

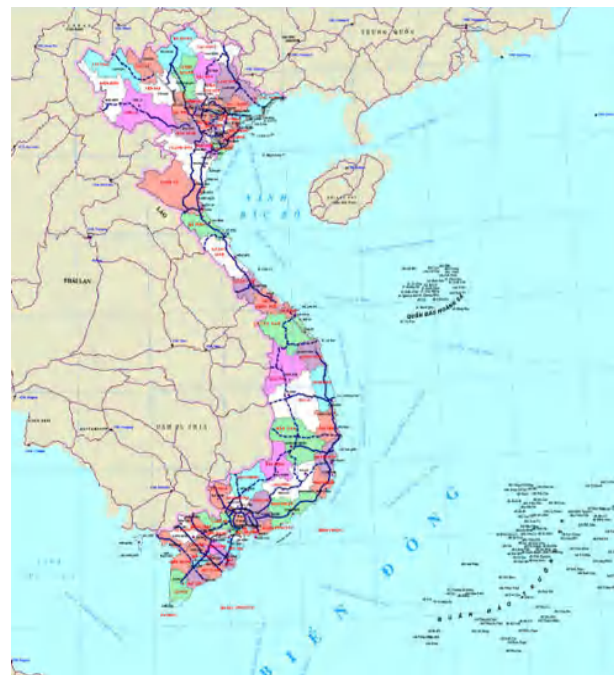
BỘ XÂY DỰNG

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)

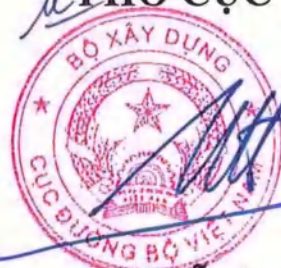
CAO TỐC THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH- MỘC BÀI (CT.31)



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

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



Phạm Minh Hải

LIÊN DANH TƯ VẤN

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- MỘC BÀI (CT.31)

Chủ nhiệm Quy hoạch
KCS

: Lê Văn Đạt
: Lê Quang Tiên

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




PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC
NGUYỄN MẠNH HÀ

Hà Nội, năm 2025

A. THUYẾT MINH

MỤC LỤC

1.	Giới thiệu chung	1	9.1.3	Quy mô, thông số kỹ thuật các đoạn tuyến	10
2.	Căn cứ lập quy hoạch tuyến.....	1	9.2.	Quy mô, thông số kỹ thuật công trình chính trên tuyến: cầu, hầm, bến phà	10
3.	Điều kiện tự nhiên khu vực quy hoạch tuyến	3	9.3.	Quy hoạch đường gom, công trình phụ trợ khác	10
3.1.	Phân tích, đánh giá các yếu tố, điều kiện tự nhiên	3	9.3.1	Quy hoạch đường gom	10
3.1.1	Đặc điểm địa hình.....	3	9.3.2	Trạm thu phí	10
3.1.2	Đặc điểm khí hậu, thủy văn	3	9.3.3	Trạm dừng nghỉ	10
3.1.3	Đặc điểm địa chất	4	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.....	10
3.2.	Phân tích, đánh giá các yếu tố về nguồn lực cho phát triển tuyến đường bộ	4	9.4.1	Quy hoạch các điểm giao cắt	10
3.3.	Phân tích, đánh giá thực trạng phân bố, sử dụng không gian của tuyến đường bộ	5	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.....	11
4.	Xu thế phát triển giao thông vận tải khu vực tuyến đường bộ	5	10.	Định hướng bố trí sử dụng đất cho tuyến đường bộ	11
5.	Đánh giá hiện trạng kết cấu hạ tầng đường bộ	5	10.1.	Nguyên tắc xác định nhu cầu sử dụng đất.....	11
5.1.	Phân tích, đánh giá thực hiện các chiến lược, quy hoạch và các dự án đầu tư có liên quan	5	10.2.	Diện tích nhu cầu sử dụng đất.....	11
5.2.	Thực trạng chung của tuyến, thực trạng kỹ thuật, hoạt động vận tải trên tuyến	6	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
5.2.1	Thực trạng chung của tuyến	6	11.1.	Xác định nhu cầu vốn.....	12
5.2.2	Thực trạng kỹ thuật từng đoạn tuyến.....	6	11.2.	Xây dựng tiêu chí xác định dự án ưu tiên đầu tư	12
5.2.3	Hoạt động vận tải trên tuyến.....	7	11.3.	Đề xuất thứ tự ưu tiên thực hiện.....	12
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.	7	12.	Bản đồ, bản vẽ	12
5.3.1	Vai trò của tuyến trong hệ thống hạ tầng giao thông vùng và quốc gia	7			
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.....	7			
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	8			
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	8			
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	8			
7.	Khảo sát, điều tra, dự báo nhu cầu vận tải.....	9			
8.	Mục tiêu quy hoạch	9			
9.	Xây dựng phương án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.....	9			
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			
9.1.1	Phạm vi	9			
9.1.2	Hướng tuyến cơ bản.....	10			

1. Giới thiệu chung

Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 là cơ sở cho việc triển khai các mục tiêu quốc gia của đất nước đã mang lại hiệu quả to lớn trong việc đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông góp phần quan trọng trong công cuộc phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và là cơ sở để triển khai thực hiện các quy hoạch, dự án có liên quan. Để bảo đảm tính khả thi trong triển khai quy hoạch, tính thống nhất giữa kế hoạch thực hiện của lĩnh vực đường bộ với các lĩnh vực giao thông khác (đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa, hàng không), cũng như quản lý quỹ đất đường bộ, huy động vốn đầu tư để tiếp tục hoàn thiện mạng lưới đường bộ cần thực hiện quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành trong lĩnh vực đường bộ để cụ thể hóa quy hoạch mạng lưới đường bộ.

Việc thực hiện quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành theo Luật quy hoạch 21/2017/QH14 là cụ thể hóa quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, nhằm đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ giữa quy hoạch với chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước theo định hướng của Đảng và Nhà nước. Trên cơ sở đó Chính phủ đã có Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 05/2/2018 để hướng dẫn thực hiện Luật quy hoạch, việc lập các quy hoạch theo quy định của Luật quy hoạch sẽ là khâu đột phá chiến lược về phát triển hạ tầng; đồng thời loại bỏ các quy hoạch chồng chéo, cản trở đầu tư, phát triển.

Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch mạng lưới đường bộ, xác định phương án phát triển công trình đường bộ và các kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ khác theo từng tuyến đường bộ theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2022 của Thủ tướng Chính phủ. Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 33/2021/TT-BGTVT ngày 15/12/2021 hướng dẫn về định mức cho hoạt động quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành trong lĩnh vực giao thông vận tải, đây là cơ sở để triển khai quy hoạch kỹ thuật chuyên ngành đường bộ. Do đó việc triển khai thực hiện “Quy hoạch Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050” là hết sức cần thiết.

Tuyến cao tốc Thành Phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài thuộc hệ thống đường cao tốc Việt Nam, theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050 kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với cửa khẩu Mộc Bài thuộc tỉnh Tây Ninh. Trong tương lai tuyến đường này là tuyến đường động lực tam giác vàng của 3 thành phố Hồ Chí Minh, Phnom Penh, Bangkok. Tuyến bắt đầu từ đường vành đai 3 (Thành phố Hồ Chí Minh) thuộc huyện Củ Chi đến cửa khẩu Mộc Bài kết nối qua cửa khẩu Bavet, tiếp tục đi tuyến cao tốc Bavet-Phnom Penh (đang thi công) đến đường vành đai 3 Phnom Penh và sau đó đi qua các tuyến cao tốc số 71, đường vành đai số 9, toàn bộ tuyến đường sẽ trở thành đường AH1 trong tương lai. Vì vậy dự án tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài có tầm quan trọng lớn trong việc nâng cao kết nối giao thông giữa Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận, đồng thời mở ra cơ hội phát triển kinh tế và thương mại trong khu vực.



Hình 1-1. Bản đồ vị trí dự án cao tốc Thành Phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài 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 3119/SGTVT-KH ngày 18/3/2024 của SGTVT TP Hồ Chí Minh 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 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;
- Văn bản số 11035/SGTVT-XD ngày 21/8/2024 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh 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;
- 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;
- Văn bản số 3223/SXD-XDCTĐB ngày 17/6/2025 của UBND TP Hồ Chí Minh về việc góp ý hồ sơ Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Văn bản số 1823/TTg-CN ngày 28/12/2021 của Thủ tướng chính phủ về việc giao cơ quan nhà nước có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài;
- Thông báo số 29/TB-VPCP ngày 15/02/2023 của Văn phòng Chính phủ về Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính trong chuyến công tác kiểm tra và làm việc về tình hình triển khai các công trình, dự án trọng điểm ngành giao thông.
- 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

Thành phố Hồ Chí Minh: Thành phố Hồ Chí Minh (cũ) nằm trong vùng chuyển tiếp giữa miền Đông Nam bộ và đồng bằng sông Cửu Long. Địa hình tổng quát có dạng thấp dần từ Bắc xuống Nam và từ Đông sang Tây. Nó có thể chia thành 3 tiểu vùng địa hình. Vùng cao nằm ở phía Bắc - Đông Bắc và một phần Tây Bắc (thuộc bắc huyện Củ Chi, đông bắc quận Thủ Đức và quận 9), với dạng địa hình lượn sóng, độ cao trung bình 10-25 m và xen kẽ có những đồi gò độ cao cao nhất tới 32m, như đồi Long Bình (quận 9). Vùng thấp trũng ở phía Nam-Tây Nam và Đông Nam thành phố (thuộc các quận 9, 8,7 và các huyện Bình Chánh, Nhà Bè, Cần Giò). Vùng này có độ cao trung bình trên dưới 1m và cao nhất 2m, thấp nhất 0,5m. Vùng trung bình, phân bố ở khu vực Trung tâm Thành phố, gồm phần lớn nội thành cũ, một phần các quận 2, Thủ Đức, toàn bộ quận 12 và huyện Hóc Môn. Vùng này có độ cao trung bình 5-10m.

Tây Ninh (cũ) nổi cao nguyên Nam Trung Bộ với đồng bằng sông Cửu Long, vừa mang đặc điểm của một cao nguyên, vừa có dáng dấp, sắc thái của vùng đồng bằng. Trên địa bàn vùng cao phía Bắc nổi lên núi Bà Đen cao nhất Nam Bộ (986 m). Nhìn chung, địa hình khu vực dự án tương đối bằng phẳng

Địa hình khu vực tuyến đi qua tương đối bằng phẳng 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

Thành phố Hồ Chí Minh (cũ): mang tính chất cận xích đạo nên nhiệt độ cao và khá ổn định trong năm. Số giờ nắng trung bình tháng đạt từ 160 đến 270 giờ, độ ẩm không khí trung bình 79,5%. Nhiệt độ không khí trung bình hàng năm là 27,96°C, cao nhất là tháng 4 (30,5°C), thấp nhất là tháng 12 (26°C).

Thành phố Hồ Chí Minh Nằm trong vùng nhiệt đới xavan, cũng như một số tỉnh Nam Bộ khác, Thành phố Hồ Chí Minh không có bốn mùa: xuân, hạ, thu, đông. Nhiệt độ cao đều và mưa quanh năm (mùa khô ít mưa). Trong năm, Thành phố Hồ Chí Minh có 2 mùa là biến thể của mùa hè: mùa mưa – khô rõ rệt. Mùa mưa được bắt đầu từ tháng 5 tới tháng 11 (khí hậu nóng ẩm, nhiệt độ cao mưa nhiều), còn mùa khô từ tháng 12 tới tháng 4 năm sau (khí hậu khô, nhiệt độ cao và mưa ít). Trung bình, Thành phố Hồ Chí Minh có 160 tới 270 giờ nắng/tháng, nhiệt độ trung bình 27 °C, cao nhất lên tới 40 °C, thấp nhất xuống 13,8 °C. Hàng năm, thành phố có 330 ngày nhiệt độ trung bình 25 tới 28 °C. Lượng mưa trung bình của thành phố đạt 1.949 mm/năm, trong đó năm 1908 đạt cao nhất 2.718 mm, thấp nhất xuống 1.392 mm vào năm 1958. Một năm, ở thành phố có trung bình 159 ngày mưa, tập trung nhiều nhất vào các tháng từ 5 tới 11, chiếm khoảng 90%, đặc biệt hai tháng 6 và 9. Trên phạm vi không gian thành phố, lượng mưa phân bố không đều, khuynh hướng tăng theo trục Tây Nam – Đông Bắc. Các quận nội thành và các huyện phía bắc có lượng mưa cao hơn khu vực còn lại. Thành phố Hồ Chí Minh chịu ảnh hưởng bởi hai hướng gió chính là gió mùa Tây – Tây Nam và Bắc – Đông Bắc. Gió Tây – Tây Nam từ Ấn Độ Dương, tốc độ trung bình 3,6 m/s, vào mùa mưa. Gió Gió Bắc – Đông Bắc từ biển Đông, tốc độ trung bình 2,4 m/s, vào mùa khô. Ngoài ra còn có gió Mậu dịch theo hướng Nam – Đông Nam vào khoảng tháng 3 tới tháng 5, trung bình 3,7 m/s. Có thể nói Thành phố Hồ Chí Minh thuộc vùng không có gió bão. Cũng như lượng mưa, độ ẩm không khí ở thành phố lên cao vào mùa mưa (80%), và xuống thấp vào mùa khô (74,5%). Bình quân độ ẩm không khí đạt 79,5%/năm

b. Thủy văn

Thành phố Hồ Chí Minh: Hầu hết các sông rạch ở Thành phố Hồ Chí Minh đều chịu ảnh hưởng dao động triều bán nhật của biển Đông. Mực nước triều ở các sông rạch bình quân cao nhất là 1,10m. Mùa mưa lưu lượng của nguồn lớn, nên độ mặn của nước bị đẩy lùi ra xa hơn và độ mặn bị pha loãng đi nhiều

Tỉnh Tây Ninh có hai sông lớn chảy qua là sông Sài Gòn và sông Vàm Cỏ Đông thuộc hệ thống sông Sài Gòn - Đồng Nai.

- Sông Sài Gòn bắt nguồn từ đỉnh núi thấp bên Campuchia dài 256 km, có diện tích lưu vực 5560 km², trong đó phần diện tích trong nước là 5.010 km², phần diện tích ở Campuchia là 550 km², chiều dài lưu vực 172 km và mật độ lưới sông là 0,35 km/km².
- Sông Vàm Cỏ Đông bắt nguồn từ vùng đồng bằng trũng thấp thuộc lãnh thổ Campuchia

chảy vào Việt Nam tại xã Biên Giới, xã Thành Long, huyện Châu Thành, tỉnh Tây Ninh, rồi qua các huyện Bến Cầu, Hòa Thành, Gò Dầu, Trảng Bàng (đều thuộc Tây Ninh) với thủy trình khoảng 98 km. Đoạn tiếp theo dài khoảng 6 km là ranh giới hai tỉnh Tây Ninh, Long An. Sau đó, sông chảy vào địa phận tỉnh Long An qua các huyện Đức Hòa, Đức Huệ, Bến Lức, Cần Đước với thủy trình khoảng 86 km rồi kết hợp với sông Vàm Cỏ Tây tạo nên sông Vàm Cỏ để đổ vào sông Soài Rạp và chảy ra biển Đông. Sông Vàm Cỏ Đông có diện tích lưu vực 6155km², chiều dài 283 km. Sông Vàm Cỏ Tây có diện tích khoảng 6983 km², chiều dài 235 km. Sau khi hợp lưu, đoạn sông chung có chiều dài 36 km và đổ ra dòng chính Đồng Nai tại điểm gần cửa Soài Rạp. Cả hai sông này đều có độ dốc lòng sông rất nhỏ (0,00005–0,0001), vì vậy, thủy triều ảnh hưởng rất sâu, 190 km trên Vàm Cỏ Đông và 170 km trên sông Vàm Cỏ Tây, kể từ hợp lưu hai sông, tức là khoảng 240 km và 220 km cách biển.

Do chịu ảnh hưởng của chế độ mưa và chế độ gió mùa nên dòng chảy trên các sông trong khu vực dự án cũng phân theo hai mùa: mùa lũ và mùa kiệt.

- Mùa lũ xảy ra trong khu vực vào khoảng tháng V đến tháng XI hàng năm. Mùa cạn bắt đầu từ tháng XII và kéo dài đến tháng IV năm sau.

- Trên dòng sông Sài Gòn về phía thượng lưu, công trình thủy lợi vào loại lớn nhất nước đã được xây dựng là hồ Dầu Tiếng, với dung tích hữu hiệu 1.45 tỷ m³, diện tích mặt nước 27.000 ha (trên địa bàn Tây Ninh 20.000 ha) có khả năng tưới cho 175.000 ha đất canh tác của Tây Ninh, TP.Hồ Chí Minh và Long An.

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

- Thành phố Hồ Chí Minh có đặc điểm địa chất bao gồm chủ yếu là hai tướng trầm tích Pleistocen và Holocen lộ ra trên bề mặt. Trầm tích Pleistocen chiếm hầu hết phần phía Bắc, Tây Bắc và Đông Bắc thành phố. Dưới tác động của các yếu tố tự nhiên và hoạt động của con người, trầm tích phù sa cổ hình thành nhóm đất đặc trưng riêng: đất xám. Với hơn 45 ngàn hecta, tức khoảng 23,4% diện tích thành phố, đất xám ở Thành phố Hồ Chí Minh có ba loại: đất xám cao, đất xám có tầng loang lổ đỏ vàng và hiếm hơn là đất xám gley. Trầm tích Holocen ở Thành phố Hồ Chí Minh có nhiều nguồn gốc: biển, vũng vịnh, sông biển, bãi bồi... hình thành nhiều loại đất khác nhau: nhóm đất phù sa biển với 15.100 ha, nhóm đất phèn với 40.800 ha và đất phèn mặn với 45.500 ha. Ngoài ra còn có một diện tích khoảng hơn 400 ha là "giồng" cát gần biển và đất feralite vàng nâu bị xói mòn trơ sỏi đá ở vùng đồi gò.

- Tỉnh Tây Ninh khu vực xây dựng nằm trong diện phân bố các thành tạo trầm tích Đệ Tứ được mô tả theo thứ tự từ già đến trẻ như sau:

- + *Hệ tầng Thủ Đức, trầm tích sông (aQ_{II-III} tđ):* Phân bố rộng rãi ở khu vực dự án, thành phần trầm tích cuội, sỏi cát, sét kaolin, có tectit mài tròn cạnh. Bề dày hệ tầng từ 4-30m;
- + *Holocen thượng:* Phần dưới ($abQ_{IV^3_1}$): Phân bố tại các khu vực sông, suối, thành phần

bao gồm: cát, sét, bột, di tích thực vật dày 1-3m;

- + *Holocen thượng:* Phần trên ($aQ_{IV^3_2}$): Phân bố tại các khu vực sông, suối, thành phần bao gồm: Cuội, sỏi, cát bột sét dày 1-3m;

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

Nguồn lực tài chính

Các tuyến đường bộ trong khu vực TP. Hồ Chí Minh và Tây Ninh được đầu tư từ nhiều nguồn vốn đa dạng, bao gồm ngân sách Trung ương, ngân sách địa phương, vốn vay ưu đãi và nguồn vốn tư nhân thông qua các hình thức hợp tác công – tư (PPP). TP. Hồ Chí Minh với vai trò trung tâm kinh tế lớn của cả nước có khả năng huy động nguồn vốn mạnh mẽ cho phát triển hạ tầng giao thông, trong khi Tây Ninh tận dụng nguồn vốn đầu tư trọng điểm từ Trung ương và vốn ODA nhằm nâng cấp kết nối vùng, đặc biệt là các tuyến giao thông biên giới. Sự phối hợp huy động nguồn lực tài chính đa kênh tạo thuận lợi cho việc phát triển đồng bộ và mở rộng các tuyến đường bộ.

Nguồn lực đất đai và mặt bằng

TP. Hồ Chí Minh đối mặt với thách thức lớn về quỹ đất do mật độ dân cư cao, giá đất tăng nhanh và các khu vực đô thị hóa mạnh mẽ. Công tác giải phóng mặt bằng tại đây đòi hỏi quy trình phức tạp, thời gian kéo dài và chi phí cao. Trong khi đó, Tây Ninh có diện tích đất rộng hơn và mật độ dân cư thấp hơn, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho giải phóng mặt bằng nhưng vẫn cần chú trọng đền bù hợp lý và bảo đảm quyền lợi người dân để tránh xung đột xã hội.

Nguồn lực kỹ thuật và công nghệ

Cả TP. Hồ Chí Minh và Tây Ninh đều đang ứng dụng các công nghệ hiện đại trong thiết kế, xây dựng và quản lý hạ tầng giao thông như công nghệ thi công tiên tiến, hệ thống giao thông thông minh (ITS), thu phí không dừng (ETC) và các giải pháp giảm ùn tắc giao thông. TP. Hồ Chí Minh đi đầu trong việc triển khai các hệ thống quản lý giao thông đô thị phức tạp, trong khi Tây Ninh đang từng bước áp dụng công nghệ trong các tuyến đường cao tốc và đường biên giới, góp phần nâng cao chất lượng khai thác và bảo trì.

Nguồn lực nhân lực

TP. Hồ Chí Minh sở hữu nguồn nhân lực chất lượng cao, đa dạng về chuyên môn và kỹ năng trong lĩnh vực xây dựng và quản lý giao thông, với nhiều trường đại học, viện nghiên cứu và doanh nghiệp xây dựng lớn. Tây Ninh cũng đang tăng cường đào tạo và thu hút nhân lực có trình độ cao nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển hạ tầng giao thông, đặc biệt chú trọng phát triển nguồn nhân lực địa phương gắn với dự án trọng điểm.

Nguồn lực chính sách và pháp lý

Chính quyền TP. Hồ Chí Minh và Tây Ninh đều triển khai nhiều chính sách ưu tiên phát triển hạ tầng giao thông, tạo hành lang pháp lý rõ ràng cho các dự án đầu tư, giải phóng mặt bằng và bảo vệ môi trường. Sự phối hợp chính sách giữa các cấp chính quyền và sự hỗ trợ từ Trung ương góp phần thúc đẩy tiến độ và hiệu quả triển khai dự án.

Nguồn lực xã hội và môi trường

Cộng đồng dân cư tại TP. Hồ Chí Minh với đặc điểm đô thị hóa cao và Tây Ninh với nhiều khu vực nông thôn, biên giới có những yêu cầu và mối quan tâm khác nhau liên quan đến phát triển hạ tầng giao thông. Việc đảm bảo sự đồng thuận của người dân, xử lý các tác động xã hội và môi trường, bảo vệ cảnh quan tự nhiên là điều cần thiết để phát triển bền vững các tuyến đường bộ.

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

Vị trí và hướng tuyến:

Tuyến cao tốc Hồ Chí Minh – Mộc Bài là tuyến giao thông chiến lược nối trung tâm TP. Hồ Chí Minh với cửa khẩu quốc tế Mộc Bài – một trong những cửa khẩu quan trọng kết nối Việt Nam với Campuchia. Tuyến đường có chiều dài khoảng 53 km, đi qua các huyện, thị xã thuộc TP. Hồ Chí Minh (như huyện Củ Chi) và tỉnh Tây Ninh.

Phân bố không gian dọc tuyến:

Không gian dọc tuyến chủ yếu là vùng ngoại ô của TP. Hồ Chí Minh và vùng nông thôn Tây Ninh, với quỹ đất khá rộng rãi, đa dạng gồm đất nông nghiệp, khu dân cư phân tán và một số khu công nghiệp, khu kinh tế ven biên giới. Điều này tạo thuận lợi cho việc mở rộng, nâng cấp và phát triển các khu vực dịch vụ, logistics dọc tuyến cao tốc.

Thực trạng sử dụng không gian

Tại TP. Hồ Chí Minh:

Khu vực huyện Củ Chi có mật độ dân cư thấp hơn trung tâm thành phố, không gian dọc tuyến chủ yếu là đất nông nghiệp xen kẽ các cụm dân cư nhỏ. Một số khu vực dọc tuyến đang được quy hoạch phát triển khu công nghiệp, khu đô thị mới và dịch vụ logistics nhằm tận dụng vị trí kết nối cao tốc.

Tại tỉnh Tây Ninh:

Không gian dọc tuyến cao tốc tập trung nhiều khu vực nông nghiệp, đất trống và các cụm công nghiệp nhỏ lẻ, với xu hướng phát triển mở rộng các khu công nghiệp, trung tâm logistics phục vụ xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Mộc Bài. Việc sử dụng đất dọc tuyến còn khá linh hoạt, tuy nhiên cần có quy hoạch đồng bộ để tránh phát triển manh mún, phân tán.

Tuyến cao tốc Hồ Chí Minh – Mộc Bài có lợi thế về không gian dọc tuyến rộng rãi, phù hợp với phát triển hạ tầng giao thông hiện đại và các khu dịch vụ hỗ trợ như bến bãi, trung tâm logistics, khu công nghiệp.

Sự phân bố không gian hợp lý tạo điều kiện thuận lợi để tuyến cao tốc phát huy tối đa vai trò kết nối giao thương giữa TP. Hồ Chí Minh với Tây Ninh và khu vực biên giới Campuchia.

Tuy nhiên, việc sử dụng không gian hiện nay còn thiếu sự đồng bộ và chưa khai thác hết tiềm năng phát triển kinh tế – xã hội dọc tuyến, cần có chiến lược quy hoạch phát triển tổng thể nhằm tránh lãng phí nguồn lực và hạn chế tác động môi trường.

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

Xu thế phát triển giao thông vận tải tuyến đường bộ tại tỉnh Tây Ninh và TP. Hồ Chí Minh tập trung vào nâng cấp, mở rộng hạ tầng hiện đại và đồng bộ nhằm thúc đẩy kết nối vùng, đặc biệt là các tuyến kết nối cửa khẩu biên giới Tây Nam. Tây Ninh ưu tiên phát triển các tuyến đường cao tốc, tỉnh lộ phục vụ vận tải hàng hóa, ứng dụng công nghệ thông minh và phát triển vận tải đa phương thức. Trong khi đó, TP. Hồ Chí Minh tập trung giải quyết ùn tắc bằng mở rộng các tuyến đường vành đai, phát triển giao thông thông minh, đẩy mạnh vận tải công cộng như metro và xe buýt nhanh, đồng thời tăng cường kết nối vùng và quốc tế để thúc đẩy phát triển kinh tế và hội nhập. Sự phát triển này hướng đến mạng lưới giao thông hiệu quả, bền vững, đáp ứng nhu cầu tăng trưởng kinh tế và bảo vệ môi trường.

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: 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 Hoà - 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, phấn đấu 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, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh) là tuyến cao tốc thuộc quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia, có chiều dài khoảng 50 Km, quy mô 06 làn xe, đầu tư trước năm 2030.

Tuyến đường Xuyên Á (AH1) dài khoảng 20.557 km là trục đường nối liền các quốc gia Châu Âu và Châu Á bắt đầu từ Tôkyô (Nhật Bản) qua Pusan, Seoul (Hàn Quốc), Bắc Kinh, Quảng Châu (Trung Quốc), Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam) rồi qua Campuchia, Thái Lan, Myanmar, Ấn Độ, Pakistan, Apganistan, Iran, Thổ Nhĩ Kỳ và kết thúc tại biên giới Bungari (Châu Âu). Tuyến AH1 qua địa phận Việt Nam dài 1.962 km gồm tuyến Quốc Lộ 1 từ Hữu Nghị Quan đến Thành phố Hồ Chí Minh, sau đó theo Quốc Lộ 22 đi qua cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, là trục đường giao thông huyết mạch của cả nước, tập trung khối lượng vận tải cao (theo Hiệp định Liên chính phủ về mạng lưới đường bộ Châu Á đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt bằng văn bản số 951/CP-QHQT ngày 07/7/2004);

Theo Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013, Tuyến dự án giao cắt với 02 đường vành đai cao tốc đô thị thành phố Hồ Chí Minh (Vành đai 3 và Vành đai 4), liên kết giữa các đường Vành đai để tạo mạng liên hoàn giữa các tuyến giao thông đối ngoại và trở thành cửa ngõ ra – vào Thành phố Hồ Chí Minh, như vậy tuyến cao tốc đảm nhận chức năng đường hướng tâm đô thị khi xét về quan hệ mạng;

Quy hoạch xây dựng vùng biên giới Campuchia đã xác định Khu đô thị Mộc Bài là thành phố vệ tinh thuộc hành lang tiểu vùng sông Mê Kông, là cầu nối giữa Thành phố Hồ Chí Minh và

các địa phương trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với các nước trong khu vực ASEAN qua cửa khẩu quốc tế Mộc Bài. Tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài là một trong những hành lang phát triển kinh tế, trục đô thị hóa quan trọng của vùng, là tuyến giao thông cao tốc xuyên Á, kết nối các trung tâm kinh tế, khu kinh tế cửa khẩu, các đô thị của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với các đầu mối cảng biển, cảng hàng không quốc tế của vùng và khu vực kinh tế ASEAN (Bangkok - Phnom Penh - TPHCM);

Đầu tư xây dựng đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Mộc Bài kết nối quốc tế với Campuchia (qua cửa khẩu Mộc Bài), Tây Ninh, Thành phố Hồ Chí Minh với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và mạng lưới giao thông khu vực sẽ giải quyết nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa giữa khu vực đầu mối trung tâm của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, mở ra cơ hội đầu tư và tạo điều kiện thúc đẩy nhanh sự hình thành và phát triển các khu đô thị, khu công nghiệp, du lịch dọc tuyến, đồng thời rút ngắn khoảng cách và thời gian đi - đến các tỉnh, thành phố và các khu đô thị, khu công nghiệp, trung tâm du lịch, cảng biển, sân bay Quốc tế Long Thành.

b. Các địa danh mà tuyến đi qua

Hướng tuyến nghiên cứu lập Quy hoạch dự kiến đi qua tỉnh Tây Ninh (cũ) và Thành phố Hồ Chí Minh (cũ). Cụ thể như sau:

Thành phố Hồ Chí Minh: xã Phú Hòa Đông, xã Củ Chi, xã Nhuận Đức, xã Thái Mỹ.

Tỉnh Tây Ninh: Phường An Tịnh, Phường Gia Lộc, xã Phước Thạnh, xã Bến Cầu.

(Chi tiết các xã xem phụ lục kèm theo)

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

- Điểm đầu tuyến: giao với đường Vành đai 3 thuộc xã Phú Hòa Đông (huyện Củ Chi cũ), Thành phố Hồ Chí Minh;

- Điểm cuối tuyến: Kết nối vào Quốc lộ 22 thuộc xã Bến Cầu (huyện Bến Cầu cũ), Tỉnh Tây Ninh;

- Tuyến giao cắt với các tuyến đường TL8, Vành đai 4, cao tốc Gò Dầu – Xa Mát, ĐT787B, Quốc lộ 22B ...

5.2.2 Thực trạng kỹ thuật từng đoạn tuyến

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

Đây là tuyến giao thông đường bộ ngắn nhất kết nối TP Hồ Chí Minh với Campuchia qua cửa khẩu quốc tế Mộc Bài; phục vụ phát triển chuỗi công nghiệp Mộc Bài – TP Hồ Chí Minh - cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế xuyên Á. Đồng thời, tạo điều kiện phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất dọc tuyến, đặc biệt là Khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài.

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

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 hướng tâm quan trọng của TP.HCM, kết nối trực tiếp trung tâm kinh tế lớn nhất cả nước ra biên giới.
- Tăng cường tính liên thông cho các tuyến quốc gia như QL22, QL22B, và hệ thống cao tốc Bắc – Nam.
- Tạo năng lực vận tải mới để giảm tải QL22, tuyến hiện đang quá tải nặng nề, nhất là vận tải hàng hóa xuyên biên giới.
- Góp phần đảm bảo quốc phòng – an ninh, rút ngắn thời gian cơ động lực lượng tới khu vực biên giới Mộc Bài.
- Kết nối chặt chẽ vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam (TP.HCM – Bình Dương – Đồng Nai – Long An – Tây Ninh).
- Là cầu nối chiến lược giữa Đông Nam Bộ – Đồng bằng sông Cửu Long – Tây Nguyên.
- Tăng cường liên kết với hệ thống vành đai TP.HCM (VD3 và VD4), tạo mạng lưới lưu thông hiệu quả.

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 QL22, tuyến huyết mạch TP.HCM – Tây Ninh – Campuchia.
- Liên thông với các cao tốc trục dọc quốc gia thông qua hệ thống vành đai TP.HCM.
- Góp phần hoàn chỉnh mạng lưới cao tốc phía Nam theo Quy hoạch đường bộ quốc gia.

b. Liên kết với hệ thống đường bộ vùng Đông Nam Bộ

- Liên kết nhanh đến Vành đai 3, Vành đai 4, kết nối các tỉnh Bình Dương – Đồng Nai – Long An.
- Tạo trục xương sống để phát triển hệ thống đô thị – công nghiệp phía Tây Bắc TP.HCM.
- Kết nối các tuyến tỉnh Tây Ninh như ĐT.786, ĐT.787, QL22B.

c. Liên kết với các đầu mối quan trọng

- Cửa khẩu Quốc tế Mộc Bài: là tuyến chính vận tải hàng hóa xuyên biên giới.

- Khu công nghiệp – đô thị Tây Bắc Củ Chi, KCN Phước Đông, KCN Trảng Bàng, KKT cửa khẩu Mộc Bài.

- Các trung tâm thương mại – logistics dọc trục QL22.

d. Liên kết quốc tế

- Tạo kết nối xuyên suốt với hệ thống đường bộ Campuchia, đặc biệt tuyến đi Phnom Penh.
- Là tuyến chủ lực trong luồng vận tải khu vực tiểu vùng Mê Kông.

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

a. Đồng bộ với đường sắt

- Tương thích với định hướng đường sắt TP.HCM – Tây Ninh.
- Hỗ trợ phát triển vận tải đa phương thức đường bộ – đường sắt.

b. Đồng bộ với hệ thống cảng – đường thủy

- Kết nối thuận lợi đến cảng Hiệp Phước, Cát Lái, Cái Mép, trung tâm logistics Sóng Thần.
- Hỗ trợ vận chuyển hàng hóa từ Campuchia đến hệ thống cảng biển.

c. Đồng bộ với hàng không

- Tăng khả năng kết nối từ biên giới đến Tân Sơn Nhất và sau này là Long Thành.
- Hỗ trợ vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không.

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

- Gắn kết các khu công nghiệp lớn tại Củ Chi – Trảng Bàng – Gò Dầu.
- Tạo hành lang đô thị – thương mại – dịch vụ dọc cao tốc.

e. Đồng bộ với hạ tầng kinh tế cửa khẩu

- Phục vụ trực tiếp Khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài.
- Hỗ trợ phát triển thương mại biên mậu, kho bãi, chợ biên giới, logistics.

5.3.4 Đánh giá mức độ liên kết và đồng bộ

- Tuyến Hồ Chí Minh – Mộc Bài có mức độ liên kết rất cao, là tuyến kết nối chính giữa TP.HCM và cửa khẩu lớn nhất Tây Ninh.
- Đảm bảo đồng bộ liên ngành với đường sắt, hàng không, cảng biển và logistics.
- Là tuyến trọng điểm để giảm áp lực cấp bách của QL22 – một trong các tuyến quá tải nhất phía Nam.
- Hoàn thiện cấu trúc mạng lưới giao thông liên vùng, đảm bảo phát triển đô thị – công nghiệp bền vững

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. Logistics và chuỗi cung ứng

- Tuyến là trục chính kết nối hàng hóa từ Campuchia về TP.HCM và hệ thống cảng biển.
- Liên kết với các trung tâm logistics dọc QL22 – VD3 – VD4.

b. Công nghiệp – khu công nghiệp

- Kết nối trực tiếp với KCN Trảng Bàng, Phước Đông, Linh Trung III.
- Thúc đẩy công nghiệp chế biến, công nghiệp nhẹ và xuất khẩu.

c. Đô thị và không gian lãnh thổ

- Hình thành hành lang đô thị Củ Chi – Trảng Bàng – Gò Dầu – Mộc Bài.
- Tạo quỹ đất phát triển dịch vụ – thương mại – khu đô thị mới.

d. Du lịch – dịch vụ

- Kết nối nhanh các điểm du lịch Tây Ninh: Núi Bà Đen, hồ Dầu Tiếng, tòa thánh Cao Đài.
- Phát triển du lịch biên giới.

e. Nông nghiệp

- Rút ngắn thời gian vận chuyển từ vùng sản xuất Trảng Bàng – Gò Dầu – Bến Cầu.
- Tăng giá trị chuỗi cung ứng nông nghiệp.

f. Quốc phòng – an ninh

- Tạo khả năng cơ động nhanh đến biên giới.
- Góp phần bảo đảm an ninh khu vực cửa khẩu Mộc Bài.

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

Thúc đẩy kết nối vùng và thương mại biên giới:

Tuyến cao tốc Hồ Chí Minh – Mộc Bài đóng vai trò chiến lược trong việc kết nối trung tâm kinh tế TP. Hồ Chí Minh với cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, tạo điều kiện thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa, thúc đẩy xuất nhập khẩu và giao thương quốc tế. Điều này góp phần gia tăng giá trị kinh tế cho vùng Tây Nam Bộ và khu vực biên giới.

Kích thích phát triển công nghiệp, dịch vụ và du lịch:

Sự cải thiện hạ tầng giao thông tạo động lực phát triển các khu công nghiệp, khu logistics, trung tâm thương mại, cũng như phát triển du lịch vùng cửa khẩu. Việc rút ngắn thời gian di chuyển giúp tăng hiệu quả vận tải, giảm chi phí logistics và tạo thêm việc làm cho người dân địa phương.

Nâng cao chất lượng đời sống và phát triển xã hội:

Cải thiện giao thông giúp người dân tiếp cận tốt hơn các dịch vụ y tế, giáo dục và các tiện ích xã hội khác. Đồng thời, tuyến cao tốc góp phần giảm tai nạn giao thông, ùn tắc và ô nhiễm môi trường, nâng cao chất lượng cuộc sống.

Hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS):

Tuyến cao tốc được trang bị các thiết bị giám sát, quản lý giao thông hiện đại như camera, cảm biến, hệ thống cảnh báo và điều phối giao thông, giúp nâng cao an toàn và hiệu quả vận hành.

Thu phí điện tử không dừng (ETC):

Áp dụng công nghệ thu phí tự động giúp giảm thiểu thời gian chờ, giảm ùn tắc tại trạm thu phí và tăng tính minh bạch trong quản lý doanh thu.

Phương tiện giao thông hiện đại, thân thiện môi trường:

Khuyến khích sử dụng các phương tiện có công nghệ mới như xe điện, xe hybrid trên tuyến cao tốc, góp phần giảm phát thải khí nhà kính, ô nhiễm không khí và bảo vệ môi trường.

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 tiềm năng kinh tế vùng:

Tuyến Hồ Chí Minh – Mộc Bài kết nối trung tâm kinh tế lớn TP. Hồ Chí Minh với cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, là điểm giao thương quan trọng giữa Việt Nam và Campuchia. Điều này tạo điều kiện thuận lợi để phát triển hạ tầng giao thông hiện đại, thúc đẩy thương mại, đầu tư và phát triển công nghiệp, logistics khu vực biên giới.

Nguồn vốn đầu tư đa dạng và sự hỗ trợ chính sách:

Chính phủ và các nhà đầu tư trong và ngoài nước quan tâm, cam kết đầu tư vốn lớn vào dự án thông qua các hình thức PPP, vốn ODA, và ngân sách nhà nước. Các chính sách ưu tiên phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng biên giới tạo thuận lợi cho việc triển khai dự án.

Ứng dụng công nghệ tiên tiến:

Cơ hội áp dụng các giải pháp công nghệ mới trong thi công, quản lý và vận hành như hệ thống thu phí điện tử không dừng, giao thông thông minh (ITS), giúp nâng cao hiệu quả vận hành, giảm ùn tắc và tai nạn.

Phát triển kinh tế xã hội bền vững:

Tuyến đường góp phần nâng cao đời sống người dân địa phương, tạo việc làm, phát triển du lịch và dịch vụ hỗ trợ giao thông, đồng thời thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương theo hướng bền vững.

Thách thức

Khó khăn về giải phóng mặt bằng và quỹ đất:

Dọc tuyến, đặc biệt ở các khu vực ngoại ô TP. Hồ Chí Minh và vùng giáp ranh Tây Ninh, việc thu hồi đất, đền bù, tái định cư gặp nhiều phức tạp do mật độ dân cư thay đổi, giá đất tăng cao và sự phản đối từ người dân.

Hạn chế về hạ tầng đồng bộ:

Hiện trạng hạ tầng giao thông kết nối hai đầu tuyến và các tuyến nhánh chưa hoàn chỉnh, gây khó khăn trong việc khai thác hiệu quả toàn tuyến khi đi vào vận hành.

Áp lực quản lý và bảo trì:

Với lưu lượng giao thông dự kiến tăng cao, việc duy trì, bảo trì hạ tầng đường bộ đòi hỏi nguồn lực tài chính và kỹ thuật lớn, cũng như hệ thống quản lý chuyên nghiệp để đảm bảo an toàn và chất lượng.

Tác động môi trường và xã hội:

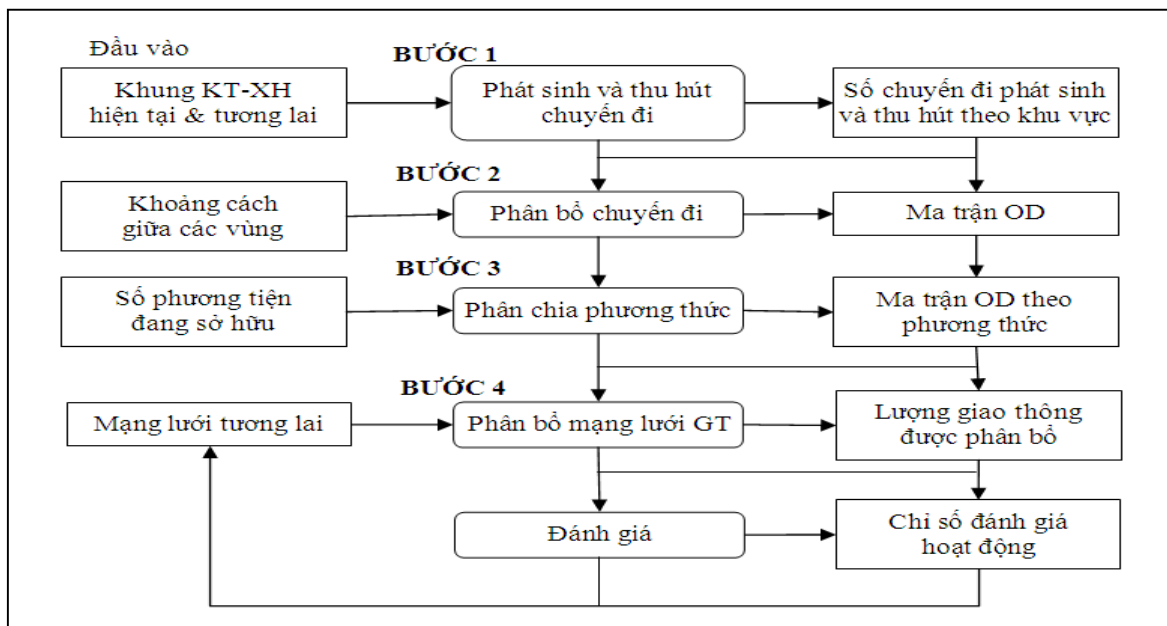
Quá trình xây dựng và vận hành có thể gây ảnh hưởng đến hệ sinh thái, môi trường tự nhiên và đời sống người dân nếu không được quy hoạch, đánh giá và quản lý chặt chẽ.

7. Khảo sát, điều tra, 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 nhu 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.40 (Vành đai 3 - TP.HCM)	CT.41 (Vành đai 4 - TP.HCM)	60,100
2.	CT.41 (Vành đai 4 - TP.HCM)	Ranh giới Tây Ninh - TP. HCM	58,300
3.	Ranh giới Tây Ninh - TP. HCM	CT.02 (Đ. cao tốc Chơn Thành (BP) - Tân Thạnh (LA))	57,100
4.	CT.02 (Đ. cao tốc Chơn Thành (BP) - Tân Thạnh (LA))	CT.32 (Cao tốc Gò Dầu - Xa Mát (Tây Ninh))	55,700
5.	CT.32 (Cao tốc Gò Dầu - Xa Mát (Tây Ninh))	Cửa khẩu Mộc Bài, Tây Ninh	55,900

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 tuyến: tại vị trí giao cắt với Vành đai 3 - Thành phố Hồ Chí Minh, thuộc địa phận xã Phú Hòa Đông, Thành phố Hồ Chí Minh.

- Điểm cuối tuyến: tại vị trí giao cắt với QL.22, thuộc địa phận xã Bến Cầu, tỉnh Tây Ninh.

- Tổng chiều dài tuyến: khoảng 51 km.
- Địa điểm xây dựng: Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Tây Ninh.

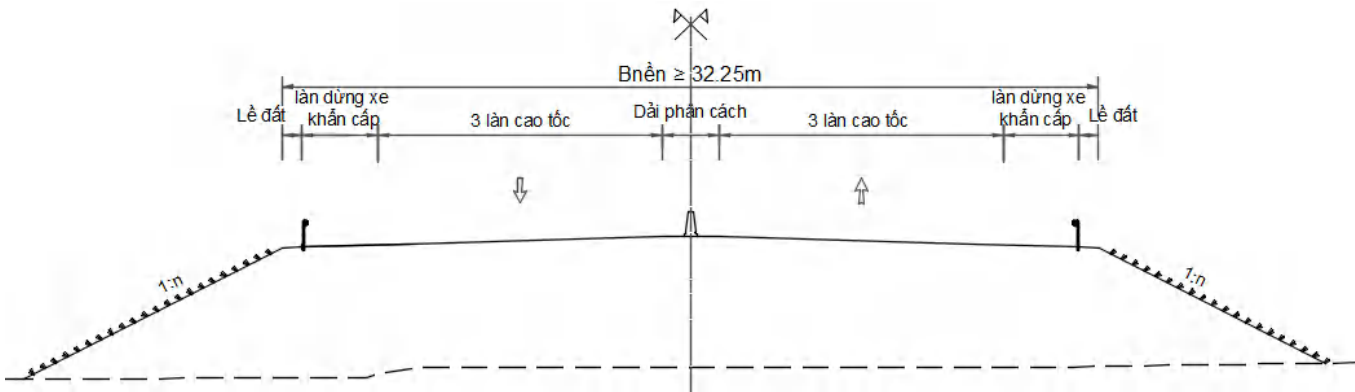
9.1.2 Hướng tuyến cơ bản

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

9.1.3 Quy mô, thông số kỹ thuật các đoạn tuyến

Tuyến cao tốc có quy mô 6 làn xe, tốc độ thiết kế 120 km/h.

Mặt cắt ngang theo quy hoạch đại diện như sau:



Hình 9-1. Mặt cắt ngang tối thiểu quy mô 6 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 9-1. Bảng thống kê các công trình chính trên tuyến

STT	Lý trình	Tên công trình
1	Km10+300	Cầu Láng The
2	Km10+900	Cầu Bến Mương
3	Km17+600	Cầu Đức Lập
4	Km24+000	Cầu Kênh Đông

STT	Lý trình	Tên công trình
5	Km43+700	Cầu Rạch Giữa (Rạch Nho)
6	Km48+700	Cầu Gò Dầu

- 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:

STT	Lý trình	Tên công trình
1	Km00+000	Giao Vành đai 3
2	Km08+127	Giao TL8
3	Km16+670	Giao Vành đai 4
4	Km30+841	Giao ĐT.787B

STT	Lý trình	Tên công trình
5	Km39+300	Cao tốc Gò Dầu – Xa Mát
6	Km44+392	Giao QL.22B
7	Km49+783	Giao QL.22

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*

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 khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất đặc biệt lớn của quốc gia. 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.

Kết nối đường hàng không: 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: 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 Bến Cầu, 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.

Tuyến cao tốc TPHCM – Mộc Bài đi vào hoạt động sẽ góp phần tạo nên một hệ thống giao thông hiện đại, hoàn chỉnh cho TPHCM. Tính kết nối giữa TPHCM và các tỉnh lân cận được nâng lên, tạo đà thúc đẩy phát triển kinh tế, an ninh quốc phòng cho khu vực phía Nam trong tương lai.

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 mố, 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 mố, 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 dự án theo quy mô quy hoạch, dự kiến là: **459 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 19.617 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

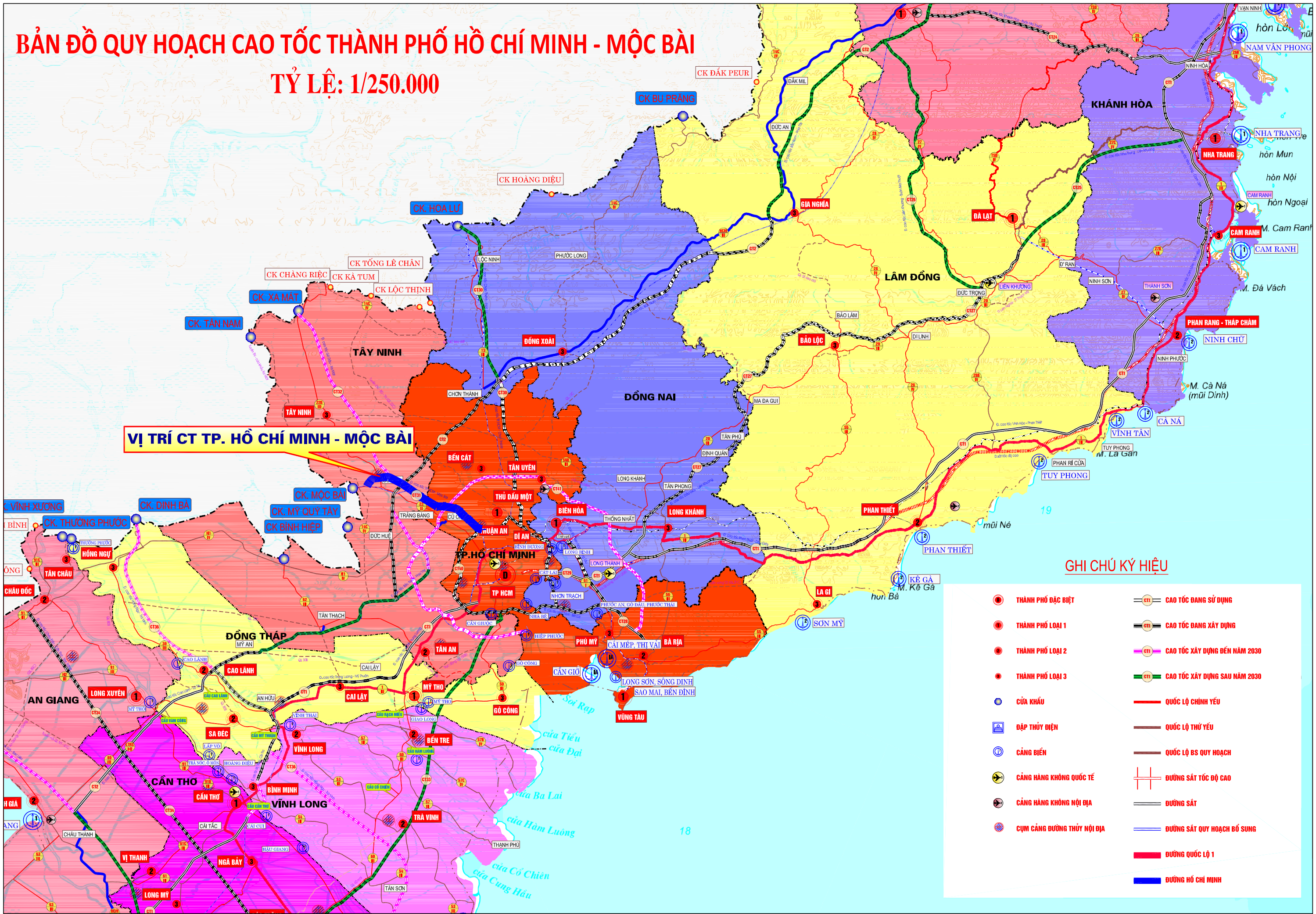
Chi tiết xem phụ lục bản vẽ đính kèm.

B. BẢN VẼ

I. BẢN VẼ CHUNG

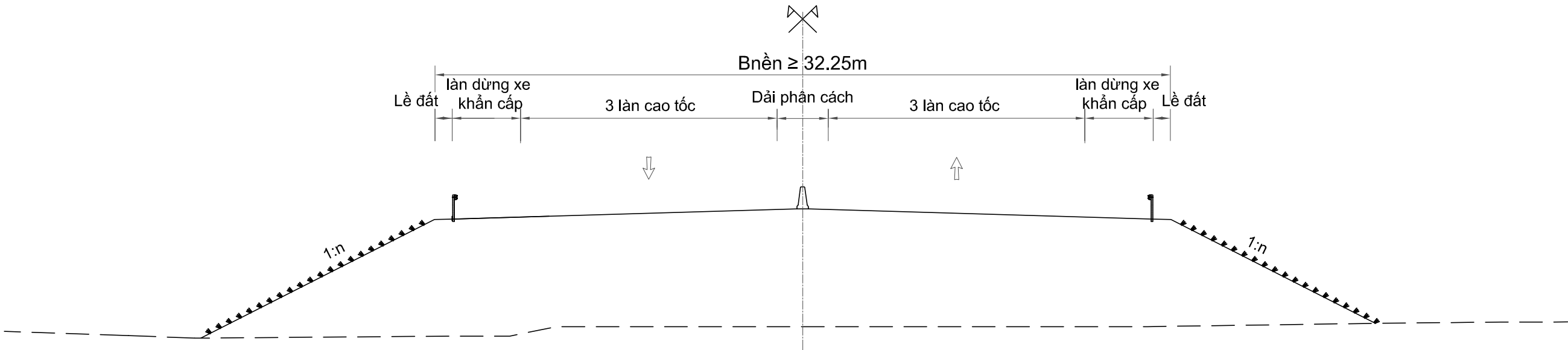
BẢN ĐỒ QUY HOẠCH CAO TỐC THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH - MỘC BÀI

TỶ LỆ: 1/250.000



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



LIÊN DANH CCTDI-A2Z-TEDI

QUY HOẠCH

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

MẶT CẮT NGANG ĐIỂN HÌNH

TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/200	BẢN VẼ SỐ: CT.31-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

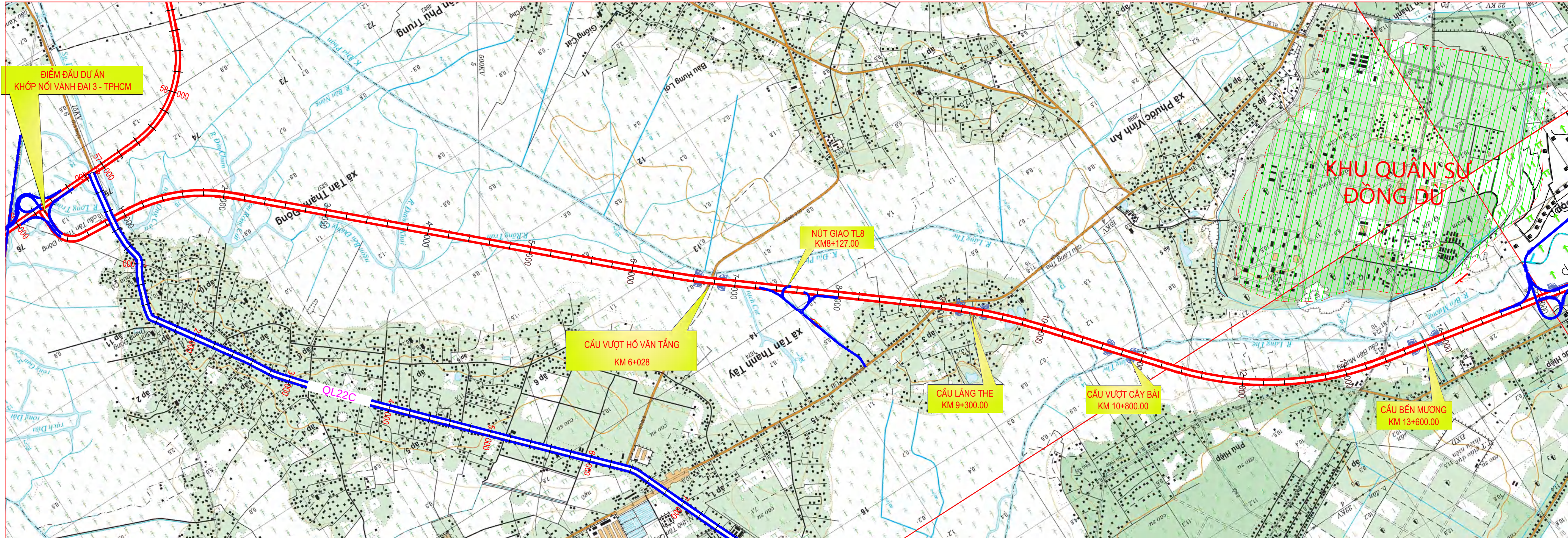
BÌNH ĐỒ CAO TỐC TP.HCM - MỘC BÀI
TỈ LỆ: 1/25.000

← TPHCM

MỘC BÀI →

KM 0+000

KM 15+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 TP.HCM - MỘC BÀI
KM0+000-KM15+000.00

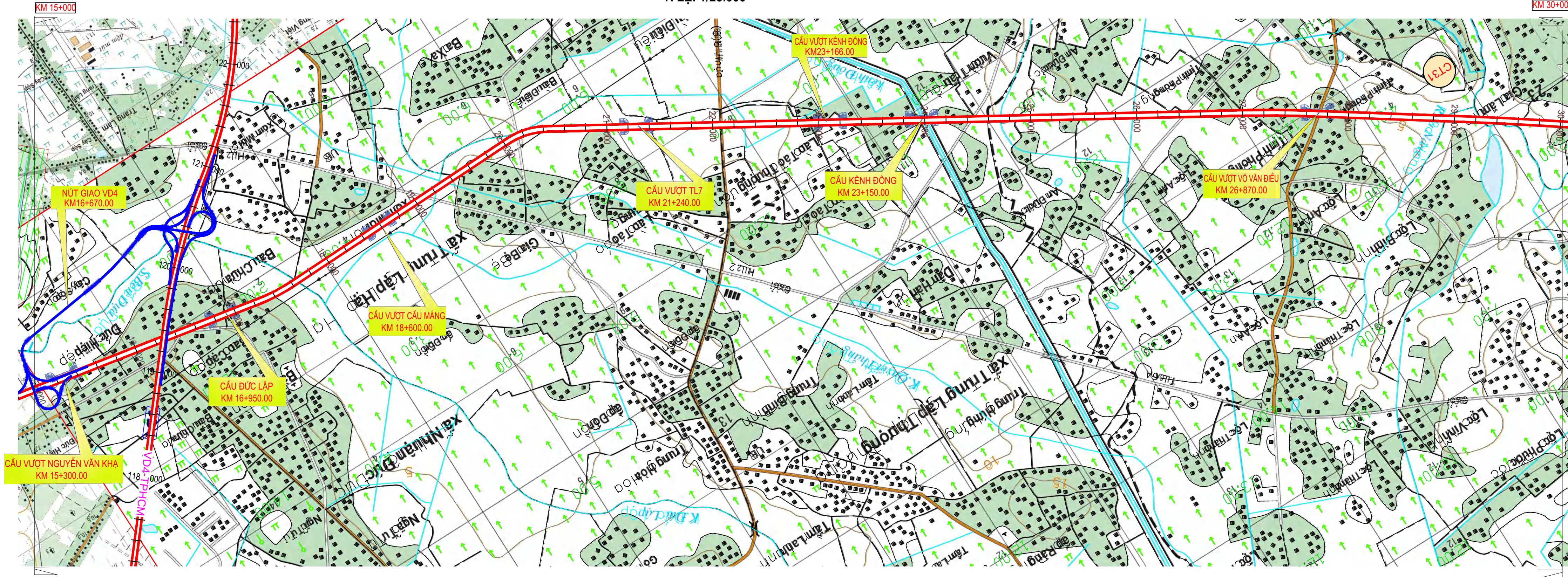
TỶ LỆ BẢN VẼ:	1/25.000	BẢN VẼ SỐ:	HCM_MB-PLA- 010
LẦN XUẤT BẢN:	01	TỔNG SỐ BẢN VẼ:	-
LẦN CHỈNH SỬA:	-	MÃ SỐ SẢN PHẨM:	2023-TEDI-066-H.D

TPHCM

MỘC BÀI

TỈ LÊ: 1/25.000

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 TP.HCM - MỘC BÀI
KM15+000-KM30+000**

TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/25.000

LẦN XUẤT BẢN:
LẦN CHỈNH SỬA:

BẢN VẼ SỐ: HCM_MB-PLA- 02

TỔNG SỐ BẢN VẼ:

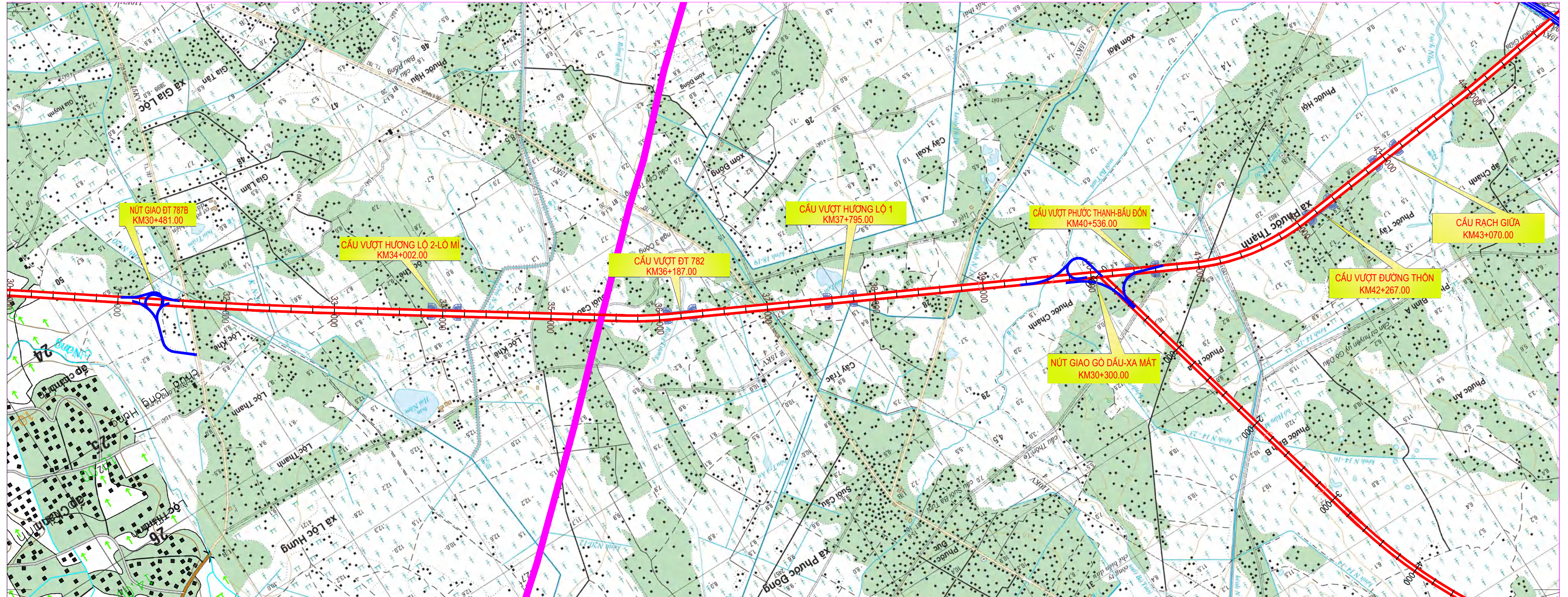
MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.Đ

TPHCM

MỘC BAI

TỈ LỆ: 1/25.000

KM 45+000



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

MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.Đ

← TPHCM

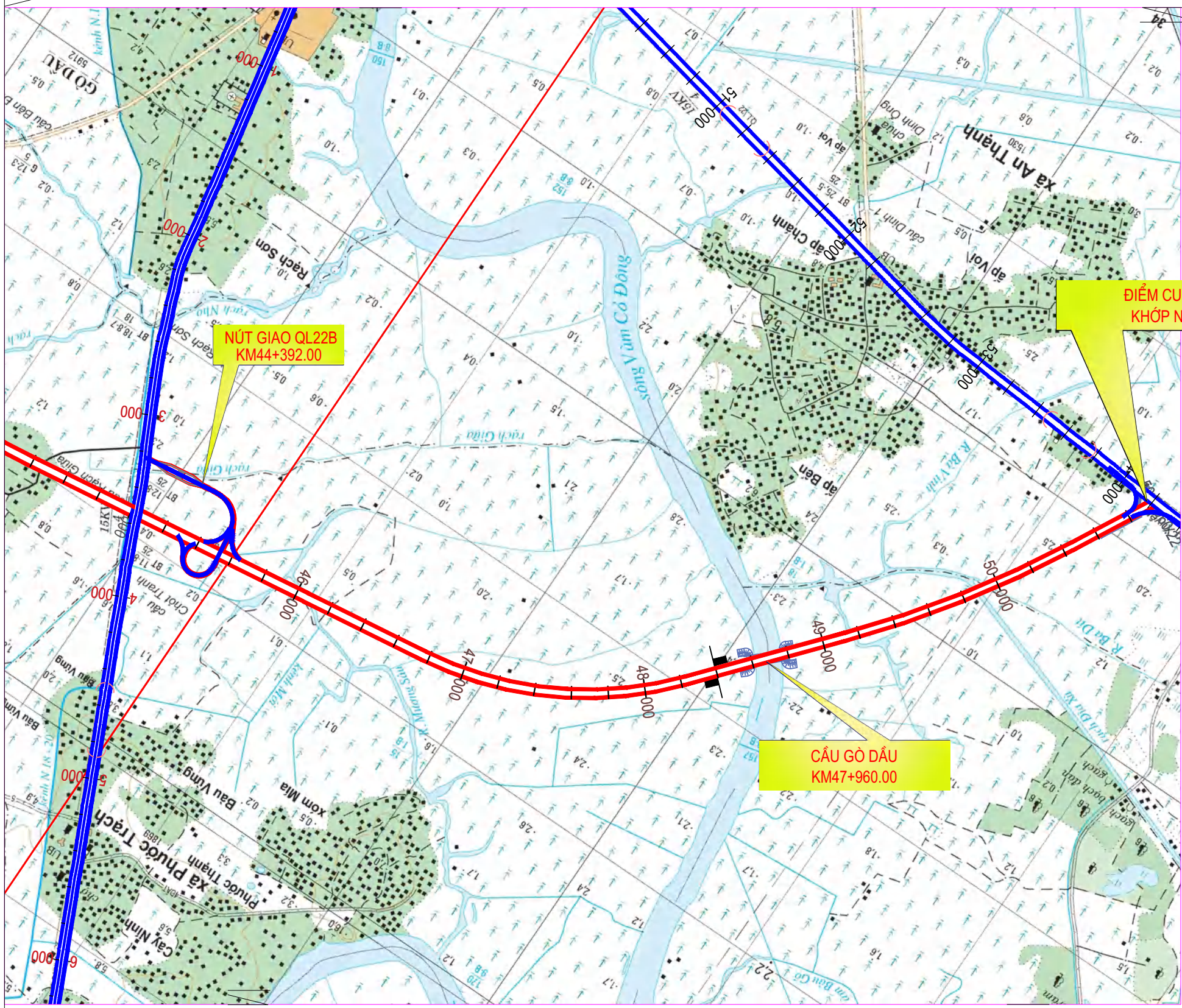
MỘC BÀI →

BÌNH ĐỒ CAO TỐC TP.HCM - MỘC BÀI

TỈ LỆ: 1/25.000

KM 45+000

KM 50+960.22



NÚT GIAO QL22B
KM44+392.00

ĐIỂM CUỐI DỰ ÁN
KHỚP NỐI QL22

CẦU GỖ DẦU
KM47+960.00

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 TP.HCM - MỘC BÀI
KM45+000-KM50+960.22

TỶ LỆ BẢN VẼ: 1/25.000

BẢN VẼ SỐ: HCM_MB-PLA- 040

LẦN XUẤT BẢN: 01

TỔNG SỐ BẢN VẼ: -

LẦN CHỈNH SỬA: -

MÃ SỐ SẢN PHẨM: 2023-TEDI-066-H.D