều rạch ở các địa bàn ven sông và nhiều suối nhỏ khác. Sông Đồng

Nai và Sài Gòn còn là 2 tuyến sông chính để khai thác vận tải đường thủy của tỉnh; sông Bé do có bờ dốc đứng, lòng sông nhiều đoạn có đá ngầm lại có nhiều thác ghềnh. Sông Đồng Nai là con sông lớn nhất ở miền Đông Nam Bộ, bắt nguồn từ cao nguyên Lâm Viên (Lâm Đồng) chảy qua địa phận Bình Dương ở Tân Uyên. Sông Sài Gòn bắt nguồn từ vùng đồi cao huyện Lộc Ninh (tỉnh Bình Phước), có nhiều chi lưu, phụ lưu, rạch, ngòi và suối.

* Thủy văn tỉnh Bình Phước

- Bình Phước có 75 con sông với chiều dài từ 10km trở lên, thuộc 2 hệ thống sông chính là hệ thống sông Đồng Nai và hệ thống sông Mê Kông. Trong đó, thuộc hệ thống sông Đồng Nai có các lưu vực sông: Da Mlo, Da R'Lou, Da Ko, Sông Bé, Sài Gòn và một phần sông Đồng Nai. Thuộc hệ thống sông Mê Kông có 2 lưu vực sông: Sông Măng (Đăk Jer Man) và Chiu Riu.

3.1.3 Đặc điểm địa chất

Đặc điểm địa chất khu vực quy hoạch tuyến như sau:

- Thổ nhưỡng tỉnh Bình Dương có thể chia thành 6 nhóm đất và 13 loại đất, như sau: Nhóm đất xám phân bố hầu hết trên địa bàn các huyện Dầu Tiếng, thị xã Bến Cát, thị xã Thuận An, thành phố Thủ Dầu Một; nhóm đất đỏ vàng phân bố chủ yếu ở các huyện Bắc Tân Uyên, Phú Giáo, thị xã Tân Uyên, thị xã Bến Cát, một vài nơi ở huyện Dầu Tiếng và thị xã Dĩ An; nhóm đất phù sa phân bố ở những vùng thung lũng bãi bồi dọc sông Sài Gòn và sông Đồng Nai; nhóm đất phèn phân bố chủ yếu ở khu vực thuộc Lái Thiêu, thị xã Thuận An dọc sông Sài Gòn và khu vực dọc sông Thị Tím; nhóm đất dốc tụ tập trung ở thị xã Bến Cát, thị xã Tân Uyên; nhóm đất xói mòn trơ sỏi đá phân bố chủ yếu ở núi Châu Thới, Tha La.

- Trong quá trình kiến tạo, tham gia vào cấu trúc địa chất tỉnh Bình Phước có nhiều loại trầm tích, xâm nhập hay phun trào khác nhau tạo nên các cấu trúc địa tầng đa dạng. Theo kết quả phân loại và xây dựng bản đồ đất, tỉnh Bình Phước được chia thành 6 nhóm đất, 11 loại đất. Trong đó, nhóm đất đỏ vàng có tỷ trọng cao nhất, chiếm đến 80,21% diện tích; kế đến là nhóm đất xám (13,21%); nhóm đất dốc tụ (3%); nhóm đất đen (0,26%); nhóm đất phù sa (0,12%) và cuối cùng là nhóm đất xói mòn trơ sỏi đá (chỉ chiếm 0,04%). Bình Phước chia thành 5 vùng thổ nhưỡng chính.

- Tuyến đi ven vùng đồng bằng và bình nguyên khu vực Đông Nam Bộ, qua các tỉnh, thành phố: TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước. Địa hình khu vực mang nét đặc trưng của khu vực miền Đông Nam Bộ. Bề mặt địa hình khá bằng phẳng, bị phân cắt bởi hệ thống các sông, kênh mương dày đặc. Phủ trên bề mặt địa hình là các trầm tích Đệ tứ, thành phần là sét, bột, cát có bề dày vài chục mét đến trăm mét. Bề dày tầng phủ có xu hướng giảm dần từ đầu tuyến (TP. HCM) đến cuối tuyến (Bình Phước); Một số khu vực phía Tây Nam TP. Đồng Xoài, tỉnh Bình Phước, bề dày tầng phủ khoảng 10-20m.

• Địa tầng

Các trầm tích Đệ tứ tuổi Holocen có nguồn gốc sông, biển, hỗn hợp sông-biển, sông-đầm lầy, đầm lầy..., thành phần gồm sét, bột, cát lẫn tàn tích thực vật, động vật biển, phân bố trên bề mặt, tập trung ở phần trũng của địa hình (hồ ao, đầm lầy), các khu vực ven sông. Đặc tính của các

trầm tích này là ít được nén chặt, khả năng chịu tải kém, tính biến dạng cao. Theo số liệu nghiên cứu các tờ bản đồ địa chất, phạm vi phân bố của các trầm tích này cục bộ, chủ yếu tập trung ở đoạn đầu tuyến, bề dày khoảng 4-5m (có chỗ trên 10m).

Các trầm tích có tuổi Pleistocen (*Hệ tầng Củ Chi, Mộc Hóa, Thùyl Đông, Đất Cuốc*) thành phần gồm sét, sét pha dẻo cứng-cứng hoặc cát, cát sạn. Đặc điểm của các trầm tích này là có sức chịu tải cao, tính biến dạng thấp, phân bố ở sâu với bề dày đến vài chục mét;

Tầng đá gốc chủ yếu cát bột kết, đá phiến sét, andesit, bazan phân bố ở dưới sâu.

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

Tuyến cao tốc có 02 đoạn chính gồm: đoạn TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành và đoạn Chơn Thành – Hoa Lư, trong đó đoạn TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành đang được triển khai xây dựng, đoạn Chơn Thành – Hoa Lư tiến hành nghiên cứu phương án hướng tuyến cập nhật vào quy hoạch, để hoàn thiện quy mô theo quy hoạch, cần xem xét thêm các yếu tố sau:

- Tài chính: Cần ngân sách, vốn vay, PPP/BOT/BT và trái phiếu tuyến đường; các địa phương có năng lực thu ngân sách khá có thể hỗ trợ có thể hỗ trợ bồi thường, giải phóng mặt bằng và đối ứng.

- Nguồn lực tự nhiên: Địa hình khu vực tuyến đi qua tương đối bằng phẳng, chủ yếu là đồng bằng và vùng gò đồi thấp, thuận lợi cho lựa chọn hướng tuyến. Khu vực cũng có nguồn vật liệu xây dựng phong phú, trữ lượng lớn. Tuy nhiên địa chất khu vực có nhiều đoạn tương đối yếu, cần xử lý nền làm tăng tổng mức đầu tư.

- Nhân lực: Kỹ sư và công nhân chuyên nghiệp, lực lượng lao động kỹ thuật cao, dễ huy động cho công tác xây dựng và vận hành.

- Vật liệu & thiết bị: Đá, cát... và máy móc hiện đại; hiện vẫn còn vướng mắc trong cấp phép tài nguyên.

- Chính sách & pháp lý: Phải tuân thủ quy hoạch quốc gia đến 2030; cần cơ chế huy động vốn linh hoạt.

- Đồng thuận xã hội: Quan trọng để xử lý thu hồi đất và đảm bảo ổn định dân sinh.

- Bảo vệ môi trường: Cần kế hoạch đánh giá tác động môi trường rõ ràng và trách nhiệm khôi phục tài nguyên pháp lý.

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

Phân bố đất đai dọc tuyến cao tốc có sự đa dạng về các loại hình đất đai, từ đất nông nghiệp, đất dân cư, đất rừng, đến đất phát triển đô thị và khu công nghiệp. Việc phát triển cao tốc không chỉ thúc đẩy kết nối giao thông mà còn mở ra cơ hội phát triển kinh tế, đặc biệt là các khu vực đô thị và công nghiệp dọc tuyến. Tuy nhiên, việc sử dụng quỹ đất cần được quản lý và quy hoạch hợp lý để đảm bảo sự phát triển bền vững và bảo vệ môi trường. Việc áp dụng các biện pháp bảo vệ môi trường và tối ưu hóa việc sử dụng đất sẽ giúp tuyến cao tốc phát triển hiệu quả mà không gây thiệt hại quá lớn đến hệ sinh thái tự nhiên và cuộc sống của người dân.

- Đất nông, lâm nghiệp:

Phân bố: dọc tuyến cao tốc, một phần lớn diện tích là đất nông nghiệp, đặc biệt là khu vực

từ cầu Khánh Vân đến vị trí ngang CCN Phú Chánh 1, nơi có nền đất phù hợp cho canh tác. Đất này chủ yếu dùng để trồng cây nông sản, cây công nghiệp.

Ảnh hưởng: Việc xây dựng cao tốc có thể gây ảnh hưởng đến đất nông, lâm nghiệp, đặc biệt là việc giải phóng mặt bằng để xây dựng đường và các công trình phụ trợ (cầu, hầm, đường gom). Tuy nhiên, thiết kế tuyến cao tốc đã cố gắng giảm thiểu việc ảnh hưởng đến đất nông nghiệp, thông qua việc xây dựng các đường gom và các nút giao giúp duy trì sự kết nối của các khu vực sản xuất nông nghiệp.

- Đất ở:
Phân bố: Các khu dân cư dọc tuyến cao tốc chủ yếu nằm ở các thị trấn, thị xã và các xã có mật độ dân cư cao. Đây là các khu vực có mật độ dân cư lớn và đang phát triển, đặc biệt là khu vực gần các nút giao và các đô thị vệ tinh.

Ảnh hưởng: Tuyến cao tốc đi qua một số khu dân cư, đòi hỏi việc giải phóng mặt bằng và tái định cư cho các hộ dân bị ảnh hưởng. Mặc dù vậy, các biện pháp như xây dựng cầu vượt, hầm chui và đường gom đã giúp giảm thiểu sự chia cắt, bảo vệ sự ổn định của cộng đồng dân cư, đồng thời duy trì kết nối giao thông thuận tiện cho người dân.

- Đất rừng:
Phân bố: Một số đoạn tuyến cao tốc đi qua khu vực rừng núi, nhất là các khu rừng phòng hộ, rừng đầu nguồn và đất bảo vệ môi trường. Các khu vực này có tầm quan trọng lớn trong việc duy trì cân bằng sinh thái và bảo vệ môi trường tự nhiên.

Ảnh hưởng: Việc xây dựng cao tốc có thể tác động đến hệ sinh thái rừng và môi trường tự nhiên, nếu không được kiểm soát đúng mức. Tuy nhiên, các biện pháp bảo vệ môi trường, như thiết kế hài hòa với tự nhiên và các biện pháp xử lý chất thải trong quá trình thi công, là cần thiết để bảo vệ các khu vực này.

- Đất đô thị và phát triển khu công nghiệp:
Phân bố: Các khu vực dọc tuyến cao tốc, đặc biệt là các vùng gần các nút giao, có tiềm năng phát triển đô thị và khu công nghiệp. Các khu đô thị mới, khu công nghiệp, khu dịch vụ và các trung tâm logistics dự kiến sẽ được phát triển dọc tuyến cao tốc, đặc biệt là ở khu vực Vân Phong (khu kinh tế).

Ảnh hưởng: Tuyến cao tốc sẽ mở ra cơ hội lớn cho phát triển các khu công nghiệp, khu đô thị và các dịch vụ thương mại. Việc phát triển các trung tâm dịch vụ, logistic và các khu công nghiệp dọc tuyến sẽ tạo ra nhiều cơ hội phát triển kinh tế và việc làm, đồng thời đóng góp vào sự phát triển của khu vực.

- Đất bảo vệ môi trường:
Phân bố: Một phần tuyến cao tốc đi qua các khu vực có giá trị bảo vệ môi trường cao, như các khu sinh thái ven biển và khu vực rừng ngập mặn. Các khu vực này đóng vai trò quan trọng trong việc bảo vệ đa dạng sinh học, phòng chống thiên tai và bảo vệ nguồn nước.

Ảnh hưởng: Việc xây dựng và khai thác cao tốc cần đặc biệt lưu ý đến tác động môi trường, đảm bảo rằng các công trình phụ trợ, như cầu vượt, hầm chui và các tuyến đường không làm tổn

hại đến môi trường tự nhiên. Các biện pháp bảo vệ như việc tái trồng rừng, bảo vệ các khu bảo tồn thiên nhiên và xử lý chất thải trong quá trình thi công là điều cần thiết.

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

- Cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Chơn Thành – Hoa Lư (CT.30) là một phần của hệ thống đường cao tốc quốc gia, góp phần hoàn thiện mạng lưới đường cao tốc, nâng cao năng lực vận tải của toàn hệ thống

- Xu thế phát triển kết cấu hạ tầng giao thông phải gắn với phát triển kinh tế, đảm bảo quốc phòng - an ninh; Giải quyết tốt mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và phát triển văn hóa - xã hội, thực hiện tiến bộ và công bằng xã hội, bảo vệ môi trường phát triển bền vững.

- Ưu tiên phát triển vận tải hàng hóa, logistics và cảng cạn ICD. Kết nối các khu công nghiệp phạm vi hai bên tuyến.

- Phát triển vận tải hành khách và du lịch, kết nối vùng Đông Nam Bộ, Tây Nguyên.
- Hình thành các hành lang phát triển đô thị, công nghiệp, dịch vụ dọc tuyến
- Tích hợp hạ tầng giao thông đa phương thức đường bộ, logistic, kết nối vùng
- Nhu cầu quản lý, điều phối giao thông và phát triển bền vững tăng, hạ tầng và quy hoạch đồng bộ.

- Việc quy hoạch quỹ đất, phát triển đô thị hoặc công nghiệp dọc tuyến cần đi cùng với bảo vệ môi trường, kết nối hạ tầng đồng bộ để tránh phát triển dàn trải, phá vỡ cảnh quan, sinh kế địa phương

5. Đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng đường bộ và đánh giá về kết nối của tuyến 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: phấn đấu 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 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 - Vùng Đông Nam Bộ: Trong nội dung Nghị quyết đã đưa ra nhiệm vụ, giải pháp hoàn thiện kết cấu hạ tầng như sau: “Đến năm 2026 hoàn thành đường vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh và mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Phần đầu đến năm 2030: Hoàn thành đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh; tập trung nguồn lực để đầu tư xây dựng các công trình giao thông theo quy hoạch đã được duyệt như Biên Hoà - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành, Dầu Giây - Liên Khương, Gò Dầu - Xa Mát, Chơn Thành - Đức Hoà, Chơn Thành - Gia Nghĩa; nâng cấp, mở rộng hệ thống cao tốc quốc lộ: Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, tuyến kết nối Cảng hàng không quốc tế Long Thành (Quốc lộ 20B). Đầu tư hoàn thiện hệ thống đường ven biển qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh. Đẩy nhanh, hoàn thành các tuyến đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, tuyến đường sắt đô thị kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; nghiên cứu đầu tư tuyến đường sắt vận tải hàng hoá Biên Hoà - Vũng Tàu kết nối với Cảng biển Cái Mép - Thị Vải; Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ. Cải tạo cơ bản đạt cấp kỹ thuật các tuyến luồng đường thủy nội địa; hình thành các cụm cảng phục vụ nhu cầu thu gom, giải toả hàng hoá cho các cảng biển lớn trong vùng; tiếp tục phát triển, hiện đại hoá Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn, có tầm cỡ khu vực Châu Á và quốc tế; xây dựng Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ, Thành phố Hồ Chí Minh; hoàn thành di dời các cảng trên sông Sài Gòn, phát triển hệ thống cảng cạn theo quy hoạch; đưa vào khai thác Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn I; đầu tư mở rộng Cảng hàng không Côn Đảo; sớm khôi phục, nâng cấp cảng hàng không Biên Hoà - Vũng Tàu thành lưỡng dụng cấp 4E”.

- Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng;
- Kết luận số 11-KL/TW ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII tại Hội nghị lần thứ ba về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia, đầu tư công trung hạn 5 năm 2021 - 2025;
- Quyết định số 568/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 08/04/2013 về việc điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;
- Quyết định số 3247/QĐ-UBND ngày 16/12/2013 của UBND tỉnh Bình Dương về việc phê duyệt tổng thể Giao thông vận tải tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng năm 2030;
- Quyết định số 09/QĐ-UBND ngày 14/05/2014 của UBND tỉnh Bình Phước về việc điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Bình Phước đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;
- Quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh trong đó phê duyệt đường Hồ Chí Minh giai đoạn 2 (2007-2015) là nối thông tuyến từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau) được phê duyệt tại Quyết định số 194/QĐ – TTg ngày 15/2/2012 của Thủ tướng Chính phủ;
- Thông tư 33/2021/TT-BGTVT ngày 15/12/2021 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;
- Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/2021 của Thủ tướng chính phủ về việc Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1769/QĐ-BGTVT 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 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 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;

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

- Tuyến nằm trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050, đi qua địa phận 02 tỉnh Bình Dương và Bình Phước. Bao gồm 02 đoạn tuyến: TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành, Chơn Thành – Hoa Lư, trong đó đoạn 1 đang trong quá trình triển khai đầu tư xây dựng, đoạn 2 đang thực hiện lập quy hoạch chi tiết;

- Điểm đầu: nằm trên Vành Đai 3 thành phố Hồ Chí Minh thuộc địa phận thành phố Thuận An, tỉnh Bình Dương.

- Điểm cuối: nằm trên QL14 thuộc thị xã Chơn Thành, tỉnh Bình Phước.

- Tổng chiều dài nghiên cứu khoảng 118km, đi qua địa phận 2 tỉnh Bình Dương và Bình Phước;

- Hiện nay, đoạn tuyến cao tốc từ điểm đầu đến Km6+500, hướng tuyến đi trùng các đường tỉnh ĐT.743C, ĐT.743A và ĐT.747B đã được tỉnh Bình Dương đầu tư nâng cấp mở rộng theo quy mô 04 làn xe cơ giới và 02 làn hỗn hợp, có dải phân cách giữa và vỉa hè hai bên. Dự kiến giai đoạn 1 tận dụng các đoạn này để tiếp tục khai thác, chỉ xây dựng mới các đoạn từ Km6+500 đến cuối tuyến.

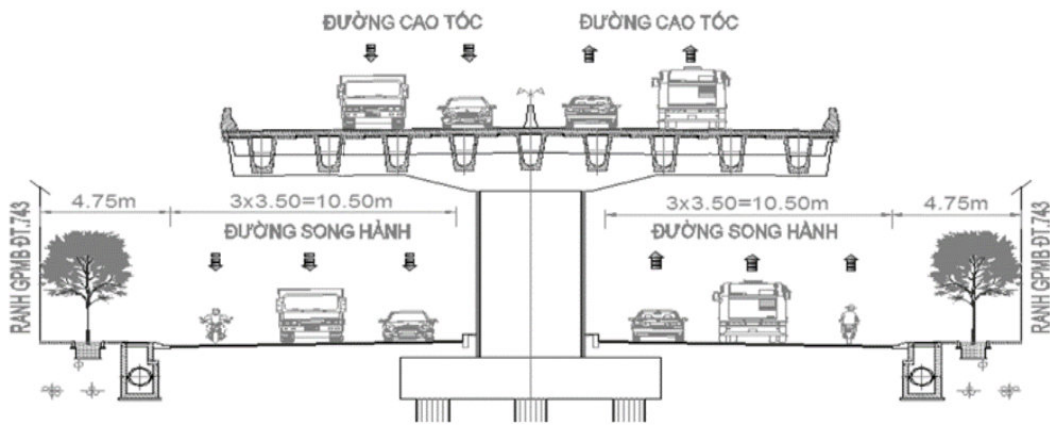
- b. Các địa danh mà tuyến đi qua (đến cấp huyện, xã)
Theo quy hoạch tuyến đường đi qua 02 tỉnh/thành phố cụ thể như sau:
- Tỉnh Bình Dương: Tp Thuận An, huyện Tân Uyên, huyện Bắc Tân Uyên, huyện Phú Giáo;
 - Tỉnh Bình Phước: huyện Chơn Thành, Bình Long và Lộc Ninh;
- c. Các điểm thu hút phát sinh vận tải dọc tuyến
- Đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Chơn Thành – Hoa Lư là hướng trục xuyên tâm, đáp ứng nhu cầu vận tải trên trục kết nối Tp. Hồ Chí Minh, trung tâm kinh tế phía Nam, với các tỉnh vùng Đông Nam Bộ và Tây Nguyên, là hành lang vận tải lớn, quan trọng phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội khu vực Đông Nam Bộ và là dự án giao thông trọng điểm, có ý nghĩa lớn các tỉnh đi qua.
 - Bình Phước có vị trí địa lý chiến lược, giữ vai trò quan trọng trong hành lang kinh tế mới, là 01 trong 8 tỉnh của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, là cửa ngõ giao lưu kinh tế, văn hóa, xã hội giữa Đông Nam Bộ, đồng bằng Sông Cửu Long với Tây Nguyên và với quốc tế, đặc biệt với Campuchia, Lào, Thái Lan. Nhìn về tương lai, Bình Phước có điều kiện thuận lợi ngày càng gia tăng cho sự phát triển của tỉnh và cả vùng.
 - Việc đầu tư xây dựng đường cao tốc Tp Hồ Chí Minh - Chơn Thành đáp ứng nhu cầu giao thông ngày càng tăng cao trong khu vực, rút ngắn thời gian đi lại trên hành trình từ thành phố Hồ Chí Minh đi Bình Phước; đồng thời góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của vùng Đông Nam bộ và các tỉnh Tây Nguyên, phát huy hiệu quả đầu tư của các dự án đường cao tốc và quốc lộ trong khu vực đã hoàn thành đưa vào khai thác như đường cao tốc Tp. Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây (tháng 2/2015), QL.51 mở rộng với quy mô 06 làn xe cơ giới (tháng 4/2013)...., đồng thời góp phần hoàn thiện đường Hồ Chí Minh theo quy hoạch.
 - Bên cạnh đó tuyến cao tốc này sẽ góp phần kết nối các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng điểm của TP HCM, Bình Dương và Bình Phước như: Thành phố Thủ Đức - TP. Hồ Chí Minh; Các Khu công nghiệp Sóng Thần, Nam Tân Uyên, VSIP 2, Đồng An thuộc địa bàn tỉnh Bình Dương, trung tâm thành phố mới Bình Dương; Khu CN Becamex thuộc tỉnh Bình Phước.
 - Lưu lượng tuyến đường: theo hồ sơ chi tiết
 - Các loại phương tiện lưu thông: theo hồ sơ chi tiết
 - Luồng hàng hóa, hành khách vận chuyển trên tuyến: theo hồ sơ chi tiết

5.2.2 Thực trạng kỹ thuật từng đoạn tuyến

- a. Quy mô kỹ thuật chủ yếu của từng đoạn tuyến
- Đoạn TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành đang được UBND tỉnh Bình Dương triển khai thi công, quy mô kỹ thuật các đoạn như sau:
- Đoạn tuyến cao tốc từ điểm đầu đến Km6+500, hướng tuyến đi trùng các đường tỉnh ĐT.743C, ĐT.743A và ĐT.747B đã được tỉnh Bình Dương đầu tư nâng cấp mở rộng theo quy mô

04 làn xe cơ giới và 02 làn hỗn hợp, có dải phân cách giữa và vỉa hè hai bên. Dự kiến giai đoạn 1 tận dụng các đoạn này để tiếp tục khai thác, chỉ xây dựng mới các đoạn từ Km6+500 đến cuối tuyến.

Đây là khu vực đông dân cư, nhiều khu công nghiệp và nhiều tuyến đường giao cắt do đó đoạn tuyến này đề xuất thiết kế cầu cạn để thuận lợi về tổ chức giao thông trong quá trình khai thác. Đầu tư cầu cạn với quy mô 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh để phục vụ các xe quá cảnh qua Bình Dương, phần phía dưới cầu vẫn đảm bảo 6 làn xe đô thị, đáp ứng được tổng lưu lượng thông qua đoạn tuyến này.



Hình: Mặt cắt ngang hoàn thiện đoạn từ nút An Phú đến cầu Khánh Vân

- Đoạn cao tốc xây mới, từ cầu Khánh Vân (Km6+500) đến Chơn Thành (Km58), đoạn tuyến làm mới chủ yếu đi qua đất nông nghiệp đang được trồng và khai thác cây cao su, mặt cắt ngang được bố trí phân kỳ với quy mô 4 làn hoàn chỉnh, bề rộng nền đường B=25,5m. Tầm tuyến giai đoạn phân kỳ đi trùng tầm tuyến giai đoạn hoàn thiện.

Yếu tố mặt cắt ngang	Phương án	Ghi chú
Làn xe chạy	4x3,75=15,0m	
Dải phân cách	2x0,75 + 1,5 =3,0m	
Làn dừng khẩn cấp	2x3,0=6,0m	
Lề đất	2x0,75=1,5m	
Tổng cộng	25, 5m	

Hình: Mặt cắt ngang phân kỳ giai đoạn 1 đoạn cầu Khánh Vân đến Chơn Thành

b. Chất lượng mặt đường

- Đoạn từ Km0-Km6+500 tuyến đi trùng các đường tỉnh ĐT.743C, ĐT.743A và ĐT.747B đã được tỉnh Bình Dương đầu tư nâng cấp mở rộng theo quy mô 04 làn xe cơ giới và 02 làn hỗn hợp, có dải phân cách giữa và vỉa hè hai bên, nên mặt đường còn tốt.

- Các đoạn còn lại đang triển khai xây dựng nên chưa có căn cứ đánh giá

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

- Hàng lang: 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, hành lang an toàn của dự án có bề rộng tính từ đất của đường bộ trở ra hai bên là 20,0m.

- Xác định các điểm đầu nối:

Trên cơ sở năng lực của đường cao tốc, đảm bảo kết nối tốt với các trung tâm kinh tế, các khu vực đông dân cư, lưu lượng giao thông được dự báo và thống nhất của các địa phương xác định các vị trí và loại hình nút giao liên thông của Dự án cụ thể như sau:

Bảng: Các vị trí đầu nối nút giao

TT	Tên đường giao, nút giao	Lý trình
1	VĐ3 Tp Hồ Chí Minh	Km0+00
2	Nút giao Khánh Vân	Km7+214
3	ĐT.746	Km11+291
4	VĐ4 Tp Hồ Chí Minh	Km19+345
5	ĐT.741	Km32+065
6	Nút giao tạo lực Bắc Tân Uyên -Phú Giáo – Bàu Bàng	Km39+565
7	CT. Chơn Thành – Gia Nghĩa	Km56+760
8	QL.14 và cao tốc Chơn Thành – Hoa Lư	Km58+535
9	ĐT.756C	Km70+900
10	ĐT.758	Km81+500
11	ĐT.757	Km90+100
12	ĐT.760	Km100+750

- Trạm dừng nghỉ: Dự kiến bố trí trạm dừng nghỉ tại Km35+900 và Km87+000.

5.2.3 Thực trạng hoạt động vận tải trên tuyến

Đoạn TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành dự kiến đưa vào khai thác sử dụng năm 2027, đoạn Chơn Thành – Hoa Lư dự kiến khai thác sử dụng sau năm 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

Hoàn thành đưa vào khai thác tuyến đường bộ cao tốc Tp. Hồ Chí Minh – Chơn Thành – Hoa Lư có năng lực lớn, an toàn giao thông, tốc độ cao; kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng yếu, đặc biệt là các vùng kinh tế trọng điểm, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. Từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng đồng bộ với các công trình hiện đại, tạo sức lan tỏa cao để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh; góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua.

Các vị trí kết nối với các tuyến đường bộ và trung tâm kinh tế:

- Tại Km0+000, bố trí nút giao khác mức liên thông với đường Vành đai 3 Tp. Hồ Chí Minh, kết nối Tp. Hồ Chí Minh với các tỉnh của Đông Nam Bộ và Tây Nguyên.

- Tại Km7+214, tuyến giao liên thông với ĐT.747B, tạo điều kiện thuận kết nối các KCN của huyện Tân Uyên.

- Tại Km11+291, tuyến kết nối với ĐT.746

- Tại Km19+345, tuyến giao liên thông với đường vành đai 4 Tp. Hồ Chí Minh, kết nối các KCN dọc hai bên vành đai 4.

- Tại Km32+065, tuyến kết nối với ĐT.741.

- Tại Km39+565, tuyến giao liên thông với đường tạo lực Bắc Tân Uyên Phú Giáo -Bàu Bàng.

- Tại Km56+760, tuyến giao liên thông với cao tốc Chơn Thành – Gia Nghĩa.

- Tại Km58+535, tuyến giao liên thông với QL.14 và kết nối trực tiếp đoạn cao tốc Chơn Thành – Hoa Lư.

- Tại Km117+975, Kết nối trực tiếp với cửa khẩu Hoa Lư

- Đoạn cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành với chiều dài khoảng 60km, sau khi hoàn thành sẽ đóng góp vào mục tiêu 5000km đường cao tốc mà Đảng và Chính phủ đã đặt ra trong giai đoạn 2021-2030. Bên cạnh đó tuyến cao tốc này sẽ góp phần kết nối các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng điểm của TP HCM, Bình Dương và Bình Phước như: Thành phố Thủ Đức - TP. Hồ Chí Minh; Các Khu công nghiệp Sóng Thần, Nam Tân Uyên, VSIP 2, Đồng An thuộc địa bàn tỉnh Bình Dương, trung tâm thành phố mới Bình Dương; Khu CN Becamex thuộc tỉnh Bình Phước. Do vậy, việc sớm hình thành tuyến đường cao tốc Tp. Hồ Chí Minh – Chơn Thành là hết sức cần thiết và cấp bách.

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

- Tuyến cao tốc TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành – Hoa Lư có tính chất kết nối vùng cao, nối

TP. Hồ Chí Minh - Trung tâm kinh tế chính trị của vùng Đông Nam Bộ theo hướng đi về khu vực biên giới phía Tây. Từ Chơn Thành, có thể theo QL14 kết nối lên Đồng Xoài và khu vực Tây Nguyên, theo QL13 lên Cửa khẩu quốc tế Hoa Lư, nối sang Campuchia., tạo thành một phần của mạng lưới giao thông quốc gia.

- Liên kết với Hạ tầng giao thông vận tải
 - o Giao thông đường bộ: Tuyến cao tốc kết nối đường Vành đai 3 – Vành đai 4 khu vực TP.HCM; QL14, hướng đi Tây Nguyên – Đắk Nông – Gia Lai; giảm tải cho QL13, trục huyết mạch hiện tại đang quá tải, và kéo dài đến cửa khẩu Hoa Lư.
 - o Tuyến kết nối hệ thống cảng cạn như ICD Sóng Thần, trung tâm logistic tại Bến Cát, Bàu Bàng. Ngoài ra thông qua các đường vành đai để kết nối với cảng Cát Lái, cảng Cái Mép – Thị Vải.
 - o Vận tải hành khách và hàng hóa: Tuyến cao tốc giúp giảm thời gian vận chuyển hàng hóa, hành khách giữa các vùng, thúc đẩy việc vận tải liên tỉnh. Ngoài ra, các trung tâm logistic sẽ được hình thành dọc tuyến cao tốc này, hỗ trợ phát triển vận tải đa phương thức.
 - o Giao thông đường sắt: Tuyến cao tốc gần tuyến đường sắt Bắc – Nam (đoạn Dĩ An – Sóng Thần), thuận lợi hình thành trung tâm logistics đường sắt – đường bộ. Tiềm năng kết nối với đường sắt Đắk Nông – Bình Phước trong tương lai.
 - o Tăng cường kết nối vận tải liên phương thức: Việc có tuyến cao tốc sẽ làm giảm áp lực cho hệ thống giao thông đường sắt, đặc biệt trong việc vận chuyển hàng hóa và hành khách qua các tuyến đường bộ.
- Liên kết với Hạ tầng các khu công nghiệp
 - o Tuyến đi qua hoặc kết nối với gần 30 khu công nghiệp và cụm công nghiệp, giúp giảm chi phí vận tải hàng hóa, hình thành trục công nghiệp liên tục.
 - o Tăng trưởng vận tải hàng hóa: Với sự phát triển của hệ thống cảng cạn và tuyến cao tốc, sẽ hình thành các chuỗi cung ứng và các khu vực dịch vụ logistics mạnh mẽ dọc theo tuyến cao tốc, đặc biệt là việc vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, xuất nhập khẩu qua các cảng quốc tế.
 - o Cơ sở hạ tầng logistics: Tuyến cao tốc giúp tạo ra các trung tâm logistics dọc theo tuyến đường, với kho bãi, trung chuyển hàng hóa, cảng cạn, và các khu công nghiệp. Các trung tâm này sẽ kết nối với Cảng Vân Phong và các cảng khác, thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics trong khu vực.
- Liên kết với Hạ tầng xã hội và môi trường
 - o Kết nối với các khu đô thị dọc tuyến như Tp Thủ Đức, Dĩ An, Thuận An, Bến Cát, Bàu Bàng, ... sẽ tạo ra cơ hội phát triển du lịch, với sự gia tăng lượng khách du lịch đến khu vực này. Các cơ sở hạ tầng du lịch như khách sạn, resort, khu nghỉ dưỡng cao cấp cũng sẽ được xây dựng bổ sung.

- o Quản lý môi trường và bảo vệ sinh thái
- Bảo vệ và bảo tồn thiên nhiên: Việc phát triển cao tốc cần phải bảo vệ các khu vực sinh thái, các rừng phòng hộ, khu vực bảo tồn và các khu vực đa dạng sinh học dọc tuyến. Các biện pháp giảm thiểu tác động môi trường, như tái trồng cây xanh, xây dựng các công trình bảo vệ môi trường sẽ giúp bảo vệ hệ sinh thái tự nhiên của khu vực.
- Liên kết với nông nghiệp – vùng nguyên liệu
 - o Bình Phước là thủ phủ của cao su, điều, hồ tiêu, ... tập trung hàng nghìn cơ sở chế biến điều, cao su, nông sản xuất khẩu sẽ đẩy mạnh vận chuyển nông sản nhanh về TP.HCM và cảng biển; giảm thất thoát sau thu hoạch; tăng khả năng cạnh tranh và mở rộng thị trường xuất khẩu.
- 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**
 - + Sự phát triển các khu, cụm công nghiệp, các ngành công nghiệp chế tạo với mô hình tổ chức sản xuất mới theo chuỗi và cụm liên kết ngành là định hướng chính sách chủ yếu. Mức độ lấp đầy và đi vào hoạt động sản xuất của các khu công nghiệp hiện có và dự kiến mở rộng, đầu tư mới sẽ quyết định đến tăng trưởng công nghiệp.
 - + Dịch vụ logistics được phát triển mạnh để khai thác lợi thế về cảng biển, hình thành nên các trung tâm logistics. Dịch vụ logistics không chỉ hướng tới thị trường trong tỉnh và khu vực phía Nam mà còn vươn tới các thị trường quốc tế. Việc sở hữu các tuyến đường vận tải huyết mạch của khu vực phía Nam, đồng thời, có các hạ tầng giao thông trọng điểm như sân bay, đường sắt đang trong giai đoạn quy hoạch và xây dựng sẽ là các nền tảng để hoàn thiện mạng lưới logistics đa phương trên địa bàn, giúp hình thành các trung tâm logistics cấp vùng và cấp tỉnh, phụ trách vai trò giao thương trong khu vực và quốc tế.
 - + Sự phát triển mạnh của khu vực dịch vụ du lịch có sự ra đời và phát triển của các tổ hợp du lịch quy mô lớn với các loại hình du lịch mới như: tổ hợp nghỉ dưỡng kết hợp giải trí; tổ hợp du lịch nghỉ dưỡng kết hợp thăm quan di tích lịch sử, văn hóa; tổ hợp du lịch, phát triển du lịch gắn với cung cấp các dịch vụ hội nghị, hội thảo. Chính sách này được giả thiết là bắt đầu từ giai đoạn đầu kỳ quy hoạch và sẽ phát huy hiệu quả vào cuối kỳ và phát triển mạnh vào giai đoạn tiếp theo của kỳ quy hoạch.
 - + Sự hình thành của hệ thống đường cao tốc Bắc - Nam (CT.01), kết nối các vùng miền, việc lưu thông hàng hóa, di chuyển giữa các địa phương thuận lợi, giúp phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm an ninh, quốc phòng.
 - **Ứng dụng công nghệ và phương tiện mới**
 - + Áp dụng công nghệ giao thông thông minh (ITS) giúp quản lý và giám sát giao thông hiệu quả, nâng cao an toàn và giảm ùn tắc.

- + Khuyến khích sử dụng phương tiện xanh, thân thiện môi trường, giảm ô nhiễm và tiêu thụ năng lượng.
- + Ứng dụng công nghệ xây dựng hiện đại nâng cao chất lượng, tuổi thọ công trình và giảm chi phí bảo trì.

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

- Cơ hội:

- + Tuyến cao tốc TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành – Hoa Lư rút ngắn thời gian di chuyển giữa Tp Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước; góp phần hoàn thiện mạng lưới giao thông chiến lược quốc gia, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh khu vực.
- + Là đòn bẩy mạnh mẽ, tạo ra sức bật mới cho các ngành kinh tế mũi nhọn của các tỉnh mà tuyến đi qua. Đây cũng là cơ hội để quy hoạch lại các vùng sản xuất, hình thành các khu đô thị vệ tinh, các trung tâm logistics hiện đại.
- + Ứng dụng công nghệ xây dựng hiện đại giúp nâng cao chất lượng, rút ngắn thời gian thi công và giảm chi phí.
- + Tăng cường liên kết vùng, phát triển đa dạng phương thức vận tải, nâng cao năng lực vận tải khu vực.

- Thách thức:

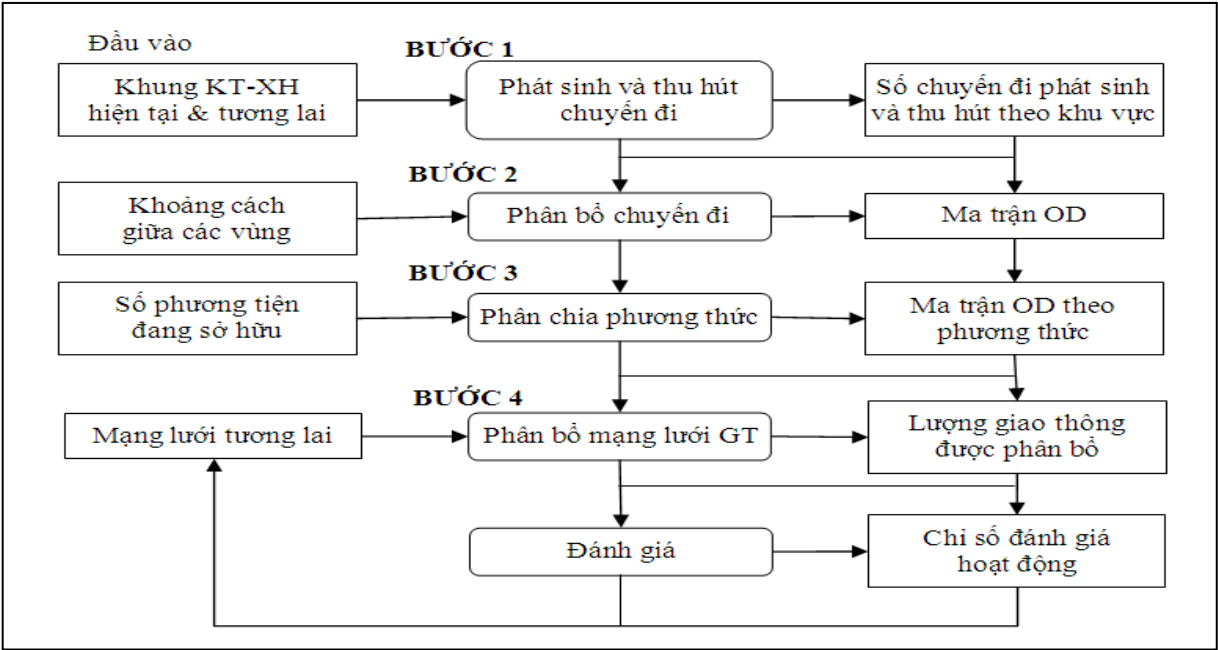
- + Giải phóng mặt bằng khó khăn do địa hình phức tạp, dân cư phân tán và hoạt động sản xuất kinh doanh đa dạng.
- + Hạn chế nguồn vốn đầu tư và cạnh tranh với các tuyến đường hạ tầng khác trong khu vực.
- + Áp lực bảo vệ môi trường và phát triển bền vững trong bối cảnh biến đổi khí hậu.
- + Yêu cầu nâng cao năng lực quản lý, vận hành và bảo trì hạ tầng trong điều kiện địa hình và khí hậu khó khăn.

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



Sơ đồ mô hình 4 bước

Dự báo số lượng chuyển 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 kích 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: Kết quả dự báo lưu lượng giao thông năm 2050

TT	Điểm đầu	Điểm cuối	PCU
1	CT.40 (Vành đai 3 - TP.HCM)	CT.41 (Vành đai 4 - TP.HCM)	63,100
2	CT.41 (Vành đai 4 - TP.HCM)	Ranh giới Bình Dương - Bình Phước	52,600
3	Ranh giới Bình Dương - Bình Phước	Chơn Thành - Bình Phước	52,100

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 mức 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 dự án

- Điểm đầu: tại vị trí giao cắt với Vành đai 3 - Thành phố Hồ Chí Minh, thuộc địa phận phường An Phú, Thành phố Hồ Chí Minh;
- Điểm cuối: tại khu vực khu kinh tế cửa khẩu Hoa Lư, thuộc địa phận xã Lộc Thạnh, tỉnh Đồng Nai.
- Tổng chiều dài tuyến khoảng 118km, đi qua 2 địa phương gồm TP Hồ Chí Minh và tỉnh Đồng Nai

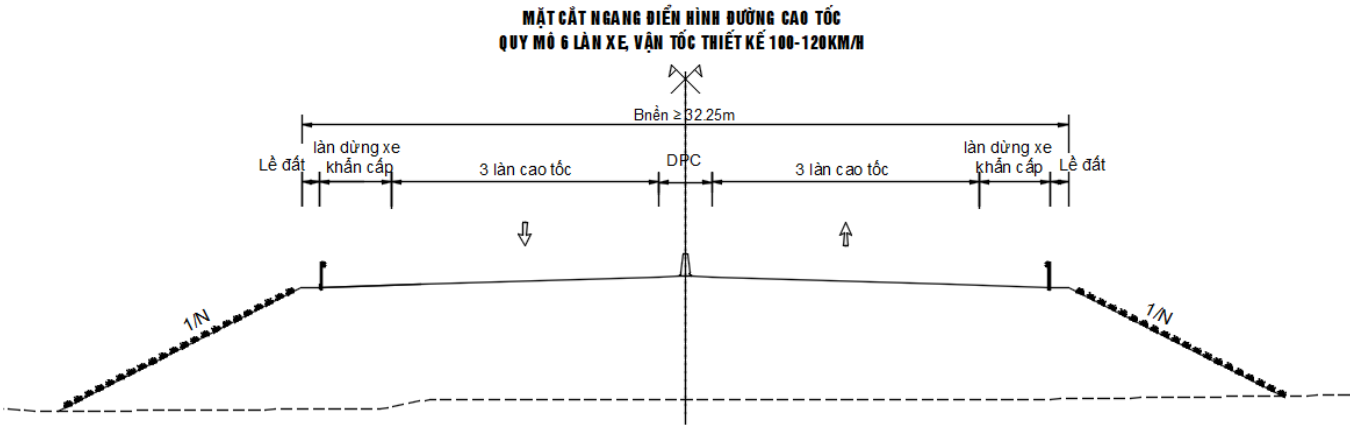
9.1.2 Hướng tuyến cơ bản

- Hướng tuyến đi theo hướng tuyến dự án đang triển khai đầu tư.
- Chi tiết hướng tuyến cơ bản tại bản đồ kèm theo.

Ghi chú: đối với đoạn tuyến xây dựng mới, trên cơ sở hướng tuyến cơ bản theo quy hoạch và số liệu chi tiết trong quá trình chuẩn bị đầu tư, sẽ tiếp tục rà soát, xác định hướng tuyến chi tiết làm cơ sở lựa chọn phương án tối ưu bảo đảm tính kinh tế - kỹ thuật, đồng thời tránh các tranh chấp pháp lý liên quan đến quy hoạch và các dự án đầu tư có liên quan

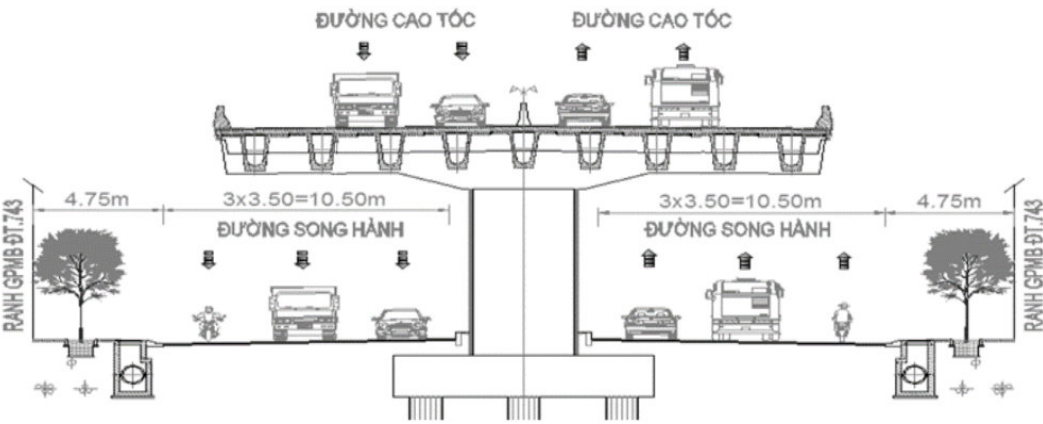
9.1.3 Quy mô, thông số kỹ thuật tuyến

- Đường cao tốc 6 làn xe, tốc độ thiết kế 80 - 120 km/h.



Hình: Mặt cắt ngang tối thiểu đối với tốc độ thiết kế 100-120km/h

- Riêng đoạn từ nút giao An Phú (Vành đai 3) đến cầu Khánh Vân thuộc địa bàn tỉnh Bình Dương, chiều dài khoảng 6,5 km: Đây là khu vực đông dân cư, nhiều khu công nghiệp và nhiều tuyến đường giao cắt do đó đoạn tuyến này đề xuất thiết kế cầu cạn để thuận lợi về tổ chức giao thông trong quá trình khai thác. Đầu tư cầu cạn với quy mô 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh để phục vụ các xe quá cảnh qua Bình Dương, phần phía dưới cầu vẫn đảm bảo 6 làn xe đô thị, đáp ứng được tổng lưu lượng thông qua đoạn tuyến này.



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

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

- Tổng hợp các công trình cầu trên tuyến chính:

• Tổng hợp các công trình cầu vượt dòng chảy trên tuyến chính:

TT	Tên cầu	Lý trình	Vượt sông suối
1	Cầu Suối Chợ (nhánh 1)	Km7+677,65	Suối Chợ
2	Cầu Suối Chợ (nhánh 2)	Km7+677,65	Suối Chợ
3	Cầu suối Con	Km9+978,26	Suối Con
4	Cầu Hồ Voi	Km13+593,52	Suối Hồ Voi

TT	Tên cầu	Lý trình	Vượt sông suối
5	Cầu Suối Cái	Km14+021,29	Suối Cái
6	Cầu Trại Cưa	Km22+864,58	Suối Trại Cưa
7	Cầu Bàu Cỏ	Km33+182,86	Suối Bàu Cỏ
8	Cầu Bà Tảo	Km37+404,21	Suối Bà Tảo
9	Cầu suối ông Bằng	Km43+148	Suối ông Bằng
10	Cầu suối Thôn	Km45+421	Suối Thôn
11	Cầu Phước Hòa	Km48+560	Kênh Phước Hòa
12	Km60+000	Km60+000	Suối Con
13	Km61+600	Km61+600	Suối Cái Sang
14	Km64+800	Km64+800	Suối Xa Cát
15	Km71+000	Km71+000	Suối Don
16	Km76+300	Km76+300	Suối Don
17	Km78+350	Km78+350	Suối Nghiên
18	Km83+600	Km83+600	Suối Cát
19	Km87+400	Km87+400	Sông Mơ Nông
20	Km91+500	Km91+500	Suối Das
21	Km104+050	Km104+050	Suối Thao
22	Km105+550	Km105+550	Suối M’Kel
23	Km107+750	Km107+750	Suối Bresson

• Công trình cầu trong nút giao:

TT	Tên nút giao	Lý trình	Ghi chú
1	Nút giao VĐ3	Km0+000	
2	Nút Khánh Vân	Km7+214	
3	Cầu vượt ĐT.746	Km11+291,27	
4	Nút giao VĐ4	Km19+345	Thuộc Dự án VĐ4
5	Cầu Vượt HL.410	Km20+893,4	
6	Cầu Bình Mỹ 12	Km24+403,27	
7	Cầu Vượt ĐT.747A	Km27+062	
9	Cầu Vượt ĐT. 741	Km30+808 Km32+065	

9	Cầu vượt HL.515	Km32+703	
10	Nút giao Phú Giáo - Bàu Bàng	Km39+565 Km40+600	
11	Cầu vượt ĐT.750D	Km41+385	
12	Cầu vượt ĐT.741C	Km44+800	
13	Cầu vượt Bảy Mẫu	Km47+515	
14	Nút giao CT Chơn Thành – Gia Nghĩa	Km56+760	Thuộc cao tốc
15	Nút giao QL14	Km58+535	
16	Nút giao ĐT.756C	Km70+900	
17	ĐT.758	Km81+500	
18	ĐT.757	Km90+100	
19	ĐT.760	Km100+750	

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.
- Hệ thống đường gom giữa các nút giao và các điểm liên hệ ngang trên tuyến cần được cân nhắc kỹ lưỡng, các đoạn tuyến có nhu cầu lớn được thiết kế phù hợp với lưu lượng xe trong khu vực. Ngoài ra, kết hợp sử dụng hệ thống đường bộ hiện tại để liên hệ hai bên tuyến.
- Dọc 2 bên cao tốc đoạn từ cầu Khánh Vân đến cuối tuyến được bố trí không liên tục 2 đường song hành 2 bên để phát triển kinh tế xã hội 2 bên đường cao tốc, quy mô đường song hành Bn/Bm=8/7m, dự kiến chiều dài đường song hành khoảng 25,64km.

9.3.2 Trạm thu phí

Cập nhật các trạm theo hồ sơ thiết kế dự án; trường hợp không có sẽ quy hoạch định hướng. Đối với các trạm thu phí đường bộ cao tốc bố trí tại các nhánh ra, vào đường và điểm đầu điểm cuối cao tốc, hình thức thu phí điện tử không dừng; đối với trạm kiểm tra tải trọng xe vị trí được bố trí tại trạm thu phí, đường nhánh nối vào đường cao tốc, vị trí phù hợp khác.

Các vị trí cửa vào các đầu tuyến, các nút giao quy hoạch các vị trí đặt hệ thống kiểm tra tải trọng xe bảo đảm không có các xe quá khổ, quá tải được lưu thông theo quy định.

Dự kiến được đặt tại các nhánh ra vào các nút giao và điểm đầu điểm cuối cao tốc. Dự kiến đoạn TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành các vị trí như sau:

TT	Lý trình quy hoạch	Tên công trình	Thông số kỹ thuật	Ghi chú
1	Km8+300	Trạm thu phí trên giá long môn	Trạm thu phí ETC	Trên tuyến chính
2	Km15+140	Trạm thu phí trên giá long môn	Trạm thu phí ETC	Trên tuyến chính
3	Km22+940	Trạm thu phí trên giá long môn	Trạm thu phí ETC	Trên tuyến chính
4	Km36+780	Trạm thu phí trên giá long môn	Trạm thu phí ETC	Trên tuyến chính
5	Km51+500	Trạm thu phí trên giá long môn	Trạm thu phí ETC	Trên tuyến chính

Vị trí trạm thu phí, số lượng làn thu phí và công nghệ thu phí, vị trí đặt hệ thống kiểm tra tải trọng xe sẽ được chính xác hóa trong các bước chuẩn bị đầu tư và thực hiện dự án.

9.3.3 Trạm dừng nghỉ

- Việc đầu tư trạm dừng nghỉ thực hiện theo quy định hiện hành. Dự kiến bố trí trạm dừng nghỉ hai bên đường tại Km35+900.

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 trên tuyến được hoạch định tuân thủ theo quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc.

- Cập nhật theo dự án; rà soát bảo đảm khoảng cách theo quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế.
- Các điểm giao cắt với đường sắt cần tuân thủ các quy định của Luật Đường sắt.

Đối với đường cao tốc tuân thủ quy định theo QCVN 117:2024/BGTVT, TCVN 5729-2012; các tuyến đường khác tuân thủ quy định theo cấp đường quy hoạch.

Thống kê các vị trí giao cắt chính (giao cắt với cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh, trục chính đô thị, các phương thức vận tải khác...). Cụ thể như sau:

Bảng 9-1. Bảng thống kê các giao cắt chính

TT	Tên đường giao	Lý trình
1	VĐ3 Tp Hồ Chí Minh	Km0+00
2	ĐT.747B	Km7+214
3	ĐT.746	Km11+291,27
4	VĐ4 Tp Hồ Chí Minh	Km19+345
5	HL.410	Km20+893,4
6	Đường Bình Mỹ 12	Km24+403,27
7	ĐT.747A	Km27+062
8	ĐT.741	Km30+808
9	HL.515	Km32+703
10	Phú Giáo – Bàu Bàng	Km39+565
11	ĐT.750D	Km41+385
12	ĐT.741C	Km44+800
13	Đường Bảy Mẫu	Km47+515
14	CT. Chơn Thành – Gia Nghĩa	Km56+760
15	QL.14	Km58+535
16	ĐT.752B	Km64+500
17	ĐT.756B	Km68+000
18	ĐT. TTHC Hớn Quảng	Km70+000
19	Nút giao ĐT.756C	Km70+900
20	ĐT.758	Km81+500
21	ĐT.757	Km90+100
22	ĐT.754 nối dài	Km94+000
23	ĐT.760	Km100+750
24	QL.14C	Km106+250

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

Căn cứ vào quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội cấp quốc gia, các địa phương và các quy hoạch chuyên ngành để xác định phương án (tuyến) kết nối với các phương thức vận tải đường

sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không (có tên trong danh mục quy hoạch quốc gia có liên quan) của mạng lưới đường quốc lộ và đường cao tốc; kết nối với hệ thống đô thị (đô thị loại đặc biệt và đô thị loại I), khu kinh tế cửa khẩu quốc tế, các khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất đặc biệt lớn của quốc gia. Danh mục các điểm và tuyến kết nối hiện tại được liệt kê và mô tả tóm tắt. Các tuyến mới kết nối phương thức vận tải khác được thể hiện nếu có trong danh mục của quy hoạch mạng lưới theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg.

a. *Kết nối hệ thống đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải*

Khu vực có hệ thống đường sắt Bắc Nam, đường thủy nội địa, nhưng không có đường biển, do vậy kết nối với các đầu mối vận tải này thông qua hệ thống đường bộ trong khu vực.

b. *Kết nối hàng không*

Trong khu vực hai tỉnh không có cảng hàng không, nên việc đầu tư phát triển đường bộ là rất cần thiết đáp ứng nhu cầu giao thương, kết nối liên vùng.

c. *Kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất*

Kết nối với kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất... trong khu vực dự án thông qua các nút giao liên thông và hệ thống đường ngang, đường trong khu vực.

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, sân 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 tuyến theo quy mô quy hoạch, dự kiến là: 1062ha (không bao gồm hành lang đường bộ).

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 số 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 49.732 tỷ đồng, trong đó đoạn TP Hồ Chí Minh – Chơn Thành đang được triển khai có tổng mức khoảng 26.634 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

Dự án được triển khai trước năm 2030.

12. Bản đồ, bản vẽ

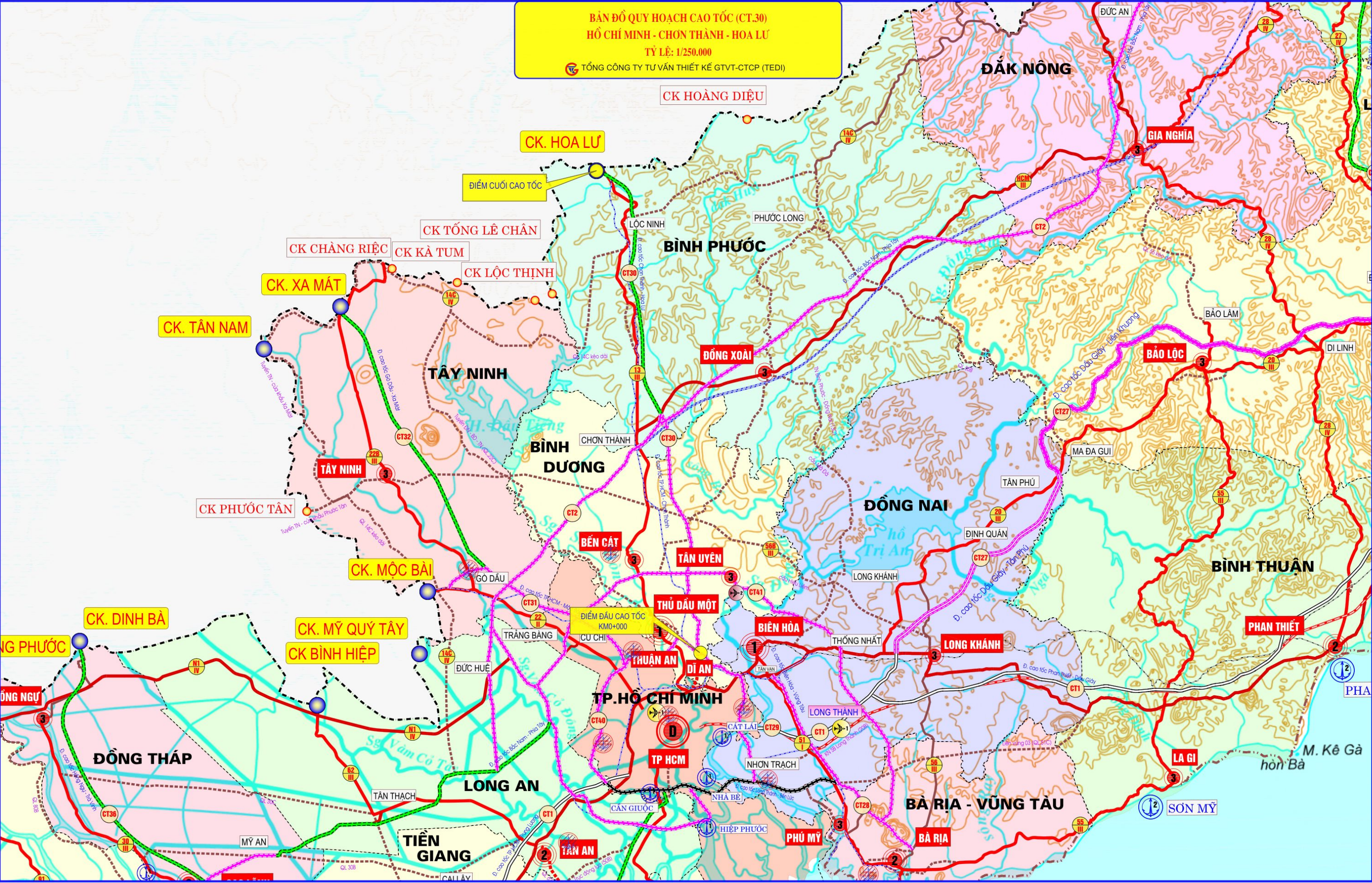
Chi tiết xem phần bản vẽ kèm theo.

Phụ lục 1. Địa điểm dự án

TT	Địa điểm		Ghi chú
1	Thành phố Hồ Chí Minh	Phường An Phú	
		Phường Thuận Giao	
		Phường Tân Khánh	
		Phường Tân Hiệp	
		Phường Vĩnh Tân	
		Phường Bình Cơ	
		Xã Phước Hòa	
		Phường Chánh Phú Hòa	
		Xã An Long	
2	Tỉnh Đồng Nai	Xã Nha Bích	
		Xã Chơn Thành	
		Phường Minh Hưng	
		Xã Tân Khai	
		Xã Tân Quan	
		Phường Bình Long	
		Phường An Lộc	
		Xã Lộc Thành	
		Xã Lộc Hưng	
		Xã Lộc Ninh	
		Xã Lộc Tấn	
		Xã Lộc Thạnh	

B. BẢN VẼ

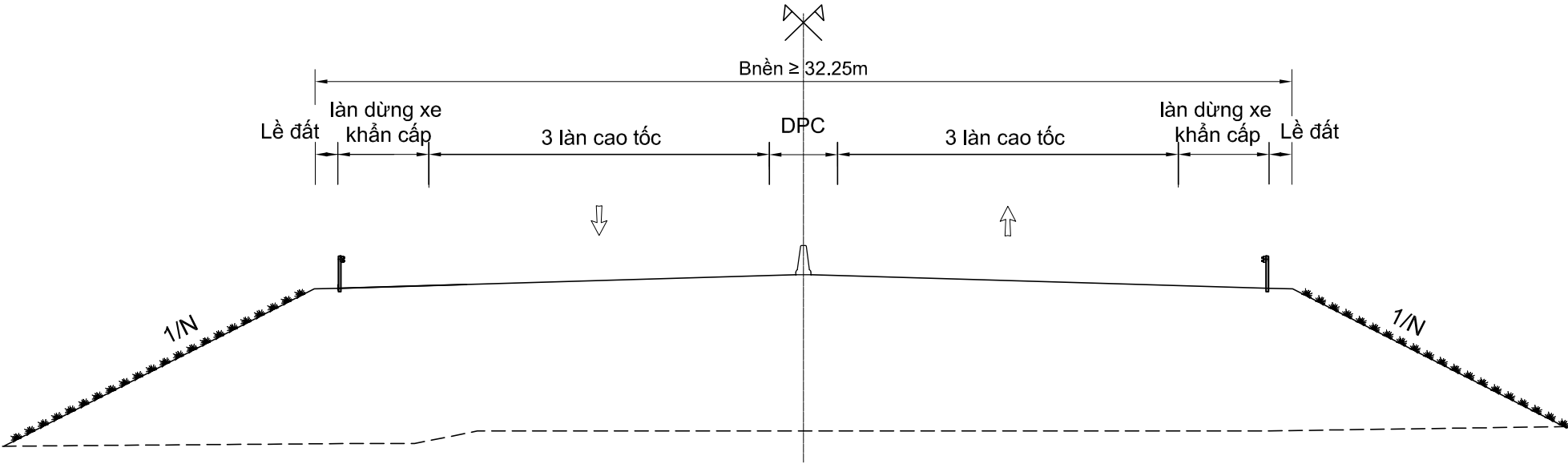
I. CÁC BẢN VẼ CHUNG



II. CÁC BẢN VẼ ĐIỂN HÌNH

F:\01. PRO 2024\02. QH GTVT\2024-QH GTVN\04. WORKING\03. ROAD\02. HSTK\02.SUA BCKM\CN DIEN HINH QUY HOACH 21.11.2025 (GHEP KHUNG IN).DWG

MẶT CẮT NGANG ĐIỂN HÌNH ĐƯỜNG CAO TỐC
QUY MÔ 6 LÀN XE, VẬN TỐC THIẾT KẾ 100-120KM/H



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3



LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI

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

MẶT CẮT NGANG ĐIỂN HÌNH

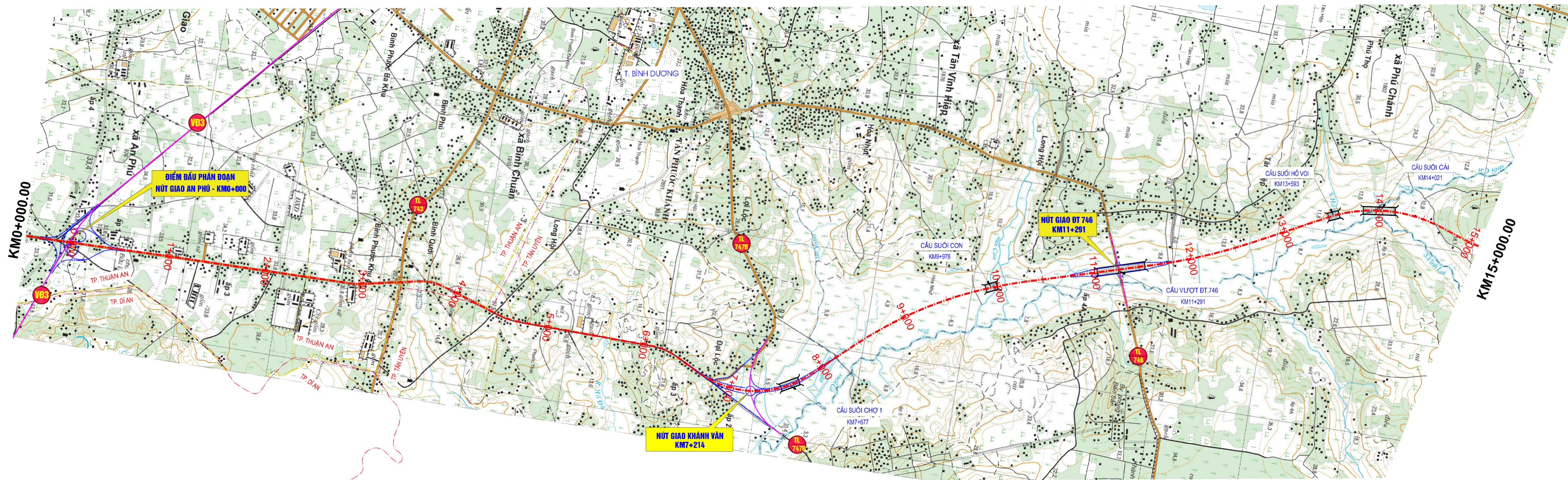
TỶ LỆ BẢN VẼ:	BẢN VẼ SỐ:
LẦN XUẤT BẢN: 01	TỔNG SỐ BẢN VẼ: -
LẦN CHỈNH SỬA: -	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.D

III. BÌNH ĐỒ

ĐI TP HỒ CHÍ MINH

BÌNH ĐỒ CAO TỐC HCM - CHỢN THÀNH
TỶ LỆ : 1/25.000

ĐI CHỜN THÀNH



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI

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

BÌNH ĐỒ CAO TỐC HCM-CHỢN THÀNH
KM 0 :- KM15+000

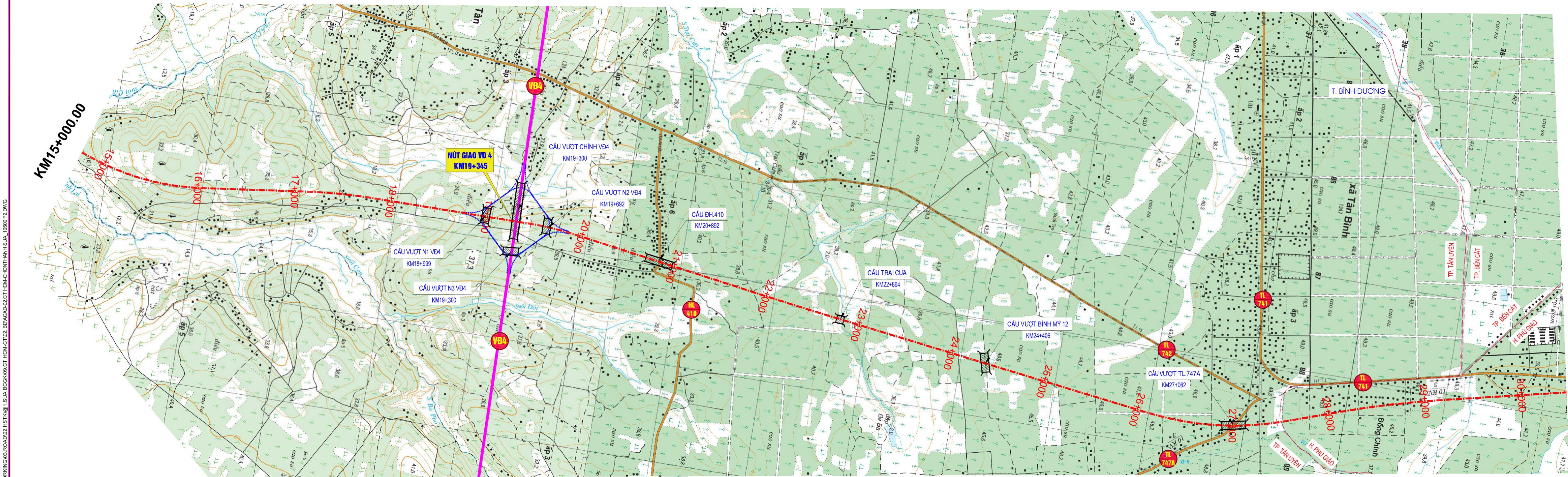
TỶ LỆ BẢN VẼ:	BẢN VẼ SỐ: TỔNG SỐ BẢN VẼ: .
LẦN XUẤT BẢN: 01 LẦN CHỈNH SỬA: .	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDJ-066-HĐ

10500 F2.DWG

ĐI TP HỒ CHÍ MINH

BÌNH ĐỒ CAO TỐC HCM-CHƠN THÀNH
TỶ LỆ : 1/25.000

ĐI CHƠN THÀNH



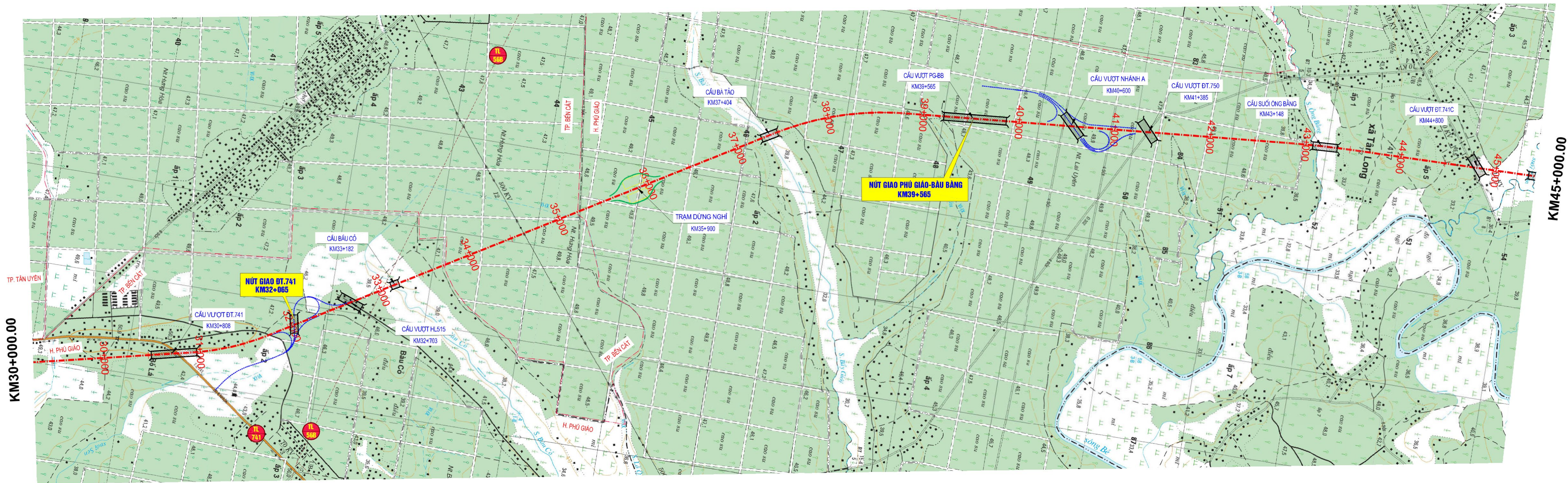
CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

LIÊN DANH CCTDI-A22-TEDI

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

BÌNH ĐỒ CAO TỐC HCM-CHƠN THÀNH
KM 15+000 - KM30+000

TỶ LỆ BẢN VẼ:	BẢN VẼ SỐ:
LẦN XUẤT BẢN: 01	TỔNG SỐ BẢN VẼ: 1
LẦN CHỈNH SỬA:	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-HD



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI

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

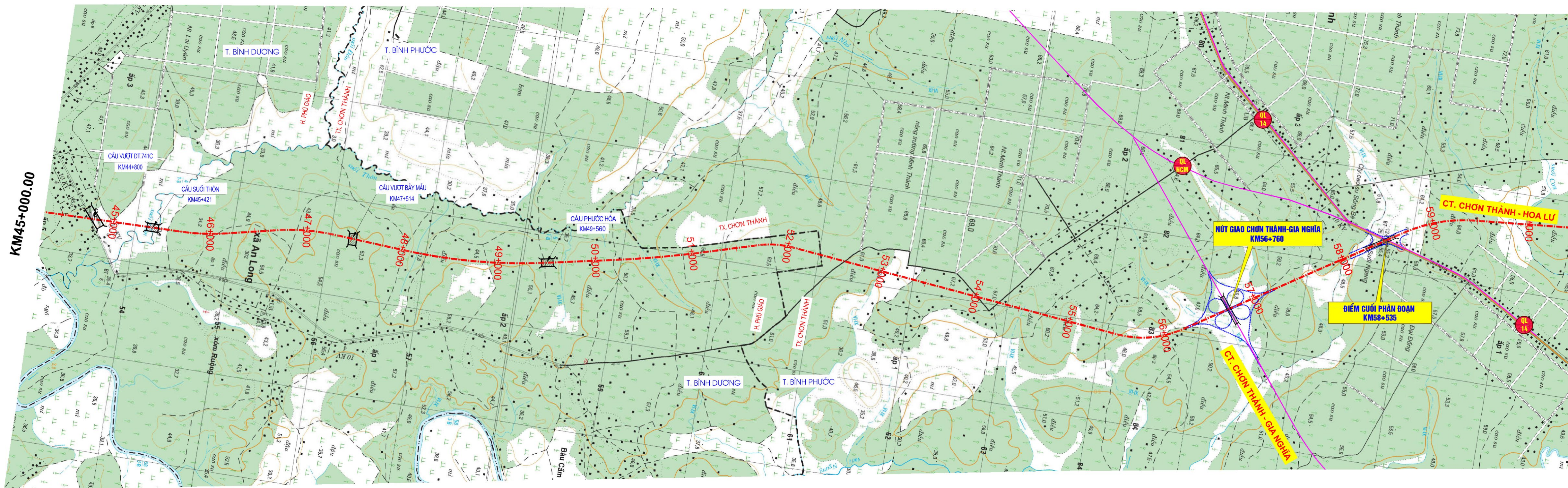
BÌNH ĐỒ CAO TỐC HCM-CHỢN THÀNH
KM 30+000 -:- KM45+000

TỶ LỆ BẢN VẼ:	BẢN VẼ SỐ:
LẦN XUẤT BẢN: 01	TỔNG SỐ BẢN VẼ: -
LẦN CHỈNH SỬA: -	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.Đ

ĐI TP HỒ CHÍ MINH

BÌNH ĐỒ CAO TỐC HCM-CHỢN THÀNH
TỶ LỆ : 1/25.000

ĐI CHỌN THÀNH



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI

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

BÌNH ĐỒ CAO TỐC HCM-CHỢN THÀNH
KM 45+000 -:- KM58+535

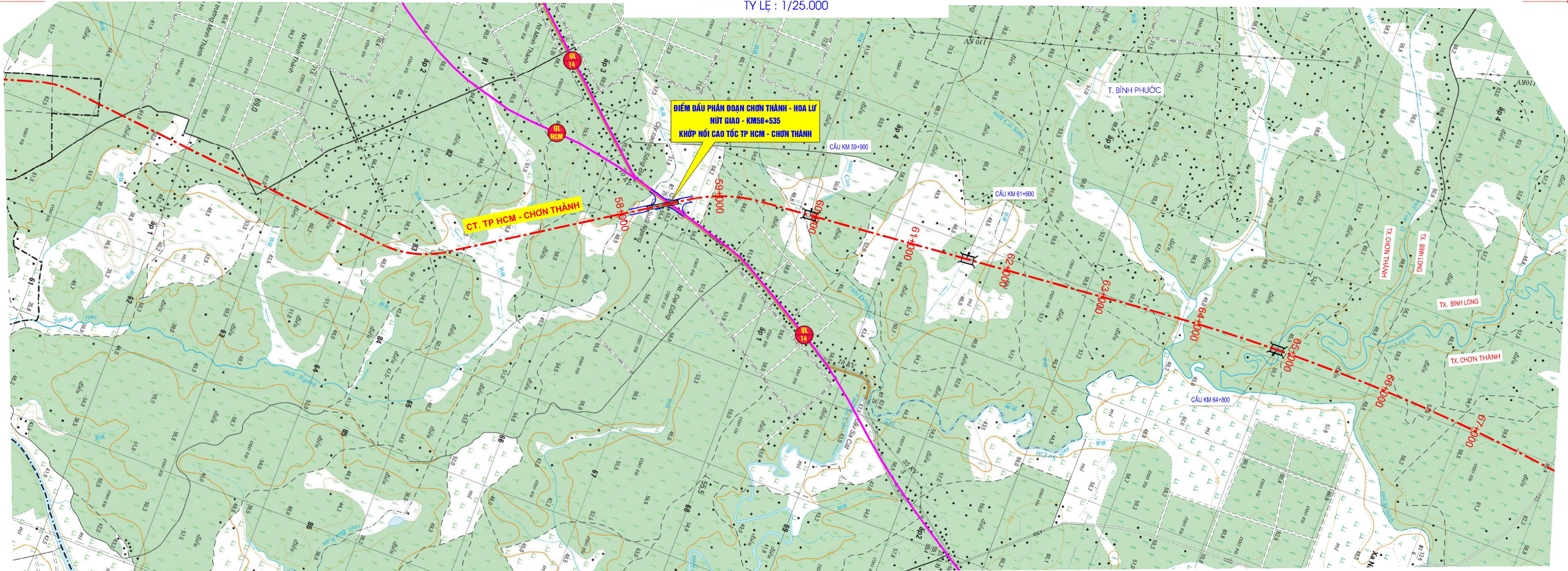
TỶ LỆ BẢN VẼ:	BẢN VẼ SỐ:
LẦN XUẤT BẢN: 01	TỔNG SỐ BẢN VẼ: .
LẦN CHỈNH SỬA: .	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDH-066-H.Đ

ĐI CHON THÀNH

BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THÀNH - HOA LƯ

TỶ LỆ : 1/25.000

ĐI HOA LƯ



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

LIÊN DANH CCTDI-A22-TEDI

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

BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THÀNH - HOA LƯ
KM58+535 -- KM67+000

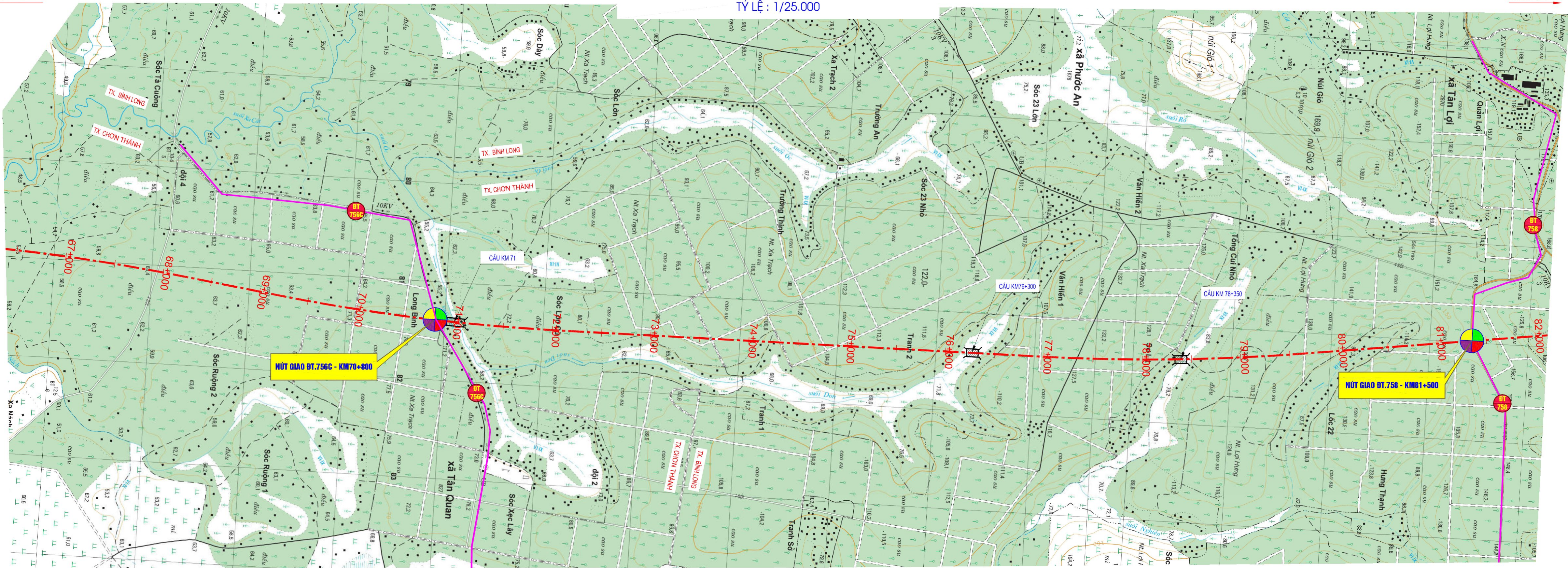
TỶ LỆ BẢN VẼ:	1/25.000	BẢN VẼ SỐ:	
LẦN XUẤT BẢN:	01	LẦN SỐ BẢN VẼ:	
LẦN CHỈNH SỬA:		MÃ SỐ SẢN PHẨM:	2023-TEDI-066-HD

\\SED-NGUYEN\\S02_CH-GT\\GT\\T024-CH-GT\\V\\N04-WORKING\\03-ROAD\\02-HSTR\\01_SUA-BGCK\\10-CT-CT-HL\\02-BD\\CAO-Đ02-CT-CHON-THANH-HO-LU-F3_10500.DWG

ĐI CHON THÀNH

BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THÀNH - HOA LƯU
TỶ LỆ : 1/25.000

ĐI HOA LƯU



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

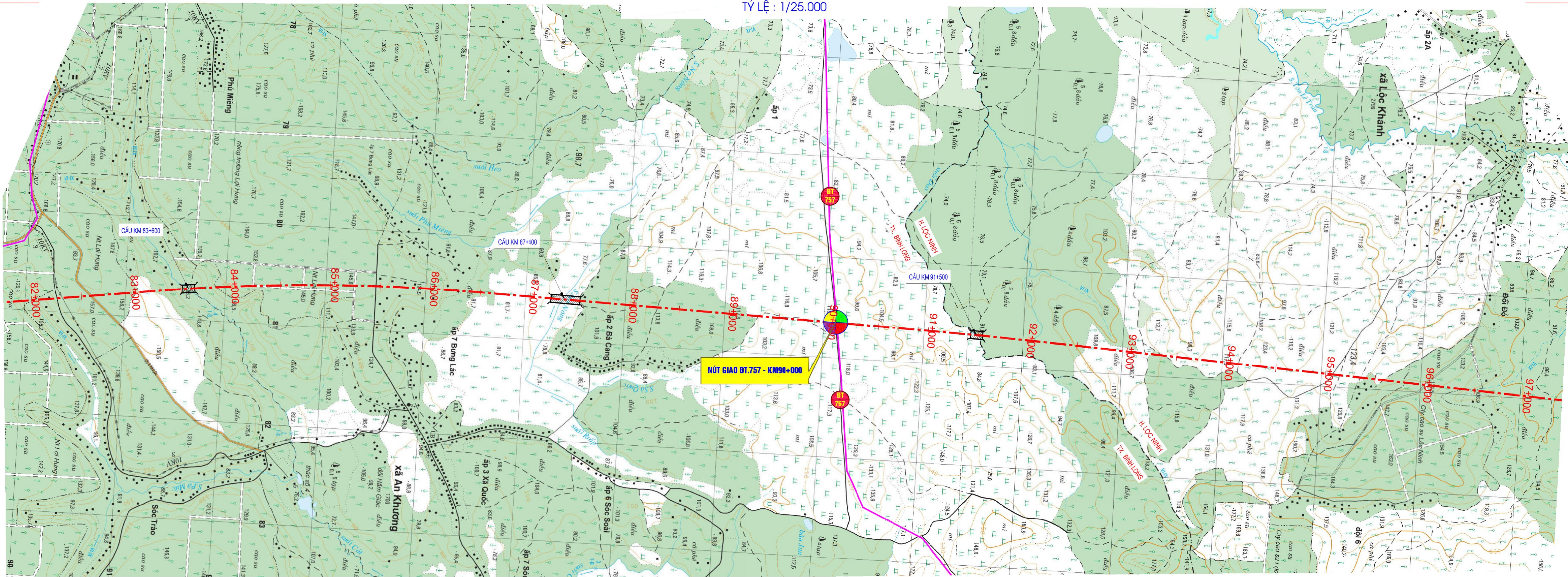
LIÊN DANH CCTDI-A22-TEDI

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

BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THÀNH - HOA LƯU
KM67+000 -- KM82+000

TỶ LỆ BẢN VẼ:	1/25.000	BẢN VẼ SỐ:	
LẦN XUẤT BẢN:	01	LẦN SỐ BẢN VẼ:	
LẦN CHỈNH SỬA:		MÃ SỐ SẢN PHẨM:	2023-TEDI-066-HĐ

TỶ LỆ : 1/25.000



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

LIÊN DANH CCTDI-A22-TEDI

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

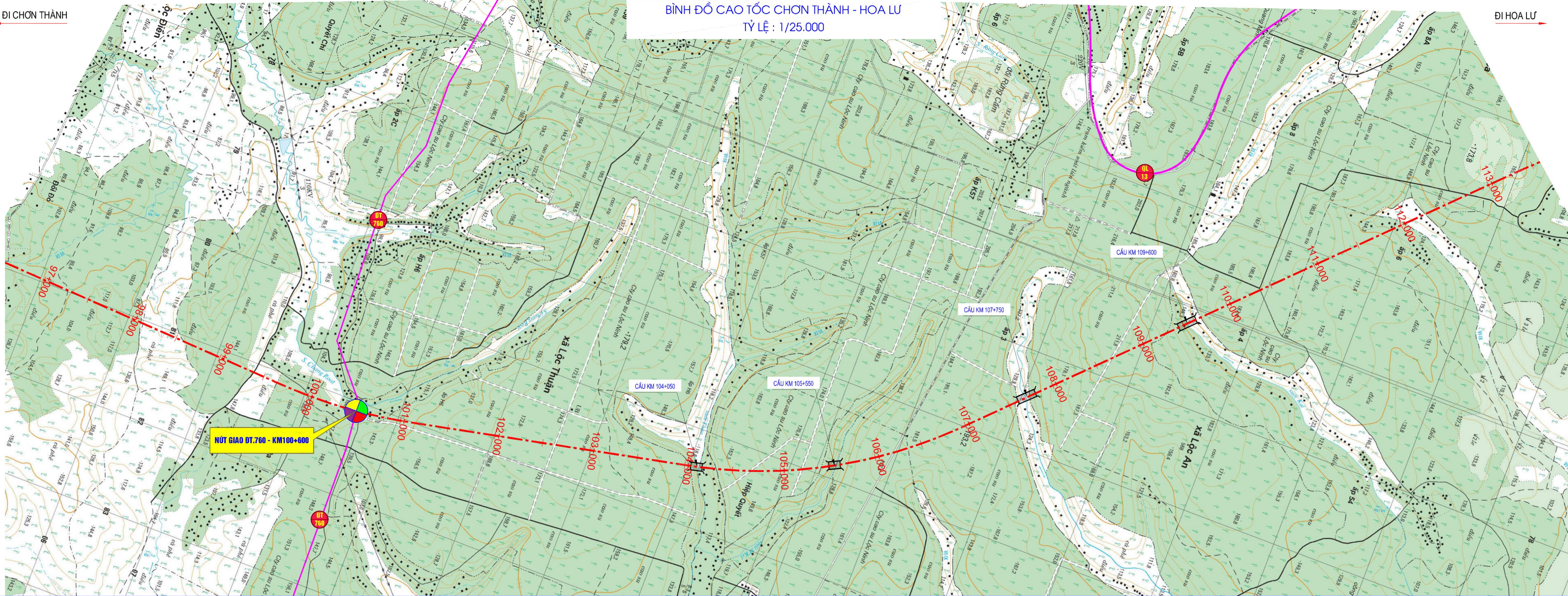
BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THÀNH - HOA LƯ
KM82+000 -- KM97+000

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

ĐI CHON THANH

ĐI HOA LU

BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THANH - HOA LU
TỶ LỆ : 1/25.000



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

LIÊN DANH CCTDI-A22-TEDI

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

BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THANH - HOA LU
KM97+000 - KM113+000

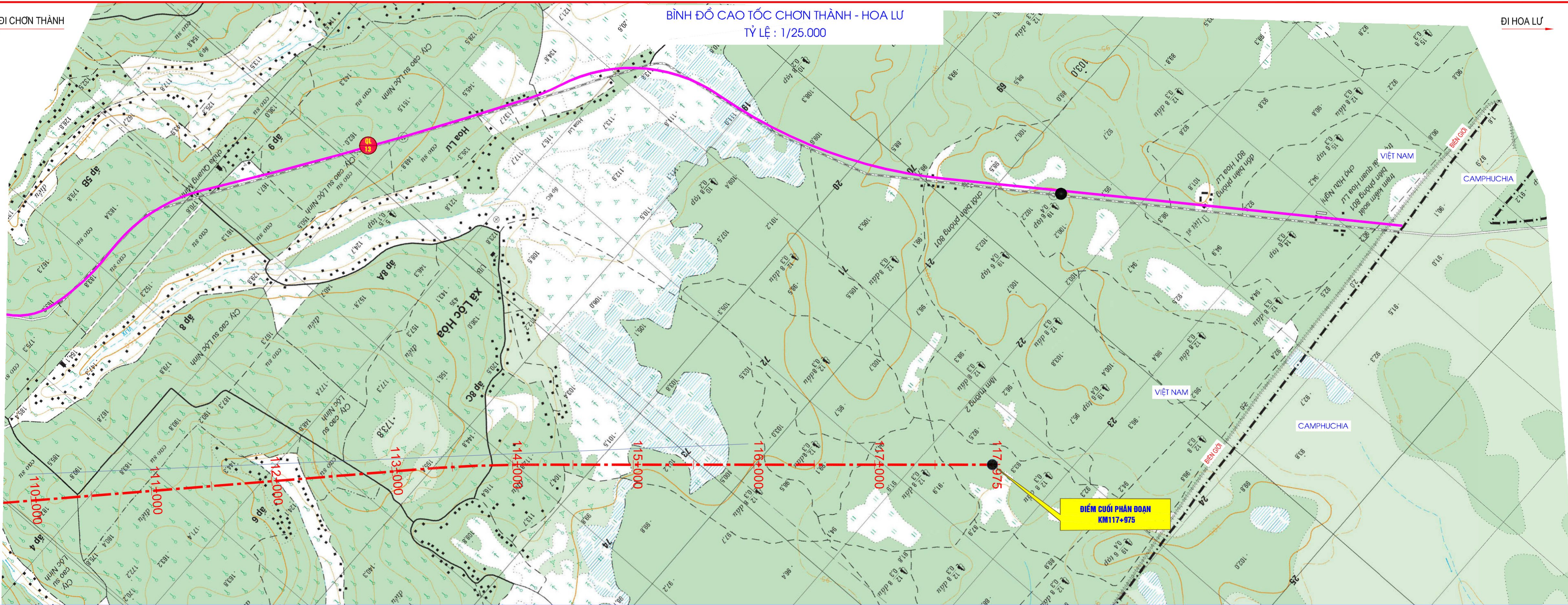
TỶ LỆ BẢN VẼ:	1/25.000	BẢN VẼ SỐ:	
LẦN XUẤT BẢN:	01	TỔNG SỐ BẢN VẼ:	
LẦN CHỈNH SỬA:		MÃ SỐ SẢN PHẨM:	2023-TEDI-066-HD

\\SĐ-NGUYEN\\NS02_CH-GT\\T0204-CH-GT\\VN04\\WORKING03\\ROAD02\\HSTRK\\SUA BCKK10.CT-CT-HL02_BDVACD-02.CT-CHONTHANH-HOALU_F3_10500.DWG

ĐI CHON THÀNH

BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THÀNH - HOA LƯ
TỶ LỆ : 1/25.000

ĐI HOA LƯ



CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM
BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN 3

LIÊN DANH CCTDI-A22-TEDI

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

BÌNH ĐỒ CAO TỐC CHON THÀNH - HOA LƯ
KM113+000 - KM117+975

TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/25.000	BẢN VẼ SỐ: -
LẦN XUẤT BẢN: 01	TỔNG SỐ BẢN VẼ: -
LẦN CHỈNH SỬA: -	MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H3