PHẦN VĂN BẢN KHÁC

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Số: 2055/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 23 tháng 11 năm 2015

QUYẾT ĐỊNH
Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1210/QĐ-TTg ngày 24 tháng 7 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Tái cơ cấu ngành Giao thông vận tải phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững đến năm 2020;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 với các nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội, chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải Quốc gia, vùng, quy hoạch chuyên ngành và quy hoạch của

các địa phương có liên quan; phát triển hợp lý, bền vững hệ thống giao thông vận tải nhằm tạo tiền đề, đột phá là động lực phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh.

2. Phát triển giao thông vận tải trên cơ sở phát huy tối đa lợi thế của Vùng là vị trí trung tâm, cửa ngõ chiến lược về đường biển và đường hàng không của cả nước; tăng cường kết nối kết cấu hạ tầng giao thông, kết nối giữa các phương thức vận tải hình thành mạng lưới vận tải thông suốt với Thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm của Vùng, liên kết cả nước và quốc tế.

3. Phát triển vận tải với chất lượng cao, giá cả hợp lý; phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ quản lý vận tải; sử dụng phương tiện tiết kiệm năng lượng và hiệu quả; phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị, đặc biệt tại Thành phố Hồ Chí Minh.

4. Tập trung giải quyết các "nút thắt"; khai thác triệt để năng lực kết cấu hạ tầng hiện có; chú trọng công tác bảo trì; tập trung đầu tư đồng bộ các công trình quan trọng bức thiết có vai trò động lực phát triển kinh tế; chú trọng phát triển giao thông địa phương đáp ứng yêu cầu phát triển nông thôn mới.

5. Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải. Huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải dưới nhiều hình thức.

6. Dành quỹ đất hợp lý để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; bảo đảm hành lang an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông; chủ động ứng phó có hiệu quả đối với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Mục tiêu đến năm 2020

a) Về vận tải

Đáp ứng nhu cầu vận tải với chất lượng ngày càng cao, giá cả hợp lý bảo đảm an toàn, tiện lợi; từng bước phát triển vận tải công cộng khối lượng lớn, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến và vận tải đa phương thức để nâng cao chất lượng vận tải, giảm chi phí dịch vụ logistics; giảm tai nạn giao thông và giảm thiểu tác động xấu đến môi trường trong khai thác vận tải.

Các chỉ tiêu cụ thể:

- Khối lượng vận tải hành khách đạt khoảng 1.800 - 1.900 triệu lượt khách/năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 10% - 11%/năm, trong đó khối lượng hành khách qua cảng hàng không đạt khoảng 25 - 26 triệu khách; vận tải hành khách công cộng đảm nhận thị phần từ 20% - 25% đối với Thành phố Hồ Chí Minh và 5 - 10% đối với các thành phố khác trong Vùng.

- Lượng hàng hóa đạt khoảng 650 - 700 triệu tấn/năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 10% - 11%/năm, trong đó lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 240 - 250 triệu tấn (container từ 10 - 11 triệu TEU).

b) Về kết cấu hạ tầng giao thông

- Hoàn thành nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến thuộc quốc lộ 1 với quy mô 4 làn xe. Xây dựng các đoạn đường bộ cao tốc thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, các tuyến cao tốc nối Thành phố Hồ Chí Minh với các cửa ngõ, các đầu mối giao thông quan trọng và các đường vành đai thuộc khu vực Thành phố Hồ Chí Minh; nối thông tuyến đường biên giới Tây Nam; hoàn thành nâng cấp, đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống quốc lộ hiện có; bảo đảm lộ giới quy hoạch và tiêu chuẩn cấp đường; đưa vào cấp kỹ thuật hệ thống đường tỉnh và mở mới một số tuyến cần thiết liên kết vùng; tiếp tục phát triển giao thông nông thôn đáp ứng yêu cầu Chương trình mục tiêu Quốc gia xây dựng nông thôn mới, 80% đường giao thông nông thôn được cứng hóa mặt đường.

- Tiến hành nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam và khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh hiện có để nâng cao hiệu quả khai thác đường sắt. Phát triển đường sắt đô thị, đường sắt nội ngoại ô Thành phố Hồ Chí Minh; từng bước xây dựng đường sắt kết nối với các cảng biển, khu kinh tế lớn và khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh; nghiên cứu xây dựng đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh để kết nối với đường sắt xuyên Á; nghiên cứu phương án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đôi tốc độ cao Bắc - Nam, khổ 1.435 mm, trong đó chuẩn bị các điều kiện cần thiết để ưu tiên xây dựng trước đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang. Nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt khổ 1.435 mm nối Thành phố Hồ Chí Minh với thành phố Vũng Tàu và nối Thành phố Hồ Chí Minh với thành phố Cần Thơ.

- Tập trung khai thác có hiệu quả các cảng, bến hiện có. Từng bước nâng cấp, mở rộng hệ thống cảng biển đáp ứng lượng hàng hóa thông qua trong từng thời kỳ; ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải; hoàn thành di dời các cảng trên sông Sài Gòn; xây dựng bến tàu khách cho tàu du lịch quốc tế; phát triển cảng tại các đảo đáp ứng nhu cầu phát triển và đảm bảo quốc phòng, an ninh; nghiên cứu chỉnh trị và cải tạo nâng cấp hệ thống luồng đảm bảo cho tàu ra vào thuận lợi và đồng bộ với quy mô bến.

- Cải tạo, nâng cấp và hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật các luồng tuyến vận tải thủy nội địa như các tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương, Thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau, Thành phố Hồ Chí Minh đi Bến Kéo, Thành phố Hồ Chí Minh đi Bến Súc...; đầu tư và nâng cấp các cảng thủy nội địa như cảng Phú Định, Nhơn Đức, Long Bình, Tân An, Bến Súc, các cảng tại Long An, Tây Ninh...; chuyển đổi công năng một số cảng hàng hóa phù hợp với quy hoạch đô thị để phục vụ vận tải khách và du lịch.

- Tập trung nâng cấp đồng bộ, hiện đại hóa các cảng hàng không hiện có, điều chỉnh quy hoạch khu hàng không dân dụng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hóa trong từng thời kỳ. Khuyến khích đầu tư theo hình thức đối tác công tư để đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng mới Cảng hàng không quốc tế Long Thành. Nghiên cứu xây dựng Cảng hàng không Vũng Tàu tại thị trấn Gò Găng, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các công trình trọng điểm để giải quyết ùn tắc giao thông và phát triển đô thị. Đối với Thành phố Hồ Chí Minh, chú trọng phát triển hạ tầng giao thông phục vụ vận tải hành khách khối lượng lớn, các tuyến vành đai, đường trên cao và hệ thống giao thông tĩnh theo quy hoạch. Các thành phố, thị xã khác hoàn chỉnh quy hoạch, từng bước phát triển hạ tầng giao thông phục vụ vận tải hành khách công cộng đáp ứng nhu cầu. Dành quỹ đất hợp lý (16% - 26%) để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị.

2. Định hướng đến năm 2030

Thỏa mãn được nhu cầu vận tải và dịch vụ vận tải của xã hội với chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn quốc tế, giá thành hợp lý, cạnh tranh, nhanh chóng, an toàn.

Cơ bản hoàn thiện và hiện đại hóa mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông; kết nối thuận tiện giữa các phương thức vận tải, giữa Thành phố Hồ Chí Minh với các đô thị vệ tinh, với cả nước và quốc tế. Tiếp tục phát triển các công trình kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch. Các tuyến đường bộ cao tốc cơ bản được hoàn thành; xây dựng một số đoạn trên tuyến đường sắt đôi Bắc - Nam; hoàn thành mạng lưới cảng hàng không, trong đó Cảng hàng không quốc tế Long Thành đảm bảo vai trò thay thế Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, trở thành cảng hàng không quốc tế lớn nhất toàn quốc và là trung tâm trung chuyển hành khách của khu vực theo tiêu chuẩn quốc tế; tiếp tục phát triển mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh.

III. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch phát triển vận tải

Tổ chức vận tải hợp lý trên một số hành lang chủ yếu:

- Hành lang Thành phố Hồ Chí Minh - phía Bắc: Là hành lang Quốc gia, quốc tế đóng vai trò kết nối Vùng với phía Bắc. Đến năm 2020, thị phần đảm nhận vận tải tải hành khách bằng đường bộ chiếm 63,2% - 65,2%, đường sắt 10,8% - 12,8%, hàng không 22,9% - 24,9%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ chiếm 19,8% - 21,8%, đường sắt 5,7% - 7,7%, đường biển 71,0% - 73,0%, hàng không 0,3% - 0,5%.

- Hành lang Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng bằng sông Cửu Long: Là hành lang Vùng, Quốc gia. Đến năm 2020, thị phần đảm nhận vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 97,9% - 98,9%, đường thủy 0,1% - 0,3%, hàng không 0,7% - 0,9%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ chiếm 13,7% - 15,7%, đường thủy 84,2% - 86,2%, hàng không 0,02% - 0,03%.

- Hành lang Thành phố Hồ Chí Minh - Bà Rịa - Vũng Tàu: Là trục hành lang Vùng, quốc tế kết nối với cảng biển đầu mối quốc tế và trung tâm du lịch biển của Vùng. Đến năm 2020, thị phần đảm nhận vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 93,4% - 95,4%, đường sắt 2,0% - 3,9%, đường thủy 0,05% - 0,09%, hàng không 1,0% - 1,5%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ chiếm 45,1% - 46,1%, đường sắt 2,4% - 3,4%, đường thủy 49,5% - 50,5%.

- Hành lang Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh - Campuchia: Là trục hành lang Quốc gia, quốc tế. Đến năm 2020, thị phần đảm nhận vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 100%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ khoảng 89,1% - 90,1%, đường thủy 8,9% - 9,9%.

- Hành lang Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài - Campuchia: Là trục hành lang Quốc gia, quốc tế nằm trên mạng đường xuyên Á. Đến năm 2020, thị phần đảm nhận vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 100%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ khoảng 49,1% - 51,1%, đường thủy khoảng 47,9% - 48,9%.

- Hành lang Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Nguyên: Là trục hành lang Quốc gia, vùng. Đến năm 2020, thị phần đảm nhận vận tải hành khách bằng đường bộ chiếm 91,4% - 92,4%, hàng không 6,6% - 7,6%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ chiếm 98,2% - 99,2%, hàng không khoảng 0,6% - 0,8%.

Đến năm 2030, thị phần vận tải trên các hành lang tiếp tục được tái cơ cấu phù hợp với định hướng đã được xác định trong Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04 tháng 3 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Kết nối vận tải:

- Tăng cường tính kết nối vùng và kết nối giữa các phương thức vận tải, hình thành các đầu mối kết nối vận tải tại các cảng biển Vũng Tàu (khu Cái Mép - Thị Vải), cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Đồng Nai, các cảng cạn; trung tâm dịch vụ logistics; Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Cảng hàng không quốc tế Long Thành; các ga đường sắt Bình Triệu, Tân Kiên, Thủ Thiêm, An Bình, Trảng Bom, ga Long Định; các bến xe khách liên tỉnh như bến xe Miền Tây mới, Ngã Tư Ga, Miền Đông 1 mới, Miền Đông 2 mới, Đa Phước, xuyên Á, Miền Đông và các bến xe liên tỉnh tại các tỉnh trong Vùng; các cảng đường thủy nội địa chính trong khu vực.

- Đẩy mạnh vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics; xây dựng và phát triển các trung tâm dịch vụ logistics lớn tại các khu vực đầu mối như Cát Lái (Thành phố Hồ Chí Minh), Sóng Thần (tỉnh Bình Dương), Cái Mép Hạ (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) và các trung tâm khác trong Vùng theo quy hoạch của địa phương.

- Khai thác hiệu quả tuyến sông pha biển từ cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh với các cảng biển Vũng Tàu, Cà Mau, Kiên Giang theo tuyến ven biển.

2. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

a) Đường bộ

Đường bộ cao tốc:

- Cao tốc Bắc - Nam phía Đông: Đoạn trong Vùng từ Dầu Giây (tỉnh Đồng Nai) đến Mỹ Thuận (tỉnh Tiền Giang) chiều dài trong Vùng khoảng 257,7 km. Trong đó:

+ Đoạn Dầu Giây - Phan Thiết, dài khoảng 50 km, quy mô 4 - 6 làn xe; giai đoạn đến 2020 đầu tư quy mô 4 làn xe.

+ Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, dài khoảng 55 km, quy mô 4 - 8 làn xe; giai đoạn đến 2020 đầu tư quy mô 4 làn xe.

+ Đoạn Bến Lức - Long Thành (cao tốc liên vùng phía Nam), dài khoảng 58 km, quy mô xây dựng 4 - 8 làn xe; giai đoạn đến 2020 đầu tư quy mô 4 làn xe.

+ Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, dài khoảng 40 km, nâng cấp, mở rộng quy mô 8 làn xe vào thời điểm thích hợp.

+ Đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận, dài khoảng 54 km, quy mô 2 - 4 làn xe; giai đoạn đến 2020 đầu tư quy mô 2 - 4 làn xe.

- Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu: Dài khoảng 77,6 km trong đó tuyến nhánh vào Phú Mỹ dài khoảng 7,9 km, quy mô 6 làn xe; giai đoạn đến 2020 đầu tư quy mô 2 - 4 làn xe.

- Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành (tỉnh Bình Phước): Dài khoảng 69 km, nghiên cứu đầu tư quy mô 6 - 8 làn xe.

- Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (tỉnh Tây Ninh): Dài khoảng 55 km, quy mô 4 - 6 làn xe; giai đoạn đến 2020 đầu tư quy mô 2 - 4 làn xe.

- Cao tốc Dầu Giây - Đà Lạt: Từ Dầu Giây (tỉnh Đồng Nai) đến ranh giới tỉnh Lâm Đồng, đoạn trong Vùng dài khoảng 70 km, quy mô 2 - 4 làn xe.

- Cao tốc Bắc - Nam phía Tây: Là đường Hồ Chí Minh (giai đoạn 3), đoạn trong Vùng dài khoảng 261 km, nghiên cứu quy mô 4 - 6 làn xe.

Quốc lộ:

- Nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 1: Đoạn trong Vùng từ Thành phố Hồ Chí Minh đến thị xã Cai Lậy (tỉnh Tiền Giang), dài khoảng 229,5 km. Trong đó:

+ Đoạn phía Bắc Thành phố Hồ Chí Minh, dài khoảng 78 km, duy trì cấp III, quy mô 4 làn xe; xây dựng đoạn tránh thị xã Long Khánh, dài khoảng 6 km, quy mô cấp II, 4 làn xe.

+ Đoạn tránh thành phố Biên Hòa, dài khoảng 12,2 km, quy mô 4 làn xe.

+ Đoạn nút giao Trạm 2 - ngã Ba Vũng Tàu, dài khoảng 7,5 km, quy mô 10 làn xe, tiêu chuẩn đường ô tô cấp I.

+ Đoạn nút giao Trạm 2 - nút giao An Lạc (Vành đai 2), quy mô 8 làn xe, tiêu chuẩn đường phố chính chủ yếu.

+ Quốc lộ 1 phía Nam Thành phố Hồ Chí Minh, đoạn nút giao An Lạc - Vành đai 4 (Bến Lức), dài khoảng 10 km, quy mô 8 làn xe, tiêu chuẩn đường ô tô cấp I.

+ Đoạn từ Bến Lức (Vành đai 4) đến thành phố Tân An với quy mô 8 làn xe, đường ô tô cấp I. Đồng thời dành quỹ đất rộng 10 m dự kiến xây dựng tuyến đường sắt đô thị 3a (Tân An - Thành phố Hồ Chí Minh) và bố trí đường song hành để phát triển đô thị trục Tân An - Bến Lức.

+ Đoạn phía Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh, dài khoảng 115,2 km hoàn thiện nâng cấp mở rộng đạt tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 4 làn xe.

+ Hoàn thành xây dựng đoạn tránh thị xã Cai Lậy, dài khoảng 12 km, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 50: Từ Thành phố Hồ Chí Minh đến ngã 3 giao với quốc lộ 1 tại Km88 + 600 (tỉnh Tiền Giang), dài khoảng 88,6 km:

+ Đoạn Vành đai 2 - thị trấn Cần Giuộc, dài khoảng 15 km, quy mô 6 làn xe, tiêu chuẩn đường ô tô cấp II.

+ Đoạn thị trấn Cần Giuộc - ngã 3 giao với Quốc lộ 1, dài khoảng 70,6 km, đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô 2 làn xe.

+ Kéo dài từ thị trấn Cần Giuộc đến ngã tư Chợ Trạm (giao Đường tỉnh 830) Huyện lộ 19 đường xuống cảng Long An, dài khoảng 3 km quy mô đường cấp II, 6 làn xe.

- Quốc lộ 51: Từ Biên Hòa (tỉnh Đồng Nai) đến Vũng Tàu (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), dài khoảng 73,6 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp I, quy mô 8 làn xe.

- Quốc lộ 55: Từ thị xã Bà Rịa (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) đến Bảo Lộc (tỉnh Lâm Đồng), đoạn trong Vùng dài khoảng 48,5 km, duy trì toàn tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô tối thiểu 2 làn xe.

- Quốc lộ 56: Từ Tân Phong (tỉnh Đồng Nai) đến nút giao Quốc lộ 51 (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), dài khoảng 51 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô tối thiểu 2 làn xe.

- Quốc lộ 22: Từ Thành phố Hồ Chí Minh đến Mộc Bài (tỉnh Tây Ninh), dài khoảng 58,2 km, duy trì tiêu chuẩn đường cấp II đến cấp I, quy mô tối thiểu 4 - 6 làn xe; đoạn nút giao An Sương - Củ Chi (vành đai 4), chiều dài khoảng 31 km, quy mô 10 - 12 làn xe, tiêu chuẩn đường ô tô cấp I.

- Quốc lộ 22B: Từ Gò Dầu đến Xa Mát (tỉnh Tây Ninh), dài khoảng 84 km, hoàn thiện nâng cấp toàn tuyến đạt tiêu chuẩn đường từ cấp III đến cấp II, quy mô tối thiểu 2 - 4 làn xe.

- Quốc lộ 13: Từ Thành phố Hồ Chí Minh đến cửa khẩu Hoa Lư (tỉnh Bình Phước), dài khoảng 143 km. Trong đó:

+ Đoạn ngã tư Bình Phước (Vành đai 2) - Thủ Dầu Một, dài khoảng 13,5 km, quy mô 8 làn xe, tiêu chuẩn đường ô tô cấp I.

+ Hoàn thiện nâng cấp đoạn từ Chơn Thành đến cửa khẩu Hoa Lư đạt tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô tối thiểu 4 làn xe.

- Quốc lộ 20: Đoạn trong Vùng từ quốc lộ 1 (ngã ba Dầu Giây tỉnh Đồng Nai) đến ranh giới tỉnh Lâm Đồng dài khoảng 76 km, cơ bản duy trì tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô tối thiểu 2 làn xe.

- Quốc lộ 1K: Từ ngã ba Vườn Mít đến vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, dài khoảng 9 km, xây dựng đạt tiêu chuẩn đường cấp I đô thị, quy mô 8 làn xe.

- Quốc lộ 30: Đoạn trong Vùng từ An Hữu (tỉnh Tiền Giang) đến ranh giới tỉnh Đồng Tháp, dài khoảng 9 km, hoàn thiện nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô tối thiểu 2 làn xe.

- Quốc lộ 60: Trong khu vực thành phố Mỹ Tho (tỉnh Tiền Giang), dài khoảng 3,38 km, hoàn thành nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp II.

- Quốc lộ 62: Từ thành phố Tân An (tỉnh Long An) đến Cửa khẩu Mộc Hóa (tỉnh Long An), dài khoảng 77 km, hoàn thiện nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe; riêng đoạn qua thị xã Kiến Tường theo quy hoạch đô thị và đoạn cửa khẩu Bình Hiệp theo quy hoạch không gian khu kinh tế cửa khẩu.

- Đường Hồ Chí Minh (quốc lộ 14 và tuyến N2): Đoạn trong Vùng dài khoảng 280 km, thực hiện theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15 tháng 02 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh.

- Đường hành lang biên giới (quốc lộ 14C kéo dài và tuyến N1): Hoàn thiện xây dựng và nâng cấp tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô tối thiểu 2 làn xe, trong đó tuyến quốc lộ 14C kéo dài nằm trong Vùng khoảng 332 km qua ba tỉnh Bình Phước, Tây Ninh và Long An; tuyến bắt đầu từ Bù Gia Mập (ranh giới tỉnh Đắk Nông) - Ngã 3 Lộc Tấn - Lộc Thịnh - Minh Đức - Kà Tum - Tân Thanh - Thành Long - giao tuyến N1 (Đông Thành - tỉnh Long An) và tuyến N1, dài khoảng 105 km từ Đông Thành (tỉnh Long An) đến địa giới tỉnh Đồng Tháp; trong đó, đoạn thuộc địa phận tỉnh Bình Phước, dài khoảng 43km, điểm đầu ranh giữa Đắk Nông và tỉnh Bình Phước (Km185+345 ĐT.741), điểm cuối Bù Gia Mập tỉnh Bình Phước (Km142+345 ĐT.741), nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, 2 làn xe.

Đường vành đai Thành phố Hồ Chí Minh:

- Đường Vành đai 3 với chiều dài khoảng 89 km, quy mô 6 - 8 làn xe, tiêu chuẩn đường cao tốc đô thị được phê duyệt quy hoạch chi tiết theo Quyết định số 1697/QĐ-TTg ngày 28 tháng 9 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ, có cập nhật điều chỉnh quy mô mặt cắt ngang đoạn Mỹ Phước - Tân Vạn là 32 m, kết hợp xây dựng cao tốc vành đai 3 trên cao; hoàn thành trước năm 2020.

- Đường Vành đai 4 với chiều dài khoảng 198 km, quy mô 6 - 8 làn xe, tiêu chuẩn đường cao tốc đô thị được phê duyệt quy hoạch chi tiết theo Quyết định số 1698/QĐ-TTg ngày 28 tháng 9 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ; hoàn thành trước năm 2020 đoạn Bến Lức - Long An đến cuối tuyến trục Bắc - Nam Thành phố Hồ Chí Minh và đoạn Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đến Trảng Bom, tỉnh Đồng Nai.

Các trục đường chức năng:

- Tuyến đường bộ ven biển: Đoạn trong Vùng dài khoảng 197 km, từ tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu - Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Tiền Giang trên cơ sở sử dụng hệ thống đường bộ hiện có; tuyến không liên thông do có các cửa sông lớn nên bị ngắt quãng tại địa phận Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Tiền Giang gồm: Đoạn

tuyến qua tỉnh Bà Rịa -Vũng Tàu dài khoảng 140,5 km từ Bình Châu đến đường cao tốc liên vùng phía Nam (dựa trên tuyến quốc lộ 51, các tuyến đô thị, đường tỉnh 965, đường liên cảng…), tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV và đường đô thị; đoạn tuyến qua Thành phố Hồ Chí Minh, dài khoảng 12,5 km từ Hưng Thạnh đến Đồng Hòa (đường duyên hải) đạt tiêu chuẩn đường đô thị; đoạn tuyến qua tỉnh Tiền Giang, đoạn 1 dài khoảng 35 km từ Mỹ Xuân (quốc lộ 50) đến Nghĩa Chí tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV (xây dựng mới dựa trên một số tuyến đường huyện và liên xã), đoạn 2 dài khoảng 9 km mở mới từ bến đò Bà Lắm đến bến đò Bà Từ tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp IV.

- Xây dựng các đường liên cảng tăng cường kết nối giữa cảng biển với hệ thống quốc lộ; gồm: Đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải, từ cảng tổng hợp container Cái Mép Hạ (huyện Tân Thành, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) đến cảng Phước An (huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai), dài khoảng 21,3 km, duy trì quy mô 6 làn xe; nâng cấp, cải tạo tuyến đường 991B, Phước Hòa - Cái Mép, Long Sơn - Cái Mép đạt quy mô tối thiểu 6 làn xe.

- Đường liên cảng Đồng Nai: Từ Khu công nghiệp Ông Kèo (tại Rạch Chà Là Lớn) đến cảng tổng hợp Việt Thuận Thành (huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai), dài khoảng 15,2 km, tối thiểu đạt quy mô xây dựng 4 - 6 làn xe.

- Đường Gò Găng - Long Sơn: Từ đảo Gò Găng sang đảo Long Sơn (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), dài khoảng 4,962 km, quy mô 4 làn xe và cầu Chà Và dài khoảng 1.152 m.

Các tuyến đường tỉnh kết nối vùng:

- Đường tỉnh ĐT.741 kết nối tỉnh Bình Dương và tỉnh Bình Phước, dài khoảng 185,34 km; duy trì tối thiểu đạt tiêu chuẩn cấp III, II, 4 làn xe.

- Xây dựng mới tuyến đường Đồng Phú - Bình Dương kết nối tỉnh Bình Phước với tỉnh Bình Dương, đạt tối thiểu quy mô 4 - 6 làn xe.

Trên tất cả các quốc lộ qua đô thị, từng bước mở rộng các đoạn qua khu đô thị, khu đông dân cư phù hợp với quy hoạch được duyệt; xây dựng các đoạn tuyến tránh tại các đô thị cần thiết; xem xét nâng cấp một số tuyến đường tỉnh lên thành quốc lộ phù hợp với nhu cầu thực tế và các tiêu chí của quốc lộ được quy định tại Luật Giao thông đường bộ.

b) Đường sắt

- Đường sắt Bắc - Nam hiện có: Đoạn trong Vùng dài khoảng 110 km. Từng bước nâng cấp để khai thác có hiệu quả với tốc độ dự kiến 80 - 90 km/h với tàu khách và 50 - 60 km/h với tàu hàng. Nghiên cứu nâng cao độ tĩnh không một số cầu đường sắt có tĩnh không thông thuyền thấp để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt và đường thủy nội địa.

- Nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt Trảng Bom - Hòa Hưng (Sài Gòn), trong đó xây dựng mới tuyến tránh thành phố Biên Hòa về phía Nam và xây dựng đoạn Bình Triệu - Hòa Hưng thành đường sắt trên cao, chiều dài khoảng 41 km.

Đoạn từ ga Trảng Bom đến ga Dĩ An đường sắt đôi, điện khí hóa, khổ 1.435 mm; đoạn từ ga Dĩ An đến ga Sài Gòn, đoạn đi theo hướng tuyến của đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh đường sắt đôi, khổ 1.435 mm.

- Xây dựng tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối đường sắt với cảng biển Vũng Tàu, trung chuyển hàng với đường sắt Bắc - Nam tại ga Trảng Bom mới, kết nối với đường sắt Trảng Bom - Hòa Hưng tại ga Biên Hòa mới, chiều dài toàn tuyến khoảng 107 km, trong đó đoạn tuyến từ ga Trảng Bom đến ga Tiền Cảng - Thị Vải, dài khoảng 54,65 km, đường sắt đôi, điện khí hóa, khổ 1.435 mm. Tại ga Tiền Thị Vải có 2 nhánh nối ray vào cụm cảng Cái Mép và cụm cảng Thị Vải; đoạn ga Tiền Thị Vải đến ga Vũng Tàu, đường sắt đơn, điện khí hóa, khổ 1.435 mm.

- Nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt đôi, điện khí hóa, khổ 1.435 mm Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ (định hướng kéo dài đến Cà Mau), kết nối với đường sắt Bắc - Nam tại ga An Bình, dài khoảng 174 km.

- Xây dựng mới tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh và kết nối Campuchia để nối kết các nước trong khu vực ASEAN dài khoảng 128,5 km, trong đó đoạn Dĩ An - Chơn Thành đường sắt đôi, điện khí hóa, khổ 1.435 mm; đoạn Chơn Thành - Lộc Ninh đường sắt đơn, điện khí hóa, khổ 1.435 mm.

- Nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt đôi, điện khí hóa, khổ 1.435 mm Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh (định hướng kéo dài lên cửa khẩu Mộc Bài và Xa Mát), kết nối với đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ tại ga Tân Chánh Hiệp, chiều dài toàn tuyến khoảng 139 km.

- Nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Cảng hàng không quốc tế Long Thành với điểm đầu tại ga Thủ Thiêm, dài khoảng 37 km, đường sắt đôi, điện khí hóa, khổ 1.435 mm.

- Nghiên cứu phương án xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, đường đôi khổ 1.435 mm, trong đó chuẩn bị các điều kiện cần thiết để từng bước ưu tiên xây dựng trước đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn như Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang, dài khoảng 366 km, đoạn trong Vùng dài khoảng 74 km.

- Nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt đôi chuyên dụng khổ 1.435 mm, dài khoảng 38 km kết nối từ đường sắt Quốc gia tới cảng Hiệp Phước và ga cảng Long An. Điểm đầu từ ga Long Định của tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ, tuyến đi đến ga Tiền cảng Hiệp Phước, từ đây tuyến rẽ 2 nhánh đi vào cảng Hiệp Phước và khu cảng Đông Nam Á thuộc tỉnh Long An.

- Hình thành mạng đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh và phát triển các tuyến đường sắt vận chuyển khách nội - ngoại ô Thành phố Hồ Chí Minh. Xây dựng 08 tuyến metro xuyên tâm và vành khuyên nối các trung tâm chính của Thành phố, kết nối với các đô thị vệ tinh trong Vùng (Thủ Dầu Một, Biên Hòa, Tân An…), chủ yếu đi ngầm trong nội đô. Các tuyến chính kết nối giữa các đô thị vệ tinh trong Vùng mà đô thị trung tâm là Thành phố Hồ Chí Minh như: Nghiên cứu kéo dài

tuyến số 1 đến Biên Hòa và Bình Dương, tuyến số 3a đến thành phố Tân An, tuyến số 3b để kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 2 của tỉnh Bình Dương, tuyến số 4 kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 5 (Vĩnh Phú - Uyên Hưng).

- Ga khách: Ga khách kỹ thuật phía Bắc (ga Bình Triệu với diện tích khoảng 41 ha), ga khách trung tâm (ga Sài Gòn với diện tích khoảng 6,14 ha) và ga trung chuyển hành khách phía Tây (ga Tân Kiên với diện tích khoảng 75 ha bao gồm cả diện tích ga hàng hóa và cảng cạn Tân Kiên). Xây dựng mới ga Thủ Thiêm cho tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang, tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Cảng hàng không Quốc tế Long Thành, diện tích ga Thủ Thiêm khoảng 17,2 ha; các trạm khách cho tàu ngoại ô trên đoạn đường sắt trên cao Bình Triệu - Hòa Hưng, cũng như trên các đoạn Tân Kiên - Mỹ Tho, Bình Triệu - Biên Hòa, Dĩ An - Chánh Lưu (thuộc tuyến Dĩ An - Lộc Ninh), Tân Chánh Hiệp - Trảng Bàng (thuộc tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh). Xây dựng mới các ga trên tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ đoạn từ An Bình - Tân Kiên theo vành đai bao gồm các ga: Vĩnh Phú (diện tích khoảng 4,7 ha), Thạnh Xuân (diện tích khoảng 3,2 ha), Tân Chánh Hiệp (diện tích khoảng 1,74 ha), Vĩnh Lộc (diện tích khoảng 5,8 ha). Tổng diện tích các ga khoảng 154,8 ha.

- Ga hàng: Ga lập tàu và bãi hàng An Bình (diện tích khoảng 71 ha), ga hàng hóa Trảng Bom trung chuyển giữa đường sắt khổ 1.000 mm và đường sắt khổ 1.435 mm (diện tích khoảng 27,2 ha), ga hàng hóa Phước Tân - ga nối ray vào cảng cạn Long Bình (diện tích khoảng 8,4 ha), ga Tiền cảng Thị Vải - ga đưa và rút container vào cụm cảng Thị Vải, Cái Mép (diện tích khoảng 16,7 ha); ga tổng hợp hàng hóa và cảng cạn Tân Kiên; ga hàng hóa Long Định - là ga nối ray xuống cảng Hiệp Phước và phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho các cụm công nghiệp Bến Lức, Long An (diện tích khoảng 15 ha). Tổng diện tích các ga khoảng 138,2 ha.

c) Đường biển

Cảng biển:

- Cảng Vũng Tàu: Cảng tổng hợp Quốc gia, cửa ngõ quốc tế kết hợp trung chuyển container quốc tế (loại 1A), gồm các khu chức năng:

+ Khu bến Cái Mép, Sao Mai - Bến Đình: Là khu bến chính của cảng Vũng Tàu, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container xuất nhập khẩu, kết hợp làm hàng trung chuyển container quốc tế. Tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000 DWT, tàu chở container 8.000 TEU hoặc lớn hơn, có cơ sở hạ tầng, công nghệ bốc xếp, quản lý khai thác và dịch vụ hậu cảng đồng bộ, hiện đại, đạt tiêu chuẩn quốc tế. Giai đoạn đầu tập trung đầu tư hoàn thiện, khai thác hiệu quả các bến khu vực Cái Mép.

+ Khu bến Phú Mỹ, Mỹ Xuân trên sông Thị Vải: Chức năng chính là làm hàng tổng hợp container; có một số bến chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp - dịch vụ quy mô lớn nằm ven sông. Tiếp nhận được tàu trọng tải 60.000 - 80.000 DWT, tàu container đến 6.000 TEU.

+ Khu bến Long Sơn: Là bến chuyên dùng của liên hợp lọc hóa dầu với bến phao nhập dầu thô cho tàu 300.000 DWT và các bến cho tàu 30.000 - 80.000 DWT xuất nhập sản phẩm dầu, hóa dầu. Vùng bờ phía Đông Nam Long Sơn bố trí bến chuyên dùng phục vụ đóng sửa tàu, giàn khoan biển và dự phòng phát triển.

+ Khu bến Sông Dinh: Gồm các bến chuyên dùng phục vụ khai thác dầu khí, đóng sửa giàn khoan biển, bến tổng hợp địa phương và chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp dịch vụ, quốc phòng, an ninh, cứu nạn cứu hộ nằm ven sông.

+ Các bến vệ tinh khác: Bến tổng hợp địa phương Côn Đảo (Bến Đầm) - đầu mối giao lưu hàng, khách với đất liền. Tiếp nhận tàu trọng tải đến 30.000 DWT tàu chở hàng và 50.000 GT tàu chở khách.

+ Bến khách du lịch tại khu vực Sao Mai - Bến Đình: Tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế đến 100.000 GT (đảm nhận vai trò đầu mối tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế cỡ lớn cho toàn Vùng).

- Cảng Thành phố Hồ Chí Minh: Cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại I). Gồm các khu chức năng:

+ Khu bến Hiệp Phước (trên sông Soài Rạp): Là khu bến chính của cảng, phát triển thay thế các bến hiện có trên sông Sài Gòn hiện nay và là đầu mối tiếp chuyển hàng xuất nhập khẩu cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Chủ yếu làm hàng tổng hợp, container cho tàu trọng tải đến 50.000 DWT và tàu container sức chở 4.000 TEU; một số bến chuyên dùng của các cơ sở công nghiệp, dịch vụ ven sông, tiếp nhận được tàu trọng tải 20.000 - 30.000 DWT. Xây dựng trung tâm tiếp nhận, phân phối hàng hóa và dịch vụ hậu cần cảng liền kề phía sau khu phát triển mới để hình thành đầu mối logistics chung cho cảng.

+ Khu bến Cát Lái (trên sông Đồng Nai): Là khu bến container chính của cảng trong giai đoạn trước mắt. Quy mô tiếp nhận tàu 20.000 - 30.000 DWT hoặc lớn hơn (giảm tải), phù hợp với điều kiện hành hải theo luồng Lòng Tàu.

+ Khu bến trên sông Sài Gòn, Nhà Bè: Các bến trên sông Sài Gòn sẽ di dời, chuyển đổi công năng theo Quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12 tháng 8 năm 2005 của Thủ tướng Chính phủ. Trong đó, tận dụng một phần cầu bến tại Khánh Hội làm bến khách nội địa và trung tâm dịch vụ hàng hải. Các bến trên sông Nhà Bè cải tạo nâng cấp không mở rộng cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT vận hành qua luồng Lòng Tàu. Xây dựng mới bến tàu khách với ga khách đồng bộ hiện đại, tiếp nhận được tàu du lịch quốc tế đến 50.000 GT tại Phú Thuận (hạ lưu cầu Phú Mỹ).

+ Khu bến Cần Giuộc - Long An (trên sông Soài Rạp): Gồm các bến tổng hợp và chuyên dùng cho tàu 20.000 - 50.000 DWT và 70.000 DWT giảm tải qua cửa Soài Rạp, chức năng chung là khu bến vệ tinh của cảng đầu mối khu vực Thành phố Hồ Chí Minh.

- Cảng Đồng Nai: Cảng tổng hợp Quốc gia, đầu mối khu vực (loại I). Gồm các khu bến chức năng:

+ Khu bến Phước An, Gò Dầu (trên sông Thị Vải): Là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container cho tàu 60.000 DWT (Phước An) và 30.000 DWT (Gò Dầu), có một số bến chuyên dùng của cơ sở công nghiệp ven sông.

+ Khu bến Phú Hữu, Nhơn Trạch (trên sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu): Là khu bến chuyên dùng, có một số bến tổng hợp cho tàu 10.000 - 30.000 DWT. Chức năng chính là khu bến địa phương, phục vụ trực tiếp cho khu công nghiệp, đô thị của Đồng Nai. Lộ trình xây dựng phát triển phải đồng bộ với quy mô và khả năng đáp ứng của mạng giao thông sau cảng.

Luồng hàng hải:

- Luồng Vũng Tàu - Cái Mép - Thị Vải đến Gò Dầu: Giai đoạn trước mắt tập trung giải quyết các đoạn cạn, hẹp, cong gấp cục bộ tương ứng với chuẩn tắc kỹ thuật hiện nay. Việc cải tạo nâng cấp toàn tuyến sẽ thực hiện theo từng giai đoạn.

- Luồng vào cảng Thành phố Hồ Chí Minh theo sông Soài Rạp: Thực hiện cải tạo nâng cao độ giai đoạn 3 (đến cao độ -12 m).

- Cải tạo, nâng cấp luồng sông Đồng Tranh để kết nối vận tải hàng hóa từ Thành phố Hồ Chí Minh ra Cái Mép - Thị Vải.

- Luồng sông Lòng Tàu qua Vịnh Gành Rái: Cải tạo một số đoạn cong gấp, duy trì độ sâu luồng Lòng Tàu cho tàu trọng tải 30.000 DWT ra vào.

- Luồng Sông Dinh: Hoàn chỉnh hệ thống phao tiêu, báo hiệu hàng hải theo hướng hiện đại đảm bảo an toàn chạy tàu.

- Luồng Sông Tiền qua cửa Tiểu và cửa Hàm Luông: Nạo vét thường xuyên kết hợp với công trình chỉnh trị và dịch chuyển phao dẫn luồng cho tàu trọng tải 5.000 DWT ra vào khi triều cao.

d) Đường thủy nội địa

- Tuyến Sài Gòn - Kiên Lương (qua kênh Sa Đéc - Lấp Vò), chiều dài toàn tuyến 320 km, trong đó đoạn trong Vùng dài khoảng 122 km, đạt cấp III.

- Tuyến Sài Gòn - Kiên Lương (qua Kênh Tháp Mười), chiều dài toàn tuyến 288 km, trong đó đoạn trong Vùng dài khoảng 76 km. Nâng cấp cải tạo tuyến đạt cấp III.

- Tuyến Sài Gòn - Cà Mau (qua kênh Xà No), chiều dài toàn tuyến 336 km, đoạn nằm trong Vùng dài khoảng 102 km, đạt cấp III.

- Tuyến Sài Gòn - Bến Kéo (tỉnh Tây Ninh), dài khoảng 142,9 km, quy hoạch nâng cấp chung toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III.

- Tuyến Sài Gòn - Bến Súc, dài khoảng 90 km, đảm bảo tuyến đạt cấp III.

- Tuyến cảng Sài Gòn - Mộc Hóa (tỉnh Long An), dài khoảng 143,4 km, giữ cấp hiện tại, đảm bảo cấp III.

- Nạo vét, nâng cấp kênh Trà Cú nối kênh Dương Văn Dương (Từ sông Vàm Cỏ Tây qua sông Vàm Cỏ Đông (tỉnh Long An) tiêu chuẩn kênh cấp IV theo Quyết định 638/QĐ-TTg ngày 28 tháng 4 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ.

- Tuyến cảng Sài Gòn - Hiếu Liêm (sông Đồng Nai), dài khoảng 90 km. Tiếp tục phá đá ngầm và thanh thải chướng ngại vật trên luồng, thay thế các cầu đường bộ có tĩnh không chưa tương ứng với cấp sông quy hoạch; đạt cấp III.

- Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hòa (tỉnh Đồng Nai), dài khoảng 53 km, tiêu chuẩn cấp I cho sông Đồng Nai và cấp II cho sông Sài Gòn.

- Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương (Thủ Dầu Một), dài khoảng 85,7 km tính từ cầu Sài Gòn, tiêu chuẩn cấp III.

- Tuyến sông Sài Gòn - sông Chợ Đệm Bến Lức, dài khoảng 13,4 km, tiêu chuẩn cấp III.

- Kênh Chợ Gạo, dài khoảng 28,5 km từ sông Vàm Cỏ (tỉnh Đồng Nai) đến sông Tiền (tỉnh Tiền Giang). Hoàn thành nâng cấp, cải tạo, nạo vét lòng sông cấp II.

- Cải tạo, nâng cấp các tuyến sông khác: Mộc Hóa - Hà Tiên đạt cấp III; kênh Phước Xuyên - kênh 28 đạt cấp III.

- Hình thành tuyến vận tải ven biển: Sài Gòn - Cà Mau, cấp III, chiều dài toàn tuyến khoảng 367 km và Vũng Tàu - Thị Vải - Sài Gòn - Mỹ Tho - Cần Thơ, toàn tuyến dài khoảng 242,5 km, cấp đặc biệt và cấp II.

Cảng thủy nội địa:

- Nâng cấp 03 cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh: Cảng Phú Định, cảng Nhơn Đức và cảng Long Bình, tiếp nhận tàu đến 5.000 DWT, công suất đến năm 2020 là 2 triệu tấn/năm.

- Xây mới cảng Tân An: Tiếp nhận tàu đến 1.000 DWT, công suất 0,5 triệu tấn/năm và đến năm 2030 là 1 triệu tấn/năm.

- Nâng cấp cảng Bến Súc (tỉnh Bình Dương), Bến Kéo (tỉnh Tây Ninh): Tiếp nhận tàu đến 1.000 DWT, công suất 1 triệu tấn/năm và đến năm 2030 là 1,5 triệu tấn/năm.

- Xây dựng cảng Thạnh Phước (trên sông Đồng Nai, tỉnh Bình Dương): Tiếp nhận tàu đến 2.000 DWT, công suất 0,5 triệu tấn/năm và đến năm 2030 là 1 triệu tấn/năm.

- Xây mới Cảng Cây Khế (Bà Rịa - Vũng Tàu): Đến năm 2030, tiếp nhận tàu đến 2.000 DWT và công suất 1 triệu tấn/năm.

- Xây mới các cảng tại tỉnh Tây Ninh: Cảng Bourbon An Hòa, cảng Thanh Phước; tiếp nhận tàu đến 2.000 DWT, công suất đến năm 2030 là 3 triệu tấn/năm. Cảng Đại An Sài Gòn sản lượng hàng hóa thông qua cảng hàng năm là 0,3 triệu tấn/năm, phương tiện thủy lớn nhất có thể cập cảng là 1.000 tấn; Cảng Fico Thanh Phước sản lượng hàng hóa thông qua cảng hàng năm là 1,5 triệu tấn/năm, phương tiện thủy lớn nhất có thể cập cảng là 1.000 tấn.

- Xây mới các cảng tại tỉnh Long An: Cảng BMT, cảng Kim Tín, cảng Thiên Lộc Thành, cảng Cần Giuộc, cảng Tân An; tiếp nhận tàu từ 1.000 - 3.000 DWT, công suất từ 0,3 - 0,7 triệu tấn/năm; đến năm 2030 tiếp nhận tàu từ 2.000 - 5.000 DWT, công suất từ 0,8 - 1,3 triệu tấn/năm.

- Đầu tư chiều sâu, nâng cấp các cảng, bến thủy nội địa địa phương hiện có cho các cỡ tàu 500 - 1.000 DWT, xây dựng, nâng cấp một số cảng khách cho tàu 100 - 250 ghế.

đ) Hàng không

- Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất: Đến năm 2020 là cảng hàng không quốc tế có vai trò trung tâm (cả quốc tế và quốc nội) của khu vực phía Nam; là cảng hàng không dùng chung dân dụng và quân sự. Quy mô đạt cấp sân bay 4E theo phân cấp ICAO, đáp ứng khai thác B747 và tương đương, khu bay Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất hiện đã được đầu tư xây dựng đồng bộ theo quy hoạch, trong thời gian tới sẽ mở rộng nhà ga hành khách quốc tế, nội địa đáp ứng công suất 25 - 26 triệu hành khách/năm và 1 triệu tấn hàng hóa/năm.

- Cảng hàng không Côn Sơn: Là cảng hàng không phục vụ bay nội vùng. Cảng hàng không dùng chung dân dụng và quân sự. Quy mô đạt cấp sân bay 3C theo phân cấp ICAO và sân bay quân sự cấp II, đáp ứng khai thác loại tàu bay ATR72 và tương đương, đạt công suất 500.000 hành khách/năm và 2.000 tấn hàng hóa/năm.

- Cảng hàng không Vũng Tàu: Là cảng hàng không nội địa phục vụ cho hoạt động bay trực thăng, bay taxi nội vùng. Quy mô cảng đạt cấp 3C theo tiêu chuẩn ICAO và sân bay quân sự cấp II. Công suất cảng 100.000 hành khách/năm và 500 tấn hàng hóa/năm, chủ yếu khai thác loại máy bay trực thăng, máy bay cánh bằng loại nhỏ phục vụ chuyến bay ngắn (Côn Đảo, các giàn khoan…) với mục đích khai thác du lịch, dầu khí; do Bộ Quốc phòng quản lý và khai thác.

- Nghiên cứu xây dựng Cảng hàng không Vũng Tàu tại thị trấn Gò Găng, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

- Cảng hàng không quốc tế Long Thành: Là cảng hàng không lớn nhất cả nước và là một trong những trung tâm trung chuyển hành khách quốc tế của khu vực theo tiêu chuẩn quốc tế. Quy mô giai đoạn 1 xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành đạt cấp sân bay 4F theo phân cấp ICAO, công suất 25 triệu hành khách/năm và 1,2 triệu tấn hàng hóa/năm, đáp ứng khai thác loại tàu bay A380 và tương đương.

e) Cảng cạn

- Khu vực Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh: Xây dựng cảng cạn Trảng Bom với công suất thông qua khoảng 6 triệu TEU/năm, phục vụ hàng hóa chủ yếu qua cảng Vũng Tàu và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Khu vực Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh: Hình thành cảng cạn Tân Kiên với công suất thông qua khoảng 1,7 triệu TEU/năm, phục vụ hàng hóa chủ yếu qua cảng Thành phố Hồ Chí Minh, Vũng Tàu và cảng Tiền Giang.

- Xây dựng và phát triển hệ thống cảng cạn theo quy hoạch của địa phương (cảng cạn Bình Dương tại khu công nghiệp Chơn Thành, cảng cạn Tân Cảng Long Bình, cảng cạn Bình Phước tại Chơn Thành, cảng cạn Đức Hòa, cảng cạn Bến Lức…). Từng bước hình thành và phát triển hệ thống các cảng cạn tại các đầu mối nhằm thúc đẩy phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics.

g) Giao thông đô thị và giao thông địa phương

Phát triển giao thông đô thị và địa phương theo quy hoạch được duyệt.

3. Các công trình ưu tiên đầu tư

Ưu tiên đầu tư các công trình nhằm tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải và giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông là động lực phát triển cho Vùng (Chi tiết tại Phụ lục kèm theo).

4. Dự kiến quỹ đất

Dự kiến quỹ đất dành cho hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông Quốc gia vùng kinh tế trọng điểm phía Nam bao gồm: Đường bộ (cao tốc, quốc lộ, đường vành đai), đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, cảng sông, các nhà ga bến, bãi… (không tính đến đường tỉnh, đường huyện, giao thông đô thị và giao thông địa phương) đến 2020 khoảng 39.710 ha (chiếm 1,3% diện tích Vùng). Trong đó diện tích cần bổ sung là 31.107 ha (diện tích chiếm dụng đất lúa khoảng 1.936 ha, chiếm 6,2% tổng diện tích cần bổ sung).

IV. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Giải pháp, chính sách phát triển vận tải

- Tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh dịch vụ vận tải.

- Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới, hiện đại hóa các phương tiện vận tải đường bộ và nâng cao chất lượng dịch vụ bảo đảm tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường; thiết lập trung tâm điều hành vận tải ở các thành phố lớn đặc biệt là Thành phố Hồ Chí Minh và trên đường cao tốc nhằm quản lý điều tiết giao thông vận tải; tăng cường công tác kiểm tra tải trọng xe.

- Ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng tại đô thị, đặc biệt là vận tải khối lượng lớn.

- Đẩy mạnh tái cơ cấu thị phần vận tải, ưu tiên đầu tư cho các phương thức vận tải khối lượng lớn như đường sắt Quốc gia, đường sắt đô thị, đường thủy nội địa, đường biển nhằm giảm áp lực cho đường bộ.

- Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải biển và các dịch vụ hàng hải. Đổi mới công nghệ xếp dỡ tại các đầu mối vận tải, áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

- Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng không trên cơ sở tăng tần suất chuyến bay và bố trí giờ bay thích hợp; kết nối giữa các chuyến bay trung chuyển một cách hợp lý, nhanh chóng và tiện lợi.

- Triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông. Nâng cao hiểu biết, ý thức chấp hành pháp luật, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông. Thực hiện thẩm định an toàn giao thông.

2. Các giải pháp, chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

- Tập trung đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông tăng khả năng liên kết vùng, liên kết giữa các phương thức vận tải.

- Xây dựng nâng cấp các công trình giao thông phải tuân thủ quy hoạch chuyên ngành, quy hoạch vùng, tránh cục bộ địa phương gây lãng phí đầu tư.

- Nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ ASEAN để đảm bảo sự kết nối và hội nhập quốc tế.

- Tăng cường phối hợp giữa Trung ương và địa phương, đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng và triển khai thi công đảm bảo đúng tiến độ.

- Ứng dụng các công nghệ mới tiên tiến và vật liệu mới trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

- Tăng cường công tác quản lý bảo trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông. Sử dụng hiệu quả Quỹ Bảo trì đường bộ.

3. Các giải pháp, chính sách về nguồn vốn

- Sử dụng hiệu quả nguồn ngân sách nhà nước, đầu tư trọng tâm, trọng điểm, tránh đầu tư dàn trải; ưu tiên đầu tư phát triển những công trình có tính đột phá tạo liên kết vùng.

- Phát huy nội lực, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế để xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông vận tải dưới nhiều hình thức: Đối tác công tư (PPP); phát hành trái phiếu; xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT)…

- Tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức của các nước, các tổ chức tài chính quốc tế với các hình thức đa dạng.

- Sửa đổi bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền để tăng tính thương mại của các dự án giao thông và trách nhiệm đóng góp của người sử dụng, đảm bảo lợi ích thỏa đáng của nhà đầu tư.

4. Giải pháp, chính sách về phát triển bền vững và bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải

- Tăng cường công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục và cưỡng chế thi hành pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Phát triển giao thông vận tải gắn với mục tiêu bảo vệ môi trường, tích hợp, lồng ghép các yếu tố biến đổi khí hậu, nước biển dâng, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả từ khi lập quy hoạch, dự án.

- Nâng cao chất lượng giám sát và quản lý bảo vệ môi trường trong giao thông vận tải. Thẩm định về môi trường từ khâu lập chiến lược, quy hoạch và dự án... Giám sát chặt chẽ việc thực hiện các quy định bảo vệ môi trường trong các dự án xây dựng công trình và các cơ sở công nghiệp giao thông vận tải nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

- Các công trình giao thông và phương tiện vận tải phải có tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng phù hợp với các yêu cầu về bảo vệ môi trường; sử dụng các kỹ thuật và công nghệ tiên tiến trong việc thi công các công trình giao thông; kiểm soát chất lượng phương tiện và nhiên liệu, giảm thiểu ô nhiễm môi trường; khuyến khích sử dụng phương tiện và năng lượng sạch.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong Vùng tổ chức quản lý và triển khai thực hiện quy hoạch. Trong quá trình thực hiện, tiến hành xem xét, đánh giá để kịp thời điều chỉnh, bổ sung, đáp ứng yêu cầu thực tế.

2. Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong Vùng tiến hành rà soát điều chỉnh các quy hoạch phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải Vùng, đồng thời phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành và các địa phương khác trong quá trình thực hiện quy hoạch, đảm bảo quy hoạch được triển khai đồng bộ, tạo được hệ thống giao thông vận tải liên hoàn, liên kết nhằm nâng cao năng lực toàn mạng.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 06/2011/QĐ-TTg ngày 24 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Tấn Dũng

Phụ lục

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH, DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ

(Kèm theo Quyết định số 2055/QĐ-TTg ngày 23 tháng 11 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Tên công trình/dự án	Quy mô
A	**ĐƯỜNG BỘ**	
I	**Đường cao tốc**	
1	Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây	4 làn xe
2	Bến Lức - Long Thành	4 làn xe
3	Trung Lương - Mỹ Thuận	2 - 4 làn xe
4	Dầu Giây - Phan Thiết	4 làn xe
5	Biên Hòa - Vũng Tàu	2 - 4 làn xe
II	**Đường quốc lộ**	
1	Quốc lộ 22B	Cấp III - Cấp II, 2 - 4 làn xe
2	Đường N1	Cấp IV, 2 làn xe
3	Quốc lộ 14C kéo dài	Cấp IV, 2 làn xe
4	Quốc lộ 50	Cấp III, 2 làn xe
III	**Đường vành đai Thành phố Hồ Chí Minh**	
1	Vành đai III - Thành phố Hồ Chí Minh	6 - 8 làn xe
2	Vành đai IV - Thành phố Hồ Chí Minh (đoạn Phú Mỹ - Trảng Bom và đoạn Bến Lức - điểm cuối trục Bắc - Nam Thành phố Hồ Chí Minh)	6 - 8 làn xe
IV	**Đường khác**	
1	Đường liên cảng Thị Vải - Cái Mép; đường 991B; Phước Hòa - Cái Mép; Long Sơn - Cái Mép	6 làn xe
2	Đường liên cảng Đồng Nai	4 - 6 làn xe
B	**ĐƯỜNG SẮT**	
1	Cải tạo đường sắt đầu mối hiện có	Đưa vào cấp kỹ thuật

TT	Tên công trình/dự án	Quy mô
2	Đường sắt nội đô Thành phố Hồ Chí Minh (1, 2, 3a, 3b, 5)	LRT
3	Dĩ An - Lộc Ninh: Đoạn Dĩ An - Chơn Thành đường đôi, Chơn Thành - Lộc Ninh đường đơn.	Khổ 1.435mm
4	Biên Hòa - Vũng Tàu	Đường đôi, khổ 1.435mm
C	**ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**	
I	**Luồng tuyến tàu sông**	
1	Kênh Chợ Gạo	Cấp II
II	**Cảng thủy nội địa**	
1	Cảng hàng hóa cấp tỉnh	
2	Cảng hành khách cấp tỉnh	
3	Cảng bến cấp huyện	
D	**ĐƯỜNG BIỂN**	
1	Các bến khách tại Thành phố Hồ Chí Minh, Vũng Tàu	100.000 GT
2	Luồng hàng hải	
3	Luồng Soài Rạp	Đến 30.000 DWT
4	Luồng Cái Mép - Thị Vải	Khắc phục các đoạn cạn, hẹp, cong gấp cục bộ
5	Luồng liên kết cảng Thành phố Hồ Chí Minh với khu cảng Cái Mép - Thị Vải qua sông Đồng Tranh	
Đ	**HÀNG KHÔNG**	
1	Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất	25 triệu khách/năm
2	Nghiên cứu, đầu tư Cảng hàng không quốc tế Long Thành	

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:
- Nội dung: 080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành: 080.48543
Email: congbao@chinhphu.vn
Website: http://congbao.chinhphu.vn
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng