



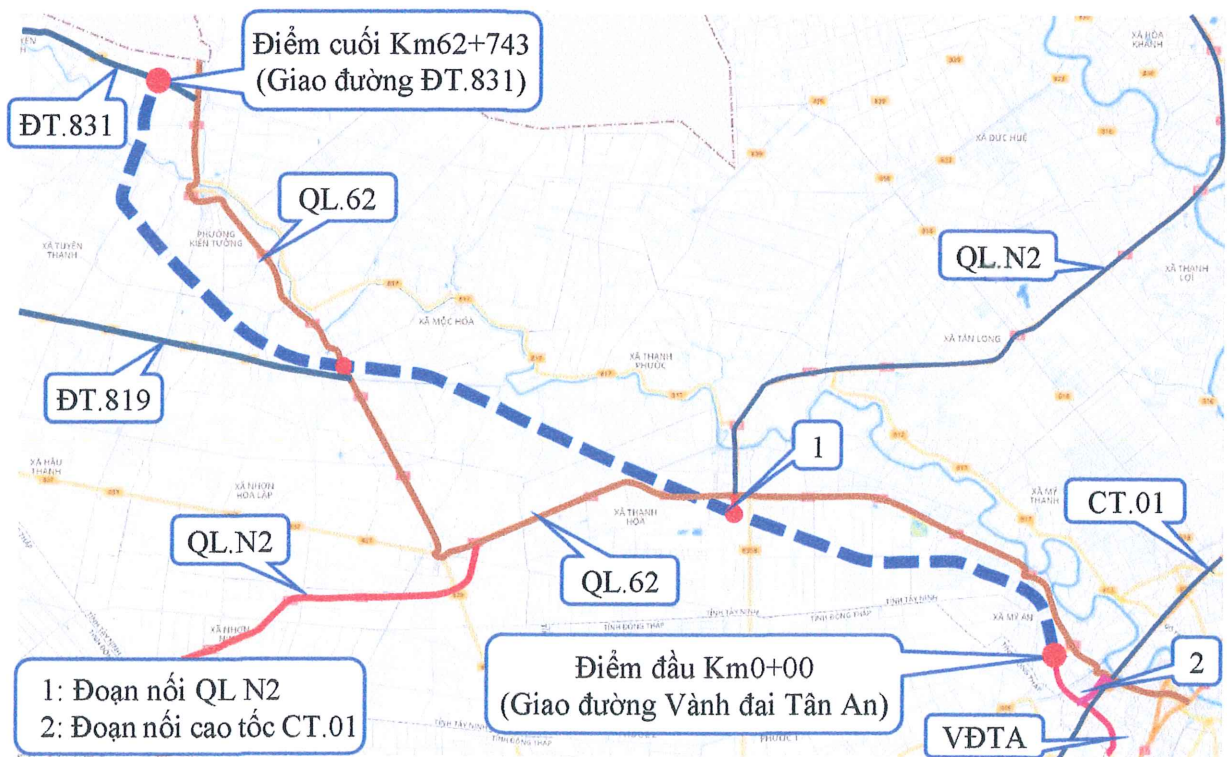
TỈNH TÂY NINH

DỰ ÁN: ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

BÁO CÁO NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI

TẬP 1: THUYẾT MINH

1861.CD3.T1



CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN THIẾT KẾ GIAO THÔNG VẬN TẢI PHÍA NAM
Địa chỉ: 530 Võ Văn Kiệt, phường Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh; Tel: 84-28.38299988;
Fax: 84-28.38292661; E-mail: tedisouth@tedisouth.com; Website: <http://www.tedisouth.com>

TỈNH TÂY NINH

DỰ ÁN: ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

BÁO CÁO NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI

TẬP 1: THUYẾT MINH

Chủ trì thiết kế đường	: Nguyễn Ngọc Sang	
Chủ trì thiết kế cầu	: Hoàng Tùng Lâm	
Chủ nhiệm lập báo cáo NCTKT	: Nguyễn Văn Hòa	
Quản lý chất lượng	: Nguyễn Văn Hòa	

CHỦ ĐẦU TƯ
BAN QLDA ĐẦU TƯ XÂY DỰNG LONG AN

CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN THIẾT KẾ
GIAO THÔNG VẬN TẢI PHÍA NAM



TỔNG GIÁM ĐỐC
ĐẶNG MINH HẢI

THÀNH PHẦN HỒ SƠ



Tập 1: Thuyết minh

Tập 2: Các bản vẽ thiết kế sơ bộ

Tập 3: Sơ bộ tổng mức đầu tư

A. THUYẾT MINH

MỤC LỤC

A. THÔNG TIN CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN	5
CHƯƠNG I - THÔNG TIN CHUNG CỦA DỰ ÁN.....	5
I.1 THÔNG TIN CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN.....	5
I.2 THÀNH PHẦN HỒ SƠ.....	6
I.3 CĂN CỨ PHÁP LÝ	6
I.3.1 Luật và các nghị định hướng dẫn.....	6
I.3.2 Các văn bản pháp lý liên quan khác	8
I.4 KHUNG TIÊU CHUẨN ÁP DỤNG CHO DỰ ÁN.....	9
I.4.1 Về khảo sát.....	9
I.4.2 Về thiết kế	9
B. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ VÀ CÁC ĐIỀU KIỆN ĐỂ THỰC HIỆN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG.....	11
CHƯƠNG II - SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ DỰ ÁN.....	12
II.1 Bối cảnh chung	12
II.1.1 Tổ chức hành chính – dân số và lao động.....	12
II.1.2 Hiện trạng kinh tế - xã hội của tỉnh Tây Ninh	15
II.2 Định hướng phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia và quy hoạch có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch.....	19
II.2.1 Sự phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia.....	19
II.2.2 Định hướng phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2025-2030 ...	30
II.3 Điều kiện tự nhiên khu vực dự án (địa bàn tỉnh Long An trước đây)	35
II.3.1 Địa hình.....	35
II.3.2 Khí hậu.....	36
II.3.3 Thủy văn	37
II.3.4 Đặc điểm địa chất.....	37
II.4 Hiện trạng giao thông khu vực dự án (địa bàn tỉnh Long An trước đây)	38
II.4.1 Hiện trạng mạng lưới giao thông đường bộ.....	38
II.4.2 Hiện trạng mạng lưới giao thông đường thủy.....	42
II.4.3 Cảng biển	44
II.4.4 Giao thông đường sắt.....	45
II.4.5 Đánh giá tổng quan về giao thông trong khu vực, các ảnh hưởng trực tiếp, gián tiếp của các quy định pháp luật chuyên ngành đối với dự án	45

II.5 Các dự án liên quan	47
II.6 Sự phù hợp quy hoạch	48
CHƯƠNG III - CÁC ĐIỀU KIỆN ĐỂ THỰC HIỆN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG	49
C. DỰ KIẾN MỤC TIÊU, QUY MÔ, ĐỊA ĐIỂM VÀ HÌNH THỨC ĐẦU TƯ XÂY DỰNG.....	50
CHƯƠNG IV - DỰ KIẾN MỤC TIÊU, QUY MÔ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG.....	51
IV.1 MỤC TIÊU CỦA DỰ ÁN.....	51
IV.1.1 Mục tiêu tổng thể	51
IV.1.2 Mục tiêu cụ thể.....	51
IV.2 DỰ KIẾN QUY MÔ XÂY DỰNG.....	51
IV.2.1 Nhóm và cấp công trình.....	51
IV.2.2 Dự báo nhu cầu giao thông	52
IV.2.3 Dự báo số làn xe cần thiết.....	77
IV.3 Quy mô đầu tư.....	77
IV.4 Địa điểm thực hiện dự án	77
D. NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT VÀ TÀI NGUYÊN.....	78
CHƯƠNG V - PHƯƠNG ÁN TỔNG THỂ GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG	79
V.1 Phương án tổng thể GPMB	79
V.2 Phương án tái định cư	79
V.3 Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ GPMB & TĐC và trình tự thủ tục bồi thường thu hồi đất	79
V.4 Nhu cầu sử dụng đất và tài nguyên khác.....	80
V.4.1 Nhu cầu sử dụng đất	80
V.4.2 Nhu cầu sử dụng tài nguyên khác	80
E. PHƯƠNG ÁN THIẾT KẾ SƠ BỘ	82
CHƯƠNG VI - THUYẾT MINH VỀ KỸ THUẬT CỦA DỰ ÁN.....	83
VI.1 Phương án thiết kế sơ bộ	83
VI.1.1 Bình đồ tuyến.....	83
VI.1.2 Mặt cắt dọc tuyến.....	83
VI.1.3 Mặt cắt ngang.....	84
VI.1.4 Nền đường.....	85
VI.1.5 Mặt đường.....	92
VI.1.6 Hệ thống thoát nước.....	92
VI.1.7 Công trình cầu.....	93

VI.1.8	An toàn giao thông.....	96
F.	DỰ KIẾN THỜI GIAN THỰC HIỆN	97
CHƯƠNG VII -	DỰ KIẾN THỜI GIAN THỰC HIỆN DỰ ÁN.....	98
VII.1	KẾ HOẠCH THỰC HIỆN DỰ ÁN.....	98
VII.1.1	Giai đoạn chuẩn bị đầu tư	98
VII.1.2	Giai đoạn thực hiện đầu tư	98
VII.2	QUẢN LÝ THỰC HIỆN DỰ ÁN	98
G.	SƠ BỘ TỔNG MỨC ĐẦU TƯ, NGUỒN VỐN; SƠ BỘ HIỆU QUẢ KINH TẾ XÃ HỘI VÀ ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA DỰ ÁN.....	99
CHƯƠNG VIII -	SƠ BỘ TỔNG MỨC ĐẦU TƯ, NGUỒN VỐN	100
VIII.1	Sơ bộ tổng mức đầu tư.....	100
VIII.1.1	Các căn cứ lập tổng mức.....	100
VIII.1.2	Phân kỳ đầu tư	101
VIII.1.3	Khối lượng xây dựng chính	102
VIII.1.4	Sơ bộ giá trị tổng mức đầu tư	102
VIII.2	Nguồn vốn thực hiện dự án	104
CHƯƠNG IX -	PHÂN TÍCH SƠ BỘ HIỆU QUẢ KINH TẾ - XÃ HỘI.....	105
IX.1	PHƯƠNG PHÁP LUẬN.....	105
IX.2	CÁC KHOẢN MỤC CẤU THÀNH.....	105
IX.2.1	Chi phí kinh tế.....	105
IX.2.2	Lợi ích kinh tế	106
IX.3	KẾT LUẬN.....	108
CHƯƠNG X -	ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA DỰ ÁN.....	109
X.1	TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG.....	109
X.1.1	Đánh giá sự phù hợp của địa điểm thực hiện dự án với chiến lược bảo vệ môi trường, quy hoạch bảo vệ môi trường quốc gia, nội dung bảo vệ môi trường trong quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và các quy hoạch khác có liên quan	109
X.1.2	Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính của Dự án đầu tư đối với môi trường trên cơ sở quy mô, công nghệ sản xuất và địa điểm thực hiện Dự án	109
X.1.3	Nhận diện yếu tố nhạy cảm về môi trường của khu vực dự án và các phương án về địa điểm.....	115
X.1.4	Phân tích, đánh giá, lựa chọn phương án tối ưu về quy mô, cấp kỹ thuật đầu tư và địa điểm thực hiện dự án và biện pháp giảm thiểu tác động môi trường..	116
X.1.5	Xác định các vấn đề môi trường chính và phạm vi tác động đến môi trường cần lưu ý trong quá trình thực hiện đánh giá tác động môi trường	131

CHƯƠNG XI - TÁC ĐỘNG CỦA DỰ ÁN ĐẾN QUỐC PHÒNG, AN NINH.....	132
XI.1 CÁC TÁC ĐỘNG VỀ QUỐC PHÒNG, AN NINH.....	132
XI.2 KẾT LUẬN.....	132
CHƯƠNG XII - KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	133

TỈNH TÂY NINH

DỰ ÁN: ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

BƯỚC: BÁO CÁO NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI

THUYẾT MINH BÁO CÁO NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI

A. THÔNG TIN CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN

CHƯƠNG I - THÔNG TIN CHUNG CỦA DỰ ÁN

I.1 THÔNG TIN CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN

- Tên dự án:** Đường Tân An – Bình Hiệp;
- Cấp quyết định Chủ trương đầu tư:** Hội đồng nhân dân tỉnh Tây Ninh;
- Chủ đầu tư:** Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An;
- Tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu Tiền khả thi:** Công ty cổ phần tư vấn thiết kế Giao thông vận tải phía Nam;
- Địa điểm, quy mô, diện tích sử dụng đất:**
 - + **Địa điểm thực hiện dự án:** dự án đi qua các xã, phường: Khánh Hậu, Mỹ An, Tân Tây, Thạnh Hóa, Thạnh Phước, Mộc Hóa, Kiến Tường, Tuyên Thạnh, Bình Hiệp;
 - Điểm đầu: Km0+000, nút giao với đường Vành đai Tân An và đường ĐT.834B, xã Mỹ An, tỉnh Tây Ninh;
 - Điểm cuối: Km62+743, nút giao với đường ĐT.831, xã Bình Hiệp, tỉnh Tây Ninh;
- + **Quy mô dự án:** mặt đường rộng 8-10 làn xe, trong đó giai đoạn 1 đầu tư 04 làn xe, giai đoạn 2 đầu tư hoàn chỉnh đạt quy mô 8-10 làn xe;
- + **Diện tích sử dụng đất:** khoảng 414 Ha.
- Sơ bộ tổng mức đầu tư:** Tổng mức đầu tư dự kiến giai đoạn 1: khoảng **9.318 tỷ đồng**.

10. Nguồn vốn thực hiện dự án: Vốn ngân sách tỉnh và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác.

11. Thời hạn thực hiện dự án: Dự kiến năm 2026 ÷ 2031.

I.2 THÀNH PHẦN HỒ SƠ

Để thuận tiện cho việc theo dõi và quản lý, hồ sơ dự án được bố cục như sau:

- + **Tập I : Thuyết minh;**
- + Tập II : Các bản vẽ thiết kế sơ bộ;
- + Tập III : Sơ bộ tổng mức đầu tư.

I.3 CĂN CỨ PHÁP LÝ

I.3.1 Luật và các nghị định hướng dẫn

- + Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15 ngày 29/11/2025;
- + Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17/6/2020;
- + Luật số: 57/2024/QH15 ngày 29 tháng 11 năm 2024 “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”;
- + Luật số: 90/2025/QH15 ngày 25 tháng 6 năm 2025 “Sửa đổi, bổ sung một số điều của luật đấu thầu, luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư, luật hải quan, luật thuế giá trị gia tăng, luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, luật đầu tư, luật đầu tư công, luật quản lý, sử dụng tài sản công”;
- + Luật Xây dựng số 50/2014/QH14 ngày 18/6/2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020;
- + Luật Giao thông đường bộ số 35/2024/QH15 ngày 27/6/2025;
- + Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15 ngày 27 tháng 6 năm 2024;
- + Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 ngày 23/6/2023;
- + Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18/01/2024;
- + Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020;
- + Luật Ngân sách Nhà nước số 89/2025/QH15 ngày 25/6/2025;
- + Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19/6/2012;
- + Nghị định số 214/2025/NĐ-CP ngày 04 tháng 8 năm 2025 của Chính phủ về quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu;
- + Nghị định số 17/2025/NĐ-CP ngày 06 tháng 2 năm 2025 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của các nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Đấu thầu;
- + Nghị định số 85/2025/NĐ-CP ngày 08 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ về Quy định chi tiết một số điều của Luật Đầu tư công;

- + Nghị định số 44/2024/NĐ-CP ngày 24 tháng 4 năm 2024 của Chính phủ về quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;
- + Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ về quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;
- + Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ 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;
- + Nghị định 06/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;
- + Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- + Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20 tháng 6 năm 2023 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định thuộc lĩnh vực Quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng;
- + Nghị định số 08/2022 ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết về Luật bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020; Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2025 về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 08/2022/NĐ-CP.
- + Nghị định 99/2021/NĐ-CP ngày 11/11/2021 của Chính phủ quy định về quản lý, thanh toán, quyết toán dự án vốn đầu tư công.
- + Thông tư số 08/2025/TT-BXD ngày 30 tháng 5 năm 2025 của Bộ Xây dựng sửa đổi, bổ sung một số định mức xây dựng ban hành tại thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 8 năm 2021 của bộ trưởng bộ xây dựng;
- + Thông tư số 09/2024/TT-BXD ngày 30 tháng 8 năm 2024 của Bộ Xây dựng sửa đổi, bổ sung một số định mức xây dựng ban hành tại thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 8 năm 2021 của bộ trưởng bộ xây dựng;
- + Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 8 năm 2021 của Bộ Xây dựng Hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- + Thông tư số 12/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 8 năm 2021 của Bộ Xây dựng Ban hành định mức xây dựng;
- + Thông tư số 13/2021/TT-BXD ngày 31 tháng 8 năm 2021 của Bộ Xây dựng Hướng dẫn phương pháp xác định các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật và đo bóc khối lượng công trình;
- + Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật bảo vệ môi trường;

I.3.2 Các văn bản pháp lý liên quan khác

- + Tờ trình số 63-TTr/ĐU ngày 13/01/2026 của Đảng ủy UBND tỉnh Tây Ninh về việc trình thông qua phương án đầu tư xây dựng đường Tân An - Bình Hiệp;
- + Văn bản số 10003/UBND-KTTC ngày 09/12/2025 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc trình duyệt song song chủ trương đầu tư Dự án đường Tân An – Bình Hiệp và đường trục động lực Đức Hoà và tổ chức lập, trình điều chỉnh quy hoạch tỉnh.
- + Văn bản số 1150-CV/ĐU ngày 25/12/2025 của Đảng ủy UBND tỉnh Tây Ninh về việc bố trí các điểm mở quy hoạch khoáng sản để phục vụ các công trình trên địa bàn tỉnh.
- + Công văn số 501/CV/ĐU ngày 09/6/2025 của Đảng ủy UBND tỉnh Tây Ninh về việc báo cáo phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông;
- + Kết luận số 1514-KL/TU ngày 18/6/2025 của Ban Thường vụ Tỉnh ủy về việc báo cáo phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông;
- + Văn bản số 7906/UBND-KTTC ngày 30/6/2025 của UBND Tỉnh về việc triển khai thực hiện Kết luận của Ban Thường vụ tỉnh ủy về phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông;
- + Nghị quyết số 306/NQ-CP của Chính phủ ngày 05/10/2025 về điều chỉnh quy hoạch tổng thể quốc gia 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 686/QĐ-TTg ngày 13/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- + Quyết định số 1445/QĐ-TTg ngày 30/6/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt chủ trương đầu tư dự án tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) kết nối vùng, thích ứng biến đổi khí hậu khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, sử dụng vốn vay Ngân hàng thế giới;
- + Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- + Kết luận số 1514-KL/TU ngày 18/6/2025 của Ban thường vụ tỉnh Ủy về việc báo cáo phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông.
- + Kết luận số 1498/KL/TU ngày 19/5/2025 của Ban chấp hành đảng bộ tỉnh về chủ trương đầu tư đường kết nối Tân An – Bình Hiệp.
- + Thông báo số 228-TB/VPTU ngày 19/01/2026 của Văn phòng Tỉnh ủy về Kết luận của BTV Tỉnh ủy về phương án đầu tư xây dựng đường Tân An – Bình Hiệp.
- + Văn bản số 807/UBND-KT ngày 24/10/2025 của UBND xã Mỹ An về việc hỗ trợ khái toán chi phí GPMB, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp đoạn qua xã Mỹ An.

- + Văn bản số 1445/BC-UBND ngày 12/11/2025 của UBND xã Tân Tây về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Tân Tây.
- + Văn bản số 1798/UBND-KT ngày 10/11/2025 của UBND xã Thanh Hóa về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Trục động lực Tân An - Bình Hiệp đoạn qua địa bàn xã Thanh Hoá.
- + Văn bản số 1876/BC-UBND ngày 04/12/2025 của UBND xã Tân Tây về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Thanh Phước.
- + Văn bản số 1753/UBND-KHHTĐT ngày 29/10/2025 của UBND phường Kiến Tường về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An - Bình Hiệp.
- + Văn bản số 1740/UBND-PKT ngày 12/11/2025 của UBND xã Tuyên Thạnh về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An - Bình Hiệp.
- + Văn bản số 1107/UBND-PKT ngày 4/10/2025 của UBND xã Bình Hiệp về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp.
- + Văn bản số 1607/UBND-PKT ngày 14/11/2025 của UBND xã Mộc Hóa về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp.

I.4 KHUNG TIÊU CHUẨN ÁP DỤNG CHO DỰ ÁN

I.4.1 Về khảo sát

- + Đường ô tô – Tiêu chuẩn khảo sát TCCS 31:2020/TCĐBVN;
- + Quy trình khảo sát thiết kế nền đường ô tô đắp trên đất yếu - Tiêu chuẩn thiết kế TCCS 41:2022/TCĐBVN;
- + Quy trình khoan thăm dò địa chất công trình TCVN 9437:2012;
- + Công tác trắc địa trong XD - Yêu cầu chung TCVN 9398:2012;
- + Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xây dựng lưới tọa độ QCVN 04:2009/BTNMT;
- + Tiêu chuẩn kỹ thuật đo và xử lý số liệu GPS trong trắc địa công trình TCVN 9401:2012
- + Khảo sát cho xây dựng - Nguyên tắc cơ bản TCVN 4419:1987;

I.4.2 Về thiết kế

- + Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia số liệu điều kiện tự nhiên dùng trong xây dựng QCVN 02:2022/BXD;
- + Quy chuẩn quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT;
- + Tiêu chuẩn thiết kế đường TCVN 4054:2005;

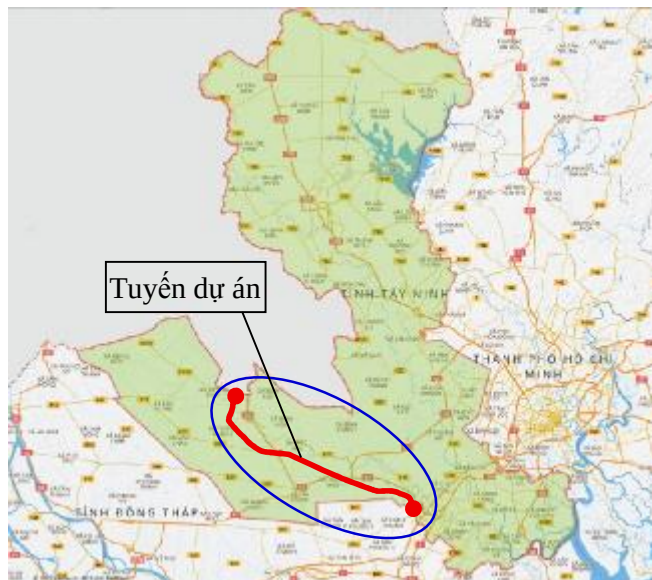
- + Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế TCVN 13592:2022;
- + Thoát nước, mạng lưới và công trình bên ngoài – Tiêu chuẩn thiết kế TCVN 7957-2008;
- + Chiếu sáng nhân tạo bên ngoài các công trình công cộng và hạ tầng kỹ thuật – Yêu cầu thiết kế TCVN 13608:2023;
- + Đường giao thông nông thôn – Yêu cầu thiết kế TCVN 10380:2014;
- + Gia cố nền đất yếu bằng bác thấm - Yêu cầu thiết kế, thi công và nghiệm thu TCVN 9355:2013;
- + Gia cố đất nền yếu - Phương pháp trụ đất xi măng TCVN 9403:2012;
- + Tiêu chuẩn thiết kế cầu TCVN 11823-1:2017 đến 11823-14:2017;
- + Vải địa kỹ thuật trong xây dựng nền đắp trên đất yếu – Yêu cầu thiết kế TCVN 9844:2013;
- + Tiêu chuẩn thiết kế kết cấu bê tông và bê tông cốt thép TCVN 5574:2018;
- + Kết cấu thép – Tiêu chuẩn thiết kế TCVN 5575:2012;
- + Tiêu chuẩn thiết kế móng cọc TCVN 10304:2014;
- + Tiêu chuẩn thiết kế - Tải trọng và tác động TCVN 2737:2023;
- + Tiêu chuẩn thiết kế công trình chịu động đất TCVN 9386:2012;

B. SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ VÀ CÁC ĐIỀU KIỆN ĐỂ THỰC HIỆN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

CHƯƠNG II - SỰ CẦN THIẾT ĐẦU TƯ DỰ ÁN

II.1 Bối cảnh chung

Ngày 12/6/2025, Quốc hội ban hành nghị quyết số 202/2025/QH15 về việc sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh. Theo Nghị quyết, sắp xếp toàn bộ diện tích tự nhiên, quy mô dân số của tỉnh Long An và tỉnh Tây Ninh thành tỉnh mới có tên gọi là tỉnh Tây Ninh. Sau khi sắp xếp, tỉnh Tây Ninh có diện tích tự nhiên là 8.536,44 km², quy mô dân số là 3.254.170 người. Tỉnh Tây Ninh giáp tỉnh Đồng Nai, tỉnh Đồng Tháp, Thành phố Hồ Chí Minh và Vương quốc Campuchia.



Hình 1: Vị trí dự án trong tỉnh Tây Ninh

Tây Ninh và Long An có mối liên kết chặt chẽ về lịch sử và địa lý khi cả hai từng là một phần của phủ Gia Định. Với hạ tầng đồng bộ và cơ cấu kinh tế phát triển, việc hợp nhất hai tỉnh này không chỉ khai thác tối đa những lợi thế sẵn có mà còn tạo ra một không gian phát triển liên kết, nâng cao sức cạnh tranh và thúc đẩy kết nối vùng mạnh mẽ. Cả Tây Ninh và Long An đều sở hữu vị trí địa lý quan trọng. Long An là cửa ngõ kết nối TP. Hồ Chí Minh với Đồng bằng sông Cửu Long, trong khi Tây Ninh có đường biên giới với Campuchia, là điểm trung chuyển hàng hóa và du lịch quan trọng. Khi hợp nhất, tỉnh mới sẽ có một vị thế chiến lược vượt trội, vừa là cầu nối kinh tế Đông Nam Bộ – Đồng bằng sông Cửu Long, vừa tăng cường giao thương quốc tế. Điều này đặc biệt thuận lợi cho phát triển logistics và các cụm công nghiệp quy mô lớn.

Tỉnh Tây Ninh mới là tỉnh có quy mô lớn, nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, tận dụng được lợi thế vốn có của tỉnh Long An và Tây Ninh trước đây; giúp nhanh chóng phát huy nội lực, tạo nên sức bật mạnh mẽ, thu hút đầu tư nước ngoài, phát triển các khu công nghiệp tại địa phương, phát triển kinh tế - xã hội và nâng cao đời sống người dân. Đặc biệt, với lợi thế như đã nêu ở trên, tỉnh Tây Ninh mới sẽ có điều kiện thuận lợi để thúc đẩy kinh tế vùng bứt phá, vươn ra biển lớn, hội nhập sâu rộng hơn vào chuỗi giá trị toàn cầu.

II.1.1 Tổ chức hành chính – dân số và lao động

- + Tỉnh Tây Ninh có 96 đơn vị hành chính cấp xã bao gồm 14 phường và 82 xã, tổng diện tích là 8.536,44 km², xếp thứ 18; dân số: 3.254.170 người, xếp thứ 18; GRDP

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

2024: 312.456.603 triệu VNĐ, xếp thứ 10; thu ngân sách 2024: 39.704.480 triệu VNĐ, xếp thứ 12; thu nhập bình quân: 58,54 triệu VNĐ/năm, xếp thứ 16.

Bảng 1: Danh sách các đơn vị hành chính cấp xã thuộc tỉnh Tây Ninh

TT	Tên	Diện tích (Km2)	Dân số (người)	TT	Tên	Diện tích (Km2)	Dân số (người)
1	An Tịnh	78,44	61.212	49	Mỹ Hạnh	63,44	56.793
2	Bình Minh	105,35	55.010	50	Mỹ Lệ	39,85	36.969
3	Gia Lộc	50,26	37.354	51	Mỹ Lộc	32,71	40.199
4	Gò Dầu	43,09	66.340	52	Mỹ Quý	132,98	28.537
5	Hòa Thành	20,42	40.968	53	Mỹ Thạnh	63,70	26.530
6	Khánh Hậu	22,80	28.965	54	Mỹ Yên	29,23	49.248
7	Kiến Tường	26,28	23.738	55	Nhon Hòa Lập	109,77	19.949
8	Long An	34,90	106.667	56	Nhon Ninh	92,67	27.099
9	Long Hoa	55,99	106.017	57	Nhựt Tảo	36,45	30.168
10	Ninh Thạnh	52,66	52.249	58	Ninh Điền	152,23	23.470
11	Tân An	25,50	32.292	59	Phước Chỉ	82,84	31.461
12	Tân Ninh	21,35	89.360	60	Phước Lý	27,37	42.840
13	Thanh Điền	30,73	43.528	61	Phước Thạnh	70,89	44.113
14	Trảng Bàng	36,97	53.532	62	Phước Vinh	165,08	23.314
15	An Lục Long	33,75	29.485	63	Phước Vĩnh Tây	34,40	28.127
16	An Ninh	57,69	37.792	64	Rạch Kiến	24,53	38.795
17	Bến Cầu	112,02	49.228	65	Tân Biên	244,71	36.771
18	Bến Lức	48,75	56.900	66	Tân Châu	54,77	24.072
19	Bình Đức	51,20	35.110	67	Tân Đông	134,32	27.582
20	Bình Hiệp	123,68	21.420	68	Tân Hòa	416,82	24.457
21	Bình Hòa	117,85	13.581	69	Tân Hội	143,24	21.783
22	Bình Thành	132,41	10.690	70	Tân Hưng	107,75	18.046
23	Cần Đức	48,56	50.473	71	Tân Lân	38,93	29.984
24	Cần Giuộc	60,40	77.704	72	Tân Lập	257,61	16.810

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

TT	Tên	Diện tích (Km2)	Dân số (người)	TT	Tên	Diện tích (Km2)	Dân số (người)
25	Cầu Khởi	90,51	25.431	73	Tân Long	149,10	14.102
26	Châu Thành	93,41	51.901	74	Tân Phú	103,08	29.953
27	Dương Minh Châu	177,15	35.878	75	Tân Tập	60,22	44.767
28	Đông Thành	130,94	27.169	76	Tân Tây	113,45	19.438
29	Đức Hòa	63,31	49.864	77	Tân Thành	254,99	27.783
30	Đức Huệ	134,13	22.930	78	Tân Thạnh	118,45	25.869
31	Đức Lập	59,41	31.722	79	Tân Trụ	30,84	26.855
32	Hảo Đức	93,75	32.503	80	Tầm Vu	43,50	35.956
33	Hậu Nghĩa	66,48	46.745	81	Thạnh Bình	174,92	30.764
34	Hậu Thạnh	93,82	19.336	82	Thạnh Đức	99,06	44.539
35	Hiệp Hòa	55,02	32.869	83	Thạnh Hóa	108,18	16.738
36	Hòa Hội	111,30	14.395	84	Thạnh Lợi	96,52	24.037
37	Hòa Khánh	59,75	35.638	85	Thạnh Phước	144,64	22.064
38	Hưng Điền	131,16	19.308	86	Thuận Mỹ	53,37	39.330
39	Hưng Thuận	102,72	26.546	87	Thủ hừa	50,45	44.485
40	Khánh Hưng	145,09	20.347	88	Trà Vong	88,67	24.316
41	Long Cang	31,73	32.686	89	Truong Mít	74,43	40.174
42	Long Chữ	92,00	17.746	90	Tuyên Bình	137,81	19.158
43	Long Hựu	36,89	29.057	91	Tuyên Thạnh	108,81	15.331
44	Long Thuận	65,61	24.518	92	Vàm Cỏ	40,73	25.354
45	Lộc Ninh	90,25	29.346	93	Vĩnh Châu	144,28	13.022
46	Lương Hòa	62,16	23.308	94	Vĩnh Công	24,71	22.784
47	Mộc Hóa	135,56	16.880	95	Vĩnh Hưng	95,26	21.204
48	Mỹ An	32,76	20.682	96	Vĩnh Thạnh	118,68	18.046

- + Dự án đường Tân An - Bình Hiệp trải dài qua 09 xã, phường của tỉnh Tây Ninh gồm: Khánh Hậu, Mỹ An, Tân Tây, Thạnh Hóa, Thạnh Phước, Mộc Hóa, Kiến Tường, Tuyên Thạnh, Bình Hiệp;

II.1.2 Hiện trạng kinh tế - xã hội của tỉnh Tây Ninh

II.1.2.1 Sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản

- + Lúa đông xuân 2024-2025, diện tích gieo cấy 291.103 ha, tăng 2,52% so cùng kỳ. Lúa hè thu 2025, diện tích gieo cấy 269.150 ha, giảm 1,35% so với cùng kỳ. Lúa thu đông 2025, tính đến thời điểm hiện tại đã gieo sạ ước là 80.200 ha, tăng 0,88% so với cùng kỳ. Lúa mùa 2025, diện tích gieo cấy 39.876 ha, giảm 3,31% so với cùng kỳ.
- + Diện tích một số cây hằng năm khác: Cây ngô trồng được 6.509 ha, tăng 14,10% so với cùng kỳ, sản lượng ước 26.266 tấn, tăng 9,43%. Cây mía trồng được 8.500 ha, tăng 8,94% so với cùng kỳ, sản lượng ước là 606.526 tấn, tăng 4,70%. Rau các loại trồng được 29.691 ha, giảm 3,90% so với cùng kỳ, sản lượng 413.600 tấn, giảm 1,11%.
- + Một số cây lâu năm chủ yếu: Cây thanh long diện tích ước tính 8.300 ha, tăng 4,80% so cùng thời điểm năm trước, sản lượng thu hoạch ước là 182.636 tấn, tăng 5,52%. Cây chanh diện tích ước tính 12.180 ha, giảm 1,62% so cùng thời điểm năm trước, sản lượng ước là 178.701 tấn, tăng 3,47%. Cây cao su diện tích ước 98.180 ha, giảm 0,38% so với cùng kỳ, sản lượng ước là 149.717 tấn, giảm 3,31%. Cây mít 4.770 ha, tăng 1,71% so với cùng kỳ, sản lượng ước 66.213 tấn, giảm 1,56%. Cây sầu riêng diện tích ước tính 4.500 ha, tăng 0,67% so với cùng kỳ, sản lượng ước là 31.562 tấn, tăng 2,91%.
- + Thời điểm cuối tháng 10/2025, tình hình chăn nuôi trên địa bàn tỉnh như sau: Trâu ước 13.572 con, giảm 2,90% so với cùng thời điểm năm trước; Bò ước 202.092 con, giảm 2,07%; lợn (không bao gồm lợn con chưa tách mẹ) có 697.956 con, tăng 23,52%; về gia cầm, có 21.476 nghìn con, tăng 1,91%, trong đó: gà 19.479 nghìn con, tăng 1,54% so với cùng thời điểm năm trước.
- + Diện tích rừng trồng mới tập trung: Ước tháng 10/2025, trên địa bàn tỉnh có 41 ha diện tích rừng trồng mới, tăng 17,14% so với cùng kỳ. Lũy kế từ đầu năm đến nay có 494 ha diện tích rừng trồng mới, giảm 21,57% so cùng kỳ.
- + Tình hình khai thác: Ước tháng 10/2025, sản lượng gỗ khai thác 23.702 m³, tăng 0,77% so với cùng kỳ. Lũy kế cuối tháng 10 năm 2025, sản lượng gỗ khai thác 206.050 m³, tăng 0,97% so với cùng kỳ năm trước.
- + Sản lượng thủy sản tháng 10/2025 ước 16.793 tấn, tăng 10,78% so với cùng kỳ năm trước; lũy kế 10 tháng năm 2025 ước là 145.525 tấn, tăng 12,56% so với cùng kỳ năm trước.

II.1.2.2 Sản xuất công nghiệp, đăng ký doanh nghiệp

- + Chỉ số sản xuất công nghiệp tháng 10 năm 2025 tăng 11,79% so với cùng kỳ năm trước, trong đó: ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 12,40%; ngành cung cấp nước, quản lý và xử lý rác thải, nước thải tăng 5,88%. Lũy kế 10 tháng năm 2025, chỉ số sản xuất công nghiệp tăng 14,74% so với cùng kỳ năm trước, trong đó: ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tăng 15,33%; ngành sản xuất và phân phối điện tăng 2,93%; ngành cung cấp nước, quản lý và xử lý rác thải, nước thải tăng 7,42%.
- + Trong tháng 10/2025, có 676 doanh nghiệp thành lập mới, tăng 54% so cùng kỳ, tổng số vốn đăng ký 5.041 tỷ đồng, giảm 9%; có 77 doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động kinh doanh, giảm 1%; giải thể 116 doanh nghiệp, tăng 137%.
- + Lũy kế 10 tháng năm 2025, có 3.816 doanh nghiệp được thành lập mới, tăng 52% so với cùng kỳ, tổng số vốn đăng ký là 26.984 tỷ đồng, tăng 120%; tạm ngừng hoạt động kinh doanh 820 doanh nghiệp, tăng 10%; giải thể 392 doanh nghiệp, tăng 57%.

II.1.2.3 Vốn đầu tư

- + Ước vốn đầu tư thực hiện thuộc ngân sách nhà nước do địa phương quản lý tháng 10 năm 2025 là 1.772 tỷ đồng, tăng 1,32% so tháng trước và tăng 30,97% so cùng kỳ năm trước. Chia ra, vốn ngân sách nhà nước cấp tỉnh ước là 1.765 tỷ đồng, tăng 1,30% so tháng trước và tăng 32,40% so cùng kỳ năm trước; vốn ngân sách nhà nước cấp xã ước là 7 tỷ đồng, tăng 7,04% so tháng trước và giảm 66,12% so cùng kỳ năm trước.
- + Lũy kế 10 tháng năm 2025, vốn đầu tư thực hiện thuộc ngân sách nhà nước do tỉnh quản lý ước là 13.044 tỷ đồng, tăng 23,72% so cùng kỳ năm trước. Chia ra, vốn ngân sách nhà nước cấp tỉnh ước là 12.859 tỷ đồng, tăng 23,64%; vốn ngân sách nhà nước cấp xã ước là 185 tỷ đồng, tăng 29,97%.

II.1.2.4 Thương mại, dịch vụ, giá cả

- + Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng tháng 10 năm 2025 ước 21.913 tỷ đồng, tăng 2,94% so với tháng trước và tăng 14,63% so với cùng kỳ. Trong đó, bán lẻ ước là 15.834 tỷ đồng, tăng 2,92% so với tháng trước và tăng 14,44% so với cùng kỳ; dịch vụ lưu trú, ăn uống, du lịch lữ hành ước 2.299 tỷ đồng, tăng 1,38% so với tháng trước và tăng 16,43% so với cùng kỳ; dịch vụ khác ước 3.780 tỷ đồng, tăng 4,02% so với tháng trước và tăng 14,34% so với cùng kỳ.
- + Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng 10 tháng năm 2025 ước 206.766 tỷ đồng, tăng 15,65% so với cùng kỳ. Trong đó, bán lẻ hàng hóa ước 149.387 tỷ đồng, tăng 16,03%; dịch vụ lưu trú, ăn uống, du lịch lữ hành ước 22.574 tỷ đồng, tăng 14,56%; dịch vụ khác ước 34.805 tỷ đồng, tăng 14,73%.
- + Chỉ số giá tiêu dùng (CPI) tháng 10/2025 tăng 0,28% so với tháng trước và tăng 3,35% so với cùng kỳ.

- + Chỉ số giá vàng tháng 10/2025 tăng 10,37% so với tháng trước, tăng 66,67% so với cùng kỳ năm trước, tăng 63,88% so với tháng 12 năm 2024; chỉ số giá đô la Mỹ tháng 10/2025 giảm 0,33% so với tháng trước, tăng 5,71% so với cùng kỳ năm trước, tăng 3,61% so với tháng 12 năm 2024. Bình quân 10 tháng năm 2025 chỉ số giá vàng tăng 48,64% so với cùng kỳ năm trước; chỉ số giá đô la Mỹ tăng 3,93%.

II.1.2.5 Vận tải, du lịch

- + Tổng doanh thu vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải tháng 10 ước là 1.084 tỷ đồng, tăng 1,34% so với tháng 9/2025 và tăng 26,12% so với cùng kỳ năm trước.
- + Khối lượng vận chuyển hành khách ước 6.789 nghìn lượt người, tăng 0,47% so với tháng trước và tăng 27,42% so với cùng kỳ; khối lượng luân chuyển hành khách ước 244.501 nghìn lượt người.km, tăng 0,94% so với tháng trước và tăng 11,52% so cùng kỳ.
- + Khối lượng vận chuyển hàng hóa ước 3.731 nghìn tấn, tăng 1,41% so tháng trước và tăng 9,47% so cùng kỳ; khối lượng luân chuyển hàng hóa ước 217.278 nghìn tấn.km, tăng 1,35% so với tháng trước và tăng 12,24% so với cùng kỳ.
- + Tháng 10/2025, các hoạt động xúc tiến, quảng bá du lịch trên địa bàn tỉnh diễn ra khá sôi động, phong phú, đa dạng, lượng khách du lịch đến Tây Ninh ước 830.000 lượt người, tăng 45% so với cùng kỳ; doanh thu ước 335 tỷ đồng, tăng 69% so với cùng kỳ. Lũy kế 10 tháng năm 2025, ước đón khoảng 7.100.000 lượt khách, tăng 14,5% so với cùng kỳ, đạt 91,2% so với kế hoạch. Doanh thu du lịch ước 4.433 tỷ đồng, tăng 40,5% so với cùng kỳ, đạt 90,5% so với kế hoạch.

II.1.2.6 Tài chính, ngân hàng

- + Lũy kế từ đầu năm đến ngày 23/10/2025, thu ngân sách nhà nước đạt 42.599 tỷ đồng, đạt 113,06% dự toán và tăng 37,62% so cùng kỳ. Trong đó: thu nội địa đạt 36.714 tỷ đồng, bằng 115,35% dự toán và tăng 41,20% so cùng kỳ; thu từ hoạt động xuất nhập khẩu đạt 5.885 tỷ đồng, bằng 100,59% dự toán và tăng 18,79% so cùng kỳ.
- + Tổng chi ngân sách địa phương là 31.817 tỷ đồng, đạt 89,58% dự toán tỉnh giao và tăng 24,43% so cùng kỳ. Trong đó, chi đầu tư phát triển là 13.994 tỷ đồng, đạt 114,80% dự toán và tăng 11,23% so cùng kỳ; chi thường xuyên là 17.806 tỷ đồng, đạt 88,90% dự toán và tăng 38,51% so cùng kỳ.
- + Lãi suất cho vay chung bình quân trên địa bàn tỉnh đến cuối tháng 8/2025 bằng đồng Việt Nam là 7,96%/năm, giảm 0,95%/năm; bằng USD là 3,83%/năm, giảm 0,10%/năm.
- + Theo báo cáo của Ngân hàng Nhà nước Khu vực 13, tính đến cuối tháng 10/2025 có 37 quỹ tín dụng nhân dân đang hoạt động trên địa bàn tỉnh Tây Ninh tại 59 xã, phường với hơn 785 nhân viên.

- + Tổng nguồn vốn huy động đến cuối tháng 10/2025 ước 216.061 tỷ đồng, tăng 1,05% so với tháng trước và tăng 12,42% so với 31/12/2024; tổng dư nợ tín dụng ước 279.533 tỷ đồng, tăng 1,17% so với tháng trước và tăng 12,54% so với 31/12/2024.

II.1.2.7 Một số vấn đề xã hội

- + Công tác an sinh xã hội trên địa bàn tỉnh tiếp tục được đảm bảo, đời sống vật chất và tinh thần của người dân được cải thiện. Công tác chăm lo đời sống, người có công với cách mạng, mừng thọ người cao tuổi, thăm, tặng quà hộ nghèo, hộ khó khăn và các đối tượng bảo trợ xã hội được quan tâm.
- + Toàn tỉnh hiện có 1.035 cơ sở giáo dục, gồm: 347 cơ sở giáo dục mầm non; 673 cơ sở giáo dục phổ thông và 15 cơ sở giáo dục thường xuyên, giáo dục chuyên nghiệp.
- + Tính đến tháng 10/2025, các cơ sở giáo dục nghề nghiệp đã tuyển sinh đào tạo 28.264 học sinh, đạt 93,8% kế hoạch. Trong đó, 2.504 cao đẳng, 4.101 trung cấp, 1.151 sơ cấp, 20.508 thường xuyên.
- + Trong tháng, công tác khám chữa bệnh ở các tuyến trên địa bàn tỉnh được duy trì, nâng cao chất lượng, hiệu quả đảm bảo đáp ứng tốt nhu cầu khám chữa bệnh của người dân. Tổng số lượt khám bệnh trong toàn tỉnh là 470.804 lượt người, tổng số người điều trị nội trú trong toàn tỉnh là 51.097 người, công suất sử dụng giường bệnh bình quân trong toàn tỉnh đối với y học hiện đại là 144,45% và y học cổ truyền là 85,9%.
- + Trong tháng, toàn tỉnh đã thẩm định, cấp giấy phép lao động cho 927 người lao động nước ngoài, trong đó: cấp mới 622 lao động, cấp lại 59 lao động, gia hạn 246 lao động; thẩm định nội quy lao động 04 doanh nghiệp. Từ đầu năm đến nay, trên địa bàn tỉnh có 737 doanh nghiệp đăng ký tuyển dụng với 34.915 vị trí.
- + Lũy kế đến cuối tháng 10/2025, tỉnh đã hỗ trợ đưa 815 lao động đi làm việc ở nước ngoài, trong đó: 535 lao động tại Nhật Bản, 188 lao động tại Đài Loan và 92 lao động tại thị trường khác.
- + Trong tháng, có 3.156 người đăng ký bảo hiểm thất nghiệp, trong đó xét duyệt 3.596 người với tổng số tiền 86,4 tỷ đồng; số người được hỗ trợ học nghề là 133 người với tổng số tiền 0,45 tỷ đồng. Lũy kế đến cuối tháng 10/2025, số người nộp hồ sơ hưởng bảo hiểm thất nghiệp là 34.289 người, giải quyết cho 31.337 người, với số tiền 760,5 tỷ đồng; số người được hỗ trợ học nghề là 836 người với tổng số tiền chi hỗ trợ là 2,6 tỷ đồng.
- + Văn hóa: Trong tháng 10/2025, các hoạt động tuyên truyền trên các phương tiện thông tin đại chúng được chú trọng, tăng cường tuyên truyền các ngày lễ, kỷ niệm, sự kiện; chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước và của tỉnh đặc biệt tuyên truyền Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Tây Ninh lần thứ I, nhiệm kỳ 2025 - 2030 và Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng; Đại

hội thi đua yêu nước tỉnh Tây Ninh lần thứ I năm 2025.... Công tác tuyên truyền, cổ động trực quan được tổ chức có trọng tâm, trọng điểm, có sức lan toả.

- + Thể thao: Trong tháng 10/2025, Tổ chức Giải Bóng đá Hạng Nhất Quốc gia - Bia Sao Vàng năm 2025; Giải vô địch Bóng rổ 05x05 U20 Quốc gia năm 2025. Cử huấn luyện viên và vận động viên tham dự các giải: Giải vô địch Thể hình quốc gia; Giải vô địch Boxing toàn quốc; giải vô địch Kickboxing; giải bơi cấp quốc gia. Kết quả đạt gồm 32 Huy chương, gồm 9 huy chương vàng, 15 huy chương bạc, 8 huy chương đồng.
- + Cháy, nổ: Trong tháng, trên địa bàn tỉnh phát sinh 02 vụ cháy, tăng 01 vụ so với tháng trước và bằng với cùng kỳ; không có thương vong về người; ước tính giá trị thiệt hại 718 triệu đồng. Lũy kế từ đầu năm đến nay, trên địa bàn tỉnh xảy ra 15 vụ cháy, giảm 10 vụ so với cùng kỳ; không có thương vong về người; ước tính giá trị thiệt hại 62.697 triệu đồng, tăng 59.626 triệu đồng so với cùng kỳ.
- + Bảo vệ môi trường: Trong tháng, phát sinh 01 vụ vi phạm quy định về bảo đảm vệ sinh môi trường, bằng so với tháng trước và tăng 01 vụ so với cùng kỳ; tổng số tiền xử phạt là 320 triệu đồng. Lũy kế 10 tháng năm 2025, trên địa bàn tỉnh phát hiện 35 vụ vi phạm quy định về bảo đảm vệ sinh môi trường, giảm 29 vụ so với cùng kỳ; tổng số tiền xử phạt 6.112 triệu đồng, giảm 4.919 triệu đồng.
- + Trong tháng 10/2025, trên địa bàn tỉnh đã xảy ra 42 vụ tai nạn giao thông đường bộ, bằng tháng trước và giảm 15 vụ so với cùng kỳ; làm chết 38 người, tăng 03 người so với tháng trước và giảm 05 người so với cùng kỳ; bị thương 16 người, tăng 01 người so với tháng trước và giảm 10 người so cùng kỳ. Tai nạn đường thủy 01 vụ, bằng so với tháng trước và cùng kỳ; làm chết 01 người, tăng 01 người so với tháng trước và bằng so với cùng kỳ.
- + Lũy kế từ đầu năm đến nay, trên địa bàn tỉnh đã xảy ra 475 vụ tai nạn giao thông đường bộ, giảm 136 vụ so cùng kỳ năm trước; làm chết 368 người, giảm 01 người; bị thương 190 người, giảm 173 người. Giao thông đường thủy 05 vụ, tăng 03 vụ so với cùng kỳ; 05 người chết, tăng 03 người; 02 người bị thương, tăng 02 người so với cùng kỳ.

II.2 Định hướng phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia và quy hoạch có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch

II.2.1 Sự phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia

Theo nghị quyết số 306/NQ-CP của Chính phủ ngày 05/10/2025 về điều chỉnh quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; sau khi sáp nhập tỉnh Long An và tỉnh Tây Ninh thành tỉnh Tây Ninh thì tỉnh mới thuộc vùng Đông Nam Bộ.

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia – vùng Đông Nam Bộ theo nghị quyết số 306/NQ-CP như sau:

II.2.1.1 *Quan điểm phát triển*

- + Phải có tư duy và tầm nhìn chiến lược, dài hạn, chủ động kiến tạo, đột phá phát triển; lấy phát triển để duy trì ổn định, ổn định để thúc đẩy phát triển. Tiếp tục phát triển nhanh và bền vững đất nước, lấy khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh làm động lực chính.
- + Phát huy tối đa lợi thế của quốc gia, vùng, địa phương; phát triển hài hòa giữa kinh tế với văn hóa, xã hội, bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu và bảo đảm quốc phòng, an ninh.
- + Cải cách, nâng cao chất lượng thể chế và thực thi pháp luật hiệu lực, hiệu quả phải thực sự trở thành đột phá để thúc đẩy phát triển đất nước nhanh, bền vững. Thị trường đóng vai trò quyết định trong huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực. Phát triển nhanh, hài hòa các khu vực kinh tế và các loại hình doanh nghiệp; kinh tế tư nhân là bộ phận quan trọng của kinh tế quốc gia và là một động lực quan trọng nhất của nền kinh tế.
- + Khơi dậy và hiện thực hóa khát vọng phát triển; phát huy giá trị văn hóa, con người Việt Nam và sức mạnh đại đoàn kết toàn dân tộc, nêu cao ý chí tự tin, tự chủ, tự lực, tự cường, tự hào dân tộc trong xây dựng đất nước phồn vinh, dân chủ, công bằng, văn minh và hạnh phúc. Phát huy tối đa nhân tố con người, lấy con người là trung tâm, chủ thể, nguồn lực quan trọng nhất và là mục tiêu của sự phát triển; mọi chính sách đều phải hướng tới nâng cao đời sống vật chất, tinh thần và hạnh phúc của người dân; coi văn hóa là trụ cột trong phát triển bền vững, lấy giá trị văn hóa, con người Việt Nam là nền tảng, sức mạnh nội sinh quan trọng bảo đảm sự phát triển bền vững.
- + Xây dựng nền kinh tế độc lập, tự chủ phải trên cơ sở phát triển đột phá về khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, làm chủ công nghệ và chủ động, tích cực hội nhập quốc tế, đa dạng hóa thị trường, nâng cao khả năng thích ứng, chống chịu của nền kinh tế. Phát triển lực lượng sản xuất mới, hình thành năng lực sản xuất quốc gia trình độ cao để tham gia hiệu quả, cải thiện vị trí trong chuỗi giá trị toàn cầu. Phát huy nội lực là cơ bản, chiến lược, lâu dài, là yếu tố quyết định; ngoại lực và sức mạnh thời đại là yếu tố quan trọng, đột phá. Lấy nguồn lực nhà nước khơi dậy, dẫn dắt nguồn lực xã hội. Không ngừng tăng cường tiềm lực kinh tế, phát triển lực lượng doanh nghiệp của người Việt Nam ngày càng lớn mạnh, có sức cạnh tranh quốc tế.

II.2.1.2 *Quan điểm về tổ chức không gian phát triển*

- + Không gian phát triển quốc gia phải được tổ chức hiệu quả, thống nhất trên quy mô toàn quốc, chú trọng khai thác hiệu quả không gian phát triển mới do sắp xếp các đơn vị hành chính mang lại; bảo đảm liên kết nội vùng, liên vùng, khu vực và quốc tế gắn với khai thác lợi thế so sánh của quốc gia, từng vùng, từng địa phương trong vùng nhằm huy động, phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, bảo đảm mức tăng trưởng kinh tế hai con số trong nhiều năm.

- + Phát triển có trọng tâm, trọng điểm, tập trung vào một số địa bàn có điều kiện thuận lợi về vị trí địa lý, kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội, nguồn nhân lực chất lượng cao và các tiềm năng, lợi thế khác cho phát triển để hình thành vùng động lực, hành lang kinh tế, cực tăng trưởng, tạo hiệu ứng lan tỏa thúc đẩy kinh tế cả nước phát triển nhanh, hiệu quả và bền vững; đồng thời, có cơ chế, chính sách, nguồn lực phù hợp với điều kiện của nền kinh tế để bảo đảm an sinh xã hội, cung cấp các dịch vụ công cho các khu vực khó khăn, đặc biệt là dịch vụ về y tế, giáo dục, từng bước thu hẹp khoảng cách phát triển với các địa bàn thuận lợi.
- + Sử dụng hiệu quả, tiết kiệm tài nguyên, nhất là tài nguyên đất, tài nguyên nước, tài nguyên rừng, tài nguyên biển và các loại khoáng sản; bảo đảm an ninh năng lượng, an ninh lương thực, an ninh nguồn nước; phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn; bảo vệ môi trường, bảo tồn thiên nhiên và nâng cao chất lượng đa dạng sinh học; chủ động phòng, chống thiên tai, thích ứng với biến đổi khí hậu.
- + Tổ chức không gian phát triển quốc gia, các vùng, hành lang kinh tế, hệ thống đô thị phải gắn với phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, từng bước hiện đại và phát triển hài hòa khu vực đô thị, nông thôn. Sớm hình thành các trục giao thông và hành lang kinh tế kết nối các đô thị lớn tại các tỉnh, thành phố sau sáp nhập.
- + Tổ chức không gian phát triển quốc gia phải gắn kết giữa khu vực đất liền với không gian biển; quản lý, khai thác và sử dụng hiệu quả không gian ngầm, vùng biển, vùng trời. Khai thác hiệu quả tài nguyên số, không gian số. Chú trọng việc kết nối các hành lang kinh tế trong nước với các hành lang kinh tế của khu vực và quốc tế. Kết hợp chặt chẽ, hài hòa giữa phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội với bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ quốc gia và củng cố, tăng cường tiềm lực quốc phòng, an ninh.

II.2.1.3 Tầm nhìn đến năm 2050

Là quốc gia hùng cường, hưng thịnh, hạnh phúc; nước phát triển, thu nhập cao, có thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa đầy đủ, đồng bộ, hiện đại, xã hội công bằng, dân chủ, văn minh; quản trị xã hội trên nền tảng xã hội số hoàn chỉnh. Nền kinh tế vận hành theo phương thức của kinh tế số, kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn; khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo là động lực tăng trưởng chủ yếu. Việt Nam thuộc nhóm các nước công nghiệp phát triển hàng đầu khu vực châu Á; là một trung tâm tài chính khu vực và quốc tế; phát triển kinh tế nông nghiệp sinh thái giá trị cao thuộc nhóm hàng đầu thế giới. Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh, một trung tâm kinh tế biển của khu vực châu Á - Thái Bình Dương; tham gia chủ động, có trách nhiệm vào giải quyết các vấn đề quốc tế và khu vực về biển và đại dương. Quốc phòng, an ninh được bảo đảm vững chắc.

Người dân được hưởng thụ các dịch vụ xã hội chất lượng cao; hệ thống an sinh xã hội bền vững; dịch vụ trợ giúp xã hội đa dạng và chuyên nghiệp, kịp thời hỗ trợ và bảo vệ các đối tượng dễ bị tổn thương. Các giá trị, bản sắc văn hóa tốt đẹp của dân tộc được giữ gìn, phát huy, thống nhất trong đa dạng; công nghiệp văn hóa phát triển mạnh, tạo

ra các sản phẩm, dịch vụ văn hóa có thương hiệu, uy tín và tầm ảnh hưởng trong khu vực và quốc tế.

Hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, thích ứng hiệu quả với nước biển dâng và tác động của biến đổi khí hậu. Các vùng phát triển hài hòa, bền vững, khai thác hiệu quả các tiềm năng, thế mạnh.

Hệ thống đô thị liên kết thành mạng lưới đồng bộ, thống nhất, có khả năng chống chịu, thích ứng với biến đổi khí hậu, kiến trúc tiêu biểu, giàu bản sắc, xanh, văn minh, hiện đại, thông minh. Xây dựng được ít nhất 5 đô thị ngang tầm quốc tế, giữ vai trò là đầu mối kết nối và phát triển với mạng lưới đô thị khu vực và quốc tế.

Nông thôn hiện đại, có điều kiện sống tiệm cận với đô thị, môi trường sống xanh, sạch, đẹp, giàu bản sắc văn hóa dân tộc.

Môi trường có chất lượng tốt, xã hội hài hòa với thiên nhiên, phát triển hiệu quả theo hướng cac-bon thấp; phấn đấu nhanh nhất đạt mục tiêu giảm phát thải ròng của quốc gia về “0” vào năm 2050. Năng lực dự báo, cảnh báo thiên tai, giám sát biến đổi khí hậu, quản lý rủi ro thiên tai tương đương với các nước phát triển.

Giai đoạn 2031 - 2050, phấn đấu tốc độ tăng trưởng GDP bình quân khoảng 7,0 - 7,5%/năm. Đến năm 2050, GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt khoảng 38.000 USD; tỷ lệ đô thị hóa đạt 70 - 75%; Chỉ số phát triển con người (HDI) đạt trên 0,85.

II.2.1.4 Mục tiêu đến năm 2030

1) Mục tiêu tổng quát

Phấn đấu đến năm 2030 là nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao; xác lập mô hình tăng trưởng mới, lấy khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số làm động lực chính; mô hình tổ chức không gian phát triển quốc gia hiệu quả, thống nhất, bền vững, các vùng động lực, hành lang kinh tế, cực tăng trưởng phát huy vai trò đi đầu, dẫn dắt trong phát triển kinh tế - xã hội và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia; có mạng lưới kết cấu hạ tầng cơ bản đồng bộ, hiện đại; bảo đảm các cân đối lớn, nâng cao khả năng chống chịu của nền kinh tế; bảo đảm an ninh năng lượng, an ninh lương thực và an ninh nguồn nước; môi trường sinh thái được bảo vệ, thích ứng với biến đổi khí hậu; phát triển toàn diện nguồn nhân lực, đời sống vật chất, tinh thần của Nhân dân được nâng cao; quốc phòng, an ninh được bảo đảm; vị thế, uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế được nâng lên.

2) Mục tiêu, chỉ tiêu cụ thể

+ **Về kinh tế:**

- Phấn đấu tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước (GDP) bình quân đạt trên 8,0%/năm thời kỳ 2021 - 2030; trong đó giai đoạn 2026 - 2030 đạt từ 10%/năm trở lên. Đến năm 2030, GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt khoảng 8.500 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 khoảng 7%/năm thời kỳ 2021 - 2030; trong đó giai đoạn 2026 - 2030 đạt trên 8,5%/năm. Đóng góp của năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng đạt trên 55%.

- Tiềm lực, trình độ khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo đạt mức tiên tiến ở nhiều lĩnh vực quan trọng, thuộc nhóm dẫn đầu trong các nước có thu nhập trung bình cao. Nguồn nhân lực nghiên cứu khoa học, phát triển công nghệ, đổi mới sáng tạo đạt 12 người trên một vạn dân; có từ 40 - 50 tổ chức khoa học và công nghệ được xếp hạng khu vực và thế giới.
- Phát huy lợi thế của từng vùng kinh tế - xã hội; tập trung phát triển 2 vùng động lực phía Bắc và phía Nam gắn với 2 cực tăng trưởng là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, hành lang kinh tế Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng Tàu với kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, có tốc độ tăng trưởng cao, đóng góp lớn vào phát triển chung của đất nước.
- Phát triển đô thị bền vững theo mạng lưới; tỷ lệ đô thị hóa đạt trên 50%; phân đầu từ 3 - 5 đô thị ngang tầm khu vực và quốc tế. Xây dựng nông thôn mới phát triển toàn diện, bền vững và gắn với đô thị hoá.
- Phát triển mạnh hạ tầng số, hạ tầng dữ liệu tạo nền tảng chuyển đổi số quốc gia, phát triển Chính phủ số, kinh tế số, xã hội số; tỷ trọng kinh tế số đạt khoảng 30% GDP.

+ Về xã hội:

- Duy trì vững chắc mức sinh thay thế (bình quân mỗi phụ nữ trong độ tuổi sinh đẻ có 2,1 con); quy mô dân số đạt khoảng 105 triệu người. Chỉ số phát triển con người (HDI) đạt khoảng 0,78. Tuổi thọ bình quân đạt khoảng 75,5 tuổi, trong đó thời gian sống khỏe mạnh đạt tối thiểu 68 năm. Tỷ lệ lao động nông nghiệp trong tổng lao động xã hội giảm xuống dưới 20%. Nâng cao chất lượng việc làm, giữ tỷ lệ thất nghiệp ở mức hợp lý.
- Phát triển nền giáo dục Việt Nam đạt trình độ tiên tiến trong khu vực; thuộc nhóm 10 quốc gia có hệ thống giáo dục đại học tốt nhất châu Á. Phân đầu ít nhất 8 cơ sở giáo dục đại học thuộc nhóm 200 đại học hàng đầu châu Á, ít nhất 1 cơ sở giáo dục đại học thuộc nhóm 100 đại học hàng đầu thế giới trong một số lĩnh vực theo các bảng xếp hạng quốc tế uy tín. Tỷ lệ sinh viên đại học đạt 260 trên 1 vạn dân. Tỷ lệ lao động qua đào tạo có bằng cấp, chứng chỉ đạt 35 - 40%.
- Nâng cao chất lượng dịch vụ y tế ngang tầm các nước tiên tiến trong khu vực. Phát triển mạng lưới cơ sở y tế quốc gia đáp ứng yêu cầu chăm sóc, bảo vệ, nâng cao sức khỏe toàn dân, hướng tới mục tiêu công bằng, chất lượng, hiệu quả và hội nhập quốc tế. Đến năm 2030, đạt 35 giường bệnh và 19 bác sĩ trên 1 vạn dân; tỷ lệ giường bệnh tư nhân đạt 15%.

- Xây dựng môi trường văn hóa lành mạnh trong các lĩnh vực đời sống xã hội. Phát triển mạng lưới cơ sở văn hóa quốc gia bảo đảm thực hiện tốt nhiệm vụ bảo tồn và phát huy giá trị bản sắc văn hóa dân tộc, thúc đẩy phát triển công nghiệp văn hóa. Phần đầu 100% đơn vị hành chính cấp tỉnh có đủ 3 loại hình thiết chế văn hóa, gồm: trung tâm văn hóa hoặc trung tâm văn hóa - nghệ thuật, bảo tàng và thư viện.
- + **Về môi trường:**
 - Tỷ lệ che phủ rừng ổn định ở mức 42%; nâng cao chất lượng rừng, tăng diện tích các khu bảo tồn thiên nhiên; bảo vệ, phục hồi các hệ sinh thái tự nhiên quan trọng, nâng cao chất lượng đa dạng sinh học; diện tích các khu bảo tồn biển, ven biển đạt 3 - 5% diện tích tự nhiên vùng biển quốc gia; diện tích các khu bảo tồn thiên nhiên trên cạn đạt 3 triệu ha.
 - Tỷ lệ chất thải rắn sinh hoạt đô thị được thu gom, xử lý theo tiêu chuẩn, quy chuẩn đạt 95%, trong đó tỷ lệ xử lý thông qua các mô hình kinh tế tuần hoàn đạt khoảng 50%; tỷ lệ chất thải rắn sinh hoạt nông thôn được thu gom, xử lý theo tiêu chuẩn, quy chuẩn đạt 90%; tỷ lệ chất thải rắn sinh hoạt được xử lý bằng phương pháp chôn lấp trực tiếp giảm dưới 50% so với lượng chất thải được thu gom. Tỷ lệ chất thải nguy hại được thu gom, vận chuyển và xử lý theo tiêu chuẩn, quy chuẩn đạt 98%, trong đó tỷ lệ chất thải y tế được xử lý đạt 100%. Tỷ lệ xử lý và tái sử dụng nước thải ra môi trường lưu vực các sông đạt trên 70%. Thực hiện giảm phát thải khí nhà kính trong các ngành, lĩnh vực để phấn đấu nhanh nhất đạt mục tiêu giảm phát thải ròng của quốc gia về “0” vào năm 2050.
- + **Về phát triển kết cấu hạ tầng:** Hình thành cơ bản bộ khung kết cấu hạ tầng quốc gia, bao gồm các trục giao thông đường bộ Bắc - Nam (đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, một số đoạn của đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Tây, đường ven biển), các trục giao thông Đông - Tây quan trọng, phần đầu có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc; các cảng biển cửa ngõ có chức năng trung chuyển quốc tế, các cảng hàng không quốc tế lớn, các tuyến đường sắt kết nối với các cảng biển lớn, đường sắt kết nối quốc tế, đường sắt đô thị; phần đầu xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao trên tuyến Bắc - Nam; phát triển hạ tầng năng lượng, hạ tầng thông tin và truyền thông, hạ tầng đô thị lớn, hạ tầng thủy lợi, bảo vệ môi trường, phòng, chống thiên tai, thích ứng với biến đổi khí hậu. Giảm thiểu chi phí logistics.
- + **Về quốc phòng, an ninh:** Bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ quốc gia; gắn kết chặt chẽ, hài hòa giữa phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội với củng cố quốc phòng, an ninh; giữ vững môi trường hòa bình, ổn định chính trị, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội.

II.2.1.5 Định hướng phát triển không gian kinh tế - xã hội

- + Vùng Đông Nam Bộ: phấn đấu tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân đạt khoảng 10%/năm giai đoạn 2026 - 2030. Xây dựng Đông Nam Bộ trở thành vùng phát triển năng động, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, động lực tăng trưởng lớn nhất cả

nước; trung tâm khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, công nghiệp công nghệ cao, logistics và trung tâm tài chính quốc tế có tính cạnh tranh cao trong khu vực; đi đầu trong đổi mới mô hình tăng trưởng, chuyển đổi số. Phát triển mạnh các ngành công nghiệp cơ khí chế tạo, hóa dầu, hóa chất, dược phẩm, vật liệu mới, điện tử, chip bán dẫn, trí tuệ nhân tạo, an ninh mạng, công nghiệp công nghệ số. Phát triển các khu công nghiệp - dịch vụ - đô thị hiện đại, các khu công nghiệp chuyên ngành, khu công nghệ cao. Xây dựng mới một số khu công nghệ số tập trung quy mô lớn, hình thành vùng động lực công nghiệp công nghệ số. Phát triển vùng trở thành trung tâm dịch vụ của khu vực Đông Nam Á về tài chính, thương mại, du lịch, giao lưu quốc tế. Phát triển mạnh kinh tế biển, dịch vụ hậu cần cảng biển, công nghiệp khai thác, chế biến dầu khí, các dịch vụ ngành dầu khí, phát triển du lịch biển, đảo. Phát triển hoạt động thương mại, đầu tư tại các khu kinh tế cửa khẩu, trọng tâm là khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài. Nâng cao hiệu quả phát triển cây công nghiệp, cây ăn quả, chăn nuôi tập trung gắn với chế biến và thương hiệu sản phẩm, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ cao. Các lĩnh vực văn hóa, xã hội, giáo dục, đào tạo, y tế phát triển đứng đầu cả nước. Phát triển một số cơ sở giáo dục đại học lớn theo hướng trọng tâm, trọng điểm đủ năng lực đào tạo nhân lực cho phát triển kinh tế - xã hội, đạt trình độ tiên tiến, thuộc nhóm hàng đầu châu Á. Phát triển công nghiệp văn hóa, các trung tâm dịch vụ vui chơi giải trí chất lượng cao mang tầm khu vực và quốc tế. Giải quyết cơ bản tình trạng ô nhiễm môi trường, tắc nghẽn giao thông và ngập úng.

- + Phát triển Thành phố Hồ Chí Minh là thành phố văn minh, hiện đại, năng động sáng tạo; trung tâm tài chính quốc tế; có vị thế nổi trội trong khu vực Đông Nam Á và phát triển ngang tầm các thành phố lớn trong khu vực châu Á.
- + Tạo động lực liên kết, lan tỏa thúc đẩy hợp tác và phát triển qua hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Tây Nguyên - Đông Nam Bộ, hành lang kinh tế theo quốc lộ 13 từ TP. Hồ Chí Minh - Đồng Nai. Phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế xuyên Á. Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các địa phương trong và ngoài vùng, đường vành đai 3, vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh. Xây dựng đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, đường sắt kết nối trung tâm Thành phố Hồ Chí Minh với các đô thị lân cận. Xây dựng các tuyến đường sắt kết nối đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế cửa ngõ. Xây dựng, đưa vào vận hành, khai thác Cảng hàng không quốc tế Long Thành và các tuyến giao thông kết nối đồng bộ. Xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ. Phối hợp, nâng cao hiệu quả khai thác các cảng hàng không Tân Sơn Nhất và Long Thành, các cảng biển khu vực Cái Mép - Thị Vải và khu vực Hiệp Phước, Cát Lái...

II.2.1.6 Định hướng phát triển và phân bố không gian các ngành quan trọng

1) Công nghiệp

- + Phát triển nền công nghiệp có sức cạnh tranh quốc tế cao, có khả năng tham gia sâu vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu; thực hiện mục tiêu đến năm 2030 là nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, nâng cao tính tự chủ của nền kinh tế.

- + Nâng cao hiệu quả, sức cạnh tranh một số ngành công nghiệp nền tảng như năng lượng, cơ khí chế tạo, luyện kim, vật liệu mới, hóa chất. Tập trung phát triển một số ngành công nghiệp chiến lược, mũi nhọn như công nghiệp điện tử, công nghiệp công nghệ số, công nghiệp ô tô, công nghiệp đường sắt, công nghiệp đóng tàu, công nghiệp chế biến, chế tạo phục vụ nông nghiệp... Ưu tiên phát triển, từng bước làm chủ công nghệ trong một số ngành công nghiệp mới nổi như công nghiệp chip bán dẫn, công nghiệp rô-bốt và tự động hóa, trí tuệ nhân tạo, vật liệu tiên tiến, vật liệu phục vụ công nghiệp cơ khí chế tạo, công nghiệp sinh học, công nghiệp môi trường, năng lượng tái tạo, năng lượng mới. Phát triển các ngành công nghiệp xanh, gắn với mô hình kinh tế tuần hoàn, sản xuất sạch hơn, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả tài nguyên, năng lượng. Phát triển công nghiệp quốc phòng, an ninh tự chủ, tự lực, tự cường, lưỡng dụng, hiện đại, gắn kết chặt chẽ và trở thành mũi nhọn của công nghiệp quốc gia, có sức cạnh tranh quốc tế, tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu.
- + Bố trí không gian công nghiệp theo hướng gắn với hệ thống đô thị, trung tâm dịch vụ để hình thành các hành lang kinh tế, các vùng động lực. Mở rộng không gian phát triển công nghiệp về khu vực phía Tây của đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông, vùng trung du để giảm sức ép sử dụng quỹ đất tại vùng đồng bằng và giảm thiểu tác động của biến đổi khí hậu. Phát triển công nghiệp khai thác, chế biến gắn với các vùng nguyên liệu, tài nguyên; mở rộng các cụm công nghiệp gắn với các trung tâm phát triển ở khu vực nông thôn.
- + Hình thành và phát triển nhanh một số cụm liên kết ngành công nghiệp chuyên môn hóa và các tổ hợp công nghiệp quy mô lớn, hiệu quả cao phù hợp với lợi thế của mỗi vùng, địa phương. Tập trung phát triển hệ thống khu công nghiệp, khu chế xuất theo hướng hiện đại; khu công nghiệp áp dụng chuyển đổi số vận hành cơ sở hạ tầng, dịch vụ thông minh, khu công nghiệp sinh thái, khu công nghiệp xanh; khuyến khích phát triển các khu công nghiệp chuyên ngành; giảm dần các khu công nghiệp và cụm công nghiệp, cơ sở sản xuất công nghiệp có nguy cơ ô nhiễm môi trường cao. Phân bố các khu, cụm công nghiệp với quy mô hợp lý, gắn kết sản xuất với dịch vụ công nghiệp; phát triển các tổ hợp công nghiệp chuyên sâu trong các lĩnh vực. Hình thành các khu công nghiệp - dịch vụ - đô thị hiện đại; bảo đảm sự kết nối đồng bộ giữa khu công nghiệp với hệ thống các công trình kết cấu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội.

2) Dịch vụ

- + Phát triển khu vực dịch vụ chiếm tỷ trọng lớn trong nền kinh tế với chất lượng, hiệu quả, năng lực cạnh tranh cao và hội nhập quốc tế. Phát triển thương mại trong nước theo hướng hiện đại, văn minh, bền vững; phát triển vững chắc thương mại quốc tế đồng bộ với sự phát triển của công nghiệp hóa, khai thác tối đa lợi ích từ toàn cầu hóa. Chú trọng xây dựng thương hiệu hàng hóa Việt Nam. Phát triển hạ tầng thương mại đồng bộ, hiện đại, phù hợp với đặc điểm và điều kiện từng vùng. Phát triển mạnh thương mại điện tử; xây dựng Việt Nam trở thành thị trường thương mại điện tử lớn thứ hai trong khu vực Đông Nam Á; phát triển đồng bộ hạ tầng số và hệ thống logistics hỗ trợ thương mại điện tử.

- + Xây dựng các trung tâm dịch vụ, thương mại, tài chính, ngân hàng mang tầm khu vực và thế giới tại các đô thị lớn, gắn với phát triển các vùng động lực, các hành lang kinh tế. Phát triển các trung tâm tài chính, khu thương mại tự do đủ sức cạnh tranh khu vực và quốc tế. Thúc đẩy phát triển các sàn giao dịch hàng hóa, giao dịch tài sản thực và tài sản mã hóa. Hình thành các trung tâm logistics lớn gắn với các cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế lớn. Hình thành các khu vực động lực phát triển du lịch, các trung tâm du lịch cấp quốc gia, cấp vùng, các hành lang kết nối phát triển du lịch để thúc đẩy, lan tỏa phát triển du lịch trên các vùng và cả nước. Chú trọng đầu tư kết cấu hạ tầng du lịch, ưu tiên hạ tầng các khu du lịch quốc gia trọng điểm; khai thác hiệu quả, bền vững tài nguyên du lịch; xây dựng các sản phẩm du lịch hấp dẫn, giàu sức cạnh tranh gắn với phát triển các doanh nghiệp du lịch có thương hiệu ở tầm khu vực và quốc tế; chú trọng xây dựng các hành lang di sản, các sản phẩm du lịch trong hành lang di sản. Phấn đấu đến năm 2030, thu hút 45 - 50 triệu lượt khách du lịch quốc tế; tổng thu du lịch khoảng 13 - 14% GDP.

3) Nông, lâm nghiệp và thủy sản

- + Phát triển nông nghiệp hiện đại theo chuỗi giá trị, cụm liên kết ngành, gắn với công nghiệp chế biến và phát triển du lịch nông nghiệp, nông thôn. Phát triển kinh tế nông nghiệp có sức cạnh tranh cao thuộc nhóm dẫn đầu khu vực và thế giới; phát triển các vùng sản xuất hàng hóa, vùng chuyên canh nông nghiệp hữu cơ, vùng chăn nuôi tập trung an toàn dịch bệnh với quy mô phù hợp, hiệu quả cao dựa trên lợi thế vùng, miền, địa phương; bảo đảm vững chắc an ninh lương thực quốc gia, thích ứng với biến đổi khí hậu. Phát triển mạnh kinh tế nông nghiệp số, nông nghiệp thông minh, nông nghiệp xanh, nông nghiệp tuần hoàn; đẩy mạnh áp dụng công nghệ, quy trình sản xuất tiên tiến để phát triển các vùng, khu nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao.
- + Bố trí không gian phát triển các vùng sản xuất nông nghiệp gắn với hạ tầng đồng bộ, tập trung vào hạ tầng thủy lợi, giao thông, logistics và chế biến nông sản, các trung tâm đầu mối về cung cấp vật tư đầu vào, các khu nông nghiệp công nghệ cao, chuyển đổi số để nâng cao hiệu quả phát triển tổng hợp, tăng cường liên kết giữa sản xuất, lưu thông, tiêu thụ sản phẩm. Xây dựng các trung tâm đổi mới sáng tạo nông nghiệp vùng, đóng vai trò là hạt nhân nghiên cứu - phát triển giống cây trồng, vật nuôi chất lượng cao; chuyển giao công nghệ số, công nghệ chế biến và kết nối thị trường. Phát triển vùng đồng bằng sông Cửu Long trở thành trung tâm kinh tế nông nghiệp bền vững, năng động và hiệu quả cao của quốc gia, khu vực và thế giới; phát triển các sản phẩm chủ lực theo hướng tăng tỷ trọng thủy sản, trái cây và giảm tỷ trọng lúa gạo một cách hợp lý. Vùng đồng bằng sông Hồng phát triển nông nghiệp theo hướng hiệu quả cao, hữu cơ, nông nghiệp phục vụ đô thị, gắn với xây dựng nông thôn mới. Tăng diện tích trồng cây ăn quả, bảo vệ rừng và phát triển kinh tế lâm nghiệp, phát triển dược liệu gắn với công nghiệp chế biến trên địa bàn khu vực Tây Nguyên, vùng trung du và miền núi phía Bắc. Đối với khu vực ven biển, phát triển nuôi trồng thủy sản ven bờ kết hợp trồng và bảo vệ rừng ngập mặn. Tổ chức lại hoạt động khai thác hải sản theo hướng giảm khai

thác gần bờ, đẩy mạnh khai thác tại các vùng biển xa bờ và viễn dương phù hợp với từng vùng biển và khả năng phục hồi của hệ sinh thái biển; bố trí lại sinh kế của cộng đồng ngư dân sang phát triển nuôi trồng, chế biến thủy, hải sản, dịch vụ du lịch. Đẩy mạnh nuôi biển công nghiệp quy mô lớn, ứng dụng công nghệ cao, công nghệ số và tự động hóa.

4) Định hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

Đẩy mạnh xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông kết nối vùng, liên vùng tạo cơ sở hình thành, phát triển các hành lang, vành đai kinh tế. Nâng cao vai trò của vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, góp phần cải thiện tình trạng tắc nghẽn và giảm chi phí logistics. Định hướng phát triển của các loại hình kết cấu hạ tầng giao thông:

- + **Đường bộ:** Xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, cao tốc Bắc - Nam phía Tây, Dầu Giây - Liên Khương, Biên Hòa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (nghiên cứu định hướng kết nối với tuyến cao tốc của phía Campuchia phù hợp với nhu cầu vận tải), Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành, Gò Dầu - Xa Mát; mở rộng cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương. Hoàn thành khép kín đường vành đai 3, vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh. Nghiên cứu quy hoạch tuyến đường vành đai 5 Thành phố Hồ Chí Minh kết nối các tỉnh Tây Ninh, Bình Dương, Bình Phước và kết nối liên vùng với các tỉnh Tây Nguyên. Xây dựng, nâng cấp, cải tạo các tuyến quốc lộ, các tuyến đường bộ ven biển, tuyến kết nối các phương thức vận tải, đầu mối giao thông trong vùng theo quy hoạch. Tăng cường liên kết, phối hợp trong đầu tư xây dựng mạng lưới cầu, đường của các địa phương tạo thành các tuyến liên tỉnh kết nối vùng, ưu tiên các tuyến kết nối Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai (kết nối qua khu vực thành phố Thủ Đức - huyện Nhơn Trạch (gắn với cầu Cát Lái), khu vực thành phố Thủ Đức - huyện Long Thành và khu vực quận 7 - huyện Nhơn Trạch), Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương (qua khu vực huyện Củ Chi - thành phố Thủ Dầu Một và khu vực huyện Hóc Môn - thành phố Thuận An), Đồng Nai - Bình Dương (qua khu vực huyện Vĩnh Cửu - thành phố Tân Uyên), Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu (qua các khu vực huyện Nhơn Trạch - thị xã Phú Mỹ, huyện Cẩm Mỹ - huyện Châu Đức, huyện Cẩm Mỹ - huyện Xuyên Mộc), Bình Dương - Bình Phước (qua khu vực huyện Dầu Tiếng - huyện Hớn Quản, huyện Dầu Tiếng - thị xã Chơn Thành, huyện Bàu Bàng - thị xã Chơn Thành), Bình Phước - Tây Ninh (qua khu vực huyện Hớn Quản - huyện Tân Châu), Tây Ninh - Bình Dương (qua khu vực huyện Dương Minh Châu - huyện Dầu Tiếng, thị xã Trảng Bàng - huyện Dầu Tiếng).
- + **Đường sắt:** Xây dựng đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam đoạn Nha Trang - Thành phố Hồ Chí Minh; các tuyến đường sắt kết nối cảng biển Biên Hòa - Vũng Tàu, tuyến kết nối liên vùng Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Long Thành kết nối với cảng hàng không quốc tế Long Thành, tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh kết nối với Campuchia. Xây dựng các tuyến đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh và kéo dài đến các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai; nghiên cứu kéo dài đến Bà Rịa - Vũng Tàu khi điều kiện phù hợp. Nghiên cứu đầu

tư tuyến đường sắt Mộc Bài (Tây Ninh) - Bàu Bàng (Bình Dương) và các đoạn tuyến kết nối với hệ thống đường sắt quốc gia hướng ra cảng biển cửa ngõ quốc tế.

- + **Cảng biển:** Tập trung phát triển khu bến cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải và xây dựng khu bến cảng Cần Giỏi thực sự trở thành cảng trung chuyển quốc tế. Phát triển cụm cảng Thành phố Hồ Chí Minh - Bà Rịa - Vũng Tàu có quy mô lớn phục vụ cho phát triển kinh tế - xã hội của vùng và khu vực phụ cận.
- + **Cảng cạn:** Phát triển hệ thống cảng cạn theo quy hoạch, tập trung trên các hành lang vận tải chính: Khu vực kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh (trong vành đai 4); hành lang vận tải Đắk Nông - Bình Phước - Thành phố Hồ Chí Minh; hành lang vận tải Tây Ninh - Thành phố Hồ Chí Minh; hành lang vận tải Thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu.
- + **Đường thủy nội địa:** Phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa đồng bộ, hiện đại, bảo đảm an toàn giao thông, kết nối hiệu quả giữa các phương thức vận tải. Chú trọng cải tạo, nâng cấp luồng tuyến, nâng tĩnh không các cầu trên các tuyến vận tải chính yếu bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật đồng bộ, ưu tiên các tuyến có lưu lượng vận tải lớn như tuyến Vũng Tàu - Thị Vải - Sài Gòn, tuyến Sài Gòn - Hiếu Liêm (sông Đồng Nai). Phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách; hiện đại hóa các cảng chính, cảng chuyên dùng. Hình thành các tuyến vận tải khách công cộng đô thị kết hợp du lịch.
- + **Cảng hàng không:** Xây dựng cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1, công suất 25 triệu hành khách/năm. Nâng cấp cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất đạt công suất 50 triệu hành khách/năm, cảng hàng không Côn Đảo đạt công suất 2 triệu hành khách/năm. Đưa cảng hàng không Biên Hòa vào khai thác lưỡng dụng, công suất 5 triệu hành khách/năm. Nghiên cứu xem xét, đầu tư xây dựng các sân bay lưỡng dụng, sân bay chuyên dùng tại các tỉnh Bình Dương, Bình Phước, Bà Rịa - Vũng Tàu, sân bay tiềm năng tại tỉnh Tây Ninh phù hợp với điều kiện và nhu cầu thực tế.
- + Tầm nhìn đến năm 2050: đầu tư các đoạn tuyến đường bộ cao tốc Chơn Thành - Hoa Lư, Thành phố Hồ Chí Minh - Tiền Giang - Bến Tre - Trà Vinh - Sóc Trăng; các tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh, đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên từ Đà Nẵng đến Bình Phước. Hoàn thành đầu tư các bến cảng Cái Mép Hạ. Đầu tư xây dựng hình thành các khu bến cảng mới tại Cần Giỏi. Hoàn thành công tác di dời các bến cảng trên sông Sài Gòn và tiếp tục nghiên cứu di dời các khu bến khác phù hợp với phát triển không gian đô thị Thành phố Hồ Chí Minh. Hoàn thành xây dựng cảng hàng không quốc tế Long Thành với công suất 100 triệu hành khách/năm. Tiếp tục nâng công suất phục vụ của các cảng hàng không Côn Đảo và Biên Hòa.

II.2.2 Định hướng phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2025-2030

Theo nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh Tây Ninh lần thứ I nhiệm kỳ 2025-2030¹, định hướng phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2025-2030 như sau:

II.2.2.1 Mục tiêu tổng quát

Xây dựng Đảng và hệ thống chính trị trong sạch, vững mạnh; phát huy sức mạnh khối đại đoàn kết toàn dân tộc. Phấn đấu đến năm 2030, tỉnh Tây Ninh có nền kinh tế phát triển năng động, bền vững; là trung tâm kết nối chiến lược giữa vùng Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long, đồng thời là đầu mối giao thương chiến lược với Campuchia. Đẩy mạnh hội nhập, đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số toàn diện, gắn với kinh tế tuần hoàn, phát triển xanh, chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu. Xã hội văn minh, môi trường sống an toàn; chính quyền kiến tạo; quốc phòng, an ninh được đảm bảo vững chắc. Nhân dân có cuộc sống phồn vinh, văn minh, hạnh phúc.

II.2.2.2 Các chỉ tiêu chủ yếu

- + Chỉ tiêu số 1: Tốc độ tăng trưởng kinh tế (GRDP) bình quân giai đoạn 2026-2030 đạt 10 - 10,5%.
- + Chỉ tiêu số 2: Cơ cấu kinh tế đến năm 2030: Khu vực 1 (nông - lâm -thủy sản) 13-14%; Khu vực II (công nghiệp - xây dựng) 55 - 56%; Khu vực III (thương mại - dịch vụ) 26 - 27%; thuế sản phẩm (trừ trợ cấp sản phẩm) 4 -5%.
- + Chỉ tiêu số 3: GRDP bình quân đầu người đến năm 2030 đạt từ 8.000 -8.500 USD (tương đương 210 - 225 triệu đồng).
- + Chỉ tiêu số 4: Thu nhập bình quân đầu người đến năm 2030 đạt 94 triệu đồng.
- + Chỉ tiêu số 5: Quy mô kinh tế số đến năm 2030 đạt 30% GRDP.
- + Chỉ tiêu số 6: Thu ngân sách Nhà nước giai đoạn 2026 - 2030 tăng 50% so với giai đoạn 2021 - 2025.
- + Chỉ tiêu số 7: Năng suất lao động xã hội giai đoạn 2026 - 2030 tăng bình quân 8 - 9%/năm.
- + Chỉ tiêu số 8: Tỷ lệ vốn đầu tư thực hiện trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2026-2030 đạt 34-35%.
- + Chỉ tiêu số 9: Tỷ lệ xã đạt chuẩn nông thôn mới đến năm 2030 đạt trên 90%.
- + Chỉ tiêu số 10: Đến năm 2030 đạt bao phủ bảo hiểm y tế toàn dân.
- + Chỉ tiêu số 11: Đến năm 2030, có 60% lực lượng lao động trong độ tuổi lao động tham gia bảo hiểm xã hội, trong đó, tỷ lệ người tham gia bảo hiểm xã hội tự nguyện chiếm 5% lực lượng lao động.
- + Chỉ tiêu số 12: Đến năm 2030, số bác sĩ/vận dân: 12 bác sĩ.

¹ Nghị Quyết số 01-NQ/ĐH ngày 10/10/2025

- + Chỉ tiêu số 13: Tỷ lệ suy dinh dưỡng thể thấp còi (chiều cao theo tuổi) ở trẻ em dưới 5 tuổi đến năm 2030 dưới 16%.
- + Chỉ tiêu số 14: Tỷ lệ trường học đạt chuẩn quốc gia đến năm 2030 đạt 80%.
- + Chỉ tiêu số 15: Tỷ lệ lao động qua đào tạo đến năm 2030 đạt 80%; tỷ lệ lao động qua đào tạo có bằng cấp, chứng chỉ đạt 35%.
- + Chỉ tiêu số 16: Đến năm 2030, không còn hộ nghèo (theo chuẩn nghèo Trung ương giai đoạn 2026-2030).
- + Chỉ tiêu số 17: Tỷ lệ đô thị hóa đến năm 2030 đạt 45 - 50%.
- + Chỉ tiêu số 18: Đóng góp của năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng trên 55%.
- + Chỉ tiêu số 19: Đến năm 2030, tỷ lệ hộ dân sử dụng nước sạch ở đô thị là 85%, ở nông thôn là 80%.
- + Chỉ tiêu số 20: Đến năm 2030, tỷ lệ thu gom và xử lý chất thải rắn sinh hoạt: Khu vực đô thị 100% và nông thôn 98%.
- + Chỉ tiêu số 21: Hằng năm, tỷ lệ kết nạp đảng viên mới phần đầu đạt từ 3% trở lên trên tổng số đảng viên của đảng bộ (khoảng 15.200 đảng viên).
- + Chỉ tiêu số 22: Hằng năm, có trên 90% tổ chức cơ sở đảng, đảng viên được đánh giá, xếp loại hoàn thành tốt nhiệm vụ trở lên.

II.2.2.3 Nhiệm vụ trọng tâm

- + Tiếp tục đẩy mạnh xây dựng, chỉnh đốn Đảng và hệ thống chính trị trong sạch, vững mạnh toàn diện; nâng cao hiệu lực, hiệu quả lãnh đạo, cầm quyền của Đảng; xây dựng đội ngũ cán bộ các cấp, trước hết là người đứng đầu phải thực sự tiêu biểu về chuẩn mực đạo đức cách mạng, có năng lực, uy tín, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới.
- + Tập trung huy động nguồn lực thực hiện các chỉ tiêu chủ yếu, các trục động lực, công trình trọng điểm, các khâu đột phá. Điều chỉnh và triển khai hiệu quả Quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, định hướng không gian phát triển, phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế của tỉnh sau sáp nhập. Đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa, lấy khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số làm động lực phát triển.
- + Phát triển kinh tế đi đôi với tiến bộ và công bằng xã hội, nâng cao chỉ số phát triển con người, thực hiện hiệu quả chủ trương “không để ai bị bỏ lại phía sau”. Bảo tồn và phát huy giá trị lịch sử - văn hóa, gắn với phát triển du lịch; đẩy mạnh giáo dục đạo đức, nhân cách, lối sống văn minh; nâng cao chất lượng cuộc sống Nhân dân.
- + Tập trung thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, nâng cao hiệu quả công tác đối ngoại; giữ vững chủ quyền biên giới, bảo đảm an ninh, an toàn, an dân, thúc đẩy nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững.

II.2.2.4 Các khâu đột phá

- + Đột phá về cải cách hành chính, gắn với đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao; tháo gỡ điểm nghẽn, giải phóng nguồn lực, tạo động lực cho phát triển.
- + Đột phá về phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số; chuyển đổi xanh, kinh tế tuần hoàn.
- + Đột phá về huy động mọi nguồn lực xây dựng kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối các vùng động lực phát triển.

II.2.2.5 Các công trình trọng điểm

- + Đường kết nối hành lang công nghiệp, đô thị Mộc Bài – Xuyên Á.
- + Đường Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh - Đồng Tháp (trục Đường tỉnh ĐT.827E).
- + Đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh.
- + Đường động lực Đức Hoà.
- + **Đường Tân An - Bình Hiệp.**
- + Trung tâm Chính trị - Hành chính tỉnh.

II.2.2.6 Các trục động lực phát triển cần tập trung chỉ đạo bồi thường, giải phóng mặt bằng, huy động mọi nguồn lực để tổ chức triển khai thực hiện trong giai đoạn 2025 - 2030

- + Đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Gò Dầu - Xa Mát (giai đoạn 1).
- + Đường động lực Bình Chánh - Vành đai 4 - Cửa khẩu Mỹ Quý Tây (đường kết nối Bình Chánh - Lương Hòa - Bình Hòa Bắc - Mỹ Quý Tây).
- + Trục động lực hệ thống sông Vàm Cỏ.

II.2.2.7 Các giải pháp chủ yếu

- + Tăng cường công tác xây dựng, chỉnh đốn Đảng và hệ thống chính trị tỉnh. Đẩy mạnh đấu tranh, ngăn chặn suy thoái về tư tưởng chính trị, đạo đức, lối sống, những biểu hiện “tự diễn biến”, “tự chuyển hóa” trong nội bộ; đẩy mạnh học tập và làm theo tư tưởng, đạo đức, phong cách Hồ Chí Minh. Tiếp tục thực hiện việc sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị theo phương châm “Tinh - gọn - mạnh - hiệu năng - hiệu lực - hiệu quả”. Phát triển tổ chức đảng, đảng viên khu vực ngoài Nhà nước; nâng cao chất lượng sinh hoạt chi bộ, kết nạp đảng viên mới, đặc biệt tại vùng sâu, vùng xa, vùng tôn giáo. Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý nghiêm vi phạm; kiên quyết phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực, củng cố niềm tin của Nhân dân. Đổi mới công tác dân vận theo hướng thiết thực, sáng tạo, phát huy vai trò của Mặt trận Tổ quốc trong xây dựng Đảng, xây dựng chính quyền trong sạch, vững mạnh.

- + Nhóm giải pháp phát triển kinh tế, khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số:
 - Nâng cao chất lượng quy hoạch, phát triển đô thị: Thực hiện điều chỉnh và triển khai hiệu quả Quy hoạch tỉnh Tây Ninh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; nâng cao chất lượng lập và tổ chức thực hiện quy hoạch. Triển khai các giải pháp đồng bộ để thúc đẩy hình thành các trung tâm, các vùng, trục động lực, hành lang kinh tế, vành đai an sinh xã hội; có kế hoạch, lộ trình đầu tư xây dựng trung tâm chính trị - hành chính tỉnh và cấp xã phù hợp với quy hoạch và điều kiện thực tế. Nghiên cứu, phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - cảng Cái Mép - Thị Vải, gắn với hành lang kinh tế Xuyên Á theo tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW, ngày 07/12/2022 của Bộ Chính trị, nhằm gắn kết phát triển kinh tế - xã hội với bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Phát triển đô thị xanh, đô thị thông minh thích ứng với biến đổi khí hậu, gắn kết với Thành phố Hồ Chí Minh và vùng đô thị công nghiệp. Khuyến khích, đẩy mạnh đầu tư phát triển nhà ở xã hội, nhà ở công nhân; phấn đấu hoàn thành xây dựng khoảng 79.400 căn nhà ở xã hội. Tập trung rà soát, quy hoạch cấp nước, đảm bảo cung cấp đủ nước sạch phục vụ người dân và các hoạt động sản xuất, kinh doanh.
 - Đẩy mạnh cơ cấu lại nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả, giá trị gia tăng và sức cạnh tranh của nền kinh tế: Chuyển dịch mô hình tăng trưởng kinh tế từ chiều rộng sang chiều sâu; lấy khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số làm động lực phát triển. Triển khai thực hiện các cơ chế, chính sách vượt trội, đột phá áp dụng cho khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài, trở thành cực tăng trưởng mới, gắn với đảm bảo củng cố vững chắc quốc phòng - an ninh. Phát triển công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp hỗ trợ, công nghiệp xanh với quy mô lớn. Thúc đẩy đưa vào hoạt động nhà máy điện khí, điện mặt trời, năng lượng tái tạo. Tiếp tục đẩy mạnh phát triển nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, sinh thái, hữu cơ, tuần hoàn. Phát triển thương mại hiện đại, dịch vụ logistics. Phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn, trong đó Khu du lịch Quốc gia núi Bà Đen là điểm đến hấp dẫn, đặc sắc, mang đẳng cấp quốc tế.
 - Huy động mọi nguồn lực, đa dạng hình thức đầu tư; hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại bảo đảm kết nối thông suốt. Tăng cường hợp tác công tư, sử dụng hiệu quả mọi nguồn lực cho phát triển, lấy đầu tư công dẫn dắt và kích hoạt mọi nguồn lực của xã hội. Tập trung, ưu tiên nguồn lực đầu tư phát triển và hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng. Ưu tiên hình thành và phát triển trục giao thông Bắc - Nam, Đông - Tây, kết nối vùng, khu vực, các trung tâm của Tỉnh.
 - Đẩy mạnh cải cách hành chính; cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, phát triển mạnh các loại hình doanh nghiệp. Hỗ trợ, tạo điều kiện cho các thành phần kinh tế phát triển, gia tăng hoạt động đầu tư, đóng góp tích cực, hiệu quả vào sự phát triển kinh tế - xã hội. Phấn đấu

đến năm 2030, toàn tỉnh có trên 57.000 doanh nghiệp; đóng góp trên 60% vào GRDP.

- Đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong tất cả các ngành, lĩnh vực nhằm nâng cao năng suất, chất lượng tăng trưởng và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Phấn đấu xếp hạng DTI vào nhóm 10 tỉnh, thành phố dẫn đầu cả nước. Xây dựng hệ sinh thái khởi nghiệp sáng tạo; phát triển hạ tầng số, nền tảng số, dữ liệu số; mở rộng dịch vụ công trực tuyến; nâng cao kỹ năng số cho người dân; bảo đảm an toàn, an ninh mạng.
- Khai thác hiệu quả các nguồn thu; tăng cường quản lý thu, chống thất thu, mở rộng và nuôi dưỡng nguồn thu, chủ động khai thác các nguồn thu còn nhiều tiềm năng, thế mạnh, nhất là quản lý, sử dụng hiệu quả nguồn lực đất đai, tạo nguồn thu ổn định và lâu dài cho ngân sách Nhà nước.
- Quản lý, sử dụng hiệu quả đất đai, tài nguyên và bảo vệ môi trường; chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, phòng chống thiên tai. Tăng cường quản lý, sử dụng hiệu quả, tiết kiệm, bền vững tài nguyên khoáng sản, đất đai. Đẩy mạnh công tác bồi thường, tái định cư, giải phóng mặt bằng; tập trung nguồn lực công tạo quỹ đất sạch kêu gọi đầu tư phát triển.
- Phát triển kinh tế đi đôi với tiến bộ và công bằng xã hội; phát triển văn hóa, con người. Tập trung triển khai thực hiện hiệu quả Nghị quyết số 71-NQ/TW, ngày 22/8/2025 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển giáo dục và đào tạo và Nghị quyết số 72-NQ/TW, ngày 09/9/2025 của Bộ Chính trị về một số giải pháp, tăng cường bảo vệ, chăm sóc và nâng cao sức khỏe Nhân dân. Tiếp tục đổi mới căn bản, toàn diện giáo dục - đào tạo, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao. Triển khai xây dựng, đưa vào hoạt động có hiệu quả trường liên cấp bán trú, nội trú tại các xã biên giới. Xây dựng hệ thống y tế chất lượng, hiệu quả; thực hiện tốt việc chăm sóc sức khỏe và bao phủ bảo hiểm y tế toàn dân. Giữ gìn, bảo vệ và phát huy giá trị bản sắc văn hóa đặc trưng của tỉnh. Từng bước hình thành chuỗi giá trị văn hóa - du lịch đặc sắc. Hoàn thiện hệ thống thiết chế văn hóa - thể thao các cấp, huy động đa dạng nguồn lực đầu tư xây dựng Khu liên hợp văn hóa - thể thao tỉnh, từng bước đạt tiêu chuẩn cấp quốc gia, phục vụ nhu cầu sáng tạo, hưởng thụ văn hóa, thể thao của người dân. Nghiên cứu, kiến nghị Trung ương hỗ trợ đề quy hoạch, nâng cấp Di tích lịch sử quốc gia đặc biệt Căn cứ Trung ương Cục miền Nam xứng tầm, trở thành địa chỉ đỏ của cả nước, giáo dục truyền thống cách mạng cho thế hệ trẻ.
- Tập trung thực hiện tốt nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, nội chính và đối ngoại. Kết hợp chặt chẽ phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội với bảo đảm quốc phòng, an ninh; xây dựng khu vực phòng thủ vững chắc. Triển khai thực hiện hiệu quả, tăng dày điểm dân cư liên kề chốt dân quân biên giới. Quan tâm quy hoạch, đầu tư đồng bộ cơ sở hạ tầng thiết yếu phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, kết hợp với đảm bảo quốc phòng, an ninh tại khu vực cửa khẩu, biên giới; nghiên cứu, đề xuất chủ trương xây dựng tuyến kênh vành đai biên giới và nâng cấp, mở

rộng đường tuần tra biên giới thành đường vành đai biên giới để phát triển kinh tế gắn với đảm bảo quốc phòng, an ninh. Xây dựng lộ trình thực hiện đơn vị hành chính cấp xã “không ma túy”; bảo đảm đến hết năm 2030 có ít nhất 50% đơn vị hành chính cấp xã trên toàn tỉnh “không ma túy” và từng bước đẩy lùi ma túy ra khỏi đời sống xã hội. Nâng cao chất lượng tiếp dân, đối thoại, giải quyết khiếu nại, tố cáo; kịp thời xử lý các vấn đề bức xúc, không để phát sinh điểm nóng, gây mất ổn định an ninh chính trị, trật tự, an toàn xã hội. Xây dựng biên giới hoà bình, ổn định bền vững với các tỉnh giáp biên thuộc Vương quốc Campuchia.

- Tiếp tục đổi mới tổ chức và hoạt động của các cơ quan, tổ chức trong hệ thống chính trị hiệu năng, hiệu lực, hiệu quả, nâng cao chất lượng phục vụ Nhân dân. Tiếp tục sắp xếp tổ chức, bộ máy cơ quan Đảng, Nhà nước, Mặt trận Tổ quốc theo hướng tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả. Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh tiếp tục đổi mới, nâng cao chất lượng hoạt động. Phát huy tốt vai trò, trách nhiệm, tính chủ động của đại biểu Hội đồng nhân dân. Đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức đảm bảo năng lực, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ, có tính chuyên nghiệp cao, có phẩm chất đạo đức phục vụ tốt nhất cho người dân.

II.3 Điều kiện tự nhiên khu vực dự án (địa bàn tỉnh Long An trước đây)

II.3.1 Địa hình

Dự án đi qua khu vực thuộc tỉnh Long An cũ trước đây, địa hình chủ yếu bằng phẳng với các khu vực đất thấp chiếm gần 66,4% diện tích tự nhiên. Cao độ trung bình là 0,75 m, cao nhất là 6,5 m ở huyện Đức Hòa. Địa hình có xu thế cao dần từ Tây Nam về hướng Bắc; khu vực tương đối cao nằm ở phía Bắc và Đông Bắc (huyện Đức Huệ, huyện Đức Hòa). Với phần lớn diện tích địa hình trũng thấp, bị ngập nước thường xuyên tạo đã tạo nên sự đa dạng về hệ sinh thái và nguồn lợi thủy sinh vật cho tỉnh. Long An có 3 dạng địa hình chính là khu vực phù sa cổ dọc biên giới, khu vực đồng bằng ngập nước và khu vực cửa sông từ phía bắc quốc lộ 1A xuống phía Đông Nam của tỉnh. Cụ thể:

- + Vùng đồng bằng Đồng Tháp Mười: phân bố ở Tây-Tây-Bắc, kéo dài từ Hồng Ngự (Đồng Tháp) qua Tân Thạnh đến Đức Huệ (Long An). Với cao độ chủ yếu khoảng 2-3m, đây là vùng trũng đầm lầy, địa hình thấp, trũng, nhiều kênh rạch, thường xuyên bị ngập lụt hàng năm, có diện tích gần 66,4% diện tích tự nhiên toàn tỉnh. Hầu hết đất đai nhiễm phèn tiềm tàng.

- + Nắng: Số giờ nắng mỗi năm là 2717 giờ. Số giờ nắng bình quân trong ngày 6,8 – 7,5 giờ, các tháng mùa khô đạt 8,3 – 9,2 giờ và đạt 8-9 tháng nắng/năm, thuận lợi cho sản xuất nông nghiệp.
- + Độ ẩm: Độ ẩm không khí trung bình là 82,4 - 87,6%.
- + Chế độ gió: Hàng năm có 2 loại gió chính có ảnh hưởng đến khí hậu tỉnh là: Gió mùa Đông Bắc: từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau. Gió mùa Tây Nam: Từ tháng 5 đến tháng 10.
- + Bão - áp thấp nhiệt đới: Trong thời gian gần đây, lượng mưa trung bình của tỉnh đã tăng khá nhanh. Số lượng bão, áp thấp nhiệt đới, lốc xoáy đổ bộ và có ảnh hưởng đến Long An có xu hướng gia tăng gây lũ lụt, sạt lở đất ảnh hưởng lớn đến sản xuất và đời sống của người dân.

II.3.3 Thủy văn

- + Chế độ thủy văn của hệ thống sông, kênh rạch trên địa bàn chịu ảnh hưởng của 4 yếu tố: mưa trực tiếp, nước từ thượng nguồn sông VCD và VCT, lũ từ sông Tiền và chế độ bán nhật triều biển đông.
- + Về thủy triều và xâm nhập mặn: Do địa bàn nằm trong khu vực có chế độ bán nhật triều thông qua cửa sông Soài Rạp. Mỗi chu kỳ triều kéo dài 13 - 14 ngày, một ngày triều là 24 giờ 50 phút. Các khu vực chịu ảnh hưởng nặng nhất là các huyện phía nam quốc lộ 1 bị xâm nhập mặn 4-6 tháng/năm. Do biên độ triều lớn, đỉnh triều mùa gió chướng đe dọa xâm nhập mặn vào vùng phía nam. Quá trình xâm nhập mặn ngày càng sâu vào nội địa và thời gian cũng dài hơn, xâm nhập mặn diễn ra từ tháng 12 năm trước đến tháng 6 năm sau, những năm mặn cực đoan xuất hiện từ tháng 11 năm trước đến tháng 7 năm sau với độ mặn 4g/l, độ mặn thay đổi theo chu kỳ thủy triều và hướng gió. Tuy nhiên, trong những năm cực đoan, nhờ nguồn nước bổ sung từ hồ Dầu Tiếng đã góp phần làm giảm mức độ xâm nhập mặn tại sông VCD và sông VCT.
- + Mùa lũ: Mùa lũ kéo dài từ tháng 8 đến tháng 11, do dòng lũ từ sông Tiền đổ về khu vực phía tây sông VCT và phía bắc kênh Thủ Thừa, các huyện chịu ảnh hưởng của ngập lũ bao gồm: Tân Hưng, Vĩnh Hưng, Mộc Hóa, Tân Thạnh, Thạnh Hóa, Đức Huệ,... So với các tỉnh đầu nguồn, lũ về tỉnh Long An thường chậm hơn và mức ngập không sâu nhưng thời gian ngâm lũ kéo dài. Trong thời gian này mưa tập trung với lưu lượng và cường độ lớn nhất trong năm gây khó khăn cho sản xuất và đời sống.

II.3.4 Đặc điểm địa chất

- + Về phương diện địa chất – trầm tích của Long An thì chỉ có nhóm đất xám (phù sa cổ) thuộc trầm tích Pleistocene, phần còn lại có nguồn gốc từ lắng tụ của phù sa trẻ, trầm tích Holocene. Phần lớn đất đai tỉnh Long An được tạo thành ở dạng phù sa bồi lắng lẫn nhiều tạp chất hữu cơ nên đất có dạng cấu tạo bờ rời, tính chất cơ lý kém, rất khó khăn cho việc cung cấp vật liệu xây dựng giao thông. Ở các vùng thấp, trũng thường tích tụ nhiều độc tố làm cho đất bị nhiễm phèn và nhiễm mặn.

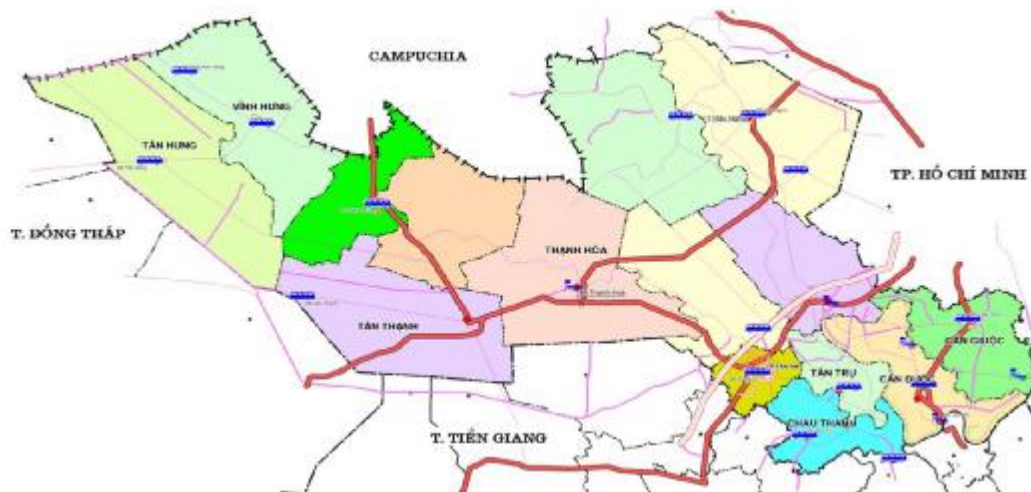
- + Theo Báo cáo điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất tỉnh Long An đến năm 2020, kế hoạch sử dụng đất kỳ cuối 2016-2020, Long An có 7 nhóm đất chính:
 - Nhóm đất phù sa: có diện tích 74.095 ha (chiếm 16,5% diện tích tự nhiên toàn tỉnh), phân bố ở địa hình có độ cao $2 \div 6$ m so với mặt biển, bao gồm các huyện Đức Hòa, Đức Huệ, Mộc Hóa và Vĩnh Hưng. Do địa hình cao thấp khác nhau nên chịu tác động của quá trình rửa trôi và xói mòn.
 - Nhóm đất xám: 94.721 ha, chiếm 21,09% diện tích tự nhiên toàn tỉnh. Đất có hàm lượng dinh dưỡng khá, phân bố chủ yếu ở các huyện, thị: Tân Thạnh, Tân An, Tân Trụ, Cần Đức, Bến Lức, Châu Thành và Mộc Hóa. Nhóm đất mặn: 4.080 ha, chiếm 0,91% diện tích tự nhiên toàn tỉnh, phân bố ở các huyện Cần Đức, Cần Giuộc, Châu Thành, Tân Trụ. Đất có hàm lượng dinh dưỡng khá, thường bị nhiễm mặn trong mùa khô. Hiện đang sử dụng để nuôi trồng thủy sản, trồng cây.
 - Nhóm đất phèn: 208.449 ha, chiếm 46,41% diện tích tự nhiên toàn tỉnh, phần lớn nằm trong vùng Đồng Tháp Mười và kẹp giữa 2 dòng sông VCD, VCT. Đất giàu chất hữu cơ, nồng độ độc tố trong đất cao (Cl^- , Al^{3+} , Fe^{2+} và SO_4^{2-}), mất cân đối nghiêm trọng NPK.
 - Nhóm đất cát: 111 ha, chiếm 0,02% diện tích tự nhiên toàn tỉnh, là đất cát giồng (Cz), phần lớn phân bố ở thị xã Kiến Tường của tỉnh và bị nhiễm mặn trong mùa khô.
 - Nhóm đất than bùn: 174 ha, chiếm 0,04% diện tích tự nhiên toàn tỉnh, là đất than bùn phèn, phần lớn phân bố ở huyện Mộc Hóa, phía Nam huyện Đức Huệ, giáp với huyện Thạnh Hóa. Đây là nguồn nguyên liệu cho sản xuất phân bón và chất đốt.
 - Nhóm đất khác: 55.052 ha, chiếm 12,26% diện tích tự nhiên toàn tỉnh, phân bố ở khắp các huyện, hiện đang trồng mía, sắn (khoai mì), cây ăn quả và một số rau màu khác.

II.4 Hiện trạng giao thông khu vực dự án (địa bàn tỉnh Long An trước đây)

II.4.1 Hiện trạng mạng lưới giao thông đường bộ

II.4.1.1 Đường cao tốc và quốc lộ

- + Đường cao tốc TP. HCM – Trung Lương: nối TP. HCM với ĐBSCL, đoạn đi qua tỉnh từ Bến Lức - Thủ Thừa – Tân An có chiều dài 29,41 km, gồm 4 làn xe với vận tốc ≤ 100 km/h, góp phần giảm ách tắc giao thông trên tuyến QL 1A, rút ngắn thời gian lưu thông trên tuyến TP. HCM – Trung Lương.
- + Đường cao tốc Bến Lức – Long Thành đoạn qua tỉnh dài 4,89km đang trong giai đoạn đầu tư xây dựng.



Hình 3: Hiện trạng mạng lưới quốc lộ và cao tốc³

- + Quốc lộ 1A: nối với vùng TP. HCM, ĐBSCL và cả nước, chạy dọc theo hướng Bắc – Nam, đạt cấp II đồng bằng, đoạn qua tỉnh dài 30 km, quy mô 4 làn xe, bê tông nhựa. Tuyến tránh nằm ở phía Tây TP. Tân An, dài 6,1km, rộng 12m, đạt cấp III đồng bằng.
- + Quốc lộ 50: nối Long An với TP. HCM và Tiền Giang, đoạn qua tỉnh dài 32,39km, mặt đường bê tông nhựa và láng nhựa, trong đó 26,89km đạt cấp III-ĐB và 5,5km đạt cấp IV-ĐB.
- + Quốc lộ 62: nối Long An với tỉnh Svây Riêng, tiếp nối đường Xuyên Á phía Campuchia. Chiều dài đoạn trong tỉnh là 62,78km, trong đó 5,26km đạt cấp II-ĐB và 6,06km đạt cấp III-ĐB và 51,46km đạt cấp IV-ĐB, bề rộng đường còn hạn chế.
- + Quốc lộ N2: nối vùng Đông Nam Bộ với vùng ĐBSCL, hiện nay đang thi công đoạn từ cầu vượt Củ Chi (TP. HCM) qua Long An đến thị trấn Mỹ An (Đồng Tháp) dài khoảng 100km, bao gồm nâng cấp mở rộng kết hợp xây dựng mới. Đoạn qua tỉnh dài 55km, đạt cấp IV đồng bằng, bê tông nhựa, rút ngắn thời gian lưu thông.
- + Đường N1: đang trong giai đoạn thực hiện dự án đầu tư xây dựng và có một số đoạn trùng với hướng tuyến các đường tỉnh hiện có. Hiện tại đã có 5 cây cầu trên tuyến được thông xe giúp thông tuyến đường N1 từ Đức Huệ - Thạnh Hóa.

II.4.1.2 Đường tỉnh

Tính đến đầu năm 2021 tỉnh Long An trước đây có 66 tuyến tỉnh lộ (ĐT 821, ĐT 822, ĐT 823, ĐT 824, ĐT825, ĐT 826, ĐT 826B, ĐT 827A, ĐT.827C, ĐT 828, ĐT830, ĐT.831, ĐT.833, ĐT 835, ĐT.838, đường Cặp Kênh 79, ĐT 817, Tân Hưng – Hưng Điền, Cai Tài, Cặp Kênh 7 thước, Trị Yên, Nguyễn Văn Tuôi, Nguyễn Trung Trực, ĐT818,) với tổng chiều dài khoảng 1.039,34km, trong đó có 10,38km đạt cấp II, 207,38km đạt cấp III, 405,44km đạt cấp IV, 85,83km đạt cấp V và 267,31km đạt cấp VI. Tỷ lệ kết cấu

³ Nguồn: Sở GTVT tỉnh Long An (trước đây)

mặt đường bê tông nhựa và láng nhựa khoảng 83,64% còn lại là đường BTXM, bê tông nhựa.



Hình 4: Hiện trạng mạng lưới đường tỉnh⁴

II.4.1.3 Các tuyến huyện lộ

Tỉnh Long An trước đây có 425 tuyến đường huyện lộ với tổng chiều dài các tuyến đường huyện lộ là 1.466,53km, trong đó tỷ lệ được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng chiếm 77,18%; đường đá cấp phối chiếm 19,04% còn lại đường đất chiếm 3,78%.

Tỷ lệ đường nhựa ở TP. Tân An, huyện Châu Thành, Đức Hòa tương đối cao, còn ở các huyện Tân Thạnh, Tân Hưng, Đức Huệ, và các huyện nông thôn khác thì khá thấp. Nhiều đoạn có chất lượng xấu, mặt đường hẹp gây ảnh hưởng cho các phương tiện đi lại, nhất là vào mùa mưa lũ. Các tuyến đường này thường ngắn, chưa tạo thành đường liên huyện. Hơn nữa, những tuyến đường này thường có nhiều loại xe với kích thước khác nhau (xe tải, ô tô, xe máy và xe đạp) và nhiều người đi bộ (bao gồm cả trẻ em đi học) đi lại trên đó mỗi ngày, dẫn tới tắc nghẽn giao thông và một số lượng lớn các vụ tai nạn.

II.4.1.4 Giao thông đô thị

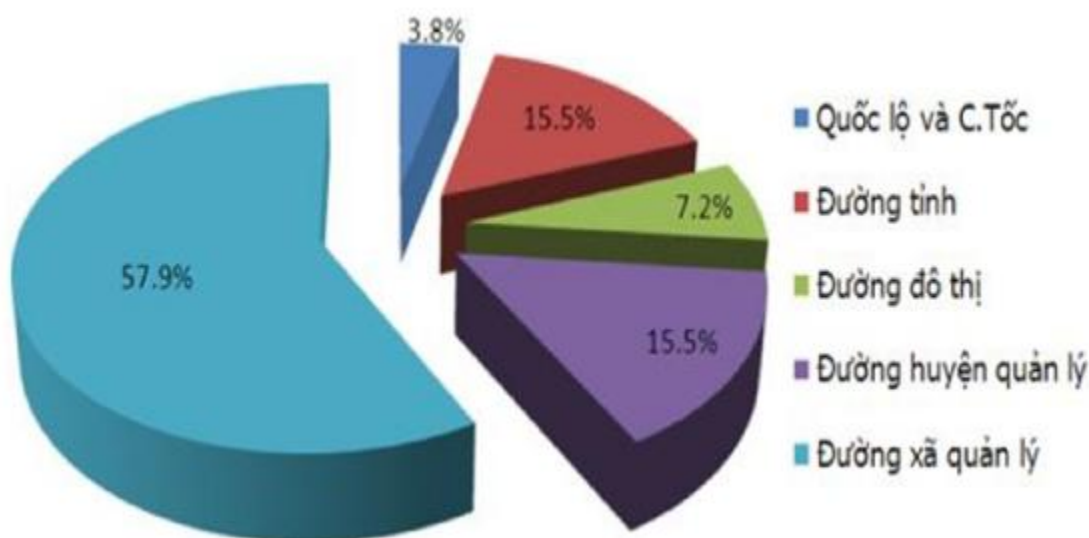
Tổng chiều dài đường đô thị là 447,28km, trong đó đường bê tông nhựa, đá dăm nhựa là 250,12 km (chiếm 55,92%), 150,12km đường BTXM (chiếm 33,56%), còn lại 47,06km là đường đá gạch, cấp phối và đường đất (chiếm 10,52%).

II.4.1.5 Giao thông nông thôn

Tổng chiều dài các tuyến đường xã chính là 5.285,77km gồm 3252 tuyến, trong đó có 1.127,96km đường bê tông nhựa và đá dăm nhựa (chiếm 21,34%), 1.019,19km đường BTXM (chiếm 22,67%), còn lại là đường đá gạch, cấp phối, đường đất, chưa đạt tiêu chuẩn đường GTNT loại A và B dài 2.959,63km (chiếm 55,99%). Tất cả các xã đều có đường ô tô đến trung tâm xã.

⁴ Nguồn: Sở GTVT tỉnh Long An (trước đây)

Dưới đây là biểu đồ tỷ lệ các loại đường và bảng thống kê đường của Tỉnh Long An.



Hình 5: Biểu đồ tỷ lệ các loại đường⁵

II.4.1.6 Đánh giá chung

- + Mạng lưới giao thông đường bộ của Tỉnh chủ yếu dựa trên các tuyến Quốc lộ, cao tốc TP HCM – Trung Lương và một số trục đường tỉnh chính; kết nối với khu vực Đồng Tháp Mười chủ yếu dựa trên tuyến QL.N1 và các tuyến đường tỉnh. Nhìn chung mạng lưới đường bộ nhưng mật độ còn thấp, chất lượng mặt đường chưa đảm bảo, lộ giới nhỏ, quy mô đường tỉnh chưa phù hợp; phân bố không đều theo địa hình và theo mật độ dân cư; còn hạn chế về kết nối liên thông do bị chia cắt nên hiệu quả khai thác trên các tuyến không đều.
- + Mạng lưới đường huyện, đường xã chiếm đa số vẫn là đường cấp phối và đường sỏi đá với chất lượng không cao nên hạn chế lưu thông, làm tăng chi phí vận tải, ô nhiễm môi trường, ... Mạng đường tại các xã biên giới còn thiếu và chưa thông tuyến nên gây khó khăn cho nhân dân trong đi lại cũng như ảnh hưởng đến tình hình phát triển kinh tế xã hội của các vùng này.
- + Hệ thống giao thông đô thị còn thiếu và yếu cả về kết cấu hạ tầng và loại hình vận tải hành khách đô thị.
- + Mạng lưới bến xe gần đây đã được đầu tư về cả số lượng và chất lượng đáp ứng được một phần nhu cầu đi lại của nhân dân các huyện đi nội tỉnh cũng như liên tỉnh.
- + So sánh giao thông tỉnh Long An với các tỉnh trong vùng KTTĐPN: Hiện nay giao thông chưa theo kịp và đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế. Mật độ mạng lưới giao thông đường bộ khoảng 0,36km/km², phân bố không đều giữa các khu vực: tập trung phát triển ở khu vực phía Đông Nam, còn ở vùng Đồng Tháp Mười có tỷ lệ rất thấp.

⁵ Nguồn: Sở GTVT tỉnh Long An (trước đây)

- + Kết nối với nước bạn Campuchia qua các cửa khẩu Long Khốt – Svay Chrum, cửa khẩu Mỹ Quý Tây – Sam Rong và cửa khẩu Bình Hiệp – Prây Vo qua các tuyến QL.62 và ĐT.838, ĐT.831C chưa được khai thác đúng với tiềm năng do chất lượng đường thấp, lộ giới nhỏ, các cầu cống trên tuyến chưa đảm bảo tải trọng.

II.4.2 Hiện trạng mạng lưới giao thông đường thủy

II.4.2.1 Đường thủy nội địa

Hệ thống giao thông đường thủy phân bố đều và khá thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa. Toàn tỉnh có 2551,56 km đường thủy nội địa, trong đó Trung ương quản lý 530,3 km (10 tuyến), tỉnh quản lý 317 km (23 tuyến), huyện quản lý 1704,26 km (270 tuyến).

- + Các tuyến liên tỉnh: Gồm các tuyến đi qua địa bàn tỉnh Long An cũ, kết nối giữa các tỉnh miền Đông và miền Tây Nam Bộ:
 - Tuyến Sài Gòn - Kiên Lương (kênh Chợ Gạo, Lấp Vò- Sa Đéc): 320 km
 - Tuyến Sài Gòn - Kiên Lương (kênh Thủ Thừa, Tháp Mười số 1): 288 km
 - Tuyến Sài Gòn - Cà Mau (qua kênh Chợ Gạo, kênh Xà No): 336 km
 - Tuyến Sài Gòn - Bến Kéo (Tây Ninh) trên sông VCD: 170 km
 - Tuyến Sài Gòn - Mộc Hóa (Long An) trên sông VCT: 130 km
- + Các tuyến nội tỉnh: Chủ yếu là các tuyến thu gom lương thực, nông sản, vật tư nông nghiệp và vật liệu xây dựng trên hai tuyến sông chính là VCD, VCT. Luồng hàng đi từ các bến thủy nội địa theo các tuyến kênh dọc và kênh ngang chính đến các cảng thủy nội địa và ngược lại.
- + Các tuyến đang khai thác tương đối thường xuyên gồm:
 - Tuyến Vĩnh Hưng – Kiến Tường - Mộc Hóa – Tân An – Bến Lức
 - Tuyến Tân Hưng – Tân Thạnh - Thạnh Hóa – Tân An – Bến Lức
 - Tuyến Đức Huệ - Đức Hòa – Bến Lức
 - Tuyến Tân Thạnh – Thạnh Hóa – Đức Huệ - Đức Hòa
 - Tuyến Rạch Bảo Định – TP Tân An
 - Các tuyến nội huyện Tân Trụ - Cần Đước – Cần Giuộc.

Mật độ các tuyến đường thủy nội địa là 0,57km/km². Có thể khai thác tàu tải trọng 50DWT–300DWT và sà lan công suất 400–750DWT trên các tuyến sông chính.

Tuy nhiên còn nhiều hệ thống sông, kênh rạch lớn như Phước Xuyên, Hồng Ngự, kênh 28, Dương Văn Dương, Bắc Đông, Rạch Chanh, Thủ Thừa, Chợ Gạo, Nước Mặn, Rạch Cát, ... đi qua địa bàn tỉnh chưa được đầu tư nạo vét phục vụ tiêu thoát nước và phát huy hiệu quả vận tải bằng đường thủy.

II.4.2.2 Cảng thủy nội địa

Tỉnh Long An có hệ thống sông ngòi dày đặc, nằm ở trung tâm của ĐBSCL, vì vậy số lượng cảng, bến và phương tiện ĐTNĐ khá đông đúc, nhộn nhịp, giao thông vận tải thủy nội địa có tính xã hội hóa cao. Theo thống kê, tại khu vực tỉnh Long An có 17 cảng thủy nội địa đã được công bố, cấp phép hoạt động; 120 bến thủy nội địa do trung ương quản lý, 60 bến thủy nội địa do địa phương quản lý.

Hầu hết các cảng ĐTNĐ đều do các doanh nghiệp đầu tư góp phần hình thành hệ thống cảng ĐTNĐ phân bố rộng, được xây dựng kiên cố ở khu vực phía Nam. Mạng lưới cảng đường thủy nội địa tỉnh Long An đã được hình thành, xây dựng tại các vị trí khá thuận lợi cho giao lưu trung chuyển hàng hoá. Nhìn chung, dịch vụ cảng ĐTNĐ tỉnh Long An có tốt hơn so với mặt bằng chung của khu vực phía Nam. Tuy nhiên, hiện vẫn còn hạn chế cả về chất lượng, quy mô năng lực hệ thống hạ tầng và trình độ công nghệ khai thác

II.4.2.3 Đánh giá về hiện trạng giao thông đường thủy

Mạng lưới đường thủy có mật độ khá cao, phân bố không đều theo địa hình và theo mật độ dân cư. Tuy nhiên, mạng lưới còn hạn chế về kết nối liên thông do bị ảnh hưởng của nhiều cầu có khẩu độ hẹp, tỉnh không thấp nên hiệu quả khai thác trên các tuyến không đều.

Mạng lưới giao thông đường thủy trên địa bàn tỉnh chủ yếu dựa trên các tuyến trung ương, các tuyến chính của tỉnh quản lý và một số kênh rạch chính thuộc các huyện. Quy mô đường thủy trên các tuyến do tỉnh quản lý còn nhỏ bé, chủ yếu tận dụng điều kiện tự nhiên, tận dụng các tuyến có nạo vét cải tạo của thủy lợi để khai thác. Do vậy, nhiều tuyến quan trọng, có vị trí thuận lợi nhưng chưa được khai thác hiệu quả.

Mạng lưới sông rạch thuộc các huyện quản lý hầu hết vẫn là kênh rạch tự nhiên, luồng hẹp, độ sâu nhỏ, vướng nhiều cầu, cống có khẩu độ hẹp, tỉnh không thấp nên hạn chế phương tiện đi lại, ... Các sông rạch tại các xã biên giới chưa thông toàn tuyến nên gây khó khăn cho nhân dân trong đi lại.

Tiềm năng khai thác du lịch trên các tuyến đường thủy hạn chế do chỉ có thể khai thác các tuyến lớn do Trung ương quản lý, còn lại các tuyến trên địa bàn tỉnh bị hạn chế nhiều do các tuyến nhỏ, nhiều đoạn chưa thông tuyến, hệ thống cầu không đảm bảo tĩnh không.

Kết nối giao thông đường thủy và đường bộ:

- + Hệ thống cảng biển và cảng thủy nội địa đã được đầu tư xây dựng nhưng do kết nối giao thông đường bộ còn hạn chế, lộ giới đường và chất lượng các tuyến đường kết nối ra cảng còn kém nên hiệu quả khai thác chưa cao.
- + Các khu công nghiệp, cụm công nghiệp được xây dựng gần khu vực sông Vàm Cỏ giúp tận tối ưu vận tải đường thủy, các cảng đóng vai trò là các điểm trung chuyển giữa vận tải đường bộ và đường thủy. Tuy nhiên, hiện chưa có các cảng bốc xếp hàng hoá có quy mô phù hợp và đường bộ kết nối tốt ở cấp xã hoặc huyện/thị. Do đó, chưa phát huy được tiềm năng, vai trò của GTVT thủy, chưa thiết lập hệ thống logistic phù hợp.

- + Độ sâu luồng và tĩnh không của các cầu trên tuyến còn chưa phù hợp khiến năng lực của vận tải đường thủy bị hạn chế. Công tác nạo vét, duy tu chưa được thực hiện thường xuyên để duy trì chiều sâu chạy tàu.
- + Chưa có sự kết nối tốt giữa các tuyến đường chính, kho bãi và đường thủy. Ngoài ra, các tuyến đường nối các nông trại tới các kho dự trữ, bảo quản hàng nông sản cũng chưa tốt.
- + Năng lực và độ an toàn của vận tải hàng hóa bằng đường thủy vào ban đêm bị hạn chế do hệ thống phao tiêu, biển báo hiệu, tín hiệu ban đêm (các sông rạch do địa phương quản lý) chưa đảm bảo.
- + Vận chuyển hàng hóa và hành khách trên địa bàn hiện chủ yếu gồm đường bộ và đường thủy nội địa, chỉ có một tỉ lệ rất nhỏ vận chuyển bằng đường biển.
- + Tác động của các loại cò dạt xâm lấn ngăn khả năng tiếp cận nhanh chóng mạng lưới sông ngòi và đường thủy.

II.4.3 Cảng biển

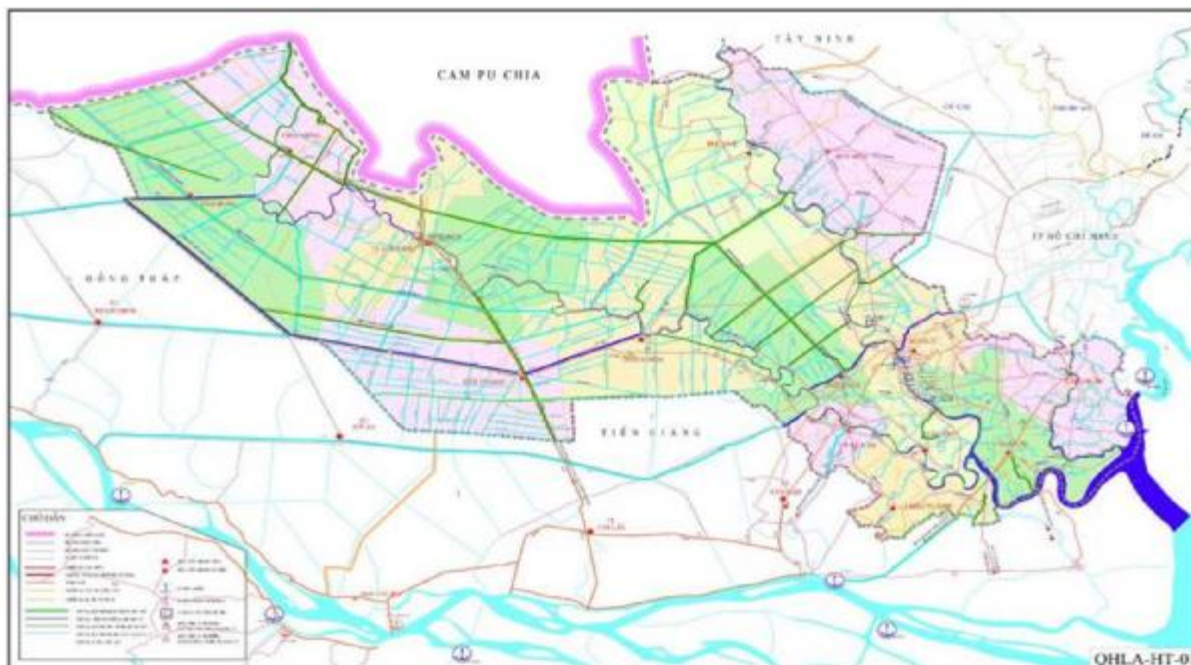
Tỉnh Long An cũ nằm trong vùng KTTĐ phía Nam. Với vị trí địa lý nằm ở vị trí bản lề giữa Đông và Tây Nam Bộ, nằm giữa Vùng KTTĐ phía Nam, điều kiện kết nối giao thông (đường thủy, đường bộ) với các tỉnh và các Thành phố lớn trong vùng (Tp. HCM, Đồng Nai, Vũng Tàu...) hết sức thuận lợi, Long An có điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư trong nước và nước ngoài, có tiềm năng phát triển cảng biển và dịch vụ cảng biển, dễ dàng kết nối với các cảng và trung tâm kinh tế trong khu vực.

Hiện nay toàn tỉnh có 9 cảng do tư nhân quản lý khai thác trên hệ thống sông Vàm Cỏ, sông Soài Rạp như: cảng Cẩm Nguyên, Hoàng Tuấn, Greenfeed, Thành Tài, MT gas, Xi măng Hà Tiên 2, Phương Quân, Phân bón Bình Điền, Bourbon.

Cảng Bourbon Bến Lức đã đủ điều kiện tiếp nhận tàu biển nội địa và quốc tế, góp phần đáp ứng được nhu cầu vận chuyển phục vụ phát triển công nghiệp, đô thị.

Dự án Cảng quốc tế Long An (huyện Cần Giuộc): đã khởi công xây dựng cuối năm 2010, và sau khi hoàn thành có công suất của một bến cảng tổng hợp cho tàu có tải trọng tới 75.000 DWT, đáp ứng khoảng 6 triệu tấn hàng tổng hợp và 900.000 tấn hàng Container thông qua cảng mỗi năm. Hiện tại đã hoàn thành xây dựng giai đoạn 1 với khả năng tiếp nhận tàu 50.000 DWT.

Cảng Long An sẽ là một đầu mối giao lưu hàng hải lớn của Tỉnh trên sông Soài Rạp, trực tiếp làm giảm bớt lưu lượng hàng hóa và chi phí vận tải hàng xuất nhập khẩu hàng năm phải chuyển tiếp lên các cảng TP.HCM bằng đường bộ, đường thủy nội địa và ngược lại. Mặt khác việc đầu tư xây dựng Cảng Long An còn góp phần làm tăng khả năng lưu thông hàng hóa, đẩy nhanh quá trình khai thác, phát triển các cảng khu vực ĐBSCL và cả khu vực Nam Bộ.



Hình 6: hiện trạng giao thông vận tải đường thủy⁶

II.4.4 Giao thông đường sắt

Theo quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24 tháng 8 năm 2015, trên địa bàn tỉnh Long An trước đây có tuyến thành phố Hồ Chí Minh-Mỹ Tho-Cần Thơ đi qua có khổ đường 1.435 mm trong đó ưu tiên đầu tư đoạn thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho.

Tuyến đề xuất xây dựng trước năm 2030 và hiện tại đang trong giai đoạn lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (hướng tuyến trong báo cáo nghiên cứu tiền khả thi do liên doanh TEDI SOUTH - TRICC – TEDI có thay đổi so với quy hoạch được duyệt.

II.4.5 Đánh giá tổng quan về giao thông trong khu vực, các ảnh hưởng trực tiếp, gián tiếp của các quy định pháp luật chuyên ngành đối với dự án

Hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Long An trước đây có các phương thức đường bộ, đường thủy nội địa và hàng hải. Hạ tầng đường sắt và đường hàng không vẫn chưa phát triển trong ranh giới tỉnh Long An. Trong đó phương thức đường thủy nội địa gắn liền với đặc thù sông nước ở khu vực Đồng Tháp Mười hiện đang được sử dụng để tạo các hành lang giao thông.

Mạng lưới giao thông đường bộ tập trung chủ yếu ở phía gần TP. Hồ Chí Minh tuy nhiên các trục chính kết nối qua các đô thị Đức Hòa, Bến Lức, Cần Giuộc còn thiếu và chất lượng chưa cao. Giao thông kết nối chủ yếu dựa vào 2 tuyến chính là Cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương và QL.1. Mạng lưới đường huyện, đường xã chiếm đa số vẫn là đường cấp phối và đường sỏi đá với chất lượng không cao nên hạn chế lưu thông,

⁶ Nguồn: Sở GTVT tỉnh Long An (trước đây)

làm tăng chi phí vận tải, ô nhiễm môi trường. Giao thông đường bộ bị hạn chế do hệ thống cầu cống qua khu vực dày đặc, chưa đảm bảo tải trọng. Kết nối giao thông Thủy – Bộ còn yếu kém là nguyên nhân chưa khai thác hết năng lực của hệ thống giao thông.

Tỉnh Long An cũ nay là tỉnh Tây Ninh là tỉnh nằm ngay cửa ngõ miền Tây, hàng hoá, công nhân, người lao động ở các tỉnh khu vực Đồng bằng sông Cửu Long đi đến thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai... phải đi qua Long An, đã dẫn đến các tuyến đường như: Đoạn QL.1A, QL.50, tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh Trung Lương; Quốc lộ N2 đi từ hướng Đồng Tháp, An Giang về thành phố Tân An đi Thành phố Hồ Chí Minh thường xuyên bị ùn tắc cho thấy các tuyến hiện hữu không đáp ứng đủ cho nhu cầu hiện tại của người dân.

Giai đoạn 2015 – 2020, Long An thực hiện chương trình đột phá “huy động mọi nguồn lực xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông phục vụ phát triển công nghiệp vùng kinh tế trọng điểm” với danh mục đầu tư 14 dự án tuyến giao thông nằm trên địa bàn các huyện Bến Lức, Đức Hòa, Cần Giuộc, Cần Đước. Tổng mức đầu tư của 14 dự án, công trình gần 5.900 tỷ đồng; trong đó nguồn vốn ngân sách nhà nước trên 2.900 tỷ đồng, nguồn vốn vận động doanh nghiệp gần 3.000 tỷ đồng. Đánh giá sau 5 năm triển khai thực hiện, có 9 dự án, công trình hoàn thành và đưa vào sử dụng, 2 công trình hoàn thành trong năm 2020 và 3 công trình hoàn thành sau năm 2020. Tuy nhiên, theo đánh giá hạ tầng giao thông tuy có quan tâm đầu tư nhưng chưa đáp ứng yêu cầu. Các tuyến giao thông kết nối theo nội dung hợp tác phát triển kinh tế - xã hội với Tp. Hồ Chí Minh và các tỉnh khác còn chậm.

Do đó, giai đoạn đến 2025, Long An tiếp tục thực hiện chương trình đột phá, huy động mọi nguồn lực phát triển hệ thống hạ tầng giao thông vùng kinh tế trọng điểm với danh mục dự kiến 8 công trình với tổng số vốn hơn 13.000 tỷ đồng. Đồng thời tập trung thực hiện 3 công trình giao thông trọng điểm gồm Đường vành đai thành phố Tân An và cầu qua sông Vàm Cỏ; Đường ĐT.830E và đường ĐT.827E kết nối với Tp. Hồ Chí Minh và các tỉnh, thành trong khu vực.

Nhìn chung Long An có một hệ thống giao thông đường thủy phân bố đều và thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa bằng đường sông, tuy nhiên còn rất nhiều vấn đề cản trở phát triển thương mại và giao thương trong vùng. Những hạn chế trong phát triển hạ tầng cụ thể như sau:

- + Các cảng đóng vai trò là các điểm trung chuyển giữa vận tải đường bộ và đường thủy. Tuy nhiên, khả năng phát triển khó có khả năng phát triển cảng nội địa do một số hạn chế của mạng lưới giao thông đường thủy như độ sâu của sông, số lượng cầu nhỏ bắc qua nhiều tuyến kênh rạch và tác động của cỏ dại xâm thực làm giảm khả năng lưu thông dễ dàng và nhanh chóng của tàu thuyền trên các tuyến đường thủy địa phương. Cơ sở hạ tầng đường bộ kết nối cảng chính và các cảng sông nội địa khác đến cấp xã, huyện thị còn hạn chế cả về chiều rộng đường, kết cấu và bề mặt làm hạn chế đáng kể việc sử dụng các cảng này. Do đó, chưa phát triển hệ thống hậu cần phù hợp để sử dụng tối đa hạ tầng cảng và nhiều tuyến giao thông đường thủy trên địa bàn tỉnh.

- + Kết nối giữa các tuyến đường chính, kho bãi và đường thủy còn hạn chế. Ngoài ra, các tuyến đường nối các nông trại tới các kho dự trữ, bảo quản hàng nông sản cũng chưa tốt.
- + Vận chuyển hàng hóa và hành khách trên địa bàn chỉ bao gồm đường bộ và đường thủy nội địa, chỉ có một tỉ lệ rất nhỏ bằng đường biển. Các vấn đề chính ảnh hưởng đến khả năng sử dụng tối đa các tuyến đường thủy cụ thể là:
- + Sự hình thành của loài thực vật gây hại xâm lấn - "lục bình" dẫn tới nhiều tuyến đường thủy và kênh rạch không thể sử dụng được để vận chuyển đường thủy hiệu quả.
- + Nhiều cây cầu nhỏ (cả chiều rộng và chiều cao) được hình thành trên nhiều tuyến đường thủy và kênh rạch làm hạn chế kích thước tàu thuyền lên xuống các tuyến đường thủy và kênh rạch.

Do vậy, điểm hạn chế chính đối với giao thông tỉnh nằm ở chất lượng mạng lưới đường bộ chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải, kết nối TP.HCM đi các tỉnh Đồng Tháp Mười qua Long An còn quá ít chỉ dựa trên tuyến QL.1 và 01 tuyến cao tốc. Việc khai thác giao thông thủy nội địa còn hạn chế do kho bãi và kết nối giao thông Thủy – Bộ chưa đảm bảo.

II.5 Các dự án liên quan

- 1) Dự án “Nâng cấp, cải tạo 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) tại Đồng bằng sông Cửu Long”, vay vốn Ngân hàng thế giới

Dự án “Nâng cấp, cải tạo 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) tại Đồng bằng sông Cửu Long”, vay vốn Ngân hàng thế giới đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 1445/QĐ-TTg ngày 30/6/2025 nhằm nâng cao năng lực thông hành, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa, hành khách, đảm bảo an toàn giao thông, từng bước hoàn chỉnh mạng lưới giao thông đường bộ kết nối khu vực, thích ứng với biến đổi khí hậu, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Trong đó, đối với Quốc lộ 62, hướng tuyến và quy mô dự án như sau:

- + Hướng tuyến: theo hướng tuyến QL.62 hiện hữu, đoạn tuyến qua xã Tân Thạnh làm mới tuyến tránh dự kiến từ Km41+100 – Km49+150;
- + Quy mô dự án: Nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 62 thành đường cấp III đồng bằng, vận tốc thiết kế 80km/h. Mặt cắt ngang nền đường rộng 12m, mặt đường rộng 11m bao gồm 02 làn xe cơ giới rộng 2x3,5m và 02 làn xe thô sơ rộng 2x2,0m, lề đường rộng 2x0,5m mỗi bên; một số đoạn qua thị trấn, thị tứ mặt cắt ngang theo hiện trạng.

Đánh giá chung về ảnh hưởng của dự án “Nâng cấp, cải tạo 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) tại Đồng bằng sông Cửu Long”, vay vốn Ngân hàng thế giới đến dự án đường Tân An - Bình Hiệp: Dự án “Nâng cấp, cải tạo 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) tại Đồng bằng sông Cửu Long”, vay vốn Ngân hàng thế giới đã được Thủ tướng Chính phủ duyệt đề xuất dự án năm 2023 (QĐ số 646/QĐ-TTg ngày 07/6/2023) và phê duyệt chủ trương đầu tư năm 2025 (QĐ số 1445/QĐ-TTg ngày 30/6/2025). Tuy nhiên, hiện nay, nguồn

vốn đầu tư phụ thuộc vào nguồn vốn vay Ngân hàng thế giới (WB) và quá trình đàm phán nên dự án được triển khai chậm tiến độ so với nhu cầu, hệ thống hạ tầng hiện hữu xuống cấp nghiêm trọng, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông. Việc đầu tư dự án phụ thuộc vào nguồn vốn vay WB có thể làm chậm nhịp phát triển chung của tỉnh, không tận dụng được lợi thế của tỉnh sau khi sáp nhập. Do đó, để đáp ứng nhu cầu kết nối và giao thương với nước Bạn Campuchia ngày càng phát triển, do đó việc thúc đẩy phát triển KCN cửa khẩu Bình Hiệp (thuộc khu kinh tế cửa khẩu Bình Hiệp 13.080ha), tăng cường logistics và kết nối giữa khu vực phía Đông Nam của tỉnh với khu vực Đồng Tháp Mười và khu vực biên giới, việc đầu tư nêu trên vẫn chưa đáp ứng được kỳ vọng phát triển giao thông của tỉnh. Do đó, việc nghiên cứu nâng cấp mở rộng các tuyến đường hiện trạng hoặc đầu tư mới là hết sức cần thiết.

II.6 Sự phù hợp quy hoạch

Tuyến Đường Tân An – Bình Hiệp là một trong các công trình trọng điểm phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Tây Ninh. Tuyến đường đã được các cơ quan chức năng cập nhập vào quy hoạch tỉnh Tây Ninh mới sau khi hai tỉnh Long An và tỉnh Tây Ninh trước đây sáp nhập.

CHƯƠNG III - CÁC ĐIỀU KIỆN ĐỂ THỰC HIỆN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

Dự án đáp ứng các điều kiện để thực hiện đầu tư xây dựng, cụ thể như sau:

- + Phù hợp với quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực; quy hoạch và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt;
- + Không trùng lặp với các chương trình, dự án đã có quyết định chủ trương đầu tư hoặc đã có quyết định đầu tư;
- + Phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn đầu tư công;
- + Bảo đảm hiệu quả kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh và phát triển bền vững.

C. DỰ KIẾN MỤC TIÊU, QUY MÔ, ĐỊA ĐIỂM VÀ HÌNH THỨC ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

CHƯƠNG IV - DỰ KIẾN MỤC TIÊU, QUY MÔ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

IV.1 MỤC TIÊU CỦA DỰ ÁN

IV.1.1 Mục tiêu tổng thể

- + Xây dựng tuyến đường trục động lực quan trọng kết nối từ trung tâm tỉnh Tây Ninh (phường Long An) về khu vực Đồng Tháp Mười và kết nối với cửa khẩu Quốc tế Bình Hiệp và vương quốc Campuchia.
- + Tạo không gian phát triển mới, song song với Quốc lộ 62 hiện hữu nhằm phát triển kinh tế xã hội khu vực, góp phần đảm bảo an ninh, quốc phòng (gần biên giới).

IV.1.2 Mục tiêu cụ thể

- + Góp phần hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải của tỉnh Tây Ninh theo quy hoạch giúp kết nối các địa phương trong tỉnh và các tỉnh lân cận, thúc đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế - xã hội, nâng cao đời sống vật chất tinh thần cho nhân dân tỉnh Tây Ninh, đồng thời đảm bảo cho tỉnh Tây Ninh phát triển bền vững trên nhiều lĩnh vực kinh tế - xã hội.
- + Thúc đẩy phát triển KCN cửa khẩu Bình Hiệp (thuộc khu kinh tế cửa khẩu Bình Hiệp 13.080ha), tăng cường logistics và kết nối các địa phương khác trong tỉnh tại khu vực vùng Đồng Tháp Mười, khu vực biên giới với trung tâm tỉnh Tây Ninh và cảng Long An.
- + Góp phần vào việc xây dựng cơ sở hạ tầng, thu hút vốn đầu tư, phục vụ mục tiêu công nghiệp hoá hiện đại hóa, thúc đẩy việc đầu tư xây dựng các KCN và đô thị tại khu vực dọc theo tuyến từ đó từng bước nâng cao đời sống nhân dân trong khu vực.
- + Góp phần đảm bảo Quốc phòng, an ninh và trật tự xã hội.

IV.2 DỰ KIẾN QUY MÔ XÂY DỰNG

IV.2.1 Nhóm và cấp công trình

- + Nhóm dự án: Dự án nhóm A.
- + Loại công trình: Công trình giao thông;
- + Cấp công trình:
 - Công trình đường bộ: Cấp I (đối với giai đoạn hoàn chỉnh); cấp III (đối với quy mô giai đoạn 1).
 - Công trình cầu: cấp II.
- + Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án: Hội đồng nhân dân tỉnh Tây Ninh.
- + Cấp quyết định đầu tư dự án: Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh.
- + Tên chủ đầu tư: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An.

IV.2.2 Dự báo nhu cầu giao thông

IV.2.2.1 Cơ sở dữ liệu phục vụ dự báo nhu cầu giao thông

1) Số liệu khảo sát giao thông do tư vấn thực hiện tháng 10/2025

Bảng 2: Vị trí các trạm khảo sát giao thông:

TT	Trạm khảo sát	Vị trí khảo sát giao thông	Khảo sát đếm xe
1	Trạm 1	Ngã 3 QL.62 – CT01	6 hướng
2	Trạm 2	Ngã 3 QL.62 – N2	6 hướng
3	Trạm 3	Ngã 3 QL.62 – Hai Bà Trưng	6 hướng
		Cộng:	18 hướng



Hình 7: Vị trí các trạm khảo sát giao thông

+ Kết quả khảo sát giao thông:

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Bảng 3: Số liệu đếm xe chi tiết theo hướng các trạm khảo sát

Đơn vị: Xe/ngày đêm

Trạm	Mặt cắt	Hướng	Xe con/ Xe ≤ 12 chỗ	Xe Buýt, Xe Khách		Xe tải					Xe máy, Xe đạp điện	Tổng xe cơ giới
						Tải nhẹ	Tải trung		Tải nặng			
				≤ 30 chỗ	> 30 chỗ		< 2 tấn	2 - 4 tấn	4 - 10 tấn	10 - 18 tấn + Container 20ft		
Trạm 01	MC1: Trên QL62 Phía QL1A	Hướng vào nút giao	2494	318	251	279	333	408	523	334	7314	4941
		Hướng nút giao ra	2842	439	399	397	398	489	294	344	8265	5602
		Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	5336	757	650	676	732	897	818	678	15578	10543
	MC2: Trên QL62 Phía Cầu Rạch Chanh	Hướng vào nút giao	2555	281	206	364	399	443	416	279	8265	4944
		Hướng nút giao ra	2872	343	338	304	407	552	432	464	5356	5712
		Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	5427	625	544	668	806	995	849	743	13621	10656
	MC3: Trên Đường dẫn vào cao tốc	Hướng vào nút giao	3221	459	581	292	470	694	370	703	0	6790
		Hướng nút giao ra	2638	286	354	216	425	556	655	587	0	5717
		Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	5859	745	935	509	894	1250	1025	1290	0	12507
Trạm 02	MC1: Trên QL62 Phía Thanh Hóa	Hướng vào nút giao	1903	324	138	319	274	403	236	123	3179	3251
		Hướng nút giao ra	2026	473	108	285	337	788	278	120	5969	4415
		Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	3929	796	246	604	611	1191	513	243	9147	8133
		Hướng vào nút giao	1302	353	108	149	208	352	159	80	3435	2712
		Hướng nút giao ra	1349	232	82	105	124	226	89	46	2103	1784

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Trạm	Mặt cắt	Hướng	Xe con/ Xe ≤ 12 chỗ	Xe Buýt, Xe Khách		Xe tải					Xe máy, Xe đập điện	Tổng xe cơ giới
						Tải nhẹ	Tải trung		Tải nặng			
				≤ 30 chỗ	> 30 chỗ	< 2 tấn	2 - 4 tấn	4 - 10 tấn	10 - 18 tấn + Container 20ft	> 18 tấn + Container 40ft		
	MC2: Trên QL62 Phía Tân Thạnh	Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	2651	585	190	254	332	578	248	125	5538	4963
	MC3: Trên QLN2	Hướng vào nút giao	800	119	0	161	147	462	119	41	3272	1849
		Hướng nút giao ra	631	92	56	239	169	203	146	78	1815	1613
		Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	1431	211	56	400	316	664	265	119	5087	3462
Trạm 03	MC1: Trên QL62 phía Tân Lập	Hướng vào nút giao	813	122	26	245	190	106	68	145	9391	1715
		Hướng nút giao ra	186	4	1	11	26	4	0	0	1362	232
		Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	1000	126	27	256	216	110	68	145	10753	1947
	MC2: Trên QL62 phía Cửa khẩu	Hướng vào nút giao	750	75	31	167	133	81	50	162	4796	1450
		Hướng nút giao ra	803	85	27	243	174	113	68	145	6224	1658
		Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	1554	160	58	410	307	194	118	307	11019	3108
	MC3: Trên đường Hai Bà Trung	Hướng vào nút giao	361	5	2	23	34	10	0	0	1957	435
		Hướng nút giao ra	935	113	31	182	156	81	50	162	8558	1710
		Tổng bình quân 3 ngày của mặt cắt	1296	119	32	206	189	92	50	162	10515	2146

2) Các tài liệu về Quy hoạch GTVT liên quan

- + Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- + Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050;
- + Quy hoạch Vùng Đông Nam bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- + Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- + Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050;
- + Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- + Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- + Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

3) Hiện trạng kinh tế - xã hội

a) Hiện trạng kinh tế - xã hội cả nước

- + Theo niên giám thông kê cả nước năm 2024, tình hình kinh tế - xã hội cả nước năm 2024 như sau:
 - Tổng sản phẩm trong nước (GDP) năm 2024 sơ bộ tăng 7,09% so với năm trước. Trong mức tăng tổng giá trị tăng thêm toàn nền kinh tế, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 3,27%, đóng góp 5,37% vào tốc độ tăng tổng giá trị tăng thêm của toàn nền kinh tế; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 8,24%, đóng góp 45,17%; khu vực dịch vụ tăng 7,38%, đóng góp 49,46%. Về sử dụng GDP năm 2024, tiêu dùng cuối cùng sơ bộ tăng 6,57% so với năm 2023, đóng góp 66,03% vào tốc độ tăng chung của nền kinh tế; tích lũy tài sản tăng 7,20%, đóng góp 40,66%; xuất khẩu hàng hóa và dịch vụ tăng 15,47%; nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ tăng 16,12%.
 - GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành luôn đạt mức năm sau cao hơn năm trước. Năm 2024, GDP bình quân đầu người sơ bộ đạt 4.700 USD/người, tăng 376 USD so với năm 2023. Quy mô GDP theo giá hiện hành năm 2024 đạt 11.511,9 nghìn tỷ đồng, tương đương 476,3 tỷ USD (năm 2023 đạt 10.320 nghìn tỷ đồng, tương đương 433,7 tỷ USD).
 - Năm 2024, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa sơ bộ đạt 786,9 tỷ USD, tăng 15,5% so với năm trước. Kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đạt 405,9 tỷ USD, tăng 14,4% so với năm 2023, trong đó: Khu vực kinh tế trong nước đạt 114,9 tỷ USD, tăng 20,1%, chiếm 28,3% tổng kim ngạch xuất khẩu; khu vực có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 291 tỷ USD, tăng 12,3%, chiếm 71,7%.

b) Hiện trạng kinh tế - xã hội đồng bằng sông Cửu Long

- + Năm 2024, phát triển kinh tế - xã hội của Vùng đạt nhiều kết quả đáng ghi nhận.
 - Tốc độ tăng trưởng kinh tế (GDP) năm 2024 của Vùng đạt 7,31%, cao hơn mức bình quân chung của cả nước (cả nước khoảng 7%), đứng thứ 3/6 các vùng kinh tế. Tổng giá trị tăng thêm năm 2024 của cả 3 khu vực là 7,46%, trong đó khu vực I tăng 3,85%, khu vực II tăng 11,18%, khu vực III tăng 7,63%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm tăng 4,65%.
 - Quy mô tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) theo giá hiện hành Vùng đạt 1.409,28 nghìn tỷ đồng, tăng 11,9% so với năm 2023 và chiếm 12,2% sản phẩm cả nước. Thu nhập bình quân đầu người toàn vùng năm 2024 đạt 80,7 triệu đồng/người/năm, đứng thứ 5/6 vùng trên cả nước. Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) của các tỉnh trong Vùng duy trì tăng trưởng tốt, trong đó các tỉnh Trà Vinh, Kiên Giang và Hậu Giang có mức tăng trưởng cao.
 - Hoạt động thương mại - dịch vụ tiếp tục khởi sắc. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ toàn Vùng tăng khá và cao hơn bình quân cả nước (9%). Tổng vốn đầu tư phát triển toàn Vùng đạt 44,1 nghìn tỷ đồng, tăng 10,44% so năm 2023. Thu hút đầu tư nước ngoài (FDI) lũy kế đến hết tháng 11/2024, toàn vùng có 2.086 dự án đang hoạt động với tổng số vốn huy động là 36.755,34 triệu USD. Thu ngân sách toàn Vùng ước đạt 116.707 tỷ đồng, tăng 5,4% so với dự toán Thủ tướng Chính phủ giao. Xuất khẩu cả Vùng đạt 25,7 tỷ USD, tăng 17% so cùng kỳ. Tỷ lệ hộ theo chuẩn nghèo đa chiều giảm còn 4,15%, thấp hơn mức bình quân chung của cả nước (5,71%).

c) Hiện trạng kinh tế - xã hội tỉnh Long An cũ

- + Theo niên giám thống kê tỉnh Long An năm 2024, tình hình kinh tế - xã hội tỉnh Long An cụ thể như sau:
 - Theo Cục Thống kê tỉnh Long An, tổng sản phẩm trên địa bàn tỉnh (GRDP) ước cả năm 2024 tăng 8,30%. Với tốc độ tăng trưởng như vậy, Long An đã trở thành tỉnh đứng thứ 21 cả nước, đứng thứ 3 của vùng đồng bằng sông Cửu Long về tốc độ tăng trưởng kinh tế cao. Cùng với đó, trong từng khu vực có sự chuyển dịch mạnh mẽ, tích cực theo hướng giảm tỷ trọng khu vực nông, lâm và thủy sản, tăng tỷ trọng khu vực công nghiệp và dịch vụ. Sự chuyển dịch này là tất yếu khách quan nhằm hướng đến những ngành công nghiệp mũi nhọn, tạo sự đột phá cho bức tranh phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh. Cụ thể: khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản trong năm 2024 có nhiều thuận lợi, đạt mức tăng 3,60%, chủ yếu do sản lượng lúa tăng 3,43% so với cùng kỳ.
 - Khu vực công nghiệp và xây dựng trên địa bàn tỉnh có xu hướng phục hồi tích cực hơn. Tốc độ tăng trưởng cả khu vực ước đạt 10,95%, tăng chủ yếu do ngành công nghiệp phục hồi mạnh mẽ trong những tháng cuối năm, doanh nghiệp có được đơn hàng, tăng công suất sản xuất, tăng trưởng tập trung ở những ngành công nghiệp chủ đạo, như: sản xuất trang phục tăng 47,29%, sản xuất giấy và

sản phẩm từ giấy tăng 24,26%, sản xuất thiết bị điện tăng 19,68%, sản xuất sản phẩm từ kim loại đúc sẵn tăng 18,8%, sản xuất hoá chất và sản phẩm hóa chất tăng 15,99%...

- Khu vực dịch vụ tiếp tục phục hồi, ước tính cả khu vực tăng 6,44%. Thu nhập của người dân trên địa bàn tỉnh tăng so với cùng kỳ do tăng lương cơ sở, lương vùng, lợi nhuận từ việc bán nông sản (lúa, chanh,...) và nhận tiền đền bù từ các dự án quy hoạch trên địa bàn tỉnh, do đó người dân tăng chi tiêu góp phần cho ngành dịch vụ tăng 8,27%; ngành lưu trú và ăn uống tăng 10,42%; sự phục hồi của ngành công nghiệp chế biến, chế tạo và hoạt động xuất khẩu 11 tháng đầu năm 2024 tăng 15,34% so cùng kỳ, nhập khẩu tăng 19,84% làm cho ngành vận tải, kho bãi tăng 14,12%.
- Cùng với sự phát triển về kinh tế, đời sống người dân ngày càng cải thiện, GRDP bình quân đầu người năm 2024 đạt 107,3 triệu đồng/người/năm.

Bảng 4: Tăng trưởng kinh tế và GRDP bình quân đầu người từ 2011 – 2024 ⁷

Nội dung	Năm									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2024
Tăng trưởng kinh tế (%)	12,2	10,5	11	11	11,5	9,72	9,82	10,59	9,58	8,3%
GRDP đầu người (triệu đồng/người/năm)	29,56	36,6	40	44,5	50	50,3	57,3	65,7	72,7	107,3

- + Qua số liệu cho thấy, từ năm 2011 – 2024, GRDP bình quân tăng lên 47,44 triệu đồng/người/năm. Cụ thể tăng từ 29,56 triệu đồng của năm 2011 lên 107,3 triệu đồng vào năm 2024. Đây là thu nhập tương đối cao so với khu vực đồng bằng sông Cửu Long và cả nước. Điều này chứng tỏ trong những năm qua chiến lược phát triển kinh tế Long An là phù hợp và hiệu quả, góp phần quan trọng trong việc ổn định, cải thiện và nâng cao đời sống của Nhân dân.
- + Dân số Long An đứng thứ tư trong số các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long, xếp sau Tiền Giang – tỉnh có dân số cao nhất khu vực. Mật độ dân số của Long An ở mức thấp, chỉ đứng thứ 9 trên 13 tỉnh, thấp hơn Cần Thơ – tỉnh có mật độ dân số cao nhất. Tuy nhiên, tỷ lệ gia tăng dân số tự nhiên và tỷ lệ người lao động trên 15 tuổi của Long An đều nằm trong nhóm dẫn đầu, cung cấp một lượng lớn nguồn nhân lực cho khu vực. Đặc biệt, tỷ suất nhập cư của Long An xếp thứ hai trong bảng xếp hạng, trong khi tỷ suất xuất cư lại ở mức thấp. Số lượng người lao động trên 15 tuổi tại Long An đứng đầu trong vùng đồng bằng sông Cửu Long.

⁷ Nguồn: Cục Thống kê tỉnh Long An năm 2011 – 2024.

4) Hiện trạng giao thông vận tải khu vực dự án

Chi tiết xem mục III.2.5

5) Định hướng phát triển kinh tế - xã hội khu vực dự án

Chi tiết xem mục II.2.2.

6) Định hướng phát triển hạ tầng giao thông khu vực dự án

Theo Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13/06/2023 về Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050, định hướng phát triển hạ tầng giao thông vùng như sau:

a) Đường bộ

- + **Cao tốc:** Trên địa bàn tỉnh Long An cũ đến 2030 sẽ hình thành 4 tuyến cao tốc. Các tuyến cao tốc này, đều trên các hành lang vận tải đối ngoại chính kết nối về TP Hồ Chí Minh:
 - Cao tốc TP HCM – Trung Lương – Mỹ Thuận: đã hoàn thành đoạn qua Long An (dài 28 km, quy mô 4 2 làn xe). Định hướng sau 2020 nâng cấp lên 8 làn xe vào thời điểm phù hợp.
 - Đường vành đai 3 TP. HCM: đoạn qua tỉnh Long An đi ven ranh giới giữa TP. Hồ Chí Minh và huyện Bến Lức, huyện Cần Giuộc. Đến năm 2020 sẽ xây dựng xong giai đoạn 1 dự án đường cao tốc Bến Lức – Long Thành với quy mô cao tốc 4 làn xe. Định hướng đến 2030 nâng cấp 6-8 làn xe.
 - Đường vành đai 4 TP. HCM: Trên địa bàn tỉnh Long An, tuyến đi qua huyện Đức Hòa, Bến Lức, Cần Đước, Cần Giuộc qua các điểm khống chế là hướng tuyến ĐT.823, ĐT.825, ĐT.830, đoạn mới Bến Lức – Hiệp Phước. Tuyến được quy hoạch xây dựng sau năm 2020. Vị trí và quy mô tuyến đã được phê duyệt quy hoạch chi tiết với quy mô cao tốc đô thị, cụ thể như sau:
 - Đoạn từ Đức Hoà (ranh Tp.HCM) – QL.1: dài 35km, quy mô 6-8 làn xe.
 - Đoạn từ QL.1- ranh Tp.HCM, Khu công nghiệp Hiệp Phước: dài 26,5km, qua các Bến Lức, Cần Đước, Cần Giuộc, quy mô 6 làn xe.
 - Cao tốc Hồ Chí Minh: Được thực hiện sau năm 2020 theo Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ. Phần đoạn tuyến qua Long An dài khoảng 100 km thuộc đoạn Chơn Thành -Đức Hòa-Mỹ An dài 158 km, quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cao tốc 4 làn xe.
- + **Đường quốc lộ:**
 - Đến năm 2030, trên địa bàn tỉnh sẽ có 6 tuyến quốc lộ (và có tính chất quốc lộ) đi qua. Các tuyến này đều đang được triển khai xây dựng và có quy hoạch nâng cấp tiếp.

- Quốc lộ 1: Đoạn qua địa bàn tỉnh Long An dài 30 km, từ ranh TP. HCM đến ranh tỉnh Tiền Giang. Đây là tuyến đường bộ quan trọng đã được nâng cấp mở rộng quy mô lên 4 làn xe ô tô, 2 làn hỗn hợp.
- Quốc lộ 50: QL.50 từ TP. HCM đi Tiền Giang, qua địa phận tỉnh Long An dài 26 km đang được nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp III với quy mô 2-4 làn xe. Định hướng đến năm 2030, nâng cấp QL.50 đoạn trong Vành đai IV (TP. HCM) từ Cần Giuộc đến ranh TP. Hồ Chí Minh có quy mô cấp II, 4 làn xe.
- Quốc lộ 50B: Điểm đầu đường Phạm Hùng, thành phố Hồ Chí Minh, điểm cuối tại ngã ba Trung Lương, Tiền Giang, dài 55 km. Quy hoạch cấp III, 6 làn xe.
- Quốc lộ 62: QL.62 từ Tân An đến thị xã Kiến Tường (huyện Mộc Hoá cũ) dài 77 km. Thành đường đô thị từ 4-6 làn xe, đoạn cửa khẩu Bình Hiệp có tiêu chuẩn kỹ thuật cao hơn theo quy hoạch không gian khu kinh tế cửa khẩu.
- Tuyến tránh QL.62: Quy hoạch tuyến tránh quy hoạch đô thị thị xã Kiến Tường chiều dài khoảng 5km, quy mô đạt tiêu chuẩn đường cấp III, tối thiểu 2 làn xe.
- Đường Hồ Chí Minh: (trùng đường QL.N2): Giai đoạn sau năm 2020 sẽ nâng cấp và xây dựng thành cao tốc HCM.
- Đường N1 (Đức Huệ – Châu Đốc): Quy hoạch sau năm 2020 sẽ nâng cấp đoạn nối dài đến đường Hồ Chí Minh (Đức Hòa) theo đường ĐT.822 và cải tạo tuyến đoạn Đức Huệ – Tân Hiệp (không theo tuyến ĐT.839) quy mô đạt tiêu chuẩn cấp III.
- Quốc lộ 14C: Xây dựng mới trên địa bàn tỉnh Long An, hướng tuyến trùng một số đoạn đường tỉnh ĐT.838C và ĐT.838, quy mô đạt cấp III.
- Đường kết nối Quốc lộ N1 và N2: Tuyến mới có chiều dài khoảng 38km. Điểm đầu tại nút giao của đường Hồ Chí Minh với ĐT.821.
- Đường kết nối Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam: Tuyến có chiều dài khoảng 66km, trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Long An khoảng 38km.
- Quốc lộ 30B: Tuyến dài 92 km, điểm đầu giao Quốc lộ 62 tại huyện Thủ Thừa – tỉnh Long An, điểm cuối giao Quốc lộ 30 tại huyện Thanh Bình – tỉnh Đồng Tháp. Quy hoạch cấp III, 4 làn xe.
- Quốc lộ 30C: Tuyến dài 100 km, điểm đầu giao Quốc lộ 1 tại thị xã Cai Lậy – tỉnh Tiền Giang, điểm cuối giao Quốc lộ 30 tại huyện Tam Nông – tỉnh Đồng Tháp. Quy hoạch cấp III, 4 làn xe.

b) Đường sắt

- + Quy hoạch đường sắt Quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng sẽ kết nối đồng bộ với hệ thống đường bộ một cách hợp lý:
 - Đường sắt quốc gia: tuyến Tp.HCM – Mỹ Tho – Cần Thơ
 - Hướng tuyến: tuyến kết nối với tuyến đường sắt Trảng Bom – Hòa Hưng tại ga lập tàu An Bình, sau đó tuyến đi qua huyện Dĩ An (tỉnh Bình Dương);

quận Thủ Đức, quận 12, huyện Hóc Môn, quận Bình Tân, huyện Bình Chánh (thành phố Hồ Chí Minh); huyện Bến Lức, thành phố Tân An (tỉnh Long An); phạm vi kết thúc nghiên cứu khu vực đầu mối tại thành phố Tân An thuộc tỉnh Long An. Chiều dài toàn tuyến là 174,0 km và chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga An Bình đến ga Tân An là $L = 62,20$ km

- Khổ đường: Đường sắt đôi, khổ đường 1435mm.
- Đường sắt chuyên dùng: tuyến Ga Long Định – cảng Hiệp Phước
 - Hướng tuyến: Điểm đầu từ ga Long Định của đường sắt tốc độ cao thành phố Hồ Chí Minh – Mỹ Tho – Cần Thơ tuyến đi song song với đường Vành đai 4, giao cắt với quốc lộ 50, vượt sông Cần Giuộc đi vào ga Tiền Cảng Hiệp Phước. Từ đây tuyến rẽ nhánh 2 đi vào cảng Hiệp Phước thuộc huyện Nhà Bè và khu cảng Đông Nam Á của tỉnh Long An. Chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga Long Định đến ga Cảng Hiệp Phước và ga Cảng Long An là $L = 38,11$ km
 - Khổ đường: Đường sắt đôi, khổ đường 1435 mm.
- Đường sắt đô thị: (đường sắt đô thị Tân An – Tp.HCM)
 - Điểm đầu: Ga Hưng Nhơn (Thuộc tuyến số 3a – Tp.Hồ Chí Minh);
 - Điểm cuối: Giai đoạn 1: Khu đô thị Nam Long – Thị trấn Bến Lức (huyện Bến Lức – tỉnh Long An). Giai đoạn 2: Phường 5, Tp. Tân An – tỉnh Long An.
 - Tuyến đi dọc Quốc lộ 1 đến thị trấn Bến Lức sau đó rẽ phải vào Khu đô thị Nam Long VCD (xã An Thạnh, huyện Bến Lức) và tiếp tục theo QL.1 kết thúc tại Phường 5, Tp. Tân An, Long An.

c) Đường Thủy:

+ Mạng lưới đường thủy liên tỉnh:

- Các tuyến liên tỉnh của tỉnh Long An trước đây đồng thời nằm trên các tuyến vận tải thủy chính của ĐBSCL, kết nối giữa các tỉnh miền Đông và miền Tây Nam Bộ. Có 06 tuyến hiện có đã được Bộ GTVT phê duyệt quy hoạch cụ thể bao gồm:
- Tuyến Sài Gòn – Cà Mau (qua kênh Xà No): Từ ngã ba kênh Tẻ (giao với sông Sài Gòn) đến cảng Cà Mau; cấp III, dài 336 km.
- Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò): Từ ngã ba kênh Tẻ qua Kiên Lương đến đầm Hà Tiên; cấp III, dài 320 km.
- Tuyến Sài Gòn – Bến Kéo (sông Vàm Cỏ Đông): Từ ngã ba kênh Tẻ đến cảng Bến Kéo (thị xã Tây Ninh); cấp III, dài 142,9 km
- Tuyến Sài Gòn – Mộc Hóa (sông Vàm Cỏ Tây): Từ ngã ba kênh Tẻ đến cảng Mộc Hóa; cấp III, dài 143,4 km

- Tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Tháp Mười số 1): Từ ngã ba kênh Tẻ đến Ba Hòn (thị trấn Kiên Lương); cấp III, dài 288 km
- Tuyến Sài Gòn – Hà Tiên (qua kênh Tháp Mười số 2): Từ ngã ba kênh Tẻ – kênh Trĩ Tôn Hậu Giang – kênh Tám Ngàn (kênh số 1) – đầm Hà Tiên; cấp III, dài 277,6 km.
- + Mạng lưới đường thủy nội địa:
 - Tuyến Tân Tập (cảng biển Long An)- Bến Lức – Đức Hòa
 - Tuyến Tân Tập (cảng biển Long An)- Bến Lức – Mộc Hóa
 - Tuyến Tân Tập (cảng biển Long An) – Tân An – Đức Hòa
 - Tuyến Tân Tập (cảng biển Long An) – Tân An – Mộc Hóa
 - Tuyến Phước Đông – Tân Kim
- + Quy hoạch cảng thủy nội địa:
 - Hệ thống cảng hàng hóa gồm 16 cảng, công suất quy hoạch đến năm 2030 khoảng 12,9 triệu tấn/năm.
 - Bao gồm 12 cảng phục vụ cho vùng phía Đông Nam tỉnh Long An (vùng trọng điểm kinh tế).
 - Quy mô xây dựng các cảng này đáp ứng cho tàu hàng bách hóa, tàu hàng rời trọng tải 200 tấn – 5.000 tấn
 - Các số liệu khảo sát phương tiện giao thông khu vực dự án
 - Khảo sát phương tiện giao thông đường bộ trong 3 ngày, từ 26/10 đến 28/10/2025 tại các trạm khảo sát như đã nêu trên.
 - Các số liệu khảo sát giao thông trên một số quốc lộ trong khu vực từ dự án Quy hoạch mạng đường bộ Việt Nam giai đoạn 2021 – 2030, tầm nhìn đến 2050.

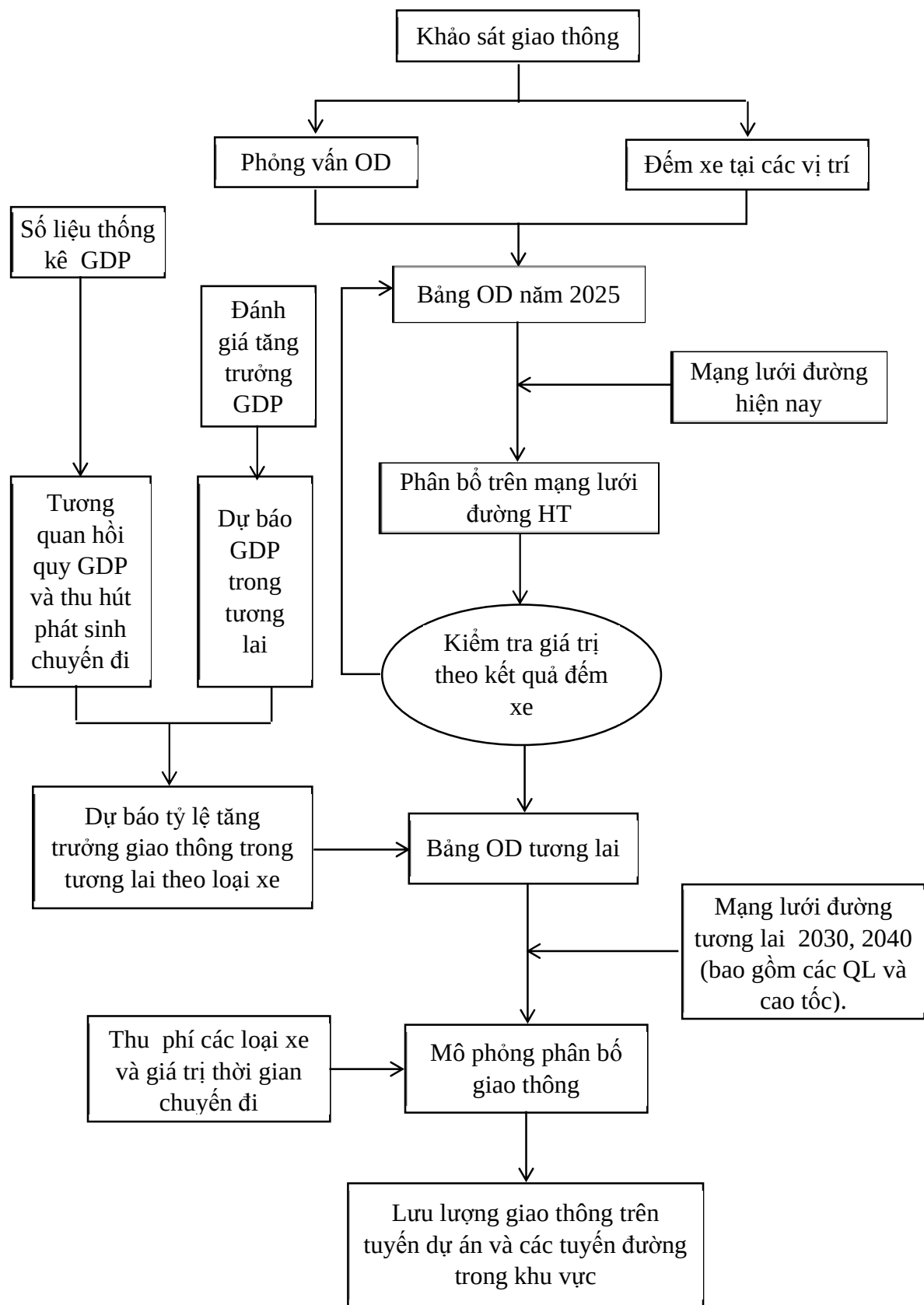
IV.2.2.2 Phương pháp dự báo

1) Phương pháp luận

- + Hiện tại, có một số phương pháp dự báo nhu cầu giao thông trên các tuyến giao thông như: Phương pháp theo kịch bản phát triển kinh tế, Phương pháp xu thế (thông qua các năm trong quá khứ), hoặc kết hợp phương pháp kịch bản và xu thế.
- + Trong dự án này Tư vấn sử dụng phương pháp dự báo theo bốn bước với sự hỗ trợ của phần mềm STRADA (JICA) và VISUM. Các bước chính gồm Mô hình dự báo phát sinh, thu hút chuyển đi; Mô hình phân bổ chuyển đi giữa các vùng; Mô hình phân chia phương thức; Phân công vận tải trên mạng đường bộ.
- + Căn cứ vào tình hình phát triển kinh tế xã hội và chuỗi số liệu thống kê khối lượng hàng hóa và hành khách vận chuyển và luân chuyển, để xây dựng hàm quan hệ giữa hai chỉ tiêu này. Căn cứ vào tốc độ tăng trưởng của GDP theo kịch bản của quy hoạch

kinh tế xã hội để dự báo khối lượng vận chuyển và luân chuyển của hàng và khách trong tương lai.

- + Sử dụng phần mềm STRADA và VISUM để xây dựng mô hình phát sinh và thu hút chuyển đi, xây dựng OD cho năm quy hoạch và phân bổ lên mạng giao thông.
- + Phương pháp luận cho dự báo nhu cầu vận tải trong nghiên cứu này được trình bày một cách tổng quan trong hình dưới đây.



Hình 8: Sơ đồ phương pháp luận dự báo nhu cầu vận tải

a) Mô hình phát sinh và thu hút chuyển đi

Tính toán số lượng chuyển đi phát sinh từ các ô giao thông và thu hút đến các ô giao thông. Đối với mỗi ô giao thông, số lượng chuyển đi phát sinh, thu hút phụ thuộc vào đặc điểm sử dụng đất, nhân khẩu học và các yếu tố kinh tế - xã hội khác. Mô hình được mô tả ngắn gọn dưới đây:

- + Phát sinh chuyển đi: $G_i = \sum \alpha_k \cdot X_{ki} + \beta$
- + Hấp dẫn chuyển đi: $A_j = \sum \alpha_k \cdot X_{kj} + \beta$
- + Mô hình tính số chuyển đi nội vùng: $T_{ii} = \alpha G_i A_j$

Trong đó:

- + G_i, A_j : Phát sinh chuyển đi của zone i, Thu hút chuyển đi của zone j
- + T_{ii} : Số chuyển đi nội vùng của zone i
- + α, β : Các tham số của mô hình
- + X_{ki} : Biến số (chỉ tiêu kinh tế xã hội) k của zone i

b) Mô hình phân bổ chuyển đi

Tính toán số lượng chuyển đi giữa các ô giao thông. Số lượng chuyển đi giữa một cặp ô giao thông phụ thuộc vào trở kháng giao thông giữa hai ô đó. Mô hình lực hấp dẫn được sử dụng phổ biến để phân bổ chuyển đi giữa các ô giao thông theo mục đích với công thức tính như sau:

$$TRIP_{ij} = k \frac{G_i^\alpha A_j^\beta}{T_{ij}^\gamma}$$

Trong đó

- + $TRIP_{ij}$: Số chuyển đi liên vùng giữa zones i và zone j
- + Hệ số α, β, γ, k : Các hằng số của mô hình

c) Mô hình phân chia phương thức

Tính toán tỷ lệ phần trăm các chuyến đi giữa các cặp ô giao thông được đảm nhận bởi các loại hình vận tải có sẵn hoặc sẽ được vận hành trong tương lai. Tỷ lệ phần trăm của một phương thức phụ thuộc vào đặc tính chất lượng dịch vụ của nó so với các phương thức cạnh tranh khác và sở thích hay thói quen của hành khách. Sự khác nhau về mặt thời gian và chi phí chuyển đi giữa các phương thức sẽ ảnh hưởng lớn đến sự lựa chọn của hành khách, do đó ảnh hưởng trực tiếp đến tỷ lệ phân chia phương thức.

Mô hình tính toán lựa chọn phương thức giao thông dựa vào hàm số Logit:

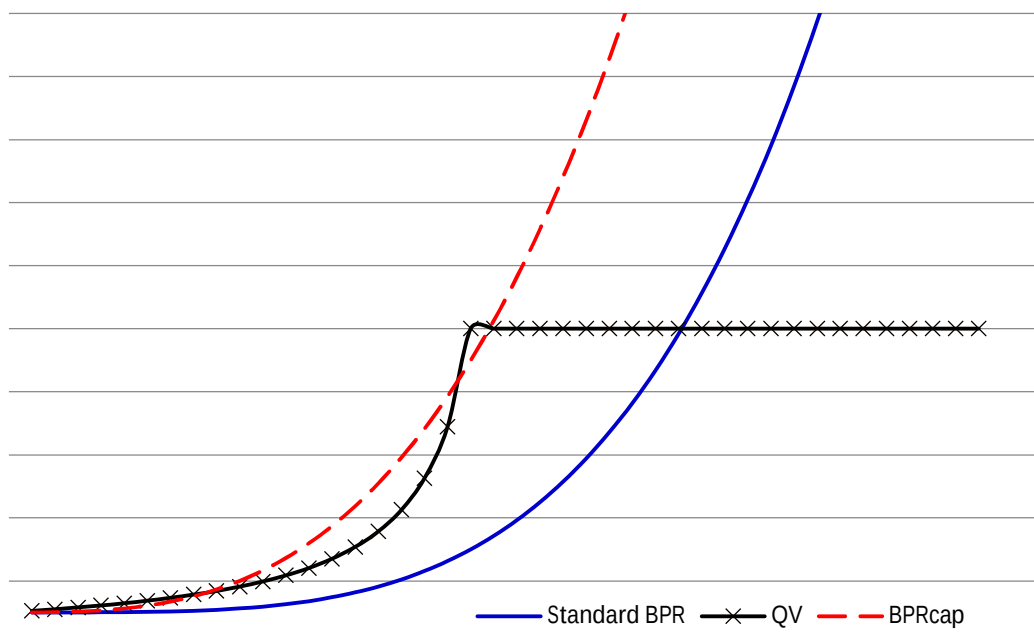
$$P_{ijm} = \frac{e^{U_{ijm}}}{\sum_{m=1}^n e^{U_{ijm}}}$$

Trong đó:

- + P_{ijm} là xác suất lựa chọn phương thức m để đi từ zone i đến zone j
- + U_{ijm} là mức thỏa dụng của phương thức m .

d) Mô hình phân bố lưu lượng giao thông

Tính toán lưu lượng xe trên các tuyến đường của mạng lưới theo các phương thức khác nhau, trong đó có hệ thống giao thông công cộng. Thuật toán phân bố cân bằng người sử dụng (UEA) để phân bổ nhu cầu giao thông lên mạng lưới đường. Hàm số BPR mô tả quan hệ giữa Lưu lượng và vận tốc, thời gian đi lại (VDF) được hiệu chỉnh theo điều kiện giao thông thực tế (vận tốc).



Hình 9: Hàm VDF hiệu chỉnh phân bố lưu lượng giao thông trên tuyến

Hiệu chỉnh và hợp thức mô hình giao thông:

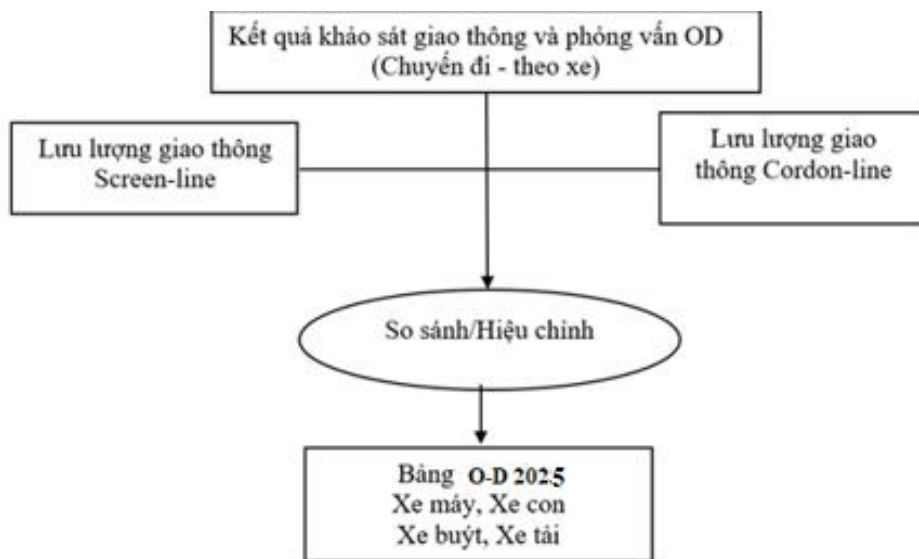
- + Thuật toán TFLOWFUZZY trong mô hình VISUM sử dụng các dữ liệu đếm xe thực tế để hiệu chỉnh ma trận O-D. Kết quả hiệu chỉnh được đánh giá bởi các chỉ tiêu (Biên độ lệch chuẩn <10%; và R2 hệ số tương quan > 0,85) nhằm đảm bảo không xảy ra các thừa số bất hợp lý trong kết quả. Ưu điểm nổi bật của phương pháp này là giảm thiểu sai số giữa kết quả của mô hình với kết quả quan sát thực tế.
- + Để đánh giá chất lượng vận hành dòng giao thông trong khu vực. Trị số hệ số sử dụng khả năng thông hành Z được sử dụng. Theo TCXDVN 104:2007, chất lượng dòng giao thông được quy định như sau:
 - A – dòng tự do, tốc độ rất cao, hệ số sử dụng KNTH $Z < 0,35$.
 - B – dòng không hoàn toàn tự do, tốc độ cao, hệ số sử dụng KNTH $Z = 0,35 \div 0,50$.

- C – dòng ổn định nhưng người lái chịu ảnh hưởng khi muốn tự do chọn tốc độ mong muốn, hệ số sử dụng KNTH $Z=0,50\div0,75$.
- D – dòng bắt đầu không ổn định, lái xe có ít tự do trong việc chọn tốc độ, hệ số sử dụng KNTH $Z=0,75\div0,90$.
- E – dòng không ổn định, đường làm việc ở trạng thái giới hạn, bất kì trở ngại nào cũng gây tắc xe, hệ số sử dụng KNTH $Z=0,90\div1,00$.
- F – dòng hoàn toàn mất ổn định, tắc xe xảy ra.

IV.2.2.3 Quy trình lập bảng ma trận O-D

1) Quy trình thành lập bảng O-D năm 2025

- + Để dự báo lưu lượng giao thông tuyến Dự án, nhu cầu giao thông hiện nay trong phạm vi khu vực liên quan cần phải được xác định. Quy trình thành lập bảng O-D năm 2025 được mô tả như sơ đồ sau đây và dựa trên kết quả của việc khảo sát giao thông và số liệu khảo sát từ các dự án khác có sự xem xét điều chỉnh các yếu tố liên quan.



Hình 10: Quy trình xác lập cho bảng O-D năm 2025

- + Nghiên cứu và sử dụng các số liệu O-D trong các nghiên cứu trước đây trong khu vực. So sánh và định cỡ lưu lượng giao thông cơ bản giả định từ bảng O-D 2025 thu được và cập nhật lưu lượng giao thông ước tính của các tuyến đường chính trong vùng theo các kết quả khảo sát đếm xe tại 9 trạm khảo sát giao thông.
- + Căn cứ vào mô hình dự báo giao thông vận tải của Visstrans 2 và Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, kết hợp với số liệu đếm xe. Đơn vị tư vấn đã chiết xuất và tính điều chỉnh lại mô hình dự báo cho khu vực tuyến dự án và phân bổ lại mô hình theo các nhóm phương tiện đã khảo sát.

Bảng 5: Phân vùng vận tải vùng nghiên cứu dự án⁸

Mã vùng	Tên vùng	Mã vùng	Tên vùng
1	Tp. Hồ Chí Minh	12	Đồng Tháp
2	Bà Rịa - Vũng Tàu	13	An Giang
3	Đồng Nai	14	Kiên Giang
4	Bình Dương	15	Cần Thơ
5	Tây Ninh	16	Hậu Giang
6	Bình Phước	17	Sóc Trăng
7	Long An	18	Bạc Liêu
8	Tiền Giang	19	Cà Mau
9	Bến Tre	20	Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung
10	Trà Vinh	21	Tây Nguyên
11	Vĩnh Long	22	Trung du và miền núi phía Bắc
12	Đồng Tháp	23	Đồng bằng sông Hồng

- + Sau khi ấn định lưu lượng giao thông ước tính theo loại xe, các bảng O-D ban đầu được sửa đổi bằng cách sử dụng phương pháp Frata điều chỉnh tỷ lệ sai biệt trung bình giữa lưu lượng giao thông được quan sát và lưu lượng giao thông trên các đường liên kết được chọn lựa của mạng lưới theo loại xe.
- + Sử dụng các bảng O-D hiệu chỉnh, tư vấn điều chỉnh cho đến khi các sai biệt giữa lưu lượng giao thông được quan sát và lưu lượng giao thông ấn định trên tại các tuyến đường liên kết chính được chọn lựa khảo sát nhỏ hơn 10% để thu được các bảng O-D hiện tại cơ sở năm 2025.
- + Bảng O-D năm 2025 được lập và được điều chỉnh theo số đếm trên mặt cắt tại một số điểm được khảo sát và số liệu thu thập được trên một số tuyến lân cận.

2) Thiết lập Bảng ma trận O-D tương lai

- + Bảng ma trận O-D tương lai là những số liệu thiết yếu cho dự báo lưu lượng giao thông của tuyến dự án, các tuyến đường trong khu vực nghiên cứu. Các bảng O-D cho tương lai được ước tính trên cơ sở phát triển kinh tế xã hội khu vực nghiên cứu và bảng O-D hiện trạng được thành lập theo quá trình hiệu chỉnh nêu trên.
- + Mỗi quá trình và giả định áp dụng đưa ra được xem xét kỹ lưỡng cùng với cập nhật những thông tin cần thiết để ước tính những số liệu O-D trong tương lai cho tuyến dự án. Cơ sở để xác định O-D tương lai dựa vào các yếu tố như: Dự báo bảng ma trận chuyển đi O-D tương lai trên cơ sở O-D 2025 đã được điều chỉnh, tăng trưởng

⁸ Tên tỉnh và mã vùng trước khi sáp nhập

GRDP khu vực và mức tăng trưởng các loại phương tiện giao thông trong tương lai đã được dự báo nêu trên.

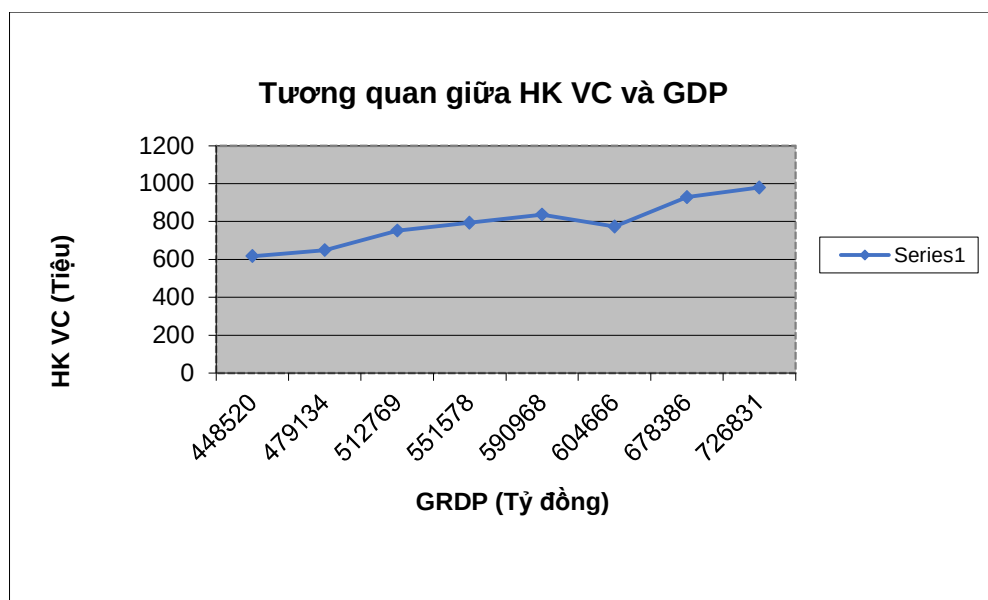
IV.2.2.4 Phân tích tương quan giữa GDP và nhu cầu giao thông

- + Phân tích tương quan đã được tiến hành với mục đích dự báo tốc độ tăng trưởng giao thông của các loại xe trong tương lai trên các tuyến đường bộ trọng yếu thuộc khu vực vùng đồng bằng sông Cửu Long.

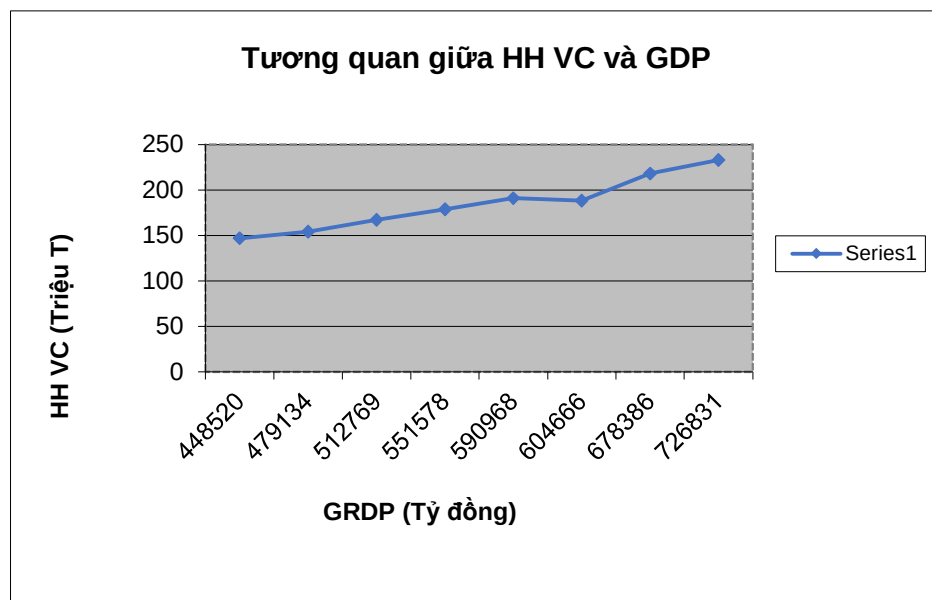
Bảng 6: Thống kê GRDP và Khối lượng vận tải hành khách, jàng hóa vùng ĐBSCL

Năm	GRDP (Tỷ đồng)	Vận tải HH (Triệu tấn)	Vận tải HK (Triệu hành khách)
2015	448520	147.0	617.7
2016	479134	154.5	649.0
2017	512769	167.3	753.3
2018	551578	179.0	793.7
2019	590968	191.2	836.6
2020	604666	188.4	772.8
2021	678386	218.2	929.6
2022	726831	233.1	980.0

Nguồn: NGTK các tỉnh/thành



Hình 11: Mối tương quan giữa vận tải hành khách và tăng trưởng kinh tế vùng ĐBSCL



Hình 12: Mối tương quan giữa vận tải hàng hóa và tăng trưởng kinh tế vùng ĐBSCL

- + Những kết quả của sự phân tích tương quan cho thấy mối quan hệ tương quan giữa GDP và khối lượng hành khách, hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ là mối tương quan tuyến tính. Nghĩa là GDP tăng thì khối lượng vận tải cũng đều tăng. Điều đó cho thấy có thể sử dụng chỉ tiêu GDP để dự báo nhu cầu vận tải trong tương lai.

IV.2.2.5 Dự báo tăng trưởng vận tải tuyến dự án

1) Tăng trưởng vận tải quốc gia

- + Theo Nghị quyết của Quốc hội số 81/2023/QH15 về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến 2050, với kịch bản tăng trưởng kinh tế cả nước như sau.

Bảng 7: Phương án tăng trưởng GDP Việt Nam đến năm 2030, 2050

Giai đoạn	2021-2030	2031-2050
Mức tăng trưởng hàng năm	7,0%	6,5% - 7,5%

- + Với kịch bản về kinh tế xã hội và giả định về kịch bản hạ tầng giao thông, từ đó tính toán dự báo nhu cầu vận tải với các giả định trên về số liệu về kinh tế xã hội, dân số, số liệu vận tải từ năm 2010-2022.
- + Tiến hành xây dựng các hàm tính toán với hàm xu thế, hệ số đàn hồi, để xây dựng và tính toán, đánh giá các kết quả các mô hình kết hợp với phương pháp chuyên gia để lựa chọn kết quả dự báo dựa trên các giả định về phát triển kinh tế và hạ tầng để tính toán và dự báo nhu cầu vận tải và khối lượng vận tải hành khách với kịch bản thấp và cao.

Bảng 8: Kết quả dự báo khối lượng vận chuyển hành khách 5 chuyên ngành

Kịch bản thấp	Kịch bản tăng trưởng thấp (triệu hành khách)				
	Đường Bộ	Đường Sắt	Đường thủy nội địa	Đường hàng không	Đường Biển
Năm 2019	4.464,20	8,10	241,70	79,13	7,83
Năm 2030	9.430,00	460,24	396,58	161,87	10,10
Kịch bản cao	Kịch bản tăng trưởng cao (triệu hành khách)				
	Đường Bộ	Đường Sắt	Đường thủy nội địa	Đường hàng không	Đường Biển
Năm 2019	4.464,20	8,10	241,70	79,13	7,83
Năm 2030	10.078,28	463,61	418,38	170,06	10,25

(Nguồn: Báo cáo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050)

Bảng 9: Kết quả dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa 5 chuyên ngành

Kịch bản thấp	Kịch bản tăng trưởng thấp (triệu tấn)				
	Đường Bộ	Đường Sắt	Đường thủy nội địa	Đường hàng không	Đường Biển
Năm 2019	1.340,53	5,10	286,88	1,27	492,75
Năm 2030	2.763,80	11,77	714,56	3,32	906,83
Kịch bản cao	Kịch bản tăng trưởng cao (triệu tấn)				
	Đường Bộ	Đường Sắt	Đường thủy nội địa	Đường hàng không	Đường Biển
Năm 2019	1.340,53	5,10	286,88	1,27	492,75
Năm 2030	2.871,31	13,88	744,79	5,03	1.076,11

(Nguồn: Báo cáo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050)

2) Dự báo tăng trưởng vận tải trên tuyến dự án

- + Nhịp độ tăng trưởng vận tải được xác định dựa vào số liệu tăng trưởng của chỉ tiêu kinh tế có ảnh hưởng lớn đến tăng trưởng vận tải đó là nhịp độ tăng trưởng GDP. Trên cơ sở tăng trưởng GDP và tăng trưởng vận tải trong quá khứ để xác định hệ số đàn hồi, tức là 1% tăng trưởng GDP thì tăng trưởng vận tải là bao nhiêu %.
- + Tuyến Tân An – Bình Hiệp thuộc tỉnh Long An cũ và thuộc Vùng đồng bằng sông Cửu Long . Do đó tăng trưởng vận tải của tuyến dự án tương ứng với mức tăng trưởng vận tải và tăng trưởng phương tiện trong vùng.
- + Xem xét các yếu tố nêu trên, tư vấn tính toán mức độ tăng trưởng vận tải tuyến dự án trên cơ sở như sau:

- Nhịp độ tăng trưởng phương tiện chung cả nước;

Bảng 10: Tỷ lệ tăng trưởng các loại phương tiện cả nước đến năm 2030

	Loại phương tiện	2025	2030	
Tỷ lệ	Xe con	57%	55%	Tăng trưởng BQ/năm
	Xe khách	14%	18%	
	Xe tải	29%	27%	2025-2030
Số phương tiện (triệu chiếc)	Xe con	1,88	3,3	5,8%
	Xe khách	0,46	1,1	8,9%
	Xe tải	0,96	1,6	5,4%
Tổng		3,3	6,0	6,2%

Nguồn: Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến 2020 và tầm nhìn đến 2030

- + Kết hợp số liệu thống kê của cục đăng kiểm và Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến 2020 và tầm nhìn đến 2030 tỷ lệ tăng trưởng phương tiện hàng năm được tính như sau:

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Bảng 11: Tỷ lệ tăng trưởng các loại phương tiện trong quá khứ và định hướng tương lai

Loại phương tiện	Ô tô con					Ô tô khách					Xe Tải				
Tăng trưởng BQ/giai đoạn	2000- 2005	2005- 2010	2010- 2015	2015- 2020	2020- 2030	2000- 2005	2005- 2010	2010- 2015	2015- 2020	2020- 2030	2000- 2005	2005- 2010	2010- 2015	2015- 2020	2020- 2030
Đồng bằng sông Hồng	19,9%	26,6 %	11,2 %	6,8%	5,1%	11,8 %	7,7%	5,2%	9,0%	10,5%	10,8%	19,3%	7,5%	7,0%	5,1%
Trung du và miền núi phía Bắc	9,6%	19,5 %	23,6 %	14,3 %	10,7 %	8,7%	6,0%	6,3%	10,9%	12,7%	9,5%	26,2%	10,8 %	10,1 %	7,3%
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung	14,0%	25,5 %	18,7 %	11,4 %	8,5%	9,1%	3,8%	6,8%	11,7%	13,7%	8,2%	21,7%	9,1%	8,5%	6,1%
Tây Nguyên	10,7%	22,1 %	19,9 %	12,1 %	9,0%	6,7%	3,8%	4,3%	7,4%	8,7%	-0,1%	32,0%	10,1 %	9,5%	6,8%
Đông Nam Bộ	16,1%	16,8 %	9,5%	5,8%	4,3%	8,2%	1,9%	2,8%	4,8%	5,6%	10,5%	15,9%	6,1%	5,7%	4,1%
ĐB sông Cửu Long	10,8 %	18,9 %	15,5 %	9,4%	7,0%	4,4%	2,0%	2,9%	5,0%	5,8%	8,6%	26,7%	8,9%	8,3%	6,0%
Cả nước	16,1%	21,8 %	12,8 %	7,8%	5,8%	8,5%	4,0%	4,4%	7,6%	8,9%	9,4%	20,3%	8,0%	7,5%	5,4%

Nguồn: số liệu thống kê của cục đăng kiểm và Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến 2020 và tầm nhìn đến 2030

- + Trên cơ sở phân tích các dữ liệu kinh tế - xã hội và vận tải của cả nước, của vùng Đồng bằng sông Cửu Long cũng như của các địa phương trong khu vực dự án, tư vấn dự báo kịch bản tăng trưởng vận tải trên tuyến dự án tương ứng với tang trưởng kinh tế vùng như sau.

Bảng 12: Dự báo phương án tăng trưởng vận tải trên tuyến dự án

Giai đoạn	Tốc độ tăng trưởng vận tải
2025-2030	8%
2031-2040	6%
2041-2050	4%

- + Ngoài ra tư vấn đã sử dụng phương pháp dự báo với mô hình tương quan hồi quy để kiểm chứng số liệu dự báo cho các tuyến đường bộ hiện hữu.
- + Kết quả dự báo lưu lượng vận tải của dự án:

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Bảng 13: Kết quả dự báo lưu lượng vận tải dự án Tân An – Bình Hiệp

Năm	Xe con/ Xe ≤ 12 chỗ	Xe Buýt, Xe Khách		Xe tải					Xe máy, Xe đạp điện	Tổng xe cơ giới	Tổng PCU
				Tải nhẹ	Tải trung		Tải nặng				
		≤ 30 chỗ	> 30 chỗ	< 2 tấn	2 - 4 tấn	4 - 10 tấn	10 - 18 tấn + Container 20ft	> 18 tấn + Container 40ft			
2030	7645	1218	719	971	1094	1614	1070	789	19344	14706	31724
2031	7951	1291	762	1029	1159	1710	1134	836	20505	15588	33475
2032	8428	1369	807	1091	1229	1813	1202	886	21735	16523	35484
2033	8933	1451	856	1156	1303	1922	1275	940	23039	17515	37613
2034	9469	1538	907	1226	1381	2037	1351	996	24422	18566	39869
2035	10038	1630	962	1299	1464	2159	1432	1056	25887	19679	42261
2036	10640	1728	1019	1377	1552	2289	1518	1119	27440	20860	44797
2037	11278	1832	1080	1460	1645	2426	1609	1186	29086	22112	47485
2038	11955	1942	1145	1547	1743	2572	1706	1257	30832	23439	50334
2039	12672	2058	1214	1640	1848	2726	1808	1333	32682	24845	53354
2040	13433	2182	1287	1739	1959	2890	1916	1413	34642	26336	56555
2041	13970	2269	1338	1808	2037	3005	1993	1469	36028	27389	58818
2042	14529	2360	1392	1880	2119	3126	2073	1528	37469	28485	61170

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Năm	Xe con/ Xe ≤ 12 chỗ	Xe Buýt, Xe Khách		Xe tải					Xe máy, Xe đạp điện	Tổng xe cơ giới	Tổng PCU
				Tải nhẹ	Tải trung		Tải nặng				
		≤ 30 chỗ	> 30 chỗ	< 2 tấn	2 - 4 tấn	4 - 10 tấn	10 - 18 tấn + Container 20ft	> 18 tấn + Container 40ft			
2043	15110	2454	1447	1956	2203	3251	2156	1589	38968	29624	63617
2044	15714	2552	1505	2034	2291	3381	2242	1653	40527	30809	66162
2045	16343	2654	1565	2115	2383	3516	2332	1719	42148	32041	68808
2046	16996	2760	1628	2200	2478	3656	2425	1788	43834	33323	71561
2047	17676	2871	1693	2288	2578	3803	2522	1859	45587	34656	74423
2048	18383	2986	1761	2379	2681	3955	2623	1933	47411	36042	77400
2049	19119	3105	1831	2474	2788	4113	2728	2011	49307	37484	80496
2050	19883	3229	1905	2573	2899	4278	2837	2091	51279	38983	83716

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Bảng 14: Kết quả dự báo lưu lượng xe dự án các năm mục tiêu

Năm	Xe con/ Xe ≤ 12 chỗ	Xe Buýt, Xe Khách		Xe tải					Xe máy, Xe đạp điện	Tổng xe cơ giới	Tổng PCU
				Tải nhẹ	Tải trung		Tải nặng				
		≤ 30 chỗ	> 30 chỗ	< 2 tấn	2 - 4 tấn	4 - 10 tấn	10 - 18 tấn + Container 20ft	> 18 tấn + Container 40ft			
2030	7.645	1.218	719	971	1.094	1.614	1.070	789	19.344	14.706	31.724
2035	10.038	1.630	962	1.299	1.464	2.159	1.432	1.056	25.887	19.679	42.261
2040	13.433	2.182	1.287	1.739	1.959	2.890	1.916	1.413	34.642	26.336	56.555
2045	16.343	2.654	1.565	2.115	2.383	3.516	2.332	1.719	42.148	32.041	68.808
2050	19.883	3.229	1.905	2.573	2.899	4.278	2.837	2.091	51.279	38.983	83.716

IV.2.3 Dự báo số làn xe cần thiết

Dựa vào lưu lượng dự báo trên, số làn xe cần thiết trên tuyến được xác định như sau:

$$N_{lx} = N_{cdg} / Z \cdot N_{lth}$$

+ Trong đó:

- Z là hệ số sử dụng năng lực thông hành, $V_{tk} \geq 80 \text{ km/h} \Rightarrow Z = 0.55$.
- N_{cdg} : Lưu lượng xe thiết kế giờ cao điểm trong năm tương lai, $N_{cdg} = (0,10-0,12) N_{tbnd}$. Chọn $N_{cdg} = 0,12 \times N_{tbnd}$
- N_{lth} là năng lực thông hành thực tế, đường có có dải phân cách giữa phần xe chạy trái chiều và có dải phân cách bên để phân cách ô tô với xe thô sơ $\Rightarrow N_{lth} = 1800$.

+ Kết quả tính toán:

Năm	N_{tbnd}	Z	N_{lth}	N_{cdg}	Số làn xe tính toán (làn)
2030	31.724	0,55	1800	3807	3,85
2035	42.261	0,55	1800	5071	5,12
2040	56.555	0,55	1800	6787	6,86
2045	68.808	0,55	1800	8257	8,34
2050	83.716	0,55	1800	10046	10,15

IV.3 Quy mô đầu tư

- + Từ kết quả dự báo nhu cầu giao thông số làn xe tính toán ở năm cuối thời hạn thiết kế 2045 (15 năm) là 8,34 làn - chọn làn xe thiết kế 10 làn. Số làn xe dự báo là phù hợp với quy hoạch.
- + Trong giai đoạn đầu (đến năm 2030), có thể xem xét phân kỳ đầu tư với 04 làn xe. Giai đoạn tiếp theo, tùy thuộc vào nguồn lực của địa phương mà xem xét đầu tư hoàn chỉnh theo quy hoạch.

IV.4 Địa điểm thực hiện dự án

Dự án nghiên cứu đi qua các xã, phường của tỉnh Tây Ninh: Khánh Hậu, Mỹ An, Tân Tây, Thạnh Hóa, Thạnh Phước, Mộc Hóa, Kiến Tường, Tuyên Thạnh, Bình Hiệp.

D. NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT VÀ TÀI NGUYÊN

CHƯƠNG V - PHƯƠNG ÁN TỔNG THỂ GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG

V.1 Phương án tổng thể GPMB

Phương án tổng thể GPMB, bố trí tái định cư được thực hiện theo các hướng dẫn liên quan với các nội dung chủ yếu như sau:

- + Dự kiến diện tích các loại đất thu hồi;
- + Dự kiến tổng số người sử dụng đất trong khu vực thu hồi đất;
- + Dự kiến số tiền bồi thường, hỗ trợ;
- + Việc bố trí tái định cư (dự kiến nhu cầu, địa điểm, hình thức tái định cư);
- + Dự kiến thời gian và kế hoạch bàn giao mặt bằng.

V.2 Phương án tái định cư

Áp dụng các phương thức tái định cư thích hợp với quy định về đền bù, hỗ trợ thiệt hại và hoàn cảnh cụ thể của địa phương để điều chỉnh, hoán đổi, bán đứt, bán trả góp, cho thuê các quỹ nhà đất, khu tái định cư có sự hỗ trợ của Nhà nước. Việc tái định cư áp dụng cho các trường hợp có nhà ở, đất ở bị thu hồi và phải di chuyển toàn bộ, đồng thời có đầy đủ các hồ sơ chứng minh nguồn gốc chủ sở hữu.

Các chính sách hỗ trợ các khu tái định cư: như tiền sử dụng đất, chi phí xây dựng hạ tầng xã hội như bệnh viện, trường học, nhà trẻ, công viên, ... chi phí xây dựng hạ tầng kỹ thuật như cầu, đường giao thông, cấp điện, cấp thoát nước, thông tin ... cần được hỗ trợ từ phía Nhà nước. Diện tích đất nền khu tái định cư không thấp hơn tiêu chuẩn 40m²/hộ dân.

Các khu tái định cư phục vụ dự án dự kiến gồm:

- + Vị trí 01: Giải phóng mặt bằng và đầu tư mở rộng cụm dân cư vượt lũ kênh 21, xã Tây Tây. Diện tích dự kiến 01ha.
- + Vị trí 02: Giải phóng mặt bằng và đầu tư xây dựng Khu dân cư – tái định cư xã Thạnh Hóa (ấp Cái Vòm, xã Thạnh Hoá, tỉnh Tây Ninh). Diện tích dự kiến 05ha.
- + Vị trí 03: Giải phóng mặt bằng và đầu tư xây dựng cụm dân cư liên kết kết nối cụm dân cư kênh 79, xã Mộc Hóa. Diện tích dự kiến 1,58ha.
- + Vị trí 04: Giải phóng mặt bằng và xây dựng khu tái định cư cấp tuyến dân cư kênh Quận, phường Kiến Tường. Diện tích dự kiến 15ha.

V.3 Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ GPMB & TĐC và trình tự thủ tục bồi thường thu hồi đất

Thực hiện theo quy định tại các Nghị định của Chính phủ và các quy định của UBND tỉnh Tây Ninh có hiệu lực thi hành tại thời điểm lập phương án bồi thường, hỗ trợ để GPMB dự án.

V.4 Nhu cầu sử dụng đất và tài nguyên khác

V.4.1 Nhu cầu sử dụng đất

- + Phạm vi giải phóng mặt bằng (GPMB) được thực hiện theo chỉ giới giải phóng mặt bằng tuân thủ theo Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 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. Theo đó phạm vi GPMB như sau:
 - Đối với đường cấp III: tính từ chân taluy hoặc mép ngoài cùng của công trình ra 2m.
 - Đối với công trình cầu: không nhỏ hơn 5,0 mét đối với cầu cấp đặc biệt, cấp I và cấp II; 4,0 mét đối với cầu cấp III; 3,0 mét đối với cầu cấp IV và được tính từ mép ngoài của móng các hạng mục công trình móng, trụ, mép ngoài của kết cấu cầu trở ra;
 - Đối với công ngang đường: 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: 2,0 mét đối với cống của đường cấp III.
- + Giải phóng mặt bằng (GPMB) một lần với quy mô 8-10 làn xe theo quy hoạch được duyệt.
- + Tổng diện tích đất chiếm dụng sơ bộ khoảng 387ha (đất thổ cư: khoảng 07ha; đất nông nghiệp: khoảng 356ha; đất kênh, đường giao thông: khoảng 23ha). Số liệu chi tiết được cụ thể hóa trong bước tiếp theo.

V.4.2 Nhu cầu sử dụng tài nguyên khác

V.4.2.1 Nhu cầu sử dụng vật liệu xây dựng cho dự án

Tuyến dự án là công trình giao thông thông thường nên nguồn tài nguyên vật liệu chủ yếu sử dụng cho công trình là các nguồn vật liệu thông dụng ở địa phương hoặc khu vực lân cận (ngoại trừ các vật liệu đặc chủng) gồm có:

- + Vật liệu đắp nền: Đất đắp, cát đắp;
- + Vật liệu lớp móng kết cấu áo đường: Đá dăm;
- + Vật liệu tầng mặt kết cấu áo đường: Bê tông nhựa, nhựa dính bám, thấm bám;
- + Xi măng, thép ...

V.4.2.2 Nguồn cung cấp vật liệu cho dự án

Việc xây dựng tuyến đường đòi hỏi khối lượng vật liệu xây dựng rất lớn cho thi công nền đường, mặt đường,... Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Tây Ninh có 13 điểm mỏ quy hoạch với tổng trữ lượng 67,21 triệu m³ (bao gồm 06 mỏ đất với trữ lượng 42,41 triệu m³; 02 mỏ đá với trữ lượng 20,3 triệu m³; 05 mỏ cát xây dựng với trữ lượng 4,5 triệu m³) cơ bản đáp ứng phục vụ cho các dự án trên địa bàn tỉnh (theo báo cáo tại Công văn số 1150-CV/ĐU ngày 25/12/2025 của Đảng ủy UBND tỉnh Tây Ninh và được Ban Thường vụ Tỉnh ủy thống nhất tại Thông báo số 176-TB/VPTU ngày 31/12/2025).

Ngoài ra, nguồn vật liệu cung cấp cho dự án có thể tham khảo thêm các mỏ cho vật liệu đá thuộc địa bàn tỉnh Đồng Nai (mỏ Tân Cang 7) trữ lượng còn lại khoảng 6 triệu m³, khả năng khai thác 1 triệu m³/năm (thời hạn khai thác đến tháng 02/2035) và cát san lấp khu vực các tỉnh Đồng Tháp, An Giang, TP. Cần Thơ.

V.4.2.3 *Nhận xét, đánh giá về nguồn vật liệu cung cấp cho dự án*

- + Từ dữ liệu sơ bộ có thể thấy nguồn vật liệu trong tỉnh đủ cung cấp cho dự án. Tuy nhiên, trong thời gian tới các dự án đường Cao tốc đang triển khai thi công đồng loạt, do đó để đảm bảo đủ nguồn vật liệu sử dụng cho Dự án, trong quá trình triển khai dự án, cần liên tục cập nhật tình hình vật liệu xây dựng của địa phương và các tỉnh lân cận để có phương án cung cấp vật liệu xây dựng phù hợp.

E. PHƯƠNG ÁN THIẾT KẾ SƠ BỘ

CHƯƠNG VI - THUYẾT MINH VỀ KỸ THUẬT CỦA DỰ ÁN

VI.1 Phương án thiết kế sơ bộ

VI.1.1 Bình đồ tuyến

- + Điểm đầu: Km0+000 - nút giao giữa đường Vành đai Tân An - đường ĐT.834B;
- + Điểm cuối: Km62+700 - giao với ĐT.831 tại khu vực cửa khẩu quốc tế Bình Hiệp.
- + Chiều dài tuyến khoảng: 62,7Km. Trong đó đi qua các xã, phường: xã Mỹ An 3,15Km; xã Tân Tây 15,6Km; xã Thạnh Hóa 9,05Km; xã Thạnh Phước 9,65Km; xã Mộc Hóa 12,4Km; phường Kiến Tường 4,60Km; xã Tuyên Thạnh 4,40Km và xã Bình Hiệp 3,89Km.
- + Hướng tuyến: Từ điểm đầu tuyến Km0+000 tại nút giao giữa đường Vành đai Tân An với đường ĐT.834B, tuyến đi theo hướng Tây Bắc, song song về phía bên trái của QL.62 (cách QL.62 từ 500m ÷ 2500m) khoảng 8Km đến gần khu vực Nhà máy xử lý rác Tâm Sinh Nghĩa và Lâm Viên Thanh Niên. Tại đây, tuyến rẽ trái đi theo hướng Tây khoảng 4Km rồi rẽ phải và đi thẳng khoảng 10,8km đến giao cắt với QL.N2 hiện hữu (khoảng Km62+200). Sau đó tuyến tiếp tục đi mới theo hướng Tây Bắc khoảng 2,5Km, hướng tuyến song song về phía bên phải QL.62 hiện hữu khoảng 250m và khi đến kênh Dương Văn Dương (khoảng Km25+250) thì tiếp tục vượt kênh đi thẳng khoảng 11,8km. Tuyến rẽ trái đi mới theo hướng Bắc và đi thẳng khoảng 7km (hướng tuyến song song về phía bên phải ĐT.819 khoảng 200m-300m). Khi đến khoảng Km44+000 thì tuyến rẽ phải, sau đó đi trùng đường song hành QL.62 theo quy hoạch khoảng 19Km đến cuối tuyến tại nút giao với ĐT.831.
- + Vị trí kết nối:
 - Kết nối với Cao tốc TP.HCM – Trung lương (phường Khánh Hậu): chiều dài khoảng 2Km.
 - Kết nối với Vành đai 4 TP.HCM thông qua QL.N2 (xã Thạnh Hóa): chiều dài khoảng 1Km.
 - Kết nối với cửa khẩu Quốc tế Bình Hiệp thông qua ĐT.831: chiều dài khoảng 1,6Km.

VI.1.2 Mặt cắt dọc tuyến

VI.1.2.1 Các nguyên tắc thiết kế

- + Trắc dọc phải đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật ứng với vận tốc thiết kế, đảm bảo thỏa mãn các cao độ không chế về thủy văn, về chế độ thủy nhiệt của nền – mặt đường và chiều cao tĩnh không tại các vị trí giao cắt;
- + Trắc dọc tuyến phải thỏa mãn yêu cầu cho sự phát triển bền vững của khu vực, phù hợp với sự phát triển quy hoạch các khu đô thị và công nghiệp hai bên tuyến;

- + Phối hợp hài hòa với bình diện tuyến để tạo một tuyến không gian đều đặn và êm thuận, tạo sự thụ cảm thị giác tốt cho xe chạy, từ đó đáp ứng yêu cầu giao thông an toàn, thuận lợi và đảm bảo yêu cầu về cảnh quan công trình;
- + Tạo điều kiện thuận lợi cho công tác thi công nền, mặt đường; đẩy nhanh tiến độ xây dựng nền mặt đường;
- + Đồng bộ với các dự án đã và đang triển khai trong khu vực.

VI.1.2.2 Cao độ thiết kế

Cao độ thiết kế được chọn đáp ứng các yêu cầu:

- + Cao độ khống chế theo yêu cầu về mực nước tần suất thiết kế: Cao độ đường đổ được xác định từ điều kiện cao độ thiết kế vai đường cao hơn mực nước tần suất thiết kế (H1%, H4%) là 50cm;
- + Cao độ khống chế theo điều kiện đảm bảo chế độ thủy nhiệt của nền đường: Theo điều kiện này với nền đắp là cát pha hoặc sét pha, đáy kết cấu áo đường phải cao hơn mực nước ngập thường xuyên tối thiểu 50cm;
- + Các đoạn trong khu đô thị, cao độ thiết kế phải đảm bảo $\geq$ cao độ xây dựng tối thiểu;
- + Các cao độ khống chế tại các công trình cầu trên tuyến: Căn cứ theo yêu cầu về tĩnh không thông thuyền dự kiến và theo yêu cầu của địa phương.

VI.1.3 Mặt cắt ngang**1) Quy mô mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh**

- + Bề rộng mặt đường chính : $2 \times (3 \times 3,50\text{m}) = 21,0\text{m};$
- + Dải an toàn : $2 \times (0,5 + 0,25)\text{m} = 1,5\text{m};$
- + Dải phân cách giữa : $= 4,0\text{m};$
- + Dải phân cách bên : $2 \times 2,75\text{m} = 5,5\text{m};$
- + Bề rộng đường song hành : $2 \times 8,0\text{m} = 16\text{m};$
- + Vía hè : $2 \times 6,0\text{m} = 12\text{m};$
- + **Tổng cộng** : **$= 60\text{m};$**

2) Quy mô mặt cắt ngang giai đoạn 1

Xây dựng hai đường song hành (04 làn xe), quy mô mặt cắt ngang cụ thể như sau:

- + Bề rộng làn xe : $2 \times (2 \times 3,50\text{m}) = 14,0\text{m};$
- + Lề gia cố : $4 \times 0,5\text{m} = 2,0\text{m};$
- + Lề không gia cố : $4 \times 1,0\text{m} = 4,0\text{m};$
- + Dải đất trống ở giữa : $= 30\text{m};$
- + Dải ta luy phía ngoài : $2 \times 5,0\text{m} = 10,0\text{m};$
- + **Tổng cộng** : **$= 60\text{m};$**

3) Quy mô mặt cắt ngang đường nối vào QL.N2 (dự kiến 4 làn xe):

Quy mô đường cấp III đồng bằng: mặt đường rộng 11m (bao gồm lề gia cố), nền đường rộng 12m. Quy mô mặt cắt ngang cụ thể như sau:

+ Bề rộng làn xe	:	4 x 3,50m = 14,0m;
+ Dải phân cách giữa và dải an toàn	:	= 1,5m;
+ Lề gia cố	:	2 x 0,5m = 1,0m;
+ Lề không gia cố	:	2 x 1,0m = 2,0m;
+ Tổng cộng	:	= 18,5m;

4) Quy mô mặt cắt ngang đường nối vào cao tốc Tp.HCM-Trung Lương (dự kiến 4 làn xe):

Quy mô đường 04 làn xe: mặt đường rộng 14m, nền đường rộng 17m. Quy mô mặt cắt ngang cụ thể như sau:

+ Bề rộng làn xe	:	4 x 3,50m = 14,0m;
+ Dải phân cách giữa và dải an toàn	:	= 1,5m;
+ Lề gia cố	:	2 x 0,5m = 1,0m;
+ Lề không gia cố	:	2 x 1,0m = 2,0m;
+ Tổng cộng	:	= 18,5m;

5) Quy mô mặt cắt ngang đường nối vào cửa khẩu Quốc tế Bình Hiệp thông qua ĐT.831 (dự kiến 4 làn xe + 02 làn thô sơ):

Quy mô đường 04 làn xe: mặt đường rộng 18m (bao gồm lề gia cố), nền đường rộng 21m. Quy mô mặt cắt ngang cụ thể như sau:

+ Bề rộng làn xe ô tô	:	4 x 3,50m = 14,0m;
+ Bề rộng làn xe thô sơ	:	2 x 2m = 4,0m;
+ Dải phân cách giữa và dải an toàn	:	= 1,5m;
+ Lề không gia cố	:	2 x 1,0m = 2,0m;
+ Tổng cộng	:	= 21,5m;

VI.1.4 Nền đường**VI.1.4.1 Nền đường thông thường**

- + Vết hữu cơ trung bình (30-50)cm; đối với những đoạn đắp thấp hoặc chiều dày lớp hữu cơ lớn hơn 0,5m thì chiều sâu vết hữu cơ phải đảm bảo từ đáy kết cấu áo đường đến cao độ vết hữu cơ tối thiểu là 1,3m (bao gồm 0,8m trong khu vực tác dụng của nền đường và 0,5m lớp đệm khi đắp trên lớp đất yếu); Mặt cắt ngang nền đắp có độ dốc tự nhiên >20% được đánh cấp tối thiểu rộng 2m dốc vào trong trước khi đắp.
- + Trải vải địa kỹ thuật phân cách giữa đất yếu và nền đắp; Nền đường đắp bằng đất hoặc vật liệu khác đảm bảo yêu cầu kỹ thuật;

- + Đắp nền đường $K \geq 0,95$; Riêng lớp nền sát dưới đáy kết cấu áo đường dày 30cm đạt độ chặt $K \geq 0,98$.
- + Trong phạm vi khu vực tác dụng của nền đường phải đảm bảo điều kiện sức chịu tải đất nền CBR và độ chặt tối thiểu như sau:
 - 30cm dưới đáy kết cấu áo đường phải đảm bảo $CBR \geq 6$ (CBR được xác định theo điều kiện mẫu đất ở độ chặt đầm nén thiết kế và được ngâm bão hòa 4 ngày đêm); độ chặt nền đường phải đạt $K \geq 0,98$.
 - 50cm tiếp theo đảm bảo độ chặt $CBR \geq 4$, độ chặt nền đường $K \geq 0,95$.
- + Mái ta luy đào đất thông thường 1/1; mái ta luy đắp 1/1,5;

VI.1.4.2 Nền đường trên đất yếu

Đoạn tuyến từ ngã 3 Tuyên Nhơn đến ĐT.819 đi qua khu vực đất yếu

1) Các yêu cầu đối với nền đường đắp trên đất yếu

a) Yêu cầu về độ lún còn lại

- + Đảm bảo ổn định nền trong quá trình thi công và khai thác;
- + Loại trừ khả năng nền đất dưới thân đường đắp bị ép trôi (yêu cầu về cường độ);
- + Chiều dày của nền đường phải đủ để đảm bảo cường độ cần thiết với vai trò là lớp móng dưới kết cấu áo đường, đồng thời chiều dày của toàn bộ kết cấu nền - mặt đường cũng phải đủ để hạn chế các dao động đàn hồi của nền dưới mức cho phép;
- + Phần lún còn lại sau khi thi công xong kết cấu áo đường phải ở dưới mức cho phép (yêu cầu về biến dạng). Theo tiêu chuẩn TCCS 41:2022/TCĐBVN, phần độ lún còn lại sau khi thi công xong kết cấu áo đường được quy định như sau:
 - Đoạn nền đắp gần móng cầu : $\leq 10\text{cm}$;
 - Đoạn nền đắp gần cống : $\leq 20\text{cm}$;
 - Đoạn nền đắp thông thường : $\leq 30\text{cm}$;

b) Yêu cầu về đoạn chuyển tiếp giữa đường và cầu (cống)

- + Phần đường chuyển tiếp giữa đường và cầu (cống) cần đảm bảo theo đúng quy định của Tiêu chuẩn khảo sát, thiết kế nền đường ô tô trên nền đất yếu TCCS 41: 2022/TCĐBVN, cụ thể như sau:
 - Độ bằng phẳng (S) của đoạn chuyển tiếp đầu cầu phải thỏa mãn $S \leq 1/175$;
 - Độ bằng phẳng (S) của đoạn chuyển tiếp đầu cống phải thỏa mãn $S \leq 1/150$.
- + Việc xử lý đảm bảo chuyển tiếp này để đảm bảo khai thác đồng bộ, hạn chế mất an toàn giao thông các đoạn đầu cầu.

2) Giải pháp xử lý nền đường & điều kiện áp dụng

- + Đào thay đất hoặc đào thay đất một phần + cọc cừ tràm:

- Đào thay đất: Áp dụng khi lớp đất yếu có bề dày $\leq 3\text{m}$; Trường hợp đặc biệt có thể đào hết lớp đất yếu khi chiều dày $\sim 4\text{m}$.
- Đào thay đất một phần + đóng cọc cừ tràm: Chiều sâu xử lý $\sim 7\text{m}$.
- + Đắp nền đường chờ lún:
 - Nếu hệ số ổn định đạt tiêu chí, độ lún cố kết còn lại không đạt, cần thời gian chờ lún để đạt tiêu chí độ lún cố kết còn lại cho phép;
 - Nếu hệ số ổn định không đạt, độ lún dư đạt sử dụng giải pháp vãi ĐKT gia cường để đạt hệ số ổn định;
 - Nếu hệ số ổn định không đạt, độ lún cố kết không lớn - dùng giải pháp vãi ĐKT gia cường để đạt Hệ số ổn định và đắp chờ lún để đạt độ lún cố kết còn lại yêu cầu.
- + Bấc thấm (PVD):
 - Chiều cao đắp $\leq 6.0\text{m}$;
 - Chiều sâu xử lý đến 30m hoặc hơn (40m);
 - Tại khu vực xử lý không có lớp vỏ cứng (giá trị $\text{SPT} > 6$) hoặc lớp cát xen kẹp (gây khó khăn hoặc không cắm được PVD).
 - Thoát nước ngang từ bấc thấm đứng (PVD) ra ngoài nền đường: sử dụng bản thoát nước ngang (SBD) thay thế lớp đệm cát thoát nước, vật liệu làm tầng đệm cát thoát nước được thay thế bằng cát đắp thông thường và có cùng bề dày với lớp cát thoát nước.
- + Cọc đất gia cố xi măng (CDM): có thể nghiên cứu áp dụng trong một số trường hợp sau:
 - Cho một số đoạn nền đường đầu cầu đắp cao, bề dày đất yếu lớn, chiều sâu đất yếu $\leq 30\text{m}$;
 - Khi thiết kế cần phải nghiên cứu giảm thời gian gia tải hoặc thi công ngay các hạng mục nền đường bên trên để đảm bảo giao thông.
 - Tại phạm vi trái tuyến có vướng công trình mố trụ cầu hoặc tại các vị trí gần khu dân cư tập trung đông đúc mà các giải pháp như đào thay đất hoặc gia tải gặp khó khăn.
- + Sàn giảm tải/ công hộp dọc/ tường chắn chữ U:
 - Chỉ dùng cho một số đoạn đắp cao đầu cầu khi các giải pháp khác: PVD/SD, CDM, không đạt các tiêu chí về lún và ổn định;
 - Thiết kế đoạn chuyển tiếp từ công trình Cầu, Sàn giảm tải với đoạn xử lý bằng các giải pháp khác;
 - Cần phải nghiên cứu tính khả thi (kinh tế - kỹ thuật) của giải pháp.
- + Cầu cạn:
 - Có thể áp dụng cho các đoạn có nền đường đắp cao, chiều sâu đất yếu lớn;
 - Do giải pháp này có chi phí xây dựng cao nên cần phải nghiên cứu tính khả thi (kinh tế - kỹ thuật) của giải pháp.

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

3) So sánh các giải pháp xử lý nền đất yếu:

Giải pháp	Đào thay đất	Bắc thấm	Bắc thấm hút chân không	Cọc đất xi măng	Sàn giảm tải	Cầu càn
Mô tả	Đào toàn bộ lớp đất yếu hoặc một phần, thay bằng cát đầm chặt làm tăng khả năng chịu lực cho nền, giảm độ lún.	Thoát nước cố kết trong lớp đất yếu bằng giải pháp thoát nước thẳng đứng qua bắc thấm với tải trọng nền đắp.	Thoát nước cố kết trong đất yếu bằng giải pháp thoát nước thẳng đứng qua bắc thấm với tải trọng chân không.	Gia tăng cường độ đất nền bằng biện pháp trộn đất với xi măng tạo thành cọc xi măng đất.	Tải trọng nền đường được truyền qua hệ cọc cứng (bê tông cốt thép) và không tác dụng lên lớp đất nền.	Xây dựng cầu BTCT DU'L vượt qua khu vực đất yếu
Khả năng áp dụng	Chỉ áp dụng cho những phạm vi có lớp đất yếu mỏng (~3m) nằm ngay trên mặt hoặc chiều cao đắp thấp và lớp đất yếu ~5-:-7m	Áp dụng với chiều sâu xử lý thông thường không quá 30.0m với hệ thống máy móc thi công thực tế tại Việt Nam và mật độ bắc thấm không thấp hơn 1.0m.	Tương tự như với trường hợp bắc thấm đắp gia tải. Nhưng hạn chế với khu vực có lớp cát xen kẹp hoặc diện tích nhỏ lẻ.	Áp dụng tốt trong các trường hợp nền đường đắp trên lớp đất yếu.	Áp dụng tốt trong các trường hợp nền đường đắp trên lớp đất yếu.	Áp dụng tốt trong các trường hợp nền đường đắp trên lớp đất yếu.
Thời gian thi công	~2 tháng cho phạm vi tuyến khoảng 100m.	~10-:-12 tháng.	~6-10 tháng.	~ 6 tháng.	~4 tháng.	~ 5 tháng.

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Giải pháp	Đào thay đất	Bắc thăm	Bắc thăm hút chân không	Cọc đất xi măng	Sàn giảm tải	Cầu cạn
Giá thành XD triệu đồng /m2 mặt đường xây dựng	1,7 ~1,9 tr/m2 chiều sâu đất yếu $\leq 2\text{m}$ ~4m;	~1,3 tr/m2	2~2,4 tr/m2	~7,0 tr/m2 chiều sâu đất yếu $\leq 20\text{m}$; ~10 tr/m2 chiều sâu đất yếu $>20\text{m}$)	16~19 tr/m2	- Bản BTCT trên nền cọc PRC: 16tr/m2. - Cầu nhịp giản đơn: 25~30 tr/m2
Ưu điểm	Thi công nhanh, xử lý triệt để độ lún, không tốn thời gian chờ cố kết đối với trường hợp lớp đất yếu mỏng nằm ngay trên mặt	Giá thành rẻ, thi công đơn giản, đã có nhiều năm kinh nghiệm thi công tại nhiều dự án trong nước đạt hiệu quả cao	- Giá thành trung bình. -Không cần vật liệu đắp gia tải do áp lực chân không ~4m chiều cao nền đắp. đã được áp dụng rộng rãi và thành công ở các công trình giao thông trong nước như: Cao tốc Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Dây, cao tốc Bến Lức – Long Thành, đường nối từ cầu Bà Chiêm đến cảng Hiệp Phước,	-Thi công nhanh, đạt hiệu quả cao, không mất thời gian chờ lún, nền đường được tăng cường đảm bảo tốt khả năng chịu tải và chống trượt nền đường. -Đáp ứng tốt yêu cầu kỹ thuật cho đoạn chuyển tiếp nền đường đầu cầu.Tạo điều kiện thuận lợi cho công tác thi công móng cầu.	-Thi công nhanh, đáp ứng được các yêu cầu về độ lún và ổn định trượt. -Tạo điều kiện thuận lợi cho công tác thi công móng cầu.	- Thi công nhanh. - Giảm thiểu nhu cầu cát đắp nền. - Tận dụng nguồn vật liệu xi măng, sắt, thép,... trong nước. - Nâng cao tính ổn định công trình. - Hỗ trợ thoát lũ. - Hạn chế gây chia cắt địa hình.

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Giải pháp	Đào thay đất	Bắc thăm	Bắc thăm hút chân không	Cọc đất xi măng	Sàn giảm tải	Cầu cạn
			các tuyến đường trong khu đô thị mới Thủ Thiêm, các tuyến đường trong khu đô thị Aqua City...			
Nhược điểm	Không áp dụng được cho những đoạn có lớp đất yếu dày. -Khó khăn khi thực hiện tại khu vực khan hiếm lớp cát đắp. -Nguy cơ sụt mái đào khi thời tiết bất lợi	Thời gian chờ lún lâu. -Thường phải áp dụng các giải pháp để tăng khả năng ổn định nền đường như rải vải địa kỹ thuật gia cường	xen kẹt làm mất áp lực chân không. Khi đó, phải bố trí thêm tường vây làm tăng chi phí nhiều. -Không phù hợp với mặt bằng có diện tích nhỏ (mặt cắt nhỏ) do khó khăn bố trí thiết bị và máy hút chân không. -Ít đơn vị thi công, thiết bị lắp đặt tỷ mỉ, nguy cơ mất chân không rất cao	Giá thành cao hơn các giải pháp thông thường như bắc thăm.	Giá thành cao nhất trong các phương án xử lý như bằng tổng hợp thống kê.	- Thiết kế tại các nút giao, đường gom, đường kết nối với cầu cạn cao tốc phức tạp hơn đường nền đắp. - Khi hết thời gian sử dụng hoặc khi đảm, bộ phận nào đó bị hư hỏng và được thay thế thì khối lượng vật liệu cũ (bê tông xi măng) thải ra khá nhiều, đòi hỏi phải có công nghệ xử lý hoặc tái chế phức tạp.

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Giải pháp	Đào thay đất	Bắc thăm	Bắc thăm hút chân không	Cọc đất xi măng	Sàn giảm tải	Cầu càn
			nếu lắp đặt không chuẩn. -Giá thành cao hơn giải pháp bắc thăm kết hợp đắp nền thông thường.			- Chi phí xây dựng cao nhất.
Kiến nghị	Áp dụng cho các đoạn có lớp đất yếu mỏng	Áp dụng cho các đoạn nền đường đắp thông thường.	Áp dụng cho các đoạn nền đường đắp có điều kiện địa chất phù hợp. Thời gian thi công cần tiến độ nhanh.	Áp dụng đối với đoạn nền đường đầu cầu và đoạn có bố trí tường chắn.	Có thể xem xét cho các đoạn nền đường đầu cầu có chiều cao đắp lớn hoặc đất yếu quá dày mà các giải pháp xử lý đất yếu thông thường không đáp ứng được.	Có thể xem xét cho các đoạn nền đường đầu cầu có chiều cao đắp lớn hoặc đất yếu quá dày mà các giải pháp xử lý đất yếu thông thường không đáp ứng được.

- + Giải pháp xử lý nền đường đắp trên đất yếu dự kiến bằng bắc thăm kết hợp gia tải cho phần tuyến; sàn giảm tải cho phần đường gần mố cầu. Trong bước thiết kế tiếp theo, khi có đầy đủ số liệu khảo sát địa chất sẽ cập nhật giải pháp và phạm vi xử lý cho phù hợp với điều kiện địa chất công trình từng đoạn tuyến cụ thể.

VI.1.5 Mặt đường

+ Mô đun đàn hồi yêu cầu:

- Theo quy hoạch đường Tân An – Bình Hiệp là đường cấp III đồng bằng, theo bảng 10 của TCCS 38:2022/TCĐBVN, trị số tối thiểu của mô đun đàn hồi yêu cầu đối với mặt đường cấp cao A1 là $E_{yc} \geq 140\text{Mpa}$;
- Trên cơ sở dự báo số trục xe tính toán thể hiện ở chương IV, số trục xe tính toán dự báo trên tuyến và mô đun đàn hồi yêu cầu đối với mặt đường cấp cao A1 theo bảng 9 của TCCS 38:2022/TCĐBVN như sau:

Năm	Tải trọng trục tiêu chuẩn, N (trục/ngày đêm)	Hệ số phân phối trục xe, fL	Số trục xe tính toán, Ntt (trục/lần. ngày đêm)	Mô đun đàn hồi yêu cầu (Mpa)
2030	3777	0,30	1133	194
2035	5053	0,30	1516	200
2040	6761	0,30	2028	207
2045	8225	0,30	2468	210
2050	10009	0,30	3003	213

- Từ kết quả dự báo nêu trên, mô đun đàn hồi yêu cầu của dự án tại năm cuối thời hạn thiết kế $E_{yc} \geq 210\text{Mpa}$. Tuy nhiên, việc đầu tư một lần với $E_{yc} > 210\text{Mpa}$ khá tốn kém. Mặt khác, dự án mở rộng Quốc lộ 62 hiện hữu của Bộ Giao thông vận tải (nay là bộ Xây dựng) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 1445/QĐ-TTg ngày 30/6/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt chủ trương đầu tư dự án tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) kết nối vùng, thích ứng biến đổi khí hậu khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, sử dụng vốn vay Ngân hàng thế giới. Dự kiến tuyến đường này (QL62) sẽ được khởi công nâng cấp, mở rộng vào tháng 9/2026 và hoàn thành vào năm 2028 sẽ chia sẻ một phần lưu lượng của tuyến đường Tân An – Bình Hiệp trong giai đoạn đầu. Vì vậy, kiến nghị đầu tư kết cấu mặt đường giai đoạn 1 (xây dựng đường Song hành hai bên) theo cấp đường (đường cấp III) là $E_{yc} \geq 140\text{Mpa}$. Trong quá trình khai thác, chủ đầu tư tiếp tục tổ chức đếm xe để có biện pháp tăng cường mặt đường phù hợp với thực tế lưu lượng giao thông.

VI.1.6 Hệ thống thoát nước

- + Thoát nước ngang: Xây mới cống thoát nước ngang bằng BTCT và phù hợp với khổ nền đường theo tính toán thủy văn;
- + Thoát nước dọc: Đoạn qua đô thị, đông dân cư thiết kế cống hoặc rãnh thoát nước mặt, đảm bảo thoát nước dân sinh.

Chi tiết về hệ thống thoát nước được tiếp tục nghiên cứu trong bước tiếp theo và được thỏa thuận với địa phương trước khi triển khai thực hiện.

VI.1.7 Công trình cầu

- + Công trình cầu trên tuyến bao gồm các cầu vượt dòng chảy dọc tuyến, cầu vượt ngang đường, được nghiên cứu đầu tư phù hợp quy mô đầu tư phần tuyến, đảm bảo thuận lợi trong khai thác và có xem xét đến phương án mở rộng trong giai đoạn hoàn thiện.
- + Quy mô mặt cắt ngang cầu phù hợp với quy mô mặt cắt ngang đường.
- + Kết cấu bằng BTCT và BTCT DUỖ. Tải trọng HL93, người đi bộ 3x10-3 Mpa.

VI.1.7.1 Nguyên tắc lựa chọn khẩu độ nhịp

Khi lựa chọn khẩu độ nhịp cần phải dựa trên các nguyên tắc sau:

- + Khẩu độ nhịp thông thuyền phù hợp với nhu cầu giao thông đường thủy theo quy định;
- + Đáp ứng yêu cầu thoát lũ theo quy hoạch cả về vị trí cũng như khẩu độ;
- + Đảm bảo tĩnh không đường chui dưới cầu (nếu có);
- + Đảm bảo tần suất tính toán thủy văn cho cầu lớn, cầu trung là 1%; cầu nhỏ là 4%.
- + Hình dáng hài hòa, mỹ quan.

VI.1.7.2 Lựa chọn khẩu độ nhịp và chủng loại dầm

- + Với các cầu bắc qua kênh nhỏ do địa phương quản lý có yêu cầu tĩnh không nhỏ nên dự kiến lựa chọn phương án sử dụng dầm giản đơn Super T, I33, I24,54, I18.6... tùy thuộc điều kiện cụ thể của từng cầu.
- + Với cầu bắc qua kênh Dương Văn Dương và sông Vàm Cỏ Tây do trung ương quản lý có tĩnh không BxH=30x60m: Vị trí cầu vượt kênh Dương Văn Dương cắt xiên tuyến kênh nên dự kiến sử dụng nhịp chính liên tục (42 + 63 + 42)m để đảm bảo tĩnh không thông thuyền, các nhịp biên sử dụng nhịp giản đơn; Vị trí cầu Mộc Hóa vượt sông Vàm Cỏ Tây vuông góc với tuyến kênh nên dự kiến sử dụng nhịp giản đơn I33m.
- + Chiều dài cầu được dự kiến đảm bảo chiều cao đắp sau mố nhỏ hơn 4m để phù hợp với khuyến nghị tại phụ lục E TCCS 41:2022/TCĐBVN (ứng với vùng có địa chất yếu).

VI.1.7.3 Bố trí mặt cắt ngang cầu

Quy mô mặt cắt ngang cầu phù hợp với quy mô mặt cắt ngang đường.

VI.1.7.4 Lựa chọn loại kết cấu móng

Tham khảo địa chất các công trình trong khu vực lân cận, khu vực xây dựng là vùng đất yếu nên giải pháp thiết kế móng mố trụ kiến nghị sử dụng cọc BTCT đúc sẵn cho các cầu nhỏ và cầu trung trong khu vực ít dân cư, công trình hoặc cọc khoan nhồi cho các cầu lớn và các cầu trong khu vực đông dân cư.

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

VI.1.7.5 Kết quả thiết kế cầu*Bảng 15: Bảng thống kê kết quả thiết kế cầu dự kiến*

TT	Tên cầu	Lý trình	Tĩnh không (m)	Sơ đồ nhịp phương án dự kiến (m)	Ghi chú
1	Cầu Km1+125	Km1+125		1x18.6	Mố chui
2	Cổng Bắc Đông	Km2+550		18.6+24.54+18.6	
3	Bà Hai Màng	Km4+540		1x24.54	Mố chui
4	Cầu Km5+440	Km5+440		1x24.54	Mố chui
5	Ông Nhượng	Km6+130		1x18.6	Mố chui
6	Cầu Km6+800	Km6+800		1x24.54	Mố chui
7	Cầu Km8+625	Km8+625		1x18.6	
8	Cầu Km9+965	Km9+965		1x24.54	Mố chui
9	Cầu Km11+960	Km11+960		1x24.54	Mố chui
10	Cầu Km13+730	Km13+730		3x33	Mố chui
11	Cầu Km14+85	Km14+085		1x18.6	Mố chui
12	Cầu Km14+660	Km14+660		1x18.6	
13	Cầu Km15+170	Km15+170		1x24.54	Mố chui
14	Cầu Km18+800	Km18+800		18.6+24.54+18.6	Mố chui
15	Cầu Kênh Dương Văn Dương	Km25+250	30x6	(39.1+3x40)+(42+ 63+42)+(3*40+39. 1)	
16	Cầu Km26+210	Km26+210		1x24.54	
17	Cầu Km26+350	Km26+350		1x24.54	
18	Cầu Km30+900	Km30+900		18.6+24.54+18.6	
19	Cầu Km31+265	Km31+265		3x18.6	Mố chui
20	Cầu Km32+40	Km32+040		1x24.54	
21	Cầu Km33+100	Km33+100		1x24.54	Mố chui
22	Cầu Km33+680	Km33+680		18.6+38.3+18.6	
23	Cầu Km34+977	Km34+977		1x24.54	Mố chui
24	Cầu Km35+430	Km35+430		3x18.6	

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

TT	Tên cầu	Lý trình	Tĩnh không (m)	Sơ đồ nhịp phương án dự kiến (m)	Ghi chú
25	Cầu Km36+600	Km36+600	11x4,75	16x40	Vượt kênh 79, đường đọc kênh, rạch nhỏ
26	Cầu Km38+825	Km38+825		18.6+24.54+18.6	
27	Cầu Km40+500	Km40+500		5x33	
28	Cầu Km41+510	Km41+510		9x33	
29	Cầu Km42+80	Km42+080		18.6+24.54+18.6	
30	Cầu Km45+500	Km45+500		18.6+24.54+18.6	
31	Cầu Km46+190	Km46+190		18.6+24.54+18.6	
32	Cầu Km46+250	Km46+250		18.6+24.54+18.6	
33	Cầu Km46+510	Km46+510		18.6+24.54+18.6	
34	Cầu Km47+0	Km47+000		18.6+24.54+18.6	
35	Cầu Km48+130	Km48+130		3x18.6	
36	Cầu Km49+290	Km49+290		3x18.6	
37	Cầu Km49+650	Km49+650		3x24.54	Mố chui
38	Cầu Km51+600	Km51+600		3x33	
39	Cầu Km51+950	Km51+950		18.6+24.54+18.6	
40	Cầu Km53+445	Km53+445		1x24.54	
41	Cầu Km54+455	Km54+455		1x24.54	Mố chui
42	Cầu Km55+900	Km55+900		18.6+24.54+18.6	
43	Cầu Km58+860	Km58+860	30x6	9x33	
44	Cầu Km60+570	Km60+570		1x24.54	Mố chui
45	Cầu Km62+600	Km62+600		1x24.54	Mố chui
46	Cầu vượt nút giao Tân An của cao tốc CT01			40+42+63+42+40	Đoạn nối cao tốc CT01

Ghi chú: số lượng và sơ đồ nhịp cầu là dự kiến; trong bước tiếp theo tiếp tục rà soát, thỏa thuận với địa phương để có giải pháp phù hợp.

VI.1.8 An toàn giao thông

Bố trí vạch sơn, biển báo theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2024/BGTVT.

F. DỰ KIẾN THỜI GIAN THỰC HIỆN

CHƯƠNG VII - DỰ KIẾN THỜI GIAN THỰC HIỆN DỰ ÁN

VII.1 KẾ HOẠCH THỰC HIỆN DỰ ÁN

VII.1.1 Giai đoạn chuẩn bị đầu tư

Các mốc chính được dự kiến như sau:

- + Lập và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi: Quý I/2026;
- + Lập Báo cáo Nghiên cứu khả thi: Quý II/2026.

VII.1.2 Giai đoạn thực hiện đầu tư

- + Lập và phê duyệt hồ sơ BVTC, Dự toán: Quý III/2026;
- + Thi công hoàn thành và bàn giao công trình: 2026-2031.

VII.2 QUẢN LÝ THỰC HIỆN DỰ ÁN

- + Cấp quyết định chủ trương đầu tư: HĐND tỉnh Tây Ninh;
- + Cấp quyết định đầu tư: UBND tỉnh Tây Ninh;
- + Chủ đầu tư: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An;
- + Hình thức quản lý dự án: Ban Quản lý dự án chuyên ngành.

**G. SƠ BỘ TỔNG MỨC ĐẦU TƯ, NGUỒN VỐN;
SƠ BỘ HIỆU QUẢ KINH TẾ XÃ HỘI VÀ ĐÁNH GIÁ
TÁC ĐỘNG CỦA DỰ ÁN**

CHƯƠNG VIII - SƠ BỘ TỔNG MỨC ĐẦU TƯ, NGUỒN VỐN

VIII.1 Sơ bộ tổng mức đầu tư

VIII.1.1 Các căn cứ lập tổng mức

Tổng mức đầu tư được tính dựa trên những căn cứ sau:

VIII.1.1.1 Chi phí xây dựng

- + Khối lượng công trình sơ bộ theo phương án kiến nghị;
- + Suất đầu tư các hạng mục xử lý nền đất yếu, rãnh dọc, tường chắn, sàn giảm tải... tương đồng với các dự án đã triển khai trong khu vực;
- + Suất đầu tư được Bộ Xây dựng công bố tại Quyết định số 409/QĐ-BXD ngày 11/4/2025 công bố Suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2024.

VIII.1.1.2 Kinh phí giải phóng mặt bằng, rà phá bom mìn

- + Khối lượng đền bù giải tỏa được tính cho phạm vi chiếm dụng công trình tính từ chân ta luy nền đắp (hoặc mép ta luy nền đào) của quy mô mặt cắt ngang ra mỗi bên 2m. Tổng bề rộng giải phóng mặt bằng là 60m, riêng vị trí ngã 3, ngã 4, phạm vi cầu sẽ theo hồ sơ thiết kế;
- + Đơn giá đền bù giải tỏa được tham khảo trên địa bàn tỉnh Tây Ninh được địa phương hỗ trợ cung cấp chi phí đền bù giải phóng mặt bằng theo các văn bản:
 - Văn bản số 807/UBND-KT ngày 24/10/2025 của UBND xã Mỹ An về việc hỗ trợ khái toán chi phí GPMB, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp đoạn qua xã Mỹ An.
 - Văn bản số 1445/BC-UBND ngày 12/11/2025 của UBND xã Tân Tây về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Tân Tây.
 - Văn bản số 1798/UBND-KT ngày 10/11/2025 của UBND xã Thạnh Hóa về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Trục động lực Tân An - Bình Hiệp đoạn qua địa bàn xã Thạnh Hoá.
 - Văn bản số 1876/BC-UBND ngày 04/12/2025 của UBND xã Tân Tây về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Thạnh Phước.
 - Văn bản số 1753/UBND-KHHTĐT ngày 29/10/2025 của UBND phường Kiến Tường về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An - Bình Hiệp.
 - Văn bản số 1740/UBND-PKT ngày 12/11/2025 của UBND xã Tuyên Thạnh về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An - Bình Hiệp.

- Văn bản số 1107/UBND-PKT ngày 4/10/2025 của UBND xã Bình Hiệp về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp.
- Văn bản số 1607/UBND-PKT ngày 14/11/2025 của UBND xã Mộc Hóa về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp.

VIII.1.1.3 Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn xây dựng và chi phí khác

- + Theo Mục 1.4, Phụ lục số 1 Thông tư 11/2021/TT-BXD thì việc xác định chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng và các chi phí khác như sau: “Chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng và chi phí khác được ước tính; hoặc xác định theo định mức; hoặc bằng cách lập dự toán; hoặc từ dữ liệu của các dự án tương tự đã thực hiện. Trường hợp ước tính thì tổng giá trị các chi phí này không vượt quá 15% của tổng chi phí xây dựng và chi phí thiết bị của dự án”. Như vậy, chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng, chi phí khác được tạm tính bằng 15% tổng chi phí xây dựng và chi phí thiết bị của dự án.

VIII.1.1.4 Dự phòng phí

Do dự án có thời gian thực hiện trên 03 năm nên dự phòng phí bao gồm:

- + Dự phòng cho khối lượng công việc phát sinh: Được tính bằng 10% tổng kinh phí xây dựng, kinh phí giải phóng mặt bằng, chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn xây dựng và chi phí khác;
- + Dự phòng cho yếu tố trượt giá: Chi phí dự phòng do yếu tố trượt giá tính theo hướng dẫn tại Thông tư 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng.
- + Như vậy chi phí dự phòng kiến nghị như sau:
 - Phần giải phóng mặt bằng: Dự kiến là 10%;
 - Phần xây lắp:
 - Dự phòng khối lượng là 10%;
 - Dự phòng trượt giá giai đoạn 2026 – 2031: tạm tính theo chỉ số giá xây dựng do Sở Xây dựng tỉnh Tây Ninh là 12,83%.

VIII.1.2 Phân kỳ đầu tư

Do dự án có tổng mức đầu tư lớn, đi qua nhiều xã, phường của tỉnh Tây Ninh nên để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án, phù hợp nguồn lực, khả năng huy động vốn, TVTK dự kiến phân kỳ đầu tư như sau:

- + Giai đoạn 1: Thực hiện công tác bồi thường, GPMB hết phạm vi triển khai dự án (60m) và đầu tư 04 làn xe (02 làn xe hai bên) phạm vi toàn tuyến dài khoảng 62,7Km. Quy mô mỗi đường song hành 02 làn xe rộng 7m, nền đường rộng 10m. *Đồng thời đầu tư tuyến đường kết nối: với cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương (CT.01), tuyến kết nối đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh thông qua*

Quốc lộ N2 và tuyến kết nối với cửa khẩu Quốc tế Bình Hiệp thông qua ĐT.831, các kết nối khác.

- + Giai đoạn 2: Đầu tư phần lõi giữa 06 làn xe còn lại rộng 22,5m, nền đường rộng 30m của giai đoạn 1, kết hợp tạo quỹ đất sạch để hoán đổi khi thực hiện dự án theo phương thức đối tác công tư.

VIII.1.3 Khối lượng xây dựng chính

Khối lượng xây dựng chính:

Stt	Hạng mục	Đơn vị	Khối lượng	
			Giai đoạn 1	Giai đoạn 2
1	Chiều dài phần tuyến (không bao gồm cầu)	Km	59,06	59,06
2	Chiều dài phần cầu	Km	3,69	3,69
3	Chiều dài đường nối vào nút giao QL.N2 & QL62	Km	1,00	-
4	Chiều dài đoạn nối vào cao tốc Tp.HCM - Trung Lương	Km	2,0	-
5	Chiều dài đoạn nối với QL62 thông qua ĐT.831	Km	1,6	
6	Xử lý nền đất yếu	Km	19,00	19,00

VIII.1.4 Sơ bộ giá trị tổng mức đầu tư

Sơ bộ tổng mức đầu tư dự án theo các giai đoạn phân kỳ đầu tư:

- + Giai đoạn 1: Thực hiện công tác bồi thường, GPMB hết phạm vi triển khai dự án (60m) và đầu tư 04 làn xe (02 làn xe hai bên) phạm vi toàn tuyến dài khoảng 62,7Km. Đồng thời đầu tư tuyến đường kết nối: với cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương (CT.01), tuyến kết nối đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh thông qua Quốc lộ N2 và tuyến kết nối với cửa khẩu Quốc tế Bình Hiệp thông qua ĐT.831, các kết nối khác ...; Quy mô mỗi đường song hành 02 làn xe rộng 7m, nền đường rộng 10m. Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng **9.318** tỷ đồng (Bằng chữ: Chín ngàn, ba trăm mười tám tỷ đồng). Cụ thể:

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Stt	Nội dung	Kinh phí (tỷ đồng)
I	Chi phí xây dựng	5.283
1	Dự án đường Tân An - Bình Hiệp	5.029
	Phần đường	3.016
	Phần cầu	2.014
2	Đường nối vào QL N2	30
	Phần đường	30
	Phần cầu	-
3	Đường nối vào cao tốc TPHCM - Trung Lương	158
	Phần đường	113
	Phần cầu	45
4	Đường ĐT.831 nối vào QL62	65
II	Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác	528
III	Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư (bao gồm dự phòng phí)	2.220
1	Dự án đường Tân An - Bình Hiệp	1.456
2	Đường nối vào QL N2	8
3	Đường nối vào cao tốc TPHCM - Trung Lương	193
4	Khu tái định cư	450
5	Đường ĐT.831 nối vào QL62	78
6	Chi phí di dời hạ tầng kỹ thuật	35
V	Dự phòng phí	1.287
1	Dự phòng khối lượng	541
2	Dự phòng trượt giá	746
	<u>TỔNG MỨC ĐẦU TƯ</u>	9.318

DỰ ÁN ĐƯỜNG TÂN AN – BÌNH HIỆP

Bước: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

- + Giai đoạn 2: đầu tư phần lõi giữa 06 làn xe rộng 22,5m, nền đường rộng 30m của giai đoạn 1 theo hình thức đối tác công tư (hợp đồng BT). Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng **9.069** tỷ đồng (Bằng chữ: Chín ngàn, không trăm sáu mươi chín tỷ đồng). Cụ thể:

Stt	Nội dung	Kinh phí (tỷ đồng)
I	Chi phí xây dựng	6.713
1	Phần đường	4.196
2	Phần cầu	2.517
II	Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác	672
III	Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư (bao gồm dự phòng phí)	-
V	Dự phòng phí	1.686
1	Dự phòng khối lượng	738
2	Dự phòng trượt giá	947
	<u>TỔNG MỨC ĐẦU TƯ</u>	9.069
	Làm tròn	9.069

Ghi chú: TMDT giai đoạn 2 đang tính toán sơ bộ tại thời điểm hiện tại. Giá trị này sẽ được chuẩn hóa tại thời điểm thực hiện sau này.

VIII.2 Nguồn vốn thực hiện dự án

Nguồn vốn thực hiện dự án (Giai đoạn 1): Vốn ngân sách tỉnh và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác.

CHƯƠNG IX - PHÂN TÍCH SƠ BỘ HIỆU QUẢ KINH TẾ - XÃ HỘI

IX.1 PHƯƠNG PHÁP LUẬN

Theo Thông tư 02/2016/TT-BKHĐT ngày 01/03/2016 của Bộ Kế hoạch đầu tư hướng dẫn lựa chọn sơ bộ dự án, lập, thẩm định, phê duyệt đề xuất dự án và báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư, phân tích sơ bộ hiệu quả kinh tế xã hội của dự án bao gồm các nội dung sau:

- + **Phương pháp phân tích Chi phí - Lợi ích:** ở phương pháp này các chi phí và lợi ích đều định giá được bằng tiền.
- + **Phương pháp phân tích Chi phí - Hiệu quả:** ở phương pháp này các chi phí định giá được bằng tiền, còn các lợi ích không định giá được bằng tiền.
- + **Phương pháp phân tích đa chỉ tiêu:** ở phương pháp này cả các chi phí và lợi ích đều không được định giá đầy đủ, chính xác bằng tiền.

Trong dự án này sử dụng phương pháp **Phương pháp phân tích Chi phí - Lợi ích**.

Khi sử dụng phương pháp này, đánh giá hiệu quả kinh tế thường được dùng các chỉ tiêu sau đây để đánh giá.

IX.2 CÁC KHOẢN MỤC CẤU THÀNH

IX.2.1 Chi phí kinh tế

Chi phí kinh tế là chi phí mà xã hội phải chịu khi dự án này được thực hiện bao gồm: các nguồn tài nguyên thiên nhiên, của cải vật chất, sức lao động mà xã hội dành cho dự án thay vì sử dụng cho các công việc khác trong tương lai.

- + Chi phí đầu tư công trình ban đầu: Khi tính toán, phân tích hiệu quả kinh tế - xã hội, không dùng giá tài chính (giá thị trường) như trong phân tích tài chính mà thường dùng giá kinh tế hay còn gọi là giá tham khảo (Reference Price) hoặc gọi là giá mờ (Shadow Price). Do đó trong tính toán này giá kinh tế chỉ tính bằng 85% giá tài chính;
- + Chi phí duy tu, sửa chữa:
 - Duy tu thường xuyên: tính 0,55% chi phí xây dựng mặt đường; duy tu cầu tính 0,1% chi phí xây dựng cầu.
 - Trung tu: đối với đường tính 5,1% chi phí xây dựng mặt đường và đối với cầu tính 1% chi phí xây dựng cầu.
 - Đại tu: đối với đường tính 42% chi phí xây dựng mặt đường và 2% chi phí xây dựng cầu.

IX.2.2 Lợi ích kinh tế

Lợi ích kinh tế là những lợi ích mà xã hội thu được từ sự đáp ứng của dự án đối với việc thực hiện mục tiêu chung của nền kinh tế xã hội. Trong dự án này lợi ích kinh tế bao gồm 2 loại:

IX.2.2.1 Tiết kiệm chi phí khai thác phương tiện trên tuyến

Khi được đầu tư xây dựng cải tạo, mở rộng QL1, vận tốc khai thác trên tuyến cao hơn trước khi chưa cải tạo. Việc tăng vận tốc khai thác của phương tiện sẽ làm giảm chi phí khai thác phương tiện, sẽ có được lợi ích thu được từ việc tiết kiệm chi phí khai thác. Chi phí khai thác tính cho 1 km của phương tiện theo vận tốc được tham khảo từ kết quả nghiên cứu của “Chiến lược phát triển toàn diện GTVT bền vững ở Việt Nam” do tư vấn JICA Nhật Bản thực hiện có cập nhật giá cả đến thời điểm lập dự án.

Bảng IX-1: Chi phí khai thác đơn vị của phương tiện (đơn vị tính: đồng /xe.km)

Loại phương tiện	Tốc độ (km/giờ)								
	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Xe hơi	3842	3327	3062	2917	2809	2745	2719	2659	2651
Xe khách nhỏ	3152	2719	2530	2422	2343	2306	2332	2345	2393
Xe khách	4499	3960	3771	3613	3561	3556	3574	3695	3848
Xe tải trung	3428	2969	2749	2634	2559	2581	2548	2608	-
Xe tải nặng	3196	2736	2545	2447	2404	2444	2496	-	-

Lợi ích này tính như sau:

$$B_1 = N_i^t \cdot (L_1 C_{KTI}^1 - L_2 C_{KTI}^2) \text{ (đồng/ngày đêm)}$$

Trong đó:

- + N_i^t - Số lượng phương tiện loại i tại năm thứ t (xe/ngày đêm);
- + L_1 và L_2 - Chiều dài hành trình trước và sau khi có tuyến dự án (km);;
- + C_{KTI}^1 C_{KTI}^2 là chi phí khai thác tính cho 1km của phương tiện loại i (đồng/xe.km) khi đã nâng cấp đường và khi chạy trên đường cũ.

Bảng IX-2: Vận tốc của các loại xe chạy như sau

Loại xe	Vận tốc (km/h)	
	Khi chưa có dự án	Sau khi có dự án
Xe con	55	60

Khi chưa có dự án, vận tốc của các phương tiện được xác định theo hành trình đi theo tuyến hiện hữu với quy mô mặt đường nhỏ hẹp để tiếp cận nơi đến.

Lợi ích tiết kiệm tính như sau: từ chi phí khai thác ứng với tốc độ nêu ở bảng trên, chi phí khai thác tiết kiệm được quy về thời điểm hiện tại (ước tính theo mức tăng trưởng kinh tế của nền kinh tế cả nước q%) như sau: **190,85 đồng/xe.km.**

IX.2.2.2 Lợi ích thu được do tiết kiệm thời gian vận chuyển

- + Việc xây dựng tuyến dự án sẽ làm cho tốc độ lưu thông của các loại phương tiện được tăng lên, việc đi lại của người dân được thông suốt không bị ách tắc, vận tốc khai thác của phương tiện tăng lên, làm cho thời gian của chuyến đi giảm xuống. Do đó hành khách và hàng hóa sẽ tiết kiệm được một khoản thời gian trong quá trình đi lại và vận chuyển. Quỹ thời gian tiết kiệm được có tác dụng làm tăng thu nhập của các hộ gia đình, đồng thời một phần quỹ thời gian sẽ dùng vào trong sản xuất góp phần làm tăng thêm các sản phẩm kinh tế cho xã hội. Đó chính là các lợi ích tạo ra của dự án do tiết kiệm thời gian. Lợi ích thu được do tiết kiệm thời gian được tính toán như sau:

$$B_2 = q_i \cdot N_i^t \cdot C_{TKi} (T_{KTi}^0 - T_{KTi}^1) \text{ (đồng/ngày đêm)},$$

Trong đó:

- N_i - Số lượng phương tiện loại i tại năm t (xe/ngày đêm);
- C_{TKi} - Giá trị thời gian của đối tượng i (đồng/người.giờ);
- q_i - số lượng hành khách hoặc tải trọng hàng hóa trên phương tiện i;
- $T_{KTi}^0 - T_{KTi}^{01}$ - Thời gian tiết kiệm của phương tiện loại i chạy trên tuyến (giờ).

a) Tiết kiệm thời gian đi lại của hành khách:

- + Giá trị thời gian đi lại tiết kiệm được tính toán theo hai đối tượng là những người lái xe và hành khách. Giá trị thời gian tiết kiệm được ước tính trên cơ sở thu nhập của các đối tượng tham gia giao thông;
- + Giá trị thời gian được tính trên cơ sở thu nhập bình quân đầu người của tỉnh Long An năm 2024 (theo NGTK) khoảng 107.300.000 đồng/năm⁹. Như vậy giá trị thời gian trung bình của hành khách trong 1 giờ lao động là $107.300.000 \text{ đ}/12/26/8 = 42.989 \text{ đồng/giờ-HK}$. Giá trị này giả thiết hàng năm tăng theo dự báo tốc độ phát triển kinh tế của cả nước 10%/năm.
- + Số hành khách bình quân trên các loại phương tiện giao thông được tính lưu lượng xe bình quân gia quyền của tất cả loại xe đã khảo sát được. Mỗi xe quy đổi (PCU) có 4,4 người /PCU (tính bình quân cả khách và lái xe của xe khách và xe tải);

⁹ <https://baolongan.vn/kinh-te-long-an-phuc-hoi-manh-me-voi-muc-tang-truong-dat-8-3--a188269.html>

b) Tiết kiệm thời gian vận chuyển hàng hóa:

- + Trên cơ sở giá trị hàng hóa hiện tại của 16 mặt hàng chủ yếu, sẽ tính giá trị bình quân cho 1 tấn hàng hóa là bao nhiêu, từ giá trị đó tính theo lãi suất tiết kiệm ngân hàng hàng năm để tính giá trị sinh lời của hàng hóa trong thời gian nhất định như trong 1 năm, 1 giờ, ...
- + Giá trị bình quân 1 tấn hàng hóa năm 2020 là 537,94 (đồng/T-giờ). Lãi suất tiết kiệm bình quân hiện nay dự tính: 6,0%/năm. Như vậy giá trị hàng hóa sinh lời trong thời gian 1 giờ năm 2025 sẽ là **719,83 (đồng/giờ.HK)**.
- + Lượng hàng hóa bình quân trên các phương tiện vận chuyển tính bình quân gia quyền theo số liệu khảo sát. Bình quân mỗi xe con quy đổi (PCU) sẽ là 4,28 tấn/PCU.

IX.2.2.3 Kết quả phân tích kinh tế

Kết quả phân tích kinh tế như sau:

- + EIRR (tỷ suất nội hoàn kinh tế) = 13,41%. Dự án đầu tư hiệu quả khi $EIRR \geq r$ (tỷ suất chiết khấu kinh tế, $r = 10\%$);
- + ENPV (giá trị hiện tại ròng) = 1460,41 tỷ đồng. Dự án đầu tư hiệu quả khi $ENPV > 0$;
- + BCR (Lợi ích / Chi phí) = 1,16. Dự án đầu tư hiệu quả khi $B/C \geq 1$.

Tất cả các công tác xây dựng đường đã được đánh giá tính khả thi dựa vào năm thông xe đường dự án là 2031.

IX.3 KẾT LUẬN

Qua những phân tích trên đây cho thấy việc thực hiện dự án sẽ mang lại ích to lớn cho cộng đồng - xã hội và mang ý nghĩa quan trọng trong việc phát triển kinh tế của tỉnh Tây Ninh nói riêng và khu vực Đông Nam Bộ nói chung.

CHƯƠNG X - ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA DỰ ÁN

X.1 TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG

X.1.1 Đánh giá sự phù hợp của địa điểm thực hiện dự án với chiến lược bảo vệ môi trường, quy hoạch bảo vệ môi trường quốc gia, nội dung bảo vệ môi trường trong quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và các quy hoạch khác có liên quan

Địa điểm thực hiện Dự án đã được nghiên cứu phù hợp với:

- + Chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 450/QĐ-TTg ngày 13/4/2022: Dự án hoàn thành sẽ rút ngắn quãng đường vận chuyển giữa khu vực trung tâm tỉnh với khu vực kinh tế cửa khẩu Bình Hiệp và xa hơn là kết nối với cảng Long An, Tp HCM qua các trục đường cao tốc, đường vành đai; giúp dòng xe vận hành êm thuận hơn so với QL.62 hiện hữu, qua đó đồng nghĩa với việc giảm phát thải khí nhà kính;
- + Chiến lược Quốc gia về đa dạng sinh học đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 149/QĐ-TTg ngày 28/01/2022. Vị trí dự án được nghiên cứu không việc cắt qua các khu vực bảo tồn, bảo vệ môi trường sinh thái; dự án sử dụng hợp lý các nguồn tài nguyên thiên nhiên;

X.1.2 Nhận dạng, dự báo các tác động môi trường chính của Dự án đầu tư đối với môi trường trên cơ sở quy mô, công nghệ sản xuất và địa điểm thực hiện Dự án

X.1.2.1 Nhận dạng, dự báo đánh giá tác động do chiếm dụng đất (đất nông nghiệp, đất ở, và các loại đất khác), tác động đến hệ thống thủy lợi, cơ sở hạ tầng dọc tuyến

- + Dự án được thực hiện sẽ có những ảnh hưởng đến môi trường thiên nhiên và xã hội trong khu vực. Những ảnh hưởng đó vừa là tích cực vừa là tiêu cực. Việc đánh giá tác động môi trường nhằm chỉ ra mức độ ảnh hưởng đối với những nhóm đối tượng và đề xuất những giải pháp hạn chế hoặc loại trừ nếu đó là ảnh hưởng tiêu cực.
- + Việc giải tỏa di dời một số hộ dân sẽ ít nhiều gây xáo trộn đến đời sống của nhân dân và các hoạt động kinh tế khu vực. Mặt khác việc xây dựng công trình sẽ kéo theo hiện tượng đô thị hóa nhanh chóng các khu vực thuộc vùng ảnh hưởng, kéo theo các tệ nạn xã hội mang các đặc trưng chung của đô thị.

X.1.2.2 Nhận dạng, dự báo tác động về khả năng thoát nước, ngập úng cục bộ và thoát lũ trong khu vực

Theo vị trí dự án, tuyến đi qua khu vực đồng bằng có nhiều sông, kênh rạch nên khả năng thoát nước trong khu vực dự án là khá tốt. Việc ngập úng chỉ xảy ra trên tuyến hiện hữu tại các vị trí thấp khi có triều cường kết hợp mưa lớn hoặc lũ lớn từ thượng nguồn sông Mê Kông đổ về. Tuy nhiên, với việc đề xuất thiết kế cao độ nền đường theo tần suất lũ thiết kế (H4%) và có xét đến ảnh hưởng của biến đổi khí hậu thì sau quá trình xây dựng, việc tuyến đường bị ngập lụt gần như không xảy ra.

Tuy nhiên, trong quá trình xây dựng, tại các vị trí qua khu dân cư, đô thị, khả năng thoát nước sẽ bị ảnh hưởng bởi quá trình thi công sẽ làm gián đoạn chức năng thoát nước của hệ thống rãnh dọc hiện trạng. Các tác động ảnh hưởng sẽ được giảm thiểu tối đa nếu có kế hoạch thi công phù hợp, thi công cuốn chiếu, có biện pháp thi công đảm bảo thoát nước khi mưa gió (khơi rãnh tạm, sử dụng máy bơm tại các vị trí rãnh hiện hữu bị vùi lấp, chưa kịp thi công rãnh mới...).

X.1.2.3 Nhận dạng tác động đến môi trường nước, ô nhiễm không khí và ô nhiễm tiếng ồn, đất, hệ sinh thái

Dự án được thực hiện sẽ có những ảnh hưởng đến môi trường thiên nhiên và xã hội trong khu vực. Những ảnh hưởng đó vừa là tích cực vừa là tiêu cực. Việc đánh giá tác động môi trường nhằm chỉ ra mức độ ảnh hưởng đối với những nhóm đối tượng và đề xuất những giải pháp hạn chế hoặc loại trừ nếu đó là ảnh hưởng tiêu cực.

Công tác đánh giá tác động môi trường được thực hiện nhằm xác định một cách định lượng sự biến đổi của môi trường do tác động của công trình, bao gồm tác động trong quá trình thi công công trình và tác động sau khi đưa công trình vào sử dụng lâu dài. Tác động đó được đánh giá thông qua các chỉ tiêu chủ yếu sau:

- + Không khí;
- + Nước;
- + Tiếng ồn;
- + Đất;
- + Hệ sinh thái.

4) Không khí

- + Mức độ ô nhiễm không khí được đánh giá thông qua các trị số về hàm lượng các chất gây ô nhiễm trong không khí, chủ yếu gồm:
 - Khí oxyt carbon (CO);
 - Khí oxyt nitơ (NO₂);
 - Hàm lượng các hạt bụi có Ø < 10mm (PM₁₀) lơ lửng trong không khí.
- + Dưới đây là một số chỉ tiêu cơ bản về mức độ cho phép của các chất gây ô nhiễm không khí theo TCVN 5937-2005:

Bảng 3: Chỉ tiêu cho phép của các chất gây ô nhiễm không khí

Đơn vị tính: Micro gam trên mét khối tiêu chuẩn ($\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)

Thông số	Thời gian trung bình				Phương pháp xác định	Ghi chú: Tương đương với
	1 giờ	8 giờ	24 giờ	1 năm		
SO₂	-	-	125	50	Pararosalin	TC WHO
CO	30000	10000	-	-	Quang phổ hồng ngoại không phân tán	TC WHO
NO₂	200	-	-	40	Đo màu với NaOH	TC WHO
O₃	120	-	80	-	Huỳnh quang hoá học	TC US EPA
Bụi lơ lửng (SPM)	300	-	200	140	Lấy mẫu thể tích lớn	(Như TC trước đây)
Bụi $\leq 10 \mu\text{m}$ (PM10)	-	-	150	50	Lấy mẫu thể tích lớn	TC Singapore
Pb	-	-	1,5	0,5	Quang phổ hấp thụ nguyên tử	Các nước ASEAN
Chú thích: PM10: Bụi lơ lửng có kích thước hạt từ 10 μm trở xuống; Dấu gạch ngang (-): không qui định.						

+ **Trước khi xây dựng công trình:**

- Tác nhân gây ô nhiễm không khí chủ yếu là các khí thải từ xe cộ lưu thông, từ các nhà máy sản xuất chạy than hoặc dầu diesel. Tuy nhiên tại khu vực công trình không có các nhà máy, xí nghiệp sản xuất lớn nên nguồn ô nhiễm chủ yếu là do khí thải từ xe cộ lưu thông trên tuyến hiện hữu và một phần do các cơ sở, xí nghiệp nhỏ, ... trong khu vực.
- Do không có các số liệu cụ thể về mức độ ô nhiễm không khí nên không xác định được cụ thể các chỉ số về mức độ ô nhiễm không khí trên khu vực công trình khi chưa tiến hành xây dựng công trình.

- + **Trong thời gian xây dựng công trình:** Do đây là một công trình có nhiều hạng mục nên để thi công công trình, cần tập trung thêm một số lượng đáng kể các máy móc, thiết bị thi công từ nơi khác đến phục vụ cho quá trình xây dựng. Như vậy nguồn tác nhân gây ô nhiễm sẽ được bổ sung bởi các phương tiện thi công này. Ngoài khí thải từ động cơ các loại máy nêu trên, bụi do sự rơi vãi các vật liệu xây

dựng trong khi vận chuyển đến công trình, do đất đá thải khi đào móng, nhất là trong mùa khô, sẽ là một tác nhân lớn ảnh hưởng xấu đến chất lượng không khí khu vực công trình trong thời gian xây dựng.

- + **Sau khi đưa công trình vào khai thác sử dụng:** Sau khi xây dựng xong công trình các tác nhân gây ra ô nhiễm không khí có từ trước khi xây dựng vẫn sẽ không thay đổi, tuy nhiên do tuyến làm mới xe chạy êm thuận nên lượng khí thải, các chất rơi vãi gây bụi sẽ không đáng kể. Do đó không khí khu vực tuyến đi qua sẽ bị ảnh hưởng với mức độ không đáng kể so với trước và trong khi xây dựng công trình.

5) Môi trường nước

- + Chất lượng nước được đánh giá thông qua các chỉ tiêu chủ yếu sau:
 - Độ pH;
 - Hàm lượng ôxy hòa tan;
 - Hàm lượng các chất hữu cơ;
 - Hàm lượng các chất rắn lơ lửng trong nước.
- + **Trước khi xây dựng công trình:** Các tác nhân gây ô nhiễm nguồn nước chủ yếu là chất thải công nghiệp và chất thải sinh hoạt, ... Ngoài ra phân bón từ các khu vực ruộng, vườn theo hệ thống sông rạch thoát ra khu vực công trình làm ô nhiễm nguồn nước.
- + **Trong thời gian xây dựng công trình:** Trong thời gian xây dựng công trình, chất lượng nước sông tại khu vực công trình sẽ bị ảnh hưởng bởi các tác nhân gây ô nhiễm khác so với trước khi xây dựng công trình. Đó là chất thải từ các loại máy móc phục vụ thi công như dầu, nhớt, mỡ ... các chất thải rắn như đất đá đào lên từ các hố móng.
- + **Sau khi đưa công trình vào khai thác sử dụng:** Trong thời gian đầu tiên, nguồn nước tiếp tục bị ô nhiễm, chủ yếu là chưa phân tán hết ngay. Tuy nhiên mức độ ô nhiễm sẽ không cao và giảm nhanh. Tính chất nguồn nước sẽ trở lại trạng thái ban đầu như trước khi xây dựng công trình.

6) Tiếng ồn

- + Theo QCVN 26:2010/BTNMT, mức độ ồn tối đa cho phép đối với sức khỏe con người không phụ thuộc vào tính chất khác biệt của nguồn gây tiếng ồn. Trị số độ ồn giới hạn cho phép được quy định như sau:

Bảng X-4: Giới hạn tối đa cho phép về tiếng ồn (theo mức âm tương đương), dBA

TT	Khu vực	Từ 6 giờ đến 21 giờ	Từ 21 giờ đến 6 giờ
1	Khu vực đặc biệt	55	45
2	Khu vực thông thường	70	55

- + **Trước khi xây dựng công trình:** Có thể liệt kê một số nguồn tiếng ồn gây ô nhiễm môi trường khu vực công trình như sau:

- Tiếng ồn do các phương tiện giao thông đường bộ gây nên;
 - Tiếng ồn do các khu dân cư tập trung, trường học, công sở;
 - Tiếng ồn do các phương tiện giao thông đường thủy trên hệ thống sông, kênh rạch gây nên.
- + **Trong thời gian xây dựng công trình:** Do số lượng máy móc tập trung phục vụ thi công trong thời gian xây dựng công trình là tương đối lớn nên đây sẽ là nguồn gây ô nhiễm bổ sung cho các nguồn gây ô nhiễm đã nêu ở trên. Nguồn tiếng ồn gây ra trong thời gian thi công chủ yếu là do tiếng ồn từ các loại máy như máy nén khí, máy phát điện, máy trộn bê tông và các phương tiện vận chuyển vật liệu.
- + **Sau khi đưa công trình vào khai thác sử dụng:**
- Mức độ tiếng ồn của một số hoạt động điển hình theo số liệu điều tra thu thập được thể hiện trong bảng sau:

Nguồn phát sinh tiếng ồn	Trị số âm thanh (dBA)
- Còi ô tô	110
- Xe cộ lưu thông trên đường	75
- Trong trường học	70
- Chợ	75

- Do đặc điểm địa lý, các phương tiện giao thông liên tục qua lại khu vực 24 giờ/ngày nên việc ô nhiễm môi trường về tiếng ồn là không thể tránh khỏi, nằm trong các giới hạn cho phép. Tuy nhiên, các tác nhân gây ra tiếng ồn do các phương tiện lưu thông vẫn sẽ không thay đổi so với trước khi thi công, tuy nhiên thời gian chạy xe qua khu vực sẽ được rút ngắn, xe chạy êm thuận nên tiếng ồn sẽ được giảm xuống.

7) Môi trường đất

- + Đất bị ô nhiễm về mặt hóa học do các tác nhân chủ yếu sau:
 - Các chất thải sinh hoạt;
 - Các vật phẩm có nguồn gốc dầu mỡ như xăng dầu, mỡ, nhựa đường, ...
 - Các chất hóa học sử dụng trong sản xuất như thuốc trừ sâu, phân bón, ...
 - Các chất hóa học sử dụng trong chiến tranh còn sót lại.
- + Ngoài các ô nhiễm về mặt hóa học kể trên, công trình trong và sau khi xây dựng còn ảnh hưởng đến việc chiếm dụng đất đai, thay đổi hình thái bề mặt khu vực dẫn đến hiện tượng xói mòn hoặc bồi lấp.
- + **Trước khi xây dựng công trình:**
 - Lớp đất bề mặt bị ô nhiễm chủ yếu bởi chất thải sinh hoạt của dân cư thuộc phạm vi công trình do không có hệ thống thu gom và phân hủy thích hợp. Ngoài các chất thải do sinh hoạt, các hoạt động khác có khả năng gây ô nhiễm đất

trong khu vực như các cơ sở chế biến lương thực, phân bón, thuốc trừ sâu, gò hàn, sửa chữa máy nông nghiệp, các điểm bán lẻ xăng dầu, nhớt ... Tuy đây là các hình thức hoạt động không mang tính quy mô mà chỉ lẻ tẻ ở một số nơi trong khu vực nhưng do tính chất lâu dài và liên tục của chúng sẽ phần nào ảnh hưởng tới lớp đất bề mặt.

- Ô nhiễm đất do chất thải có nguồn gốc dầu mỏ chủ yếu xuất phát từ các loại xe có động cơ như xe máy, công nông, máy cày, ô tô. Lượng chất thải do các xe quá cảnh qua khu vực gây ra là không đáng kể.
 - Ngoài ra, một phần dân cư thuộc khu vực công trình còn sinh sống bằng nghề trồng trọt và chăn nuôi nên đây cũng là nguồn gây ô nhiễm đất đáng kể. Do phần lớn các nông dân đều sử dụng phân bón hóa học và thuốc trừ sâu để nâng cao sản lượng, bảo vệ cây trồng nên ngoài mặt tích cực cho sản xuất, các chất này cũng góp phần làm cho đất bị biến đổi theo chiều hướng xấu.
 - Do không có số liệu chi tiết về khả năng các chất hóa học phục vụ chiến tranh còn sót lại tại khu vực công trình, nhưng theo điều tra sơ bộ tại khu vực công trình, không phát hiện thấy các di chứng có thể bắt nguồn từ chất độc hóa học như các dị thể trong sinh vật và con người; do vậy có thể tạm thời kết luận rằng không có sự hiện diện của hóa chất với mục đích quân sự tại khu vực này.
- + **Trong thời gian xây dựng công trình:** Ngoài những nguyên nhân gây ô nhiễm thường xuyên như đã nêu ở trên, đất trong khu vực xây dựng công trình bị ô nhiễm thêm bởi các chất thải có nguồn gốc dầu mỏ từ các máy móc phục vụ thi công như xăng, dầu, nhớt, mỡ bò, ... Tuy khối lượng các chất thải khi thi công này không lớn, chỉ xuất hiện rời rạc trong thời gian xây dựng công trình (khoảng 1 ÷ 2 năm), nhưng do các chất này rất khó bị phân hủy theo thời gian nên ảnh hưởng của chúng đối với đất sẽ mang tính lâu dài.
- + **Sau khi đưa công trình vào khai thác sử dụng:** Cùng với việc xây dựng công trình, tiến hành sắp xếp các cơ sở sản xuất nhỏ, các cửa hàng xăng dầu, đồng thời tăng cường kiểm tra các phương tiện giao thông trên tuyến sẽ làm giảm đáng kể các tác nhân gây ô nhiễm đất.

8) Hệ sinh thái

- + Hệ sinh thái khu vực công trình, bao gồm các quần thể động – thực vật sinh sống tự nhiên và nhân tạo, sẽ chịu ảnh hưởng của công trình kể từ khi xây dựng cho đến khi đưa vào khai thác. Tuy nhiên khu vực công trình không có sự hiện diện của các quần thể sinh vật quý hiếm cần bảo tồn ở mức quốc gia, do vậy chỉ có các quần thể động - thực vật cục bộ tại khu vực công trình đi qua là sẽ chịu tác động này.
- + **Trước khi xây dựng công trình:**
 - Tại khu vực xây dựng công trình, thảm thực vật không hình thành ở một diện tích lớn do đất đai được sử dụng chủ yếu cho việc xây dựng nhà ở, đường xá.
 - Động vật tại khu vực công trình chủ yếu là gia súc, gia cầm được chăn nuôi bởi người dân địa phương. Các loại động vật tự nhiên khác như tôm cá, các loại

côn trùng, động vật không xương sống, giáp xác,... do chưa tiến hành khảo sát chi tiết nên không đánh giá được số lượng cũng như mật độ sinh sống tại khu vực công trình. Tuy nhiên, theo điều tra sơ bộ tại địa phương, có thể rút ra kết luận rằng, số lượng các loài thủy sản sinh sống tại khu vực công trình là không nhiều.

+ Trong thời gian xây dựng công trình:

- Môi trường sinh thái khu vực công trình bị ảnh hưởng khi xây dựng công trình chủ yếu do chiếm dụng đất khi xây dựng công trình mới. Kéo theo sự chiếm dụng này, các quần thể sinh vật trong phạm vi hành lang xây dựng công trình - chủ yếu là thực vật - sẽ bị phá hoại vĩnh viễn cùng công trình.
- Mặt khác, sự xáo trộn về mặt thủy động học do thay đổi mặt cắt dòng sông khi xây dựng công trình, sẽ phần nào ảnh hưởng đến đời sống của các sinh vật dưới nước tại khu vực trước và sau cầu, cống.

+ Sau khi đưa công trình vào khai thác sử dụng:

- Ảnh hưởng của công trình tới môi trường sinh thái không tiếp tục kéo dài, chỉ còn ảnh hưởng của các phương tiện lưu thông qua lại trên tuyến đối với hệ động - thực vật tại khu vực công trình mà chủ yếu là do tiếng ồn và khí thải.
- Sau khi đưa công trình vào sử dụng, hệ sinh thái sẽ tự dịch chuyển để đạt tới trạng thái cân bằng như trước khi xây dựng công trình.

X.1.2.4 Nhận dạng, dự báo đánh giá tác động về an toàn giao thông (đường bộ, đường thủy)

Quá trình thi công dự án, việc triển khai thi công sẽ ảnh hưởng đến an toàn giao thông trên tuyến (cả đường bộ và đường thủy). Các rủi ro mất an toàn giao thông sẽ luôn thường trực trong quá trình triển khai nâng cấp, mở rộng do tuyến đường hiện hữu bị thu hẹp nhằm phục vụ thi công. Ngoài ra, sẽ tiềm ẩn nguy cơ sụt lún bất ngờ trong quá trình phương tiện giao thông lưu thông. Về giao thông đường thủy, an toàn giao thông đường thủy sẽ bị ảnh hưởng phần nào khi tiến hành thi công phần cầu mở rộng (hoặc đơn nguyên xây mới). Tuy nhiên, khi có kế hoạch và biện pháp đảm bảo an toàn giao thông phù hợp sẽ hạn chế, giảm thiểu các nguy cơ này.

X.1.3 Nhận diện yếu tố nhạy cảm về môi trường của khu vực dự án và các phương án về địa điểm

Việc xây dựng dự án sẽ có khả năng ảnh hưởng tới các yếu tố nhạy cảm như: hoạt động sử dụng cấp nước sinh hoạt, hoạt động nuôi trồng thủy sản; hoạt động sản xuất nông nghiệp.

Các khu vực thi công xây dựng dự án sẽ có biện pháp giảm thiểu, khắc phục nhằm đảm bảo trong điều kiện cho phép để không ảnh hưởng đến sinh sống người dân.

X.1.4 Phân tích, đánh giá, lựa chọn phương án tối ưu về quy mô, cấp kỹ thuật đầu tư và địa điểm thực hiện dự án và biện pháp giảm thiểu tác động môi trường

Việc phân tích các phương án về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật của Dự án đã được trình bày trong các phần sau. Những biện pháp giảm thiểu tác động môi trường sẽ được kiến nghị áp dụng trong hồ sơ đánh giá tác động môi trường thực hiện ở bước thiết kế tiếp theo. Dưới đây, Tư vấn sẽ đưa ra một số giải pháp sơ bộ như sau:

X.1.4.1 Giảm thiểu các tác động tới kinh tế - xã hội do chiếm dụng đất**1) Đối với các tác động do chiếm dụng đất thổ cư và nhà ở trên đất**

- + Tác động do chiếm dụng đất để xây dựng công trình giao thông vì lợi ích quốc gia là một loại tác động không thể đảo ngược. Biện pháp giảm thiểu hiệu quả nhất là thực hiện tốt Phương án tổng thể về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được xây dựng theo các quy định của Nhà nước từ trung ương đến cấp tỉnh có tính đến nguyện vọng của người bị ảnh hưởng.
- + Việc xây dựng Phương án tổng thể về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư theo Thông tư số 37/2014/TT-BTNMT ngày 30/06/2014 của Bộ Tài nguyên và Môi trường về việc Quy định chi tiết về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi nhà nước thu hồi đất trong bước tiếp theo của Dự án trình địa phương phê duyệt làm cơ sở cho việc chi tiết hoá Phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư.
- + Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ việc đền bù phải tiến hành tới từng hộ dân theo nguyên tắc công khai, công bằng, hợp lý giá cả đền bù dựa trên những quy định khung giá của Chính phủ và Ủy ban nhân dân tỉnh có xem xét đến thực tế của địa phương và giá đền bù của các Dự án đã và đang được triển khai trên cùng địa bàn để quy định giá cả đền bù.

2) Đối với tác động do chiếm dụng đất nông nghiệp

Các hộ dân bị chiếm dụng vĩnh viễn đất nông nghiệp không chỉ đối mặt với tình trạng giảm, mất thu nhập mà còn gặp nhiều khó khăn trong việc phục hồi sản xuất hoặc tìm kiếm các nguồn thu nhập mới. Do vậy, chỉ đền bù thiệt hại bằng giá thay thế đối với các diện tích đất bị chiếm dụng vẫn là chưa đủ.

Biện pháp giảm thiểu là thực hiện tốt Phương án tổng thể về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được xây dựng theo các quy định của Nhà nước từ trung ương đến cấp tỉnh có tính đến nguyện vọng của người bị ảnh hưởng. Trong đó có tính đến các biện pháp hỗ trợ ổn định sản xuất và kế hoạch phục hồi thu nhập được xây dựng và thực hiện nhằm đảm bảo rằng các hộ bị mất đất nông nghiệp sẽ được phục hồi nguồn sống ít nhất như trước khi bị chiếm dụng đất. Các biện pháp cụ thể bao gồm:

- + *Đền bù*: toàn bộ diện tích đất nông nghiệp bị chiếm dụng vĩnh viễn, cũng như cây cối, hoa màu trên đất sẽ được đền bù theo giá vào thời điểm kiểm đếm chi tiết.
- + *Hỗ trợ ổn định cuộc sống*:
 - Đối với những hộ mất từ 30 ÷ 70% diện tích đất sản xuất: hỗ trợ trong 6 tháng đối với các hộ không phải di dời và 12 tháng đối với hộ phải di dời;

- Đối với những hộ mất hơn 70% diện tích đất sản xuất: hỗ trợ 12 tháng đối với các hộ không phải di dời và 24 tháng đối với các hộ phải di dời.
- + *Hỗ trợ đất nông nghiệp trong khu dân cư:*
 - Đối với đất vườn ao trong khu dân cư: sẽ được hỗ trợ thêm theo mức $30 \div 70\%$ giá đất của thửa đất ở liền kề.
 - Đối với đất nông nghiệp trong khu dân cư: sẽ được hỗ trợ thêm bằng $20 \div 50\%$ giá đất của thửa đất ở liền kề.

X.1.4.2 *Giảm thiểu các tác động do phá dỡ nhà cửa và san ủi tạo mặt bằng*

- + Giảm thiểu tác động do bụi phát sinh: Tưới nước làm ẩm, phun nước làm ẩm ít nhất 02 lần/ngày. Nước làm ẩm được lấy từ các sông/kênh và các mương tưới gần vị trí công trường.
- + Giảm thiểu tác động do ồn: Mục đích là giảm thiểu tác động ô nhiễm ồn tại các khu dân cư, thực hiện đồng thời các biện pháp sau: *Sử dụng thiết bị có mức phát thải ồn thấp; Hạn chế vận hành đồng thời các thiết bị.*

X.1.4.3 *Giảm thiểu tác động đến mỹ quan môi trường*

Nhằm hạn chế tác động do chất thải phát sinh ảnh hưởng tới cảnh quan, sinh hoạt cộng đồng, môi trường đất, dòng chảy kênh/rạch. Các biện pháp sau đây được thực hiện bởi Chủ đầu tư:

- + Lượng còn lại từ giải phóng mặt bằng được phân loại. Các chất thải có thể tái sử dụng được thu gom bởi chủ thu mua sắt, thép, gỗ được lưu giữ trong phạm vi giải phóng mặt bằng của Dự án để bán cho các đại lý phế liệu và cung cấp cho người dân vật liệu có thể làm chất đốt như gỗ;
- + Các chất thải như bê tông, gạch vỡ được chuyển đến vị trí cần san lấp mặt bằng;
- + Nghiêm cấm việc đổ bỏ các loại cây bị chặt hạ xuống các kênh/rạch;
- + Phân loại và tận thu gỗ từ quá trình chặt hạ cây ăn quả, cây trồng lâu năm, cây lấy gỗ: Sau khi đền bù cho các chủ sở hữu, các cây ăn quả được chặt hạ, phân loại để tái sử dụng cho các hạng mục tạm thời của Dự án, phần không tái sử dụng để người dân tận thu. Phần rác không tái sử dụng được sẽ được xem là rác, sẽ được xử lý phù hợp với các yêu cầu của Nghị định 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường

X.1.4.4 *Đối với tác động do chiếm dụng công trình hạ tầng*

Với mục đích là ngăn ngừa tác động không đáng có gây xáo trộn các hoạt động kinh tế xã hội do chiếm dụng công trình hạ tầng, Dự án cam kết thực hiện các nội dung sau:

- + Thực hiện đúng quy trình thiết kế: Việc di dời các hệ thống cơ sở hạ tầng (nguồn điện) được thực hiện và hoàn thành trước khi thực hiện thi công các hạng mục công trình của Dự án. Trong thời gian xây mới các cơ sở hạ tầng, các công trình cũ vẫn được sử dụng để đảm bảo không làm gián đoạn hoạt động sản xuất và sinh hoạt cộng đồng của người dân. Sau khi xây dựng xong các công trình mới, nguồn điện

được chuyển từ các công trình cũ sang công trình mới. Sau đó các công trình cũ được phá dỡ để bàn giao mặt bằng cho Dự án xây dựng.

- + Cung cấp đầy đủ kinh phí: Dự án đảm bảo cung cấp đầy đủ kinh phí di dời hệ thống hạ tầng kỹ thuật.

X.1.4.5 Giảm thiểu tác động do bụi và khí thải

1) Quy định chung

Mục đích là đưa ra các nội dung bắt buộc áp dụng đối với hoạt động thi công nhằm tuân thủ các yêu cầu có tính pháp lý về bảo vệ môi trường trong hoạt động xây dựng.

- + Yêu cầu về phương tiện vận tải: Các phương tiện vận tải đảm bảo tiêu chuẩn khí thải theo “TCVN 6438:2018 – Phương tiện giao thông đường bộ - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải”.
- + Yêu cầu về quy chuẩn áp dụng: QCVN 05:2013/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về chất lượng môi trường không khí xung quanh là tiêu chí áp dụng đối với an toàn về nồng độ bụi tại các đối tượng nhạy cảm với hoạt động phát sinh bụi của Dự án trong giai đoạn thi công.
- + Quan trắc môi trường không khí trong thi công: Lựa chọn và thực hiện quan trắc bụi tại những điểm dân cư tập trung hoặc có khả năng chịu tác động bụi tích lũy. Trong trường hợp nồng độ bụi vượt GHCP, thực hiện các biện pháp bổ sung bao gồm: Xem xét mức độ phát tán bụi của từng hoạt động, tăng cường các biện pháp kiểm soát từ các hoạt động gây bụi lớn nhất cho đến khi bụi tại đối tượng nhạy cảm đạt GHCP.

2) Kiểm soát phát tán bụi trong hoạt động đào đắp và các hoạt động liên quan

Mục đích là ngăn ngừa và giảm thiểu phát tán bụi từ các hoạt động thi công đào đắp, các biện pháp sau được áp dụng:

- + Làm ẩm khu vực có khả năng phát tán bụi: Phun nước làm ẩm để tránh phát tán bụi. Nước làm ẩm được lấy từ các nguồn nước mặt tại các kênh/rạch và các mương tưới gần khu vực thi công.
- + Phun nước tối thiểu 02 lần mỗi ngày.
- + Sử dụng vòi phun tiêu chuẩn thay thế vòi phun thông thường để bề mặt tưới được làm ẩm đều và tránh tạo ra tình trạng lầy lội. Phun nước nhiều lần thay vì mỗi lần với khối lượng lớn.
- + Ngăn ngừa phát tán bụi tại các bãi chứa tạm: Các bãi chứa đất tạm thời có thể tích lớn hơn 20m³ sẽ được vây quanh để tránh phát tán bụi.
- + Tầm vây được làm bằng vải nilon dày và hướng về các đối tượng nhạy cảm (khu dân cư, trường học...).
- + Chiều cao tầm vây lớn hơn chiều cao bề mặt bãi khoảng 30cm.
- + Tầm vây cần được gia cố bằng cọc cắm sâu xuống đất ít nhất 20cm để khỏi đổ.

3) Đối với bụi phát sinh trong hoạt động vận chuyển vật liệu hoặc đất đá loại

Mục đích là giảm thiểu tình trạng ô nhiễm không khí bởi bụi phát sinh từ các phương tiện vận chuyển. Các biện pháp sau được áp dụng:

- + Sử dụng phương tiện đảm bảo tiêu chuẩn khí thải và yêu cầu trong vận chuyển:
Các phương tiện vận chuyển đảm bảo tiêu chuẩn khí thải theo quy định chung;
Vật liệu chuyên chở trên xe cần được che chắn để tránh phát tán bụi.
- + Kiểm soát và quản lý môi trường nơi phương tiện ra vào khu vực thi công: Mỗi công trường quy định một số cửa cho phương tiện vận chuyển ra vào. Các phương tiện chỉ được ra vào tại các cửa này.
- + Tiến hành rửa tất cả các xe vận chuyển trước khi ra khỏi công trường: Các phương tiện trước khi vào tuyến vận chuyển được làm sạch bùn đất bám tại lốp xe tại cửa ra bằng phương pháp cơ học và làm sạch đường gần khu vực cửa công trường.
- + Thường xuyên thu dọn đất, cát, vật liệu rơi vãi trên các tuyến đường khu vực tiếp cận công trường thi công.

4) Đối với hoạt động phát sinh bụi của trạm trộn bê tông xi măng

- + Ngăn ngừa phát tán bụi tại khu vực lưu trữ vật liệu trộn: Các bãi chứa cấp liệu sử dụng để trộn bê tông (cát, sỏi...) được che chắn bằng các tấm quây bằng vải bạt để tránh phát tán bụi. Tấm quây được bao quanh bãi chứa, chỉ chừa 1 mặt để chuyển vật liệu lên băng chuyền. Tấm quây được chôn chặt xuống đất để tránh bay.
- + Ngăn ngừa phát tán bụi khi đổ vật liệu: Khi dùng xe ben để đổ vật liệu tại các bãi chứa, nếu thấy bụi bốc lên, thực hiện ngay việc phun nước làm ẩm.
- + Ngăn ngừa phát tán bụi từ hoạt động nghiền đá: Không thực hiện nghiền đá tại công trường. Đá hoặc sỏi theo tiêu chuẩn để trộn bê tông sẽ được mua tại các cơ sở có phép hoạt động và cung ứng tại công trường.

X.1.4.6 Quản lý chất thải rắn sinh hoạt

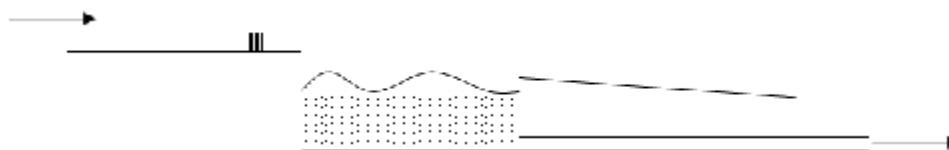
Nhằm giảm thiểu các tác động do chất thải rắn sinh hoạt từ khu vực lán trại sẽ áp dụng các biện pháp sau:

- + Chất thải rắn sinh hoạt được xử lý từng bước. Đầu tiên là thu gom chất thải rắn sinh hoạt, phân loại và tách riêng các chất thải rắn có thể được tái sử dụng. Các chất thải không được tái sử dụng được vận chuyển đến các bãi rác trên địa bàn tỉnh An Giang và thành phố Cần Thơ để đổ bỏ.
- + Tất cả các chất thải rắn từ khu vực lán trại công nhân được thu gom vào thùng chứa riêng biệt. Thực phẩm, rau quả thừa có thể cho người dân làm thức ăn chăn nuôi, các chất thải có thể tái sử dụng như nilon, bìa các tông, vỏ hộp, chai lọ có thể bán phế liệu để tiếp tục được tái chế. Rác thải còn lại sau khi tận dụng được chuyển đến các vị trí lưu giữ tạm thời trong công trường.

X.1.4.7 Nước thải sinh hoạt

Để ngăn ngừa nguy cơ phú dưỡng môi trường nước và ngộ độc hệ sinh thái nước tại các sông và các mương tưới do chất thải sinh hoạt từ các lán trại bố trí trong mỗi công trường, áp dụng các biện pháp:

- + *Xử lý nước thải từ hoạt động nấu ăn:* Tại mỗi công trường, nước thải từ nhà ăn được xử lý sơ bộ để không tạo ra nguồn gây ô nhiễm chất hữu cơ trong nguồn nước tự nhiên do quá trình phân hủy thức ăn thừa. Nước thải từ khu vực nhà ăn được dẫn vào hố cát nông (sâu khoảng 70cm), rộng khoảng 10m² để giữ lại các chất bẩn sau khi đã qua hố ga có lưới để thu gom rác. Nước sau khi thấm qua cát chảy vào hệ thoát nước của công trường trước khi nhập vào dòng chảy. Thay cát mỗi tuần, lượng cát thay mỗi tuần có thể coi là phế thải sau khi rửa sơ bộ và xử lý như là đất đá loại.

**Hình****X-1: Sơ họa biện pháp xử lý nước thải tắm giặt và nhà ăn bằng bể cát**

- + *Sử dụng nhà vệ sinh di động:* Nhà vệ sinh di động được sử dụng tại mỗi công trường để chứa chất thải. Chất thải từ nhà vệ sinh di động được thu gom theo hợp đồng kinh tế với Công ty môi trường đô thị của địa phương. Nhà vệ sinh di động làm bằng vật liệu composite chứa cốt sợi thủy tinh và keo hoàn toàn không pha bột đá, không sắt thép, không rò rỉ và chịu được tác động cao của môi trường nắng gió, mưa....

Bên cạnh đó, Chủ đầu tư phối hợp cùng các nhà thầu tổ chức buổi tập huấn về an toàn lao động và vệ sinh môi trường, nâng cao ý thức bảo vệ môi trường đặc biệt về việc cấm phóng uế và xả rác trực tiếp vào lưu vực các sông chảy qua khu vực dự án

X.1.4.8 Chất thải rắn thi công**1) Xây dựng và thực hiện Kế hoạch quản lý chất thải trong thi công**

- + *Xây dựng kế hoạch quản lý chất thải:* Dự án có trách nhiệm quản lý vật liệu và chất thải phát sinh trong quá trình thi công theo một Kế hoạch quản lý chất thải (KHQLCT). KHQLCT được xây dựng cho cả chất thải thông thường (chất thải xây dựng, chất thải sinh hoạt) và chất thải nguy hại (chất thải chứa dầu). Trong suốt giai đoạn triển khai xây dựng, KHQLCT được các đơn vị thi công sử dụng như là một tài liệu thi công để chi tiết hoá thủ tục quản lý, báo cáo về chất thải phát sinh và vật liệu chuyển đến dùng cho Dự án. KHQLCT là một trong những đối tượng kiểm tra theo yêu cầu ghi trong Chương trình giám sát môi trường. Mẫu kế hoạch quản lý chất thải thực hiện theo quy định tại Phụ lục 1 của Thông tư số 08/2017/TT-BXD ngày 16/05/2017 của Bộ Xây dựng quy định về quản lý chất thải rắn xây dựng.

- + Quản lý phế thải: Phế thải là đất hữu cơ, vữa bê tông thừa, đất lẫn bentonite dư sau khi tái sử dụng, được lưu giữ tạm tại các bãi chứa hoặc chuyển sang san lấp mặt bằng tại các bãi đổ thải sau khi thỏa thuận với địa phương trong các bước sau của Dự án.

2) Kiểm soát bùn khoan trong hoạt động thi công móng, trụ cầu bằng công nghệ cọc khoan nhồi có sử dụng bentonite

Mục đích là ngăn ngừa nguy cơ gây ô nhiễm các nguồn nước mặt trong khu vực Dự án và tránh gây lầy hóa do để bùn khoan là đất lẫn bentonite và bentonite tràn đổ phát sinh trong thi công cọc khoan nhồi có sử dụng bentonite của các móng trụ cầu nằm kề cận nguồn nước và các khu dân cư.

- + Thực hiện các nguyên tắc, quy định chung: Nghiêm cấm mọi hành động thải ra môi trường xung quanh bùn khoan là đất lẫn bentonite và dung dịch bentonite tràn đổ phát sinh trong quá trình thi công các móng, trụ bằng công nghệ cọc khoan nhồi có sử dụng bentonite.
- + Làm bờ vây để ngăn ngừa nguy cơ tràn đổ ra môi trường xung quanh: Làm bờ vây bằng cọc ván thép hoặc đê quai che chắn phía có nguồn nước mặt đối với các móng/trụ kế cận nguồn nước. Bờ vây cao hơn mặt đất để chất bẩn không tràn được ra ngoài. Diện tích trong khung vây đủ rộng để thực hiện toàn bộ quy trình thi công các cọc của móng và phần móng trụ.
- + Thực hiện đúng quy trình quản lý và xử lý bùn thải có chứa bentonite trong hoạt động thi công cầu.

3) Kiểm soát các nguy cơ bồi lắng bởi đất xói trong thi công đào hố móng

- + Tổ chức thi công hợp lý: vào thời kỳ mưa nhiều (tháng 5 ÷ tháng 10), các bãi đất tạm được che bằng vải địa kỹ thuật để chống mưa gây xói. Thi công móng móng làm dứt điểm và tính toán để đầm chặt trước mỗi cơn mưa.
- + Làm bờ vây để ngăn ngừa nguy cơ tràn đổ ra môi trường xung quanh: Tương tự như đối với bentonite, bờ vây bằng cọc ván thép được sử dụng để che chắn phía có nguồn nước mặt đối với các trụ trong hoặc sát mép nguồn nước.

4) Kiểm soát nguy cơ gây bồi lắng hoặc tràn đổ đất trong hoạt động thi công đào đắp móng trụ cầu, cống thoát nước ngang và lưu giữ vật liệu

Mục đích là kiểm soát được nguy cơ gây ô nhiễm nước mặt do bồi lắng đất và các sản phẩm xói trong thi công đào đắp nền đường, móng trụ cầu, cống thoát nước ngang và lưu giữ vật liệu. Các biện pháp sau đây được áp dụng bao gồm:

- + Thi công dứt điểm và đầm nén chặt: Vào thời kỳ có mưa kéo dài, từ tháng 5 đến tháng 10, thực hiện thi công dứt điểm từng đoạn nền và đầm chặt tránh xói do mưa, đồng thời kiểm tra đoạn nền đắp trước mỗi cơn mưa, nếu thấy có khả năng xói tiếp tục gia cố thêm.
- + Thu gom và vận chuyển ngay đất đá loại về vị trí san lấp: Thu gom đất đá loại vào các bãi chứa trong phạm vi GPMB. Đất cần thải không lưu giữ tại mỗi bãi đến khi

kết thúc thi công mà bố trí chuyển dần về các vị trí san lấp mặt bằng theo quy định. Đặc biệt, vào thời kỳ có mưa kéo dài, từ tháng 5 đến tháng 10, thực hiện ngay việc vận chuyển về các vị trí san lấp mặt bằng theo quy định; phần còn lại chưa kịp chuyển đi sẽ được tiếp tục che chắn để tránh mưa.

+ Tạo các bãi chứa hợp lý:

- Không bố trí các bãi chứa tại các khu vực có dân cư hoặc hoạt động kinh tế tập trung có cao độ thấp hơn mặt bằng thi công.
- Trong phạm vi GPMB bố trí các bãi chứa riêng biệt đối với đất hữu cơ lưu giữ chờ tái sử dụng và đất là phế thải chờ chuyển về vị trí san lấp theo quy định. Diện tích mỗi bãi chứa có không quá 25m² và đất chứa không cao quá 1,5m để dễ dàng che chắn tránh xói khi gặp mưa và phát tán bụi vào ngày nắng có gió mạnh. Các bãi chứa đất tạm và đất thải được bao quanh bằng hàng rào làm bằng vải địa kỹ thuật hoặc vải bạt. Lớp vải kỹ thuật hoặc vải bạt làm hàng rào chôn sâu xuống đất khoảng 15 ÷ 20cm và được đỡ bằng các cọc ghim sâu xuống đất để giữ cho chắc chắn.

+ Bố trí rào chắn bùn: Không chỉ giới hạn vào thời kỳ có mưa, trong khi thi công các đoạn nền đắp lấp đặt các rào chắn ngăn bùn lắng và đất tràn đổ ra vùng đất xung quanh. Rào chắn bùn được lắp đặt tại mép ngoài ranh giới GPMB với vùng đất bên ngoài, theo từng đoạn của các tuyến đường đắp để không cản trở thi công. Rào chắn được làm bằng vải địa kỹ thuật, chôn sâu xuống đất ít nhất 10cm và có gia cố để tránh đổ. Sau khi thi công dứt điểm từng đoạn, tấm chắn được lấy lên, làm sạch và tái sử dụng cho đoạn tiếp theo.

+ Làm sạch vùng đất bị tràn đổ: Trong trường hợp xảy ra tràn dòng bùn đất ra vùng đất nông nghiệp dọc 2 bên đoạn tuyến, vùng đất này sẽ được làm sạch và hoàn trả nguyên trạng.

5) Đối với nguy cơ rơi vãi chất rắn khi thi công phần trên cầu

Nhằm ngăn ngừa nguy cơ gây ô nhiễm nước mặt, hệ sinh thái dưới nước và thiệt hại tới tưới tiêu thủy lợi áp dụng các biện pháp phòng và xử lý chất rắn rơi vãi khi thi công phần trên cầu. Cụ thể:

- + Nghiêm cấm việc đổ bỏ các loại phế thải, rác thải phát sinh từ các hoạt động thi công cầu xuống dòng chảy các nguồn nước mặt.
- + Sử dụng lưới chắn bên dưới để thu gom chất thải rắn rơi vãi. Bố trí thùng rác, bãi chứa tạm gần khu vực thi công để chứa rác và phế thải. Sau đó, chuyển dần về khu vực chứa chất thải tập trung của công trường để xử lý tiếp.

6) Thanh thải, phục hồi lòng sông/kênh, bờ sông khu vực thi công cầu

Mục đích nhằm ngăn ngừa nguy cơ gây ô nhiễm lâu dài môi trường nước sông/kênh/rạch khu vực thi công cầu.

- + Thu dọn lòng dẫn sau thi công: Thu dọn toàn bộ các công trình tạm bao gồm sắt thép, vòng vây, bê tông thừa bằng các thiết bị như máy xúc, gầu xúc, cẩu... Chất thải sau thanh thải được thu gom và xử lý như chất thải rắn tại công trường.
- + Thu dọn và ổn định bờ sông/kênh sau thi công: Thu dọn toàn bộ đất đá rơi vãi, cọc vây quanh trụ cầu, dọc bờ sông khu vực cầu và gia cố bờ sông theo thiết kế.

X.1.4.9 Đối với chất thải nguy hại

Để ngăn ngừa dầu và các chất thải nguy hại phát tán vào môi trường gây ô nhiễm, Dự án áp dụng các biện pháp sau:

- + Phân loại và lưu trữ tạm thời tất cả các loại chất thải nguy hại có chứa trong thùng chứa riêng biệt có nắp đậy kín, dán biển dấu hiệu cảnh báo theo quy định và lưu trữ tại khu vực sàn kín khít, có mái che theo quy định; lưu giữ tạm thời chất thải nguy hại tại công trường vào kho chứa tạm (mỗi công trường bố trí 01 kho chứa tạm có diện tích 5 m²);
- + Ký kết hợp đồng với đơn vị có chức năng thu gom, vận chuyển và xử lý để xử lý chất thải nguy hại theo Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.

X.1.4.10 Đối với nguy cơ ô nhiễm từ nước mưa chảy tràn

1) Đối với nước mưa chảy tràn qua bề mặt công trường

Để kiểm soát được chất bẩn có khả năng thâm nhập vào nguồn nước các sông dọc tuyến do nước mưa chảy tràn trên bề mặt công trường áp dụng các biện pháp như sau:

- + Thoát nước trên công trường: Bình đồ công trường được thiết kế để bảo đảm thu gom nước mưa trên bề mặt công trường, không chảy qua khu vực có bề mặt có chất gây ô nhiễm như kho xăng dầu và không gây úng ngập. Hệ thống thoát nước mưa trên bề mặt trong công trường bao gồm các mương thu, mương dẫn và hố ga (khoảng cách 50m/hố, dung tích 1m³). Nước mưa thu gom, dẫn vào mương dẫn qua hố ga có lưới chắn để thu gom rác. Nước sau hố ga để chảy tràn qua thảm cỏ trên mặt bãi trước khi cho chảy vào dòng nước tại các kênh dẫn.
- + Làm sạch bề mặt đất: Thu gom các chất bẩn trên mặt đất để tránh gây ô nhiễm nguồn nước xung quanh.
- + Bề mặt công trường nên được rải một lớp đá dăm, lớp đá dăm này có tác dụng vừa giảm bụi bề mặt vừa có khả năng lọc chất bẩn bề mặt khi có nước mưa.

2) Biện pháp giảm thiểu tác động khi thi công qua khu vực đất phèn

Các biện pháp giảm thiểu sau được áp dụng để hạn chế tác động trong quá trình thi công qua khu vực đất phèn, cụ thể như sau:

- + Tại đoạn thi công qua khu vực đất phèn, dự án tiến hành đào rãnh dọc dẫn dòng tại đoạn thi công qua khu vực đất phèn để thu gom, dẫn nước vào hố lắng, đảm bảo nước mưa công trường không chảy trực tiếp vào ao nuôi, ruộng, vườn của người

dân, nước tại hồ lắng được sử dụng vào mục đích làm ẩm nguyên vật liệu trước khi thi công, không xả thải ra môi trường.

- + Tiến hành rắc vôi trên toàn bộ khối lượng đất phèn và khu vực phát lộ để trung hòa độ pH, giúp khử chua, giảm tính độc hại của hàm lượng sắt và nhôm tự do trước khi vận chuyển đến vị trí tiếp nhận của địa phương. Trong trường hợp đất phèn chưa được vận chuyển ngay đến nơi tiếp nhận, dự án thực hiện rắc vôi bổ sung theo định kỳ 3 tháng/lần để đảm bảo hiệu quả của giải pháp.
- + Bồi thường mọi thiệt hại cho người dân nếu việc thi công gây thiệt hại đến hoạt động sản xuất và kinh tế của người dân.

X.1.4.11 Giảm thiểu ảnh hưởng tới nguồn nước và đảm bảo khả năng cấp, thoát nước trong quá trình thi công

1) Xin phép và thỏa thuận với địa phương

Với các cơ quan quản lý về thủy lợi: Nhằm đảm bảo khả năng cấp thoát nước dọc tuyến và hạn chế khả năng ảnh hưởng đến dòng chảy các kênh/rạch, Dự án tiến hành các biện pháp sau:

- + Khảo sát, điều tra thủy văn dọc tuyến để nắm được hiện trạng thủy văn từ đó đưa ra các biện pháp thiết kế phù hợp, đảm bảo khả năng cấp, thoát nước dọc tuyến;
- + Làm việc với các cơ quan quản lý tại địa phương về thủy lợi trong các bước tiếp theo (thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật/ thiết kế bản vẽ thi công) của Dự án để có được sự thống nhất bằng văn bản về thủy lợi.

Với các cơ quan quản lý về tài nguyên nước:

- + Bên cạnh đó, nhằm ngăn ngừa và giảm thiểu các tác động đối với nguồn nước, ngoài việc áp dụng các biện pháp giảm thiểu tác động liên quan đến chất thải (trình bày trong các phần ở trên); khi triển khai xây dựng các công trình cầu đường trong hành lang bảo vệ nguồn nước, Chủ đầu tư làm việc với Sở Tài nguyên và Môi trường để có ý kiến thống nhất bằng văn bản của Sở Tài nguyên và Môi trường về ảnh hưởng đến chức năng của hành lang bảo vệ nguồn nước khi thực hiện các hoạt động trong hành lang bảo vệ nguồn nước theo quy định tại Nghị định số 43/2015/NĐ-CP ngày 06/5/2015 về Quy định lập, quản lý hành lang bảo vệ nguồn nước và tiến hành giám sát các ảnh hưởng đến nguồn nước mặt trong quá trình thi công.
- + Trong quá trình hoạt động trong phạm vi hành lang bảo vệ nguồn nước, Dự án bảo đảm các yêu cầu về hành lang an toàn nguồn nước theo quy định tại Nghị định số 43/2015/NĐ-CP ngày 06/5/2015 về Quy định lập, quản lý hành lang bảo vệ nguồn nước

2) Đối với tác động tới thoát nước

Mô tả biện pháp giảm thiểu: Các biện pháp đề xuất dưới đây nhằm mục đích giảm thiểu những tác động tới thoát nước, bao gồm (i) cản trở dòng chảy kênh/rạch trong quá trình thi công cầu và (ii) nguy cơ gây ngập úng cục bộ do cản trở dòng nước mưa chảy tràn trong quá trình thi công đắp nền đường:

- + Tuân thủ nghiêm ngặt quy trình và biện pháp thi công: Quy trình và biện pháp thi công khi thi công cầu vượt dòng chảy và hệ thống thoát nước được tuân thủ nghiêm ngặt, trong đó lưu ý đặc biệt tới các yêu cầu hoàn trả lại dòng chảy khi đắp bờ vây để thi công cống mới của hệ thống thoát nước ngang.
- + Ngăn ngừa các nguy cơ gây cản dòng nước chảy tràn hoặc dòng chảy sông:
 - Không đào mố trụ cầu trong lòng kênh/rạch vào mùa mưa lũ. Các công việc lúc thi công trong dòng nước được hoàn thành nhanh tránh sự can thiệp lâu dài tới dòng chảy kênh/rạch.
 - Thi công cống ngang tại các vị trí theo thiết kế trước khi tiến hành đắp nền đường. Đắp nền chỉ thực hiện sau khi kiểm tra thấy rằng các cống ngang đã hoạt động tốt.
 - Sử dụng cọc ván thép hoặc đê quai để ngăn nước, đồng thời ngăn ngừa đất tràn xuống dòng chảy trong thi công các mố trụ cầu sát dòng chảy.

X.1.4.12 Giảm thiểu tác động đến dân cư do ô nhiễm ồn

- + Tuân thủ các quy định nêu trong quy định chung về thi công dự án.
- + Kiểm soát mức ồn nguồn: bao gồm:
 - Hạn chế thi công ban đêm, nếu thi công vào ban đêm chỉ sử dụng những máy móc thiết bị có mức âm nguồn thấp.
 - Vào ban ngày khi thi công cách các khu dân cư tập trung khoảng 200m lựa chọn máy móc thiết bị có mức âm nguồn thấp;
 - Phương tiện sử dụng để vận chuyển sẽ được giới hạn tốc độ tại các khu vực đang thi công (5km/giờ), ngoài ra trên các tuyến đường ngoài khu vực thi công lái xe phải tuân thủ tốc độ quy định cho các phương tiện của các tuyến đường đó.
- + Lắp dựng hàng rào: Trong trường hợp cần thiết, theo yêu cầu của Tư vấn giám sát, hàng rào tôn cao $\geq 2\text{m}$ được lắp đặt bao quanh vị trí thi công đoạn qua các khu vực nhạy cảm với tiếng ồn (khu dân cư, trường học...). Hàng rào này có tác dụng giảm ồn tương tự như tường chống ồn;
- + Giám sát mức ồn tác động: Thực hiện quan trắc ồn tại các đối tượng nhạy cảm là khu dân cư tập trung. Khi kết quả đo đạc cho thấy mức ồn tại khu vực này vượt GHCP vào ban ngày, thực hiện ngay việc tăng cường các biện pháp kiểm soát ồn tại nguồn và việc tuân thủ các quy định chung đối với các hoạt động thi công gây ồn để có biện pháp bổ sung, thậm chí, tạm dừng công việc để điều chỉnh biện pháp cho tới khi mức ồn tại các đối tượng nhạy cảm đạt GHCP vào ban ngày mới tiếp tục công việc thi công.

X.1.4.13 Kiểm soát mức rung từ hoạt động thi công

- + Các biện pháp giảm thiểu được áp dụng để ngăn ngừa hư hại công trình do rung từ hoạt động thi công:

- + Các phương tiện vận chuyển không chở quá tải trọng.
- + Ưu tiên sử dụng các thiết bị có mức rung nguồn thấp (như hệ thống thủy lực để hạ cọc ván thép);
- + Ghi nhận hiện trạng công trình trước khi thi công;
- + Đền bù nếu hoạt động thi công gây rung lắc hư hại đến công trình.

X.1.4.14 Đối với tác động đến giao thông

Nhằm ngăn ngừa và hạn chế gây gián đoạn giao thông khi thi công tại các vị trí giao cắt với đường hiện hữu, áp dụng các biện pháp:

- + Tuân thủ quy định chung:
 - Không tập kết các phương tiện máy móc thi công của Dự án trên đường hiện hữu.
 - Không để các bãi chứa tạm là vật liệu, đất đá là phế thải. Chúng được bố trí trong phạm vi GPMB của Dự án và cách đường hiện hữu ít nhất 7m. Trong trường hợp xảy ra bồi lắng hoặc đất tràn đổ trên đường hiện hữu sẽ thực hiện ngay việc làm sạch bằng cách hút và thu dọn, làm sạch.
 - Các lái xe của Dự án và những công nhân thi công phải hiểu và tuân thủ các quy định về an toàn giao thông và không được uống rượu và sử dụng ma túy.
 - Phối hợp với cảnh sát giao thông địa phương điều khiển dòng xe trên trên đường.
- + Tổ chức thi công hợp lý: Hoạt động lắp dựng dầm cầu tại vị trí vượt qua đường địa phương được tiến hành vào giờ thấp điểm để không làm ảnh hưởng đến hoạt động giao thông trên đường.
- + Đặt biển báo: Biển báo cảnh giới khu vực thi công được đặt ở 2 bên đường thi công dọc theo đường hiện hữu ở các vị trí lái xe dễ quan sát và trên một khoảng cách tối thiểu 150m. Biển báo giao thông ổn định trong điều kiện giao thông bình thường cũng như khi có gió to và có tầm phản quang để lái xe dễ dàng nhận biết về ban đêm. Sau khi kết thúc thi công nút, tất cả các biển báo cảnh giới được di dời.
- + Đặt cọc tiêu và đèn báo: Cọc tiêu được đặt để giới hạn phạm vi thi công trong thời gian tạm mặt đường hiện hữu. Cọc tiêu cao tối thiểu là 75cm có chân đế rộng đảm bảo không bị làm hỏng bởi các phương tiện giao thông qua lại. Tất cả các cọc tiêu được bố trí màu trắng và có tầm phản quang để đảm bảo nhìn rõ cả ban ngày và ban đêm. Cọc ổn định trong điều kiện giao thông bình thường cũng như khi có gió to. Đèn trên cọc tiêu là đèn nhấp nháy loại A (đèn nhấp nháy ít), loại B (đèn nhấp nháy nhiều) được kỹ sư giám sát phê duyệt trước khi sử dụng căn cứ theo điều kiện thực tế.
- + Hướng dẫn giao thông: Hướng dẫn giao thông để đảm bảo giao thông trong thời gian thi công. Sẽ bố trí những người cầm cờ, trách nhiệm chính của những người này là hướng dẫn giao thông đi lại trong và quanh khu vực thi công.

- + Ngăn ngừa và kiểm soát được các nguy cơ gây mất an toàn giao thông do vật liệu rơi vãi gây trơn trượt trên đường hiện hữu.
- + Tổ chức vận chuyển hợp lý: Không chuyên chở vật liệu và đất đá loại trong các khoảng thời gian đông người dân sử dụng đường và những ngày lễ. Dự án có trách nhiệm tìm hiểu những khoảng thời gian này và cam kết tránh vận chuyển vào những thời gian này với từng địa phương;
- + Thực hiện các biện pháp vệ sinh và hoàn nguyên: Đảm bảo vệ sinh, an toàn trong quá trình sử dụng, bảo dưỡng đường, bảo đảm người dân đi lại bình thường, an toàn và khôi phục như trạng thái ban đầu trước khi bàn giao cho địa phương.

X.1.4.15 Đối với nguy cơ mất an toàn giao thông đường thủy do thi công các trụ cầu trong dòng chảy kênh/rạch

Nhằm ngăn ngừa nguy cơ mất an toàn giao thông đường thủy, áp dụng các biện pháp:

- + Lập phương án đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa: Thực hiện các quy định trong Thông tư số 15/2016/TT-BGTVT ngày 30/06/2016 của Bộ GTVT về quản lý đường thủy nội địa trước khi tiến hành thi công cầu, Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010 của Bộ GTVT về công tác điều tiết không chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa; trước khi thi công nhà thầu gửi hồ sơ đến Cơ quan chức năng có liên quan.
- + Tuân thủ các quy định về giao thông đường thủy nội địa: Thực hiện nghiêm túc các quy định về giao thông đường thủy nội địa; không chuyên chở quá danh định. Không vận hành quá tốc độ cho phép; trang bị các thiết bị an toàn, bao gồm các thiết bị an toàn như còi báo, đèn chiếu sáng, phao cứu sinh.
- + Chú ý quan sát: Khi vận chuyển vật liệu qua khu vực người dân tập trung thuyền vận chuyển vật liệu và đánh bắt cá cần chú ý quan sát hoạt động của các phương tiện thủy khu vực này nhằm tránh va chạm đáng tiếc xảy ra.
- + Đặt biển báo: Biển báo cảnh giới khu vực thi công dự kiến trên một khoảng cách tối thiểu 300m, ở những nơi chủ phương tiện dễ quan sát. Biển báo giao thông ổn định trong điều kiện giao thông bình thường cũng như khi có gió to và có tầm phản quang để dễ dàng nhận biết về ban đêm. Sau khi kết thúc thi công, tất cả các biển báo cảnh giới được di dời.
- + Đặt phao tiêu và đèn báo: Phao tiêu được đặt để giới hạn phạm vi thi công trong thời gian thi công. Tất cả các phao tiêu có màu đỏ, trắng và đảm bảo nhìn rõ cả ban ngày cũng như ban đêm. Đèn trên phao tiêu là đèn nhấp nháy được kỹ sư giám sát phê duyệt trước khi sử dụng căn cứ theo điều kiện thực tế.
- + Hướng dẫn giao thông: Bố trí các trạm điều tiết không chế giao thông thủy tại khu vực thi công các cầu vượt dòng chảy sông. Trong thời gian sử dụng sà lán thi công cọc ván thép, lắp dựng khung chống sẽ bố trí những người cầm cờ cảnh giới và ra hiệu lệnh cho phương tiện tại gần vị trí thi công.

X.1.4.16 Biện pháp phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường

1) Ứng phó sự cố kỹ thuật

- + Mục đích là để ngăn chặn sự cố kỹ thuật xảy ra trong giai đoạn triển khai xây dựng của dự án. Các biện pháp sau đây được áp dụng:
- + Thực hiện đúng các quy trình kiểm soát chất lượng bao gồm các hạng mục khảo sát trước khi thi công, phương án thi công, bản vẽ thi công...;
- + Thực hiện đúng kế hoạch an toàn lao động;
- + Thiết lập kế hoạch ứng cứu khi tai nạn xảy ra: Chủ đầu tư thiết lập kế hoạch giải cứu khi tai nạn lao động xảy ra, bao gồm cả đội cứu hộ, cứu nạn tổ chức và kế hoạch (lãnh đạo, trình tự thực hiện) và xác định địa chỉ cần thiết để liên lạc trong trường hợp khẩn cấp bao gồm các trạm y tế, bệnh viện gần và trong khu vực thực hiện Dự án và các bệnh viện của tỉnh Cà Mau.

2) Phòng ngừa sự cố cháy nổ

Mục đích là để ngăn chặn sự bất cẩn có thể gây ra cháy nổ trong giai đoạn triển khai xây dựng của dự án. Các biện pháp sau đây được áp dụng:

- + Quy định về lưu giữ vật liệu dễ cháy: Xăng dầu sử dụng cho các thiết bị thi công được lưu giữ trong các kho cách ly riêng biệt, cách xa nguồn có khả năng phát lửa, các kho này đều được trang bị các thiết bị theo dõi nhiệt độ, thiết bị báo cháy;
- + Bố trí phương tiện phòng cháy trong các công trình xây dựng: Bố trí bình dập lửa, bể nước cứu hỏa, bình cứu hỏa thường xuyên tại công trường và tại khu vực kho xăng dầu. Các phương tiện, trang thiết bị phòng chống cháy sẽ được kiểm tra, bảo trì thường xuyên;
- + Huấn luyện chữa cháy: Tập huấn, tuyên truyền nâng cao năng lực và nhận thức của công nhân về an toàn cháy nổ;

3) Phòng ngừa sự cố an toàn lao động

Mục đích là để ngăn ngừa tai nạn trong giai đoạn xây dựng. Các biện pháp sau đây được áp dụng, bao gồm:

- + Thực hiện các quy định về an toàn lao động:
 - Chủ đầu tư thiết lập các quy định về an toàn lao động trong quá trình xây dựng;
 - Thiết lập và thực hiện các chương trình định kỳ kiểm tra cho các nhân viên và người lao động;
 - Đào tạo và cung cấp thông tin về vệ sinh, an toàn lao động;
 - Người làm việc được trang bị đầy đủ với các trang thiết bị bảo hộ lao động cần thiết;
 - Thiết lập hệ thống thông tin liên lạc tương xứng để đảm bảo an toàn lao động trong thời gian thực hiện của dự án.

- + Thiết lập kế hoạch giải cứu khi tai nạn xảy ra: Chủ đầu tư sẽ thiết lập kế hoạch giải cứu khi tai nạn lao động xảy ra, bao gồm cả đội cứu hộ, cứu nạn tổ chức và kế hoạch (lãnh đạo, trình tự thực hiện) và xác định địa chỉ cần thiết để liên lạc trong trường hợp khẩn cấp bao gồm các bệnh viện trong khu vực thực hiện Dự án và các bệnh viện của tỉnh Cà Mau.

4) Đối với tác động do vật liệu nổ

Nhằm ngăn ngừa vật liệu nổ sau chiến tranh có thể gây ra các sự cố, ảnh hưởng xấu tới kinh tế, xã hội và thi công của dự án. Cần thực hiện các biện pháp sau:

- + Thông báo tới địa phương, cộng đồng trước khi tiến hành các công tác khảo sát vật liệu nổ;
- + Thực hiện khảo sát xác định vật liệu nổ còn sót lại: các vật liệu nổ (nếu có) phát hiện được sẽ được đánh dấu khu vực để cộng đồng dân cư biết và phòng tránh;
- + Xử lý, loại bỏ các vật liệu nổ ra khỏi khu vực dự án. Việc xử lý loại bỏ do đơn vị công binh chuyên trách thực hiện.

5) Phòng ngừa sự cố do bão, mưa lớn, lụt

- + Đối với bão, mưa lớn:

Ngừng toàn bộ hoạt động thi công khi có mưa, bão từ cấp 5 trở lên;

Che chắn các kết cấu mới xây dựng khi mưa bão bằng bạt ni lông che trùm;

Có hệ thống dây dẫn sét, tiếp địa đối với các đà giáo, kết cấu thép khi thi công phần trên cầu để tránh sét.

- + Đối với lũ, lụt:

- Khi có biểu hiện ngập lụt (mưa lớn, nước dâng nhanh), nhanh chóng di dời toàn bộ phương tiện thi công ra khỏi công trường, lên khu vực đất cao. Trước hết vận chuyển các loại nhiên liệu xăng dầu, hoá chất sau đó vận chuyển máy móc thiết bị.
- Có phương án ứng xử khi ngập lũ. Cụ thể sẽ bố trí trước các nơi tập kết tài sản, hàng hóa, vật tư khi phải di chuyển.
- Theo dõi thông tin khí tượng thủy văn thường xuyên để có kế hoạch ứng phó kịp thời.
- Thường xuyên liên hệ với các đơn vị có khả năng ứng cứu là bộ đội, công an và phối hợp với các địa phương.

6) Phòng ngừa sự cố tràn dầu

Hoạt động các phương tiện trên tuyến luồng sông/kênh tuân thủ theo các quy định về đường thủy và các quy định khác của Pháp luật Việt Nam. Tuy nhiên, trong những trường hợp rủi ro vẫn có thể xảy ra sự cố không mong muốn về tai nạn, dẫn đến những thiệt hại về người và của và gây ra những thiệt hại lâu dài đối với môi trường sống. Vì vậy, ứng phó sự cố tràn dầu là rất cần thiết để phòng tránh các thảm họa về con người,

vật chất và môi trường. Công tác ứng phó sự cố tràn dầu sẽ được tuân thủ theo Quyết định số 12/2021/QĐ-TTg ngày 24/03/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu.

Nguyên tắc trong hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu như sau:

- + Tích cực phòng ngừa, chủ động xây dựng kế hoạch, các phương án hợp đồng để sẵn sàng ứng phó khi xảy ra sự cố tràn dầu.
- + Tổ chức tiếp nhận, xử lý thông tin sự cố tràn dầu kịp thời, ưu tiên bảo đảm thông tin cho hoạt động ứng phó, báo cáo kịp thời đến cấp có thẩm quyền khi vượt khả năng ứng phó.
- + Phối hợp, huy động mọi nguồn lực để nâng cao hiệu quả chuẩn bị và ứng phó sự cố tràn dầu, ưu tiên các hoạt động để cứu người bị nạn và bảo vệ môi trường.
- + Chủ động ứng phó gần nguồn dầu tràn để ngăn chặn, hạn chế dầu tràn ra môi trường. Giám sát chặt chẽ nguy cơ lan tỏa dầu tràn vào đường bờ để xác định thứ tự ưu tiên và tiến hành các biện pháp bảo vệ các khu vực ưu tiên bảo vệ.
- + Đảm bảo an toàn, phòng chống cháy nổ trong ứng phó.
- + Chỉ huy thống nhất, phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ các lực lượng, phương tiện, thiết bị tham gia hoạt động ứng phó.
- + Bên gây ra ô nhiễm tràn dầu phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tràn dầu gây ra theo quy định của pháp luật.

Chuẩn bị các thiết bị ứng cứu: Trong trường hợp cần thiết, Chủ dự án có trách nhiệm quản lý tuyến luồng sông/kênh thông qua hợp đồng kinh tế về các trang thiết bị ứng cứu dự phòng để có thể sẵn sàng huy động và hiệp đồng triển khai công tác ứng cứu trong trường hợp cần thiết.

Ứng phó sự cố tràn dầu tại tuyến luồng:

- + Xây dựng, triển khai ngay Kế hoạch khẩn cấp để huy động nguồn lực ứng phó sự cố tràn dầu.
- + Tuân thủ phương án bảo đảm an toàn đường thủy trong thi công công trình.
- + Phương tiện thủy tham gia thi công có đủ năng lực ứng phó sự cố tràn dầu theo quy định tại Quyết định số 12/2021/QĐ-TTg ngày 24/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ; bố trí gờ vây gom dầu cho kết chứa, máy, thiết bị, khu vực bảo dưỡng, .v.v. có sử dụng/phát sinh dầu trên mặt boong phương tiện.
- + Thỏa thuận với đơn vị có chức năng ứng phó sự cố tràn dầu trên địa bàn trước khi thi công công trình để phối hợp khi xảy ra sự cố tràn dầu.
- + Trong trường hợp sự cố tràn dầu vượt quá khả năng ứng phó, phải hợp đồng với các cơ sở có khả năng ứng phó để tham gia ứng phó sự cố.

- + Đơn vị quản lý tuyến luồng đường thủy phối hợp các cơ quan liên quan tại địa phương tiến hành giám sát, đánh giá tình hình hiệu quả việc khắc phục sự cố tràn dầu.
- + Trường hợp xét thấy ứng phó không hiệu quả hoặc sự cố tràn dầu có nguy cơ gây hậu quả nghiêm trọng hơn, đơn vị quản lý tuyến luồng đường thủy kịp thời báo cáo Ủy ban nhân dân cấp tỉnh để trực tiếp chỉ đạo ứng phó.
- + Khi cần thiết, đơn vị quản lý tuyến luồng có thể tạm giữ, bảo quản dầu đã thu gom có thể tái sử dụng được để đảm bảo bồi thường chi phí ứng phó cũng như thiệt hại do dầu tràn gây ra. Việc bàn giao lại số dầu đã thu gom phải căn cứ vào số tiền được bồi thường để thỏa thuận hoặc cam kết bồi thường đã thống nhất với chủ tàu.
- + Trường hợp chủ tàu gây ra sự cố tràn dầu chưa thiết lập quỹ bảo đảm bồi thường, đơn vị quản lý tuyến luồng đường thủy và/hoặc các cơ quan có thẩm quyền hoặc lực lượng ứng phó có thể làm thủ tục kiện lên Tòa án để yêu cầu bắt giữ tàu nhằm đảm bảo bồi thường chi phí ứng phó, thiệt hại và tổn thất do sự cố tràn dầu gây ra.

7) Phòng ngừa sự cố tai nạn tàu thuyền

Áp dụng các biện pháp sau:

- + Trang bị hệ thống biển báo tại chân trụ cầu;
- + Phối hợp với các cơ quan quản lý đường sông địa phương để đảm bảo an toàn giao thông thủy;
- + Tổ chức ứng cứu kịp thời nếu xảy ra sự cố, bao gồm cả việc phối hợp các cơ quan y tế tại địa phương.

X.1.5 Xác định các vấn đề môi trường chính và phạm vi tác động đến môi trường cần lưu ý trong quá trình thực hiện đánh giá tác động môi trường

Tương tự như các dự án giao thông khác, các vấn đề môi trường chính và phạm vi tác động đến môi trường cần lưu ý trong quá trình thực hiện đánh giá tác động môi trường như sau:

- + Tác động của việc chiếm dụng đất, tác động đến hệ thống kênh rạch thủy lợi, cơ sở hạ tầng dọc tuyến, mồ mả;
- + Tác động do chất thải rắn xây dựng, chất thải nguy hại và các loại chất thải khác;
- + Tác động đến môi trường nước, đất, không khí, tiếng ồn, rung;
- + Tác động đến hệ thống tưới tiêu thủy lợi, khả năng tiêu thoát nước, ngập úng, thoát lũ (có xét đến yếu tố biến đổi khí hậu);
- + Tác động do xói lở, sụt trượt; tác động tới chế độ thủy văn, lòng, bờ, bãi sông;
- + Tác động về an toàn giao thông (đường bộ, đường thủy);
- + Tác động đến cảnh quan môi trường; tác động đến khu sinh thái trong khu vực có khả năng chịu tác động;
- + Sự cố môi trường.

CHƯƠNG XI - TÁC ĐỘNG CỦA DỰ ÁN ĐẾN QUỐC PHÒNG, AN NINH

XI.1 CÁC TÁC ĐỘNG VỀ QUỐC PHÒNG, AN NINH

Dự án sẽ thúc đẩy sự phát triển kinh tế và xã hội ở tỉnh Tây Ninh và vùng Đông Nam Bộ, đặc biệt là khu vực Đồng Tháp Mười và vùng biên giới cửa khẩu của tỉnh. Những tác động lên sự đa dạng hoá các nghề nông nghiệp và phi nông nghiệp do việc xây dựng đường nối liền các trung tâm dân cư, các vùng nông thôn và các khu công nghiệp; mặc dù vậy đây cũng sẽ là các ảnh hưởng tích cực do đời sống người dân tăng lên, qua đó củng cố an ninh, quốc phòng.

Đầu tư xây dựng tuyến dự án sẽ cải thiện đáng kể vấn đề môi trường của các khu vực dân cư trên tuyến hiện hữu bằng cách giảm ùn tắc giao thông, tiếng ồn và khí thải.

XI.2 KẾT LUẬN

Theo các phân tích trong các phần trên, công trình có những ảnh hưởng tích cực cũng như tiêu cực đối với môi trường khu vực trong khi xây dựng và sau khi đưa vào sử dụng. Trong thời gian thi công môi trường sẽ bị ảnh hưởng tiêu cực do tiếng ồn, khói bụi, ô nhiễm nước và đất, đất nông nghiệp bị chiếm dụng, cuộc sống nhân dân trong khu vực phần nào bị xáo trộn. Tuy nhiên về cơ bản, việc xây dựng công trình sẽ mang lại nhiều tác động tích cực đến môi trường tự nhiên và xã hội cho khu vực tuyến đi qua như chỉnh trang đô thị, vệ sinh môi trường và tổ chức lại sinh hoạt của người dân theo hướng văn minh hơn, hiện đại hơn. Việc xây dựng công trình sẽ tạo động lực phát triển cho khu vực dự án trên tất cả các lĩnh vực kinh tế, văn hóa, xã hội, qua đó góp phần đảm bảo an ninh – quốc phòng toàn dân.

CHƯƠNG XII - KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Từ các nghiên cứu và kiến nghị nêu trên, kính trình cấp có thẩm quyền thông qua Báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi của “Dự án Đường Tân An - Bình Hiệp” với những nội dung chính như sau:

- 1. Tên dự án:** Đường Tân An - Bình Hiệp;
- 2. Cấp quyết định Chủ trương đầu tư:** Hội đồng nhân dân tỉnh Tây Ninh;
- 3. Chủ đầu tư:** Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An;
- 4. Sự cần thiết phải đầu tư:** Việc đầu tư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp góp phần hình thành trục giao thông động lực quan trọng, tăng cường liên kết nội tỉnh và liên vùng, rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí logistics, tạo điều kiện thúc đẩy phát triển công nghiệp, thương mại, dịch vụ và du lịch, đặc biệt là kinh tế cửa khẩu, tăng cường, đẩy mạnh giao thương với nước bạn Campuchia qua cửa khẩu quốc tế Bình Hiệp; góp phần đảm bảo an ninh, quốc phòng.

5. Nội dung và quy mô đầu tư:

5.1. Phạm vi đầu tư:

- + Điểm đầu: Km0+00, nút giao với đường Vành đai Tân An và đường ĐT.834B, xã Mỹ An, tỉnh Tây Ninh;
- + Điểm cuối: Km62+743, nút giao với đường ĐT.831, xã Bình Hiệp, tỉnh Tây Ninh;
- + Chiều dài tuyến: khoảng 62,7Km.

5.2. Quy mô đầu tư:

- + Quy mô dự án:
 - Giai đoạn 1 đầu tư 04 làn xe (02 làn xe hai bên) phạm vi toàn tuyến dài khoảng 62,7Km. *Đồng thời đầu tư tuyến đường kết nối: với cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương (CT.01) , tuyến kết nối đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh thông qua Quốc lộ N2 và tuyến kết nối với cửa khẩu Quốc tế Bình Hiệp thông qua ĐT.831, các kết nối khác ...*; Quy mô mỗi đường song hành 02 làn xe rộng 7m, nền đường rộng 10m;
 - Giai đoạn 2: đầu tư hoàn chỉnh đạt quy mô mặt đường rộng 8-10 làn xe theo quy hoạch.

6. Địa điểm xây dựng: tỉnh Tây Ninh;

7. Diện tích sử dụng đất: Tổng diện tích đất chiếm dụng sơ bộ khoảng 414ha.

8. Nhóm, cấp công trình:

- + Công trình thuộc dự án nhóm A;
- + Loại công trình: Công trình giao thông;
- + Cấp công trình:
 - Công trình đường bộ: Cấp I (đối với giai đoạn hoàn chỉnh); cấp III (đối với quy mô giai đoạn 1).

- Công trình cầu: cấp II.
- + **Phạm vi GPMB:** Thực hiện theo quy định tại Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 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: Đối với đường cấp III: tính từ chân taluy hoặc mép ngoài cùng của công trình ra 2m; Đối với công trình 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 cống ngang đường: 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: 2,0 mét đối với cống của đường cấp III. Giải phóng mặt bằng (GPMB) một lần với quy mô 8-10 làn xe theo quy hoạch được duyệt (chiều rộng 60m).
- + **Sơ bộ Tổng mức đầu tư giai đoạn 1:** Giai đoạn 1: Thực hiện công tác bồi thường, GPMB hết phạm vi triển khai dự án (60m) và đầu tư 04 làn xe (02 làn xe hai bên) phạm vi toàn tuyến dài khoảng 62,7Km. *Đồng thời đầu tư tuyến đường kết nối: với cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương (CT.01), tuyến kết nối đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh thông qua Quốc lộ N2 tại Km59+250 và tuyến kết nối với cửa khẩu Quốc tế Bình Hiệp thông qua ĐT.831, các kết nối khác...;* Quy mô mỗi đường song hành 02 làn xe rộng 7m, nền đường rộng 10m. Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng **9.318** tỷ đồng (Bằng chữ: Chín ngàn, ba trăm mười tám tỷ đồng). Cụ thể:
 - **Chi phí bồi thường, hỗ trợ** : **2.220** **tỷ đồng;**
 - Dự án đường Tân An – Bình Hiệp : 1.456 tỷ đồng;
 - Đường nối vào QL N2 : 8 tỷ đồng;
 - Đường nối vào cao tốc CT01 : 193 tỷ đồng;
 - Khu tái định cư : 450 tỷ đồng
 - Đường ĐT.831 nối vào QL62 : 78 tỷ đồng;
 - Chi phí di dời hạ tầng kỹ thuật : 35 tỷ đồng;
 - **Chi phí xây dựng** : **5.283** **tỷ đồng;**
 - Dự án đường Tân An – Bình Hiệp : 5.029 tỷ đồng;
 - Đường nối vào QL N2 : 30 tỷ đồng;
 - Đường nối vào cao tốc CT01 : 158 tỷ đồng;
 - Đường ĐT.831 nối vào QL62 : 65 tỷ đồng;
 - **Chi phí QLDA, TV, chi phí khác** : **528** **tỷ đồng;**
 - **Dự phòng phí** : **1.287** **tỷ đồng.**
- + **Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:** Vốn ngân sách nhà nước.

9. Thời gian thực hiện: 2026 ÷ 2031.

B. PHỤ LỤC VĂN BẢN PHÁP LÝ

THÔNG BÁO
KẾT LUẬN CỦA BAN THƯỜNG VỤ TỈNH ỦY
về phương án đầu tư xây dựng đường Tân An - Bình Hiệp

Tại phiên họp Ban Thường vụ Tỉnh ủy ngày 15/01/2026, sau khi nghe Sở Xây dựng thừa ủy quyền của Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh báo cáo, đề xuất phương án đầu tư xây dựng đường Tân An - Bình Hiệp (theo Tờ trình số 63-TTr/ĐU, ngày 13/01/2026 của Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh), Ban Thường vụ Tỉnh ủy thống nhất theo đề xuất; trong đó, lưu ý một số nội dung sau: (1) Rà soát việc tích hợp dự án vào Quy hoạch tỉnh bảo đảm đúng theo quy định; (2) Khẩn trương xây dựng phương án thiết kế đảm bảo phù hợp với điều kiện địa chất và nguồn vật liệu san lấp của vùng Đồng Tháp Mười; hoàn chỉnh hồ sơ, thủ tục để khởi công dự án trong quý II năm 2026; (3) Rà soát, bổ sung quy hoạch, trình các tuyến kết nối bổ sung trong dự án để đảm bảo đồng bộ, chặt chẽ; nghiên cứu đề xuất bổ sung trục kết nối giữa khu vực cửa khẩu quốc tế Bình Hiệp và khu vực xã Vĩnh Châu để kết nối, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư của tuyến đường và cả vùng Đồng Tháp Mười.

Giao Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh tổ chức triển khai thực hiện theo đúng quy định.

Văn phòng Tỉnh ủy thông báo kết luận của Ban Thường vụ Tỉnh ủy để các đồng chí biết, thực hiện.

Nơi nhận:

- Ban Thường vụ Tỉnh ủy (báo cáo),
- Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh,
- Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh,
- Sở Xây dựng,
- Lãnh đạo Văn phòng Tỉnh ủy,
- Phòng Tổng hợp Văn phòng Tỉnh ủy,
- Lưu Văn phòng Tỉnh ủy (Biên bản số 32-BB/TU).

K/T CHÁNH VĂN PHÒNG
PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG



Huỳnh Thanh Phong

*
Số: 63 -TTr/ĐU

TỜ TRÌNH
Về việc trình thông qua phương án đầu tư xây dựng
đường Tân An – Bình Hiệp

Kính gửi:

- Thường trực Tỉnh ủy,
- Ban Thường vụ Tỉnh ủy.

Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh kính trình Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, có ý kiến đối với phương án đầu tư xây dựng đường Tân An – Bình Hiệp, với các nội dung sau:

1. Sự cần thiết đầu tư:

Tuyến đường Tân An – Bình Hiệp hình thành trục giao thông động lực quan trọng, tăng cường liên kết nội tỉnh và liên vùng, rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí logistics, tạo điều kiện thúc đẩy phát triển công nghiệp, thương mại, dịch vụ và du lịch, đặc biệt là kinh tế cửa khẩu, tăng cường, đẩy mạnh giao thương với nước bạn Campuchia qua cửa khẩu quốc tế Bình Hiệp.

2. Văn bản pháp lý:

- Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- Công văn số 501-CV/ĐU ngày 09/6/2025 của Đảng ủy UBND tỉnh về việc báo cáo phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông;
- Kết luận số 1514-KL/TU ngày 18/6/2025 của Ban Thường vụ Tỉnh ủy về việc báo cáo phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông;
- Văn bản số 7906/UBND-KTTC ngày 30/6/2025 của UBND tỉnh về việc triển khai thực hiện Kết luận của Ban Thường vụ Tỉnh ủy về phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông.

3. Thông tin về dự án:

a) Theo quy hoạch:

Tuyến đường Tân An – Bình Hiệp theo Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là tuyến đường song hành Quốc lộ 62 (MM02):

- Điểm đầu: Nút giao QL.62 và ĐT.834B (huyện Thủ Thừa).

- Điểm cuối: Giao Quốc lộ 62 (thị xã Kiến Tường).
- Quy mô: Đường cấp III, trước năm 2030 đạt 4 làn xe, sau năm 2030 đạt 6-8 làn xe, phạm vi GPMB: 100m.

b) Quy mô, hướng tuyến, phương án đầu tư đã được Ban Thường vụ Tỉnh ủy thống nhất tại Kết luận số 1514-KL/TU ngày 18/6/2025:

- Điểm đầu: Nút giao ĐT.834B và đường Vành đai thành phố Tân An (xã Mỹ An, tỉnh Tây Ninh).

- Điểm cuối: Nút giao với ĐT.831 (xã Bình Hiệp, tỉnh Tây Ninh).

- Chiều dài tuyến khoảng 63,5km.

- Hướng tuyến: Từ điểm đầu tuyến Km0+000 tại nút giao giữa đường Vành đai Tân An với đường ĐT.834B, tuyến đi theo hướng Tây Bắc, song song về phía bên trái của QL.62 (cách QL.62 từ 500m ÷ 2500m) khoảng 8km đến gần khu vực Nhà máy xử lý rác Tâm Sinh Nghĩa và Lâm Viên Thanh Niên. Tại đây, tuyến rẽ trái đi theo hướng Tây khoảng 4km rồi rẽ phải và đi thẳng khoảng 10,8km đến gần nút giao với QL.N2 (khoảng Km59+300) và QL.62 hiện hữu (khoảng Km28+200). Sau đó tuyến tiếp tục đi song song về phía bên trái QL.N2 (đoạn trùng với QL.62) và khi đến ngã ba Tuyên Nhơn thì tiếp tục vượt kênh đi thẳng khoảng 11,8km. Tuyến rẽ trái đi mới theo hướng Bắc đến đầu tuyến ĐT.819 và đi trùng với ĐT.819 khoảng 5km thì tuyến rẽ phải, sau đó đi trùng đường song hành QL.62 theo quy hoạch đến cuối tuyến tại nút giao với ĐT.831.

- Quy mô:

+ Mặt đường rộng 8-10 làn xe (giai đoạn 1 đầu tư 6 làn xe, giai đoạn 2 đầu tư hoàn chỉnh đạt quy mô 8-10 làn xe).

+ Phạm vi giải phóng mặt bằng 01 lần theo quy mô hoàn chỉnh là 60m (tìm đường ra mỗi bên 30m).

- Thời gian thực hiện dự án: Giai đoạn 2026 – 2030 (năm 2025 thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư).

- Tổng mức đầu tư giai đoạn 1: khoảng 8.478 tỷ đồng;

+ Chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư: 1.659 tỷ đồng.

+ Chi phí đầu tư xây dựng: 6.819 tỷ đồng.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

Qua rà soát làm việc với địa phương và các sở ngành có liên quan phát hiện tuyến theo phương án nêu trên đi qua một số khu đất của Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Ban Chỉ huy Quân sự tỉnh, đất cấp cho Công an, Khu dân cư vượt lũ trước đây (đoạn đầu tuyến ĐT.819). Do đó phải thực hiện điều chỉnh tìm tuyến lại cho phù hợp.

c) Quy mô, hướng tuyến, phương án đầu tư của dự án điều chỉnh:

- Điểm đầu: Nút giao ĐT.834B và đường Vành đai thành phố Tân An (xã Mỹ

An, tỉnh Tây Ninh).

- Điểm cuối: Nút giao với ĐT.831 (xã Bình Hiệp, tỉnh Tây Ninh).

- Chiều dài tuyến khoảng 62,7km.

- Hướng tuyến: Từ điểm đầu tuyến Km0+000 tại nút giao giữa đường Vành đai Tân An với đường ĐT.834B, tuyến đi theo hướng Tây Bắc, song song về phía bên trái của QL.62 (cách QL.62 từ 500m ÷ 2500m) khoảng 8km đến gần khu vực Nhà máy xử lý rác Tâm Sinh Nghĩa và Lâm Viên Thanh Niên. Tại đây, tuyến rẽ trái đi theo hướng Tây khoảng 4Km rồi rẽ phải và đi thẳng khoảng 10,8km đến giao cắt với QL.N2 hiện hữu (khoảng Km62+200). Sau đó tuyến tiếp tục đi mới theo hướng Tây Bắc khoảng 2,5Km, hướng tuyến song song về phía bên phải QL.62 hiện hữu khoảng 250m và khi đến kênh Dương Văn Dương (khoảng Km25+250) thì tiếp tục vượt kênh đi thẳng khoảng 11,8km. Tuyến rẽ trái đi mới theo hướng Bắc và đi thẳng khoảng 7km (hướng tuyến song song về phía bên phải ĐT.819 khoảng 200m-300m). Khi đến khoảng Km44+000 thì tuyến rẽ phải, sau đó đi trùng đường song hành QL.62 theo quy hoạch khoảng 19km đến cuối tuyến tại nút giao với ĐT.831.

- Mặt đường rộng 10 làn xe.

- Phạm vi giải phóng mặt bằng 01 lần theo quy mô hoàn chỉnh là 60m (tìm đường ra mỗi bên 30m).

- Phương thức đầu tư: Theo 02 giai đoạn:

* **Giai đoạn 1:** Thực hiện giải phóng mặt bằng (GPMB) với quy mô 10 làn xe (60m) và đầu tư xây dựng quy mô 04 làn xe (02 làn xe hai bên) phạm vi toàn tuyến dài 62,7km và tuyến đường kết nối với cao tốc TP.Hồ Chí Minh – Trung Lương (CT01) và tuyến kết nối với Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh thông qua Quốc lộ N2 tại Km59+250.

+ Thực hiện theo hình thức đầu tư công bằng nguồn vốn ngân sách tỉnh.

+ Tổng mức đầu tư: **9.318 tỷ đồng**, trong đó:

• Chi phí GPMB phạm vi 60m toàn tuyến: 1.456 tỷ đồng.

• Chi phí GPMB + đầu tư các khu tái định cư: 410 tỷ đồng.

• Chi phí GPMB các tuyến kết nối với CT01 và QL.N2: 336 tỷ đồng.

• Chi phí xây dựng (quy mô 4 làn xe) đoạn từ đầu tuyến đến nút giao QL.62 và ĐT.819 dài 42km + các tuyến kết nối: 3.913 tỷ đồng.

• Chi phí xây dựng (quy mô 4 làn xe) đoạn còn lại (20km): 1.355 tỷ đồng.

• Chi phí khác + dự phòng: 1.848 tỷ đồng.

• Thời gian thực hiện dự kiến: 2026-2031.

* **Giai đoạn 2:** Đầu tư phần lõi giữa 06 làn xe còn lại của giai đoạn 1 + Tạo quỹ đất sạch để hoán đổi khi thực hiện dự án theo phương thức đối tác công tư (Hợp đồng BT).

• Tổng mức đầu tư dự kiến khoảng 9.069 tỷ đồng (chưa bao gồm chi phí tạo quỹ đất sạch, sẽ được xác định khi lựa chọn được vị trí phù hợp).

• Thời gian thực hiện dự kiến: Sẽ được xác định khi tìm được Nhà đầu tư thực hiện.

4. Đề xuất, kiến nghị:

Để đảm bảo dự án được triển khai theo đúng Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh Tây Ninh lần thứ 1 nhiệm kỳ 2025-2030, Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh trình Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, thống nhất quy mô, hướng tuyến và phương án đầu tư đối với dự án đường Tân An – Bình Hiệp giai đoạn 1, với nội dung như sau:

- Điểm đầu: Nút giao ĐT.834B và đường Vành đai thành phố Tân An (xã Mỹ An, tỉnh Tây Ninh).

- Điểm cuối: Nút giao với ĐT.831 (xã Bình Hiệp, tỉnh Tây Ninh).

- Chiều dài tuyến khoảng 62,7km.

- Thực hiện giải phóng mặt bằng (GPMB) với quy mô 10 làn xe (60m) và đầu tư xây dựng quy mô 04 làn xe (02 làn xe hai bên) phạm vi toàn tuyến, đầu tư các tuyến đường kết nối với cao tốc TP.Hồ Chí Minh – Trung Lương (CT01) và Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh thông qua Quốc lộ N2 tại Km59+250.

- Các khu tái định cư dự án: Thực hiện đầu tư xây dựng mới 02 khu tái định cư trên địa bàn phường Kiến Tường (15ha) và xã Thạnh Hoá (5ha) và mở rộng, chuyển công năng của các cụm, tuyến dân cư vượt lũ hiện hữu trên địa bàn các xã Mộc Hoá, Tân Tây và Mỹ An để bố trí tái định cư cho dự án.

- Tổng mức đầu tư: **9.318 tỷ đồng**.

- Phương thức đầu tư: Đầu tư công bằng nguồn vốn ngân sách tỉnh.

Với các nội dung trên, Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh kính trình Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, có ý kiến thống nhất, làm cơ sở triển khai thực hiện.

Nơi nhận:

- Như trên,
- BTV Đảng ủy UBND tỉnh,
- Văn phòng Tỉnh ủy (Phòng TH),
- Văn phòng UBND tỉnh (Phòng KTTC),
- Sở Xây dựng, Sở Tài chính, Sở Nông nghiệp và Môi trường, Ban QLDA ĐTXD Long An,
- Lưu: VPĐU

Thư

T/M BAN THƯỜNG VỤ



Nguyễn Hồng Thanh

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH TÂY NINH**

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

Số: 10003/UBND-KTTC
V/v trình duyệt song song chủ
trương đầu tư Dự án đường
Tân An – Bình Hiệp và đường
trục động lực Đức Hoà và tổ
chức lập, trình điều chỉnh quy
hoạch tỉnh

Tây Ninh, ngày 09 tháng 12 năm 2025

Kính gửi:

- Sở Xây dựng;
- Sở Tài chính;
- Sở Nông nghiệp và Môi trường;
- Sở Công Thương;
- Ban Quản lý Khu kinh tế;
- Ban QLDA Đầu tư xây dựng Long An;
- UBND các xã, phường: Mỹ An, Tân Tây, Thạnh Hoá, Thạnh Phước, Mộc Hoá, Tuyên Bình, Bình Hiệp, Kiến Tường; Hậu Nghĩa, Đức Lập, Mỹ Hạnh, Đức Hoà.

Xét báo cáo, đề nghị của Sở Xây dựng tại Công văn số 5257/SXD-TĐPTGT ngày 28/11/2025 về việc trình duyệt song song chủ trương đầu tư Dự án đường Tân An – Bình Hiệp và đường trục động lực Đức Hoà và tổ chức lập, trình điều chỉnh quy hoạch tỉnh (*đính kèm*);

Vấn đề này, UBND tỉnh có ý kiến như sau:

1. Chấp thuận phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đường Tân An – Bình Hiệp và Trục động lực Đức Hòa trên cơ sở phù hợp quy hoạch tỉnh đã được phê duyệt tại Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ (Phụ lục IV Danh mục tuyến đường trên địa bàn tỉnh Long An thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050) với các nội dung về quy mô, hướng tuyến, quy hoạch như đề nghị của Sở Xây dựng tại mục III Công văn số 5257/SXD-TĐPTGT ngày 28/11/2025.

2. Giao Sở Xây dựng, Sở Tài chính, Sở Nông nghiệp và Môi trường, Ban QLDA Đầu tư xây dựng Long An và các cơ quan có liên quan theo chức năng, nhiệm vụ được giao khẩn trương triển khai thực hiện các trình tự, thủ tục tiếp theo đúng quy định pháp luật hiện hành.

Theo nội dung trên, Sở Xây dựng, Sở Tài chính, Nông nghiệp và Môi trường, Ban QLDA Đầu tư xây dựng Long An và các cơ quan, đơn vị có liên quan phối hợp triển khai thực hiện./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, PCT.UBND tỉnh;
- CVP, PCVP.UBND tỉnh;
- Phòng KTTC;
- Lưu: VT, Duy.



TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH



Nguyễn Minh Lâm

**ỦY BAN NHÂN DÂN
XÃ TUYÊN THẠNH**

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

Số: 1740/UBND-PKT
V/v khái toán chi phí giải
phóng mặt bằng, tái định cư dự
án Đường Tân An - Bình Hiệp

Tuyên Thạnh, ngày 12 tháng 11 năm 2025

Kính gửi: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An.

UBND xã Tuyên Thạnh nhận được Công văn số 2399/BQLDA-KHTĐ ngày 07/11/2025 của Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An về việc hỗ trợ khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An - Bình Hiệp.

Sau khi rà soát, UBND xã Tuyên Thạnh có ý kiến như sau:

- Theo phương án tuyến dự án Đường Tân An - Bình Hiệp qua địa bàn xã Tuyên Thạnh có tổng chiều dài khoảng 4.300 mét. Diện tích giải phóng mặt bằng 258.000m², gồm đất nông nghiệp và đất ở tại nông thôn. Đơn giá bồi thường giá trị quyền sử dụng đất, như sau:

+ Đất nông nghiệp: Khoảng 130.000 đồng/m².

(249.300m² x 130.000 đồng = 32.409.000.000đồng)

+ Đất ở tại nông thôn: Khoảng 2.500.000 đồng/m².

(8.700 m² x 2.500.000 đồng = 21.750.000.000đồng)

- Chi phí khái toán giải phóng mặt bằng dự kiến là: 54.159.000.000 đồng

- Về khu tái định cư: Dự kiến bố trí tái định cư cho hộ trong vùng dự án tại Cụm, điểm dân cư ấp Cái Sậy và Cụm dân cư ấp Bắc Chan 1.

UBND xã Tuyên Thạnh báo cáo đến Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng nắm để tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT. Đảng ủy, TT. HĐND xã;
- CT, PCT_{KT} UBND xã;
- CPV, PCVP, NC_{KT};
- Lưu: VT, PKT.



Lâm Tấn Đạt

Số: 1447 /BC-UBND

Thanh Phước, ngày 03 tháng 11 năm 2025

BÁO CÁO

**V/v khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư Dự án
đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Thanh Phước**

Kính gửi: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An

Ngày 17/10/2025, UBND xã Thanh Phước nhận được Công văn số 1954/BQLDA-KHTĐ của Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp.

UBND xã Thanh Phước báo cáo với nội dung như sau: (đính kèm mẫu số 01, 02)

Trên đây là Báo cáo về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Thanh Phước của UBND xã Thanh Phước./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT;
- Phòng Kinh tế;
- Lưu: VT.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Lê Ngọc Tường

MẪU SỐ 01
BẢNG TÍNH HỢP KINH PHÍ GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG PHẠM VI 60M
Hư án: Đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Thạnh Phước
(Kèm theo Báo cáo số 1447/BC-UBND ngày 03/10/2025)



STT	Địa bàn xã	Diện tích GPMB (ha)	Kinh phí giải phóng mặt bằng (tỷ đồng)	Ghi chú
1	Thạnh Phước	57,6	63,5	

MẪU SỐ 02

BẢNG TỔNG HỢP KINH PHÍ KHU TÁI ĐỊNH CƯ

Dự án: Đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Thạnh Phước

(Kèm theo Báo cáo số /BC-UBND ngày /10/2025)

STT	Địa bàn xã	Vị trí Khu dân cư vượt lũ	Khu tái định cư đề xuất thêm (mới)				Ghi chú
			Khu tái định cư theo quy hoạch (ha)	Diện tích khu tái định cư cho dự án Đường Tân An Bình Hiệp (ha)	Kinh phí giải phóng mặt bằng khu tái định cư cho dự án Đường Tân An Bình Hiệp	Kinh phí đầu tư hạ tầng kỹ thuật khu tái định cư cho dự án Đường Tân An Bình Hiệp	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)= (6)+(7)
1	Thạnh Phước	Cụm DCVL Thạnh Phước, Thạnh Phú					

Ghi chú: Việc giải phóng mặt bằng thi công tuyến đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Thạnh Phước chủ yếu là đất nông nghiệp. Qua xem xét hướng tuyến đường có 06 căn nhà của hộ dân nằm gần phạm vi giải phóng mặt bằng. Do đó, việc bố trí tái định cư đối với những hộ bị ảnh hưởng trong phạm vi giải phóng mặt bằng, đối với hộ dân không có chỗ ở khác địa phương sẽ bố trí vào cụm DCVL.

**ỦY BAN NHÂN DÂN
XÃ THANH HÓA**

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

Số: 1798 /UBND-KT

Thanh Hóa, ngày 10 tháng 11 năm 2025

Về việc khái toán chi phí giải
phóng mặt bằng, tái định cư dự án
Trục động lực Tân An - Bình Hiệp
đoạn qua địa bàn xã Thanh Hoá

Kính gửi: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An

Theo đề nghị của Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An tại văn bản số 2399/BQLDA-KHĐT ngày 07/11/2025 về hỗ trợ khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Trục động lực Tân An - Bình Hiệp, UBND xã đã chỉ đạo cơ quan chuyên môn rà soát khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Trục động lực Tân An - Bình Hiệp đoạn qua địa bàn xã Thanh Hoá với tổng số tiền 254.064.630.000 đồng (Hai trăm năm mươi bốn tỷ, không trăm sáu mươi bốn triệu, sáu trăm ba mươi nghìn đồng), cụ thể:

- Giá trị đền bù đất thổ số tiền: 8.807.200.000 đồng.
- Giá trị đền bù đất nông nghiệp số tiền: 142.757.430.000 đồng.
- Giá trị đền bù nhà cửa vật kiến trúc số tiền: 102.500.000.000 đồng.

Chi tiết theo phụ lục đính kèm.

Nhằm phục vụ tái định cư cho người dân khi thực hiện công tác bồi thường giải phóng mặt bằng trên địa bàn xã và các xã lân cận để triển khai dự án trên địa bàn được thuận lợi hơn, UBND xã có Tờ trình số 1362/UBND-KT ngày 13/10/2025 về việc xin chủ trương giao Ủy ban nhân dân xã Thanh Hóa lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư Dự án: Khu dân cư - tái định cư xã Thanh Hóa. Trên cơ sở đề xuất của xã, Sở Tài chính có văn bản số 5416/STC-ĐT ngày 20/10/2025 đề xuất UBND tỉnh chủ trương thực hiện.

UBND xã Thanh Hóa kính gửi Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An tổng hợp. Văn bản này thay thế văn bản số 1796/UBND-KT ngày 10/11/2025 của UBND xã./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT;
- Phòng Kinh tế;
- CVVP;
- Lưu: VT, PKT.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Phạm Nhật Trường

Số: 1455 /BC-UBND

Tân Tây, ngày 12 tháng 11 năm 2025

BÁO CÁO

**V/v khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư Dự án
đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Tân Tây**

Kính gửi: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An.

UBND xã Tân Tây nhận được Công văn số 1954/BQLDA-KHTĐ ngày 17/10/2025 của Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp.

UBND xã Tân Tây báo cáo với nội dung như sau: Qua xem xét hồ sơ Dự án đường Tân An - Bình Hiệp đi qua địa bàn xã Tân Tây chiều dài khoảng 15 km phạm vi giải phóng mặt bằng 60 m tổng diện tích thu hồi khoảng 90 ha, trong phạm vi giải phóng mặt bằng ảnh hưởng đến 32 căn nhà (*trong đó có 24 căn nhà của hộ gia đình cá nhân và 8 căn nhà trên Tuyến DCVL ấp Đông Hoà*) trên đất đã sổ các hộ dân trồng cây ăn trái như xoài, mít, dừa,... chi phí dự kiến giải phóng mặt bằng, tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp 440 tỉ.

(Đính kèm mẫu số 01, 02)

Trên đây là Báo cáo về việc khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư Dự án đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Tân Tây của UBND xã Tân Tây./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT;
- Phòng Kinh tế;
- Lưu: VT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Trần Minh Tuấn

MẪU SỐ 01
BẢNG TỔNG HỢP KINH PHÍ GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG PHẠM VI 60M
Dự án: Đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Tân Tây
(Kèm theo Báo cáo số 1455/BC-UBND ngày 12/11/2025 của UBND xã Tân Tây)

STT	Địa bàn xã	Diện tích GPMB (ha)	Kinh phí giải phóng mặt bằng (tỷ đồng)	Ghi chú
1	Tân Tây	90	440	

MẪU SỐ 02

BẢNG TỔNG HỢP KINH PHÍ KHU TÁI ĐỊNH CƯ

Dự án: Đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Tân Tây

(Kèm theo Báo cáo số 1455 /BC-UBND ngày 12 /11/2025 của UBND xã Tân Tây)

STT	Địa bàn xã	Vị trí Khu dân cư vượt lũ	Khu tái định cư đề xuất thêm (mới)				Ghi chú
			Khu tái định cư theo quy hoạch (ha)	Diện tích khu tái định cư cho dự án Đường Tân An Bình Hiệp (ha)	Kinh phí giải phóng mặt bằng khu tái định cư cho dự án Đường Tân An Bình Hiệp	Kinh phí đầu tư hạ tầng kỹ thuật khu tái định cư cho dự án Đường Tân An Bình Hiệp	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)= (6)+(7) (9)
1	Tân Tây	Cụm DCVL kênh 21 Tân Tây	Mở rộng Cụm DCVL kênh 21 Tân Tây	1	10.000.000.000	30.000.000.000	40.000.000.000

Ghi chú: Việc giải phóng mặt bằng thi công tuyến đường Tân An - Bình Hiệp đoạn qua xã Tân Tây chủ yếu là đất nông nghiệp. Qua xem xét hướng tuyến đường có 24 căn nhà của hộ dân và 8 căn nhà trên Tuyến DCVL áp Đông Hoà nằm trong, và nằm 1 phần trong phạm vi giải phóng mặt bằng. Do đó, việc bố trí tái định cư đối với những hộ bị ảnh hưởng, thu hồi trong phạm vi giải phóng mặt bằng, đối với hộ dân không có chỗ ở khác địa phương sẽ bố trí mở rộng Cụm DCVL kênh 21 Tân Tây khoản 1 ha để bố trí cho các hộ dân.

**ỦY BAN NHÂN DÂN
XÃ MỸ AN**

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

Số: 807/UBND-KT

Mỹ An, ngày 24 tháng 10 năm 2025

Về việc hỗ trợ khái toán chi phí
GPMB, TĐC dự án Đường Tân An
– Bình Hiệp đoạn qua xã Mỹ An

Kính gửi: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An.

Căn cứ Quyết định 15/2025/QĐ-UBND ngày 28/02/2025 của UBND tỉnh Long An về việc điều chỉnh, bổ sung Bảng giá các loại đất định kỳ 5 năm (2020-2024) trên địa bàn tỉnh ban hành kèm theo Quyết định 74/2019/QĐ-UBND ngày 31/12/2019 đã được chỉnh sửa, bổ sung tại Quyết định số 27/2020/QĐ-UBND ngày 02/7/2020, Quyết định số 35/2021/QĐ-UBND ngày 20/9/2021, Quyết định số 48/2022/QĐ-UBND ngày 18/8/2022, Quyết định số 46/2023/QĐ-UBND ngày 29/11/2023 và Quyết định số 44/2024/QĐ-UBND ngày 14/10/2024 của UBND tỉnh (cũ).

Thực hiện Công văn số 1954/BQLDA-KHTĐ ngày 17/10/2025 của Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An về việc hỗ trợ khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp.

UBND xã Mỹ An cung cấp thông tin như sau:

1. Về đơn giá đất ở và đơn giá đất nông nghiệp các tuyến đường trong khu vực có dự án Đường Tân An – Bình Hiệp qua địa bàn xã Mỹ An như sau:

(Đính kèm phụ lục)

2. Về phương án Tái định cư:

Địa bàn xã Mỹ An hiện có 1 cụm và 03 tuyến dân cư vượt lũ, trong đó còn 63 lô nền chưa giao hộ gia đình, cá nhân. Do đó, UBND xã kính đề nghị UBND tỉnh cho bố trí tái định cư vào các lô đất này theo Thông báo Kết luận của Chủ tịch UBND tỉnh (Kết luận số 1508/TB UBND ngày 03/10/2025).

Trên đây là ý kiến của UBND xã Mỹ An kính chuyển đến Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND xã (CT, các PCT);
- Phòng KT;
- LĐVP;
- Lưu: VT, PKT.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Hữu Đông

Phụ lục Đơn giá đất ở và đất nông nghiệp các tuyến đường trên địa bàn xã Mỹ An
(Đính kèm Công văn số /UBND-KT ngày tháng năm 2025)

STT	Tên đường, Đoạn đường (Đoạn từ...đến hết)	Đơn giá đất ở (đồng/m ²)	Đơn giá đất nông nghiệp (đồng/m ²)		
			CHN	CLN	NTS
1	Quốc lộ 62				
1.1	Trung tâm hỗ trợ nông dân - kênh Ông Hùng	4.210.000	231.000	253.000	231.000
1.2	Kênh Ông Hùng - Kênh thủy lợi vào kho đạn	5.150.000	231.000	253.000	231.000
1.3	Kênh thủy lợi vào kho đạn - Ranh Thanh Hóa	3.280.000	231.000	253.000	231.000
2	ĐT 834B (Hương lộ 28)				
2.1	Ngã tư Mỹ Phú - Nút giao giữa đường vành đai với ĐT 834B	1.870.000	231.000	253.000	231.000
2.2	Nút giao giữa đường vành đai với ĐT 834B– Phú Mỹ (tỉnh Tiền Giang)	1.870.000	231.000	253.000	231.000
3	Lộ áp 3 (Mỹ An)				
3.1	QL 62 - Kênh Láng Cò	1.210.000	187.000	204.000	187.000
3.2	Kênh Láng Cò – Kênh Nhị Mỹ	920.000	187.000	204.000	187.000
4	Đường giao thông khác có nền đường ≥ 3m, có trải đá, sỏi đổ, bê tông hoặc nhựa	760.000	176.000	193.000	176.000
5	Đường giao thông khác có nền đường 2m đến < 3m, có trải đá, sỏi đổ, bê tông hoặc nhựa	600.000	116.000	127.000	99.000
6	Đường giao thông đất có nền đường ≥ 3m	590.000	110.000	121.000	94.000
7	Đất bên trong	590.000	105.000	116.000	94.000

**ỦY BAN NHÂN DÂN
XÃ BÌNH HIỆP**

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

Số: 110/UBND - PKT

Bình Hiệp, ngày 04 tháng 10 năm 2025

V/v khái toán chi phí giải phóng mặt
bằng, tái định cư dự án Đường Tân An
– Bình Hiệp

Kính gửi: Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng Long An.

Căn cứ Công văn số 1954/BQLDA-KHTĐ ngày 17/10/2025 của Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng Long An về việc hỗ trợ khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp.

UBND xã Bình Hiệp cơ bản khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An – Bình Hiệp cụ thể:

+ Đất ở: $3.500 \text{ m} \times 2.500.000 \text{ đ/m}^2 = 8.750.000.000 \text{ đồng}$

+ Đất trồng cây hàng năm khác: $2.800 \text{ m}^2 \times 130.000 \text{ đ/m}^2 = 364.000.000 \text{ đồng}$

+ Đất giao thông thủy lợi: 2.500 m^2

+ Đất trồng lúa: $213.200 \text{ m}^2 \times 130.000 \text{ đ/m}^2 = 27.216.000.000 \text{ đồng}$

+ Chi phí di dời, ổn định cuộc sống = 70% giá trị bồi thường đất = $25.431.000.000 \text{ đồng}$

+ Chi phí hỗ trợ bồi thường nhà cửa, cây trồng, vật kiến trúc = $25.000.000.000 \text{ đồng}$.

+ Khu tái định cư: dự kiến tái định cư cho các hộ trong vùng dự án tại khu dân cư hiện hữu trên địa bàn xã.

Tổng kinh phí dự kiến là: **86.761.000.000 đồng** (Tám mươi sáu tỷ, bảy trăm sáu mươi một triệu đồng)

Trên đây là báo cáo của UBND xã Bình Hiệp gửi đến Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng Long An nắm, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như Kính gửi;
- CT, PCT_(kt) UBND/xã (b/c);
- VP HĐND-UBND (kt);
- Lưu: VT, KT.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Huỳnh Thanh Tâm

**ỦY BAN NHÂN DÂN
PHƯỜNG KIẾN TƯỜNG**

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

Số: 1753/UBND-KTHTĐT

Kiến Tường, ngày 29 tháng 10 năm 2025

V/v khái toán chi phí giải
phóng mặt bằng, tái định cư dự
án Đường Tân An - Bình Hiệp

Kính gửi: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An.

UBND Phường Kiến Tường nhận được Văn bản số 1954/BQLDA-KHTĐ ngày 17/10/2025 của Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An về việc hỗ trợ khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An - Bình Hiệp.

Sau khi rà soát, UBND phường Kiến Tường có ý kiến như sau:

- Theo phương án tuyển kèm theo Văn bản số 1954/BQLDA-KHTĐ ngày 17/10/2025 dự án Đường Tân An - Bình Hiệp qua địa bàn phường Kiến Tường có tổng chiều dài khoảng 4.560m. Diện tích giải phóng mặt bằng 275.326m², gồm đất nông nghiệp và đất ở tại đô thị. Đơn giá bồi thường giá trị quyền sử dụng đất, như sau:

+ Đất nông nghiệp: Khoảng 400.000 đồng/m².

+ Đất ở tại đô thị: Khoảng 1.500.000 đồng/m².

- Về khu tái định cư: Hiện tại trên địa bàn phường các cụm, tuyến dân cư vượt lũ trước đây đã thực hiện bố trí cho các đối tượng chính sách, do đó không còn để bố trí cho dự án. UBND phường đang thực hiện thủ tục đầu tư xây dựng Khu tái định cư cấp Tuyến dân cư kênh Quận (mở rộng tuyến dân cư kênh Quận) với diện tích khoảng 15ha. Kiến nghị UBND tỉnh, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng hỗ trợ kinh phí để thực hiện.

UBND phường Kiến Tường báo cáo đến Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng nắm để tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT. Đảng ủy, TT. HĐND phường;
- CT, PCT (kt) UBND phường;
- CPV, PCVPnc, NC (kt);
- Lưu: VT, KTHTĐT.



La Văn Dân

**ỦY BAN NHÂN DÂN
XÃ MỘC HÓA**

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

Số: 1607/UBND-KT
V/v khái toán chi phí giải phóng
mặt bằng, tái định cư dự án Đường
Tân An - Bình Hiệp

Mộc Hóa, ngày 14 tháng 11 năm 2025

Kính gửi: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An.

UBND xã Mộc Hóa nhận được Văn bản số 1954/BQLDA-KHTĐ ngày 17/10/2025 của Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng Long An về việc hỗ trợ khái toán chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư dự án Đường Tân An - Bình Hiệp. Sau khi rà soát, UBND xã Mộc Hóa có ý kiến như sau:

- Theo phương án tuyển kèm theo Văn bản số 1954/BQLDA-KHTĐ ngày 17/10/2025 dự án Đường Tân An - Bình Hiệp qua địa bàn xã Mộc Hóa có tổng chiều dài khoảng 12.300m. Diện tích giải phóng mặt bằng 738.000m², gồm đất nông nghiệp và đất ở tại nông thôn. Đơn giá bồi thường giá trị quyền sử dụng đất, như sau:

+ Đất nông nghiệp: Khoảng 400.000 đồng/m².

+ Đất ở tại nông thôn: Khoảng 1.500.000 đồng/m².

- Về khu tái định: Hiện tại trên địa bàn xã đã triển khai quy hoạch Cụm dân cư liên kết kết nối cụm dân cư kênh 79 với diện tích khoảng 1,5814ha theo Quyết định số 1451/QĐ-UBND ngày 21/9/2022 của UBND huyện Mộc Hóa về việc phê duyệt Đồ án quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 Cụm dân cư liên kết kết nối cụm dân cư kênh 79 xã Tân Lập. Kiến nghị UBND tỉnh, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng hỗ trợ kinh phí để thực hiện.

UBND xã Mộc Hóa báo cáo đến Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng nắm để tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, PCT (kt) UBND xã;
- CPV, PCVPnc, NC (kt);
- Lưu: VT.



**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Thanh Sang

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH LONG AN**

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

Số: 7906/UBND-KTTC
V/v triển khai Kết luận của Ban
Thường vụ Tỉnh ủy về phương
án đầu tư, thiết kế các tuyến
đường giao thông

Long An, ngày 30 tháng 6 năm 2025

Kính gửi:

- Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng tỉnh;
- Sở Xây dựng;
- Sở Tài chính;
- Sở Nông nghiệp và Môi trường.

Ngày 18/6/2025, Ban Thường vụ Tỉnh ủy có Kết luận số 1514-KL/TU về việc báo cáo phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông (đính kèm);

Về vấn đề này, UBND tỉnh có ý kiến như sau:

Giao Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng tỉnh chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan khẩn trương rà soát, nghiên cứu phương án đầu tư, tham mưu UBND tỉnh triển khai thực hiện theo chỉ đạo của Ban Thường vụ Tỉnh ủy tại Kết luận nêu trên.

Theo nội dung trên, Ban Quản lý dự án Đầu tư xây dựng tỉnh và các cơ quan có liên quan triển khai thực hiện./. *Yuu*

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT.TU, BTV.TU;
- CT, PCT.UBND tỉnh;
- Văn phòng Tỉnh ủy;
- CVP, PCVP.UBND tỉnh;
- Phòng KTTC;
- Lưu: VT, Duy.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Minh Lâm
Nguyễn Minh Lâm

KẾT LUẬN
CỦA BAN THƯỜNG VỤ TỈNH ỦY
về việc báo cáo phương án đầu tư, thiết kế
các tuyến đường giao thông

Tại hội nghị Ban Thường vụ Tỉnh ủy ngày 12/6/2025, sau khi nghe đại diện lãnh đạo Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng tỉnh thừa ủy quyền của Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh báo cáo phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông (tại Công văn số 501-CV/ĐU, ngày 09/6/2025), ý kiến của các thành viên dự họp; Ban Thường vụ Tỉnh ủy thảo luận và thống nhất về mặt chủ trương.

Giao Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh tiếp tục chỉ đạo các cơ quan liên quan rà soát, nghiên cứu, đề xuất lựa chọn phương án đầu tư phù hợp, tối ưu về tổng thể quy hoạch, tiến độ triển khai và khả năng huy động nguồn lực (trong đó có thể xem xét tách riêng dự án giải phóng mặt bằng và dự án đầu tư hạ tầng), bảo đảm hiệu quả sử dụng ngân sách, tạo đột phá trong hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, kết nối liên vùng; trong đó, tập trung vào 03 trục động lực: **(1)** Đường Tân An - Bình Hiệp (phần đấu hoàn thành các thủ tục pháp lý trong năm 2025 và tổ chức khởi công vào đầu năm 2026); **(2)** Trục động lực Đức Hòa (tiếp tục hoàn thiện phương án đầu tư khả thi, phù hợp với điều kiện thực tiễn và nguồn lực của tỉnh); **(3)** ĐT.827E (nghiên cứu đầu tư hoàn thiện đoạn còn lại, bảo đảm kết nối đồng bộ toàn tuyến). Sau khi hoàn thiện phương án từng dự án cụ thể, tham mưu, báo cáo Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, cho ý kiến để làm cơ sở triển khai thực hiện. Bên cạnh đó, tiếp tục nghiên cứu, đề xuất các dự án đầu tư những tuyến giao thông có tính chất kết nối vùng, đặc biệt là các tuyến kết nối giữa tỉnh Long An với tỉnh Tây Ninh nhằm mở rộng không gian phát triển, tăng cường liên kết vùng, thu hút các nguồn lực đầu tư, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và tạo dư địa phát triển bền vững trong thời gian tới. Đồng thời, tiếp tục chỉ đạo các sở, ngành liên quan tăng cường phối hợp chặt chẽ, chủ động tham mưu và xử lý dứt điểm, hiệu quả, đúng tiến độ các kiến nghị, đề xuất của các địa phương theo tinh thần kết luận của Ban Thường vụ Tỉnh ủy, Thường trực Tỉnh ủy thời gian qua (như: Quốc lộ N1; cầu bắc qua sông Vàm Cỏ Tây huyện Vĩnh Hưng, Mộc Hóa; cầu bắc qua Kênh 79, huyện Tân Hưng; cầu Bình Hiệp - Thạnh Trị; Đường tỉnh 817, 837, 837B, đường Tuyên Bình - Tuyên Bình Tây - Tuyên Thạnh (Vĩnh Hưng - Kiến Tường...); qua đó tạo động lực mạnh

mẽ thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội toàn diện, thực chất và bền vững tại từng địa phương.

Nơi nhận:

- Các đồng chí Ủy viên BTV.TU,
- Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh,
- Chánh, các Phó Chánh VPTU,
- Phòng Tổng hợp VPTU,
- Lưu VPTU.

T/M BAN THƯỜNG VỤ
BÍ THƯ



Nguyễn Văn Quyết

QUYẾT ĐỊNH

Về chủ trương đầu tư Dự án 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) kết nối vùng, thích ứng biến đổi khí hậu khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, sử dụng vốn vay Ngân hàng Thế giới

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 18 tháng 02 năm 2025;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 29 tháng 11 năm 2024; Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2014; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Nghị quyết số 176/2025/QH15 ngày 18 tháng 02 năm 2025 của Quốc hội về cơ cấu tổ chức của Chính phủ nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV;

Căn cứ Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25 tháng 02 năm 2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng;

Căn cứ Nghị quyết số 05/NQ-CP ngày 09/01/2025 của Chính phủ sửa đổi một số nội dung của Nghị quyết số 41/NQ-CP ngày 01/4/2021 và thay thế Nghị quyết số 108/NQ-CP ngày 18/7/2023 của Chính phủ về huy động nguồn vốn ODA, vay ưu đãi nước ngoài và tỷ lệ vay lại vốn vay nước ngoài của các dự án vùng Đồng bằng sông Cửu Long theo Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17/11/2017 của Chính phủ về phát triển bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu;

Căn cứ Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16 tháng 12 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài; Nghị định số 20/2023/NĐ-CP ngày 04 tháng 05 năm 2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 114/2021/NĐ-CP;

Căn cứ văn bản số 4899/VPCP-KTTH ngày 04 tháng 6 năm 2025 của Văn phòng Chính phủ thông báo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc thông báo vốn đầu tư công dự kiến của kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030;

Căn cứ văn bản số 8536/BTC-TH ngày 17 tháng 6 năm 2025 của Bộ Tài chính về việc thông báo mức vốn đầu tư công dự kiến nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2026-2030;

Xét đề nghị của Bộ Xây dựng (trước đây là Bộ Giao thông vận tải) tại các Tờ trình: số 13452/TTr-BGTVT ngày 24 tháng 11 năm 2023, số 3089/TTr-BGTVT ngày 22 tháng 3 năm 2024, số 5503/TTr-BGTVT ngày 24 tháng 5 năm 2024, số 12/TTr-BGTVT ngày 10 tháng 02 năm 2025, số 61/TTr-BXD ngày 27 tháng 6 năm 2025; ý kiến thẩm định của Bộ Tài chính (trước đây là Bộ Kế hoạch và Đầu tư) tại Báo cáo số 1674/BC-BKHĐT ngày 08 tháng 3 năm 2024 về kết quả thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án Nâng cấp, cải tạo 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) tại Đồng bằng sông Cửu Long, sử dụng vốn vay Ngân hàng Thế giới; ý kiến của Bộ Tài chính tại các văn bản: số 6669/BTC-ĐT ngày 16 tháng 5 năm 2025 và số 7771/BTC-ĐT ngày 04 tháng 6 năm 2025,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) kết nối vùng, thích ứng biến đổi khí hậu khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, sử dụng vốn vay Ngân hàng Thế giới (Dự án), với các nội dung sau:

1. Cơ quan chủ quản: Bộ Xây dựng.
2. Nhà tài trợ: Ngân hàng Thế giới (WB).
3. Mục tiêu:

a) Mục tiêu tổng quát: Từng bước hoàn chỉnh mạng lưới giao thông đường bộ kết nối khu vực theo quy mô quy hoạch được duyệt, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

b) Mục tiêu cụ thể: Nâng cao hiệu quả, an toàn giao thông và khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu của 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) kết các tỉnh Tây Ninh, Vĩnh Long, Cà Mau và thành phố Cần Thơ thuộc khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

4. Phạm vi, quy mô đầu tư:

- a) Quốc lộ 53:

- Phạm vi: (i) Cầu Ngã Tư, điểm đầu dự kiến tại Km7+820, điểm cuối dự kiến tại Km8+730; (ii) Đoạn Long Hồ - Ba Si, điểm đầu dự kiến tại Km11+295, điểm cuối dự kiến tại Km56+180, trong đó xây dựng mới tuyến tránh thị trấn Vũng Liêm và Càng Long dài khoảng 17,3 km. Chiều dài đầu tư khoảng 41 km trên địa bàn tỉnh Vĩnh Long.

- Quy mô: Nâng cấp, cải tạo đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, vận tốc thiết kế 80km/h. Mặt cắt ngang nền đường rộng 12 m, mặt đường rộng 11 m.

- b) Quốc lộ 62

- Phạm vi: Điểm đầu dự kiến tại Km4+200 (nút giao với đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Trung Lương), điểm cuối dự kiến tại Km74+000, trong đó xây dựng mới tuyến tránh thị trấn Tân Thạnh dài khoảng 8,0 km. Chiều dài đầu tư khoảng 69 km trên địa bàn tỉnh Tây Ninh.

- Quy mô: Nâng cấp, cải tạo đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, vận tốc thiết kế 80 km/h. Mặt cắt ngang nền đường rộng 12 m, mặt đường rộng 11 m; các đoạn đã đảm bảo quy mô thì giữ nguyên theo hiện trạng và tăng cường mặt đường.

c) Quốc lộ 91B

- Phạm vi: Điểm đầu dự kiến tại Km2+604 (ngã 5 cầu Cần Thơ), điểm cuối dự kiến tại Km143+480. Chiều dài đầu tư khoảng 141 km trên địa bàn thành phố Cần Thơ và tỉnh Cà Mau.

- Quy mô: Nâng cấp, cải tạo đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, vận tốc thiết kế 80km/h. Mặt cắt ngang nền đường rộng 12 m, mặt đường rộng 11 m; các đoạn đã đảm bảo quy mô thì giữ nguyên theo hiện trạng và tăng cường mặt đường.

5. Dự án nhóm: A

6. Thời gian thực hiện Dự án: 4,5 năm sau khi Hiệp định vay có hiệu lực.

7. Địa điểm thực hiện Dự án:

- Các tỉnh, thành phố: Tây Ninh, Vĩnh Long, Cà Mau và thành phố Cần Thơ.

8. Tổng vốn đầu tư Dự án: 9.297,12 tỷ đồng, tương đương 385,66 triệu USD, trong đó:

- Vốn vay WB: 262,22 triệu USD.

- Vốn đối ứng: 2.975,75 tỷ đồng, tương đương 123,44 triệu USD.

9. Cơ chế tài chính trong nước: Vốn vay WB, vốn đối ứng: Ngân sách trung ương cấp phát 100%.

Điều 2. Bộ Tài chính:

- Chịu trách nhiệm trước Thủ tướng Chính phủ về nội dung Báo cáo thẩm định số 1674/BC-BKHĐT ngày 08 tháng 3 năm 2024, ý kiến tại các văn bản: số 6669/BTC-ĐT ngày 16 tháng 5 năm 2025 và số 7771/BTC-ĐT ngày 04 tháng 6 năm 2025.

- Theo thẩm quyền, chức năng và nhiệm vụ được giao chịu trách nhiệm phối hợp với các cơ quan liên quan kiểm tra, giám sát, bảo đảm Dự án được thực hiện đúng mục đích, hiệu quả và khả năng trả nợ theo quy định; kịp thời báo cáo, đề xuất, kiến nghị Thủ tướng Chính phủ đối với những vấn đề phát sinh vượt thẩm quyền.

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng thu xếp và đảm bảo đủ nguồn vốn (nước ngoài và đối ứng) đáp ứng tiến độ thực hiện.

Điều 3. Bộ Xây dựng:

- Chịu trách nhiệm toàn diện trước pháp luật, trước Thủ tướng Chính phủ và các cơ quan thanh tra, kiểm tra về nội dung kiến nghị phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án, tính chính xác, trung thực của các thông tin, số liệu báo cáo, giải trình và hiệu quả đầu tư của Dự án, bảo đảm nội dung trình tại Tờ trình: số 13452/TTr-BGTVT ngày 24 tháng 11 năm 2023, số 3089/TTr-BGTVT ngày 22 tháng 3 năm 2024, số 5503/TTr-BGTVT ngày 24 tháng 5 năm 2024, số 12/TTr-BGTVT ngày 10 tháng 02 năm 2025, số 16/TTr-BXD ngày 27 tháng 6 năm 2025 đúng quy định pháp luật.

- Chỉ đạo các đơn vị liên quan tổ chức thực hiện Dự án hiệu quả, đảm bảo

đúng tiến độ và theo quy định pháp luật.

Điều 4. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Bộ trưởng các Bộ: Xây dựng, Tài chính, Nông nghiệp và Môi trường, Tư pháp, Ngoại giao; Thống đốc Ngân hàng Nhà nước Việt Nam; Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố: Tây Ninh, Vĩnh Long, Cà Mau, Cần Thơ và Thủ trưởng các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- TTg, PTTg Bùi Thanh Sơn;
- Các Bộ: XD, TC, NN&MT, TP, NG;
- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam;
- UBND các tỉnh, TP: Tây Ninh, Vĩnh Long, Cà Mau và Cần Thơ;
- VPCP: BTCN, PCN Nguyễn Sỹ Hiệp, Trợ lý TTg, các Vụ: KTTH, CN, NN, QHĐP, TH;
- Lưu: VT, QHQT (3b). HN. **6**

**KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**



Bùi Thanh Sơn

*

Số 501 -CV/ĐU
V/v báo cáo phương án đầu tư, thiết kế
các tuyến đường giao thông

Kính gửi:

- Thường trực Tỉnh ủy,
- Ban Thường vụ Tỉnh ủy.

Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh kính trình Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, có ý kiến đối với phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông với các nội dung sau:

1. Dự án ĐT.822B giai đoạn 2

1.1. Sự cần thiết đầu tư

Tuyến ĐT.822B khi hoàn thành sẽ kết nối xuyên suốt từ Thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu từ đường Võ Văn Kiệt nối dài đến đường Hải Sơn – Tân Đức đi Trục động lực Đức Hòa đi ĐT.822B kết nối ĐT.838 đến cửa khẩu Mỹ Quý Tây, là tuyến đường đóng vai trò rất quan trọng trong việc phát triển hạ tầng đô thị, kết nối giao thông, phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, đặc biệt quan trọng là kết nối với nước bạn Campuchia tại cửa khẩu Mỹ Quý Tây.

Hiện nay, giai đoạn 1 chỉ đầu tư mặt đường rộng 02 làn xe (mặt đường rộng 7m, nền đường rộng 9m).

Tuy nhiên, để đáp ứng nhu cầu kết nối và giao thương với nước bạn Campuchia ngày càng phát triển, thúc đẩy phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Mỹ Quý Tây, phát triển logistics, thì việc đầu tư theo quy mô giai đoạn 1 chưa đáp ứng được kỳ vọng của tỉnh cho nhiệm vụ tăng cường phát triển kinh tế vùng biên. Do đó, việc đầu tư tuyến đường giai đoạn 2 (6 làn chính xe ô tô, 2 làn xe thô sơ) sẽ đáp ứng lưu lượng xe từ Thành phố Hồ Chí Minh đến cửa khẩu Mỹ Quý Tây là rất cần thiết.

1.2. Quy mô đầu tư

- Điểm đầu: giao với ĐT.825 cách ngã 4 Tân Mỹ khoảng 480m và kết nối với Trục động lực Đức Hòa.

- Điểm cuối: giao với ĐT.838 tại Km10+200 (lý trình trên ĐT.838).

- Tổng chiều dài: 11,4 km.

- Quy mô: 8 làn xe (6 làn chính xe ô tô, 2 làn xe thô sơ), nền đường rộng 30m (phạm vi đã giải phóng mặt bằng giai đoạn 1 rộng 30m), giai đoạn hiện nay đầu tư

hệ thống thoát nước tạm (rãnh hở), về lâu dài kêu gọi nhà đầu tư đầu tư hệ thống thoát nước dọc và vỉa hè hoàn chỉnh dọc tuyến.

1.3. Thời gian thực hiện dự án: Giai đoạn 2025 – 2028.

1.4. Tổng mức đầu tư, hình thức đầu tư:

- Tổng mức đầu tư: Khoảng 1.400 tỷ đồng.
- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

2. Dự án ĐT.826D đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830 (đường Tân Tập – Long Hậu)

2.1. Sự cần thiết đầu tư

Hiện nay, các trục đường ngang lớn như đường Vành Đai 4 TP. Hồ Chí Minh, đường ĐT.827E đang được đầu tư. Sau khi hoàn thành, sẽ thu hút một lượng giao thông tập trung, kết nối khu vực phía Đông của tỉnh nói riêng và kết nối liên vùng giữa Tiền Giang – Long An – Tp Hồ Chí Minh.

Đường Tân Tập - Long Hậu (ĐT.826D) hiện nay đã được đầu tư xây dựng từ đường Vành đai 4 đến khu công nghiệp Long Hậu và kết nối với Cảng Hiệp Phước qua đường ĐT.826E. Vì vậy đường Tân Tập – Long Hậu đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830 dài khoảng 5Km sau khi đầu tư sẽ góp phần hoàn thiện đường Tân Tập – Long Hậu theo quy hoạch, giúp kết nối cảng Hiệp Phước và cảng Long An.

Với vai trò kết nối giao thông và hiện trạng như trên, việc đầu tư đường Tân Tập – Long Hậu đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830 là cần thiết, từng bước hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật, đáp ứng nhu cầu đi lại, lưu thông hàng hóa của nhân dân trong khu vực, khai thác hiệu quả quỹ đất hai bên tuyến đường, tạo chỉnh trang đô thị, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của huyện Cần Giuộc nói riêng và tỉnh Long An nói chung.

2.2. Quy mô đầu tư

- Điểm đầu: giao với đường Vành Đai 4 TP. Hồ Chí Minh.
- Điểm cuối: giao với ĐT.830.
- Tổng chiều dài: khoảng 5 Km.
- Quy mô đầu tư giai đoạn 1: Đầu tư với mặt cắt ngang 03 làn xe cơ giới, mặt đường rộng 11,25m, nền đường rộng 13m, các cầu trên tuyến quy mô chiều rộng 13,25m, giải phóng mặt bằng theo phạm vi 80m, đầu tư mặt đường bê tông nhựa hoàn thiện.

2.3. Thời gian thực hiện dự án: Giai đoạn 2025 – 2028.

2.4. Tổng mức đầu tư, hình thức đầu tư:

- Hình thức đầu tư: Sử dụng vốn đầu tư công và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác để đầu tư dự án (bao gồm cầu Tắc Cạn và cầu Đông An).

- Tổng mức đầu tư:

STT	Hạng mục đầu tư	Thành tiền (tỷ đồng)	Ghi chú
1	Chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư	483,5	Công văn số 2241/UBND-KT ngày 29/4/2025 của UBND huyện Cần Giuộc
1.1	<i>Chi phí giải phóng mặt bằng phạm vi rộng 80m</i>	422,4	
1.2	<i>Chi phí tái định cư</i>	61,1	Dự kiến nằm trên địa bàn xã Tân Tập
2	Chi phí đầu tư xây dựng phần đường và các cầu (Nhà Hội, Đông Ao, Số 2, Số 3)	495	
3	Chi phí đầu tư dự án cầu Tắc Cạn và cầu Đông An	300	- UBND tỉnh phê duyệt dự án theo Quyết định số 12977/QĐ-UBND ngày 21/12/2021; - Sở GTVT đã phê duyệt thiết kế bản vẽ thi công tại Quyết định số 1210/QĐ-SGTVT ngày 03/11/2023;
Tổng cộng: (1)+(2)+(3)		1.279	

Phương án thực hiện: hình thành các dự án độc lập như sau:

(1) **Dự án 1:** Khu tái định cư, giao cho địa phương (xã Tân Tập mới sau khi sáp nhập xã, do không còn cấp huyện) hoặc giao đơn vị cấp tỉnh (Trung tâm phát triển quỹ đất thực thuộc UBND tỉnh) làm chủ đầu tư. Tổng mức đầu tư 61,1 tỷ đồng.

(2) **Dự án 2:** ĐT.826D đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830, giao cho Ban QLDA Đầu tư xây dựng tỉnh làm chủ đầu tư. Tổng mức đầu tư 917,4 tỷ đồng, tách giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập (theo điểm b khoản 2 Điều 6 Luật đầu tư công “*Cấp có thẩm quyền khi phê duyệt chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A, nhóm B, nhóm C có quyền quyết định việc tách hoặc không tách nội dung bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án thành phần độc lập*”).

+ Dự án thành phần 1: Giải phóng mặt bằng ĐT.826D đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830. Tổng mức đầu tư 422,4 tỷ đồng.

+ Dự án thành phần 2: Đầu tư xây dựng ĐT.826D đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830. Tổng mức đầu tư 495 tỷ đồng.

(3) **Dự án 3:** tiếp tục thực hiện dự án cầu Tắc Cạn và cầu Đông An đã được UBND tỉnh phê duyệt dự án tại Quyết định số 12977/QĐ-UBND ngày 21/12/2021 và Sở Giao thông vận tải trước đây đã phê duyệt thiết kế bản vẽ thi công tại Quyết

định số 1210/QĐ-SGTVT ngày 03/11/2023 (trước đây do chờ các nhà đầu tư thực hiện giải phóng mặt bằng). Tổng mức đầu tư dự án cầu Tắc Cạn và cầu Đông An là 300 tỷ đồng.

3. Dự án Đường Tân An – Bình Hiệp

Thực hiện theo Kết luận số 1498-KL/TU ngày 19/5/2025 của Ban chấp hành Đảng bộ tỉnh về chủ trương đầu tư đường kết nối Tân An – Bình Hiệp và một số nhiệm vụ trọng tâm trong thời gian tới. Theo đó Ban chấp hành Đảng bộ tỉnh đã thống nhất chủ trương đầu tư tuyến đường Tân An – Bình Hiệp theo nội dung Tờ trình số 131-TTr/TU ngày 15/5/2025 của Ban Thường vụ Tỉnh ủy.

3.1. Quy mô đầu tư:

- Điểm đầu tại nút giao giữa ĐT.834B với đường Vành đai TP. Tân An, điểm cuối giao với ĐT.831 (cách ngã tư Bình Hiệp khoảng 1,8Km).

- Chiều dài tuyến: 63,5Km.

- Mặt đường rộng 8-10 làn xe (trong đó, giai đoạn 1 đầu tư 6 làn xe, giai đoạn 2 đầu tư hoàn chỉnh đạt quy mô 8-10 làn xe).

- Phạm vi giải phóng mặt bằng 60m (tìm đường ra mỗi bên 30m).

3.2. Về tổng mức đầu tư và hình thức đầu tư: Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh báo cáo như sau:

3.2.1. Theo phương án đầu tư công (giai đoạn 1):

STT	NỘI DUNG	KINH PHÍ (tỷ đồng)
I	Chi phí giải phóng mặt bằng:	1.659
II	Chi phí xây dựng:	5.390
III	Chi phí QLDA, Tư vấn và chi phí khác:	809
IV	Dự phòng phí:	620
Tổng mức đầu tư		8.478

- Ưu điểm:

+ Nhà nước kiểm soát được toàn diện về chất lượng, giá thành, tiến độ dự án nhờ vào việc chủ động lựa chọn các đơn vị Quản lý dự án, Tư vấn thiết kế, Tư vấn giám sát, Thi công xây lắp đủ năng lực.

+ Tổng chi phí đầu tư thấp (không phải trả lãi vay trong quá trình trả chậm).

- **Nhược điểm:** Phải bố trí vốn ngân sách đủ để thực hiện đầu tư cho suốt giai đoạn thực hiện dự án.

3.2.2. Theo phương án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (giai đoạn 1):

STT	NỘI DUNG	KINH PHÍ (tỷ đồng)
I	Vốn ngân sách thực hiện giải phóng mặt bằng	1.659
II	Vốn nhà đầu tư (Vốn sở hữu:15%; vốn vay: 85%)	7.788
-	Chi phí xây dựng:	5.390
-	Chi phí QLDA, Tư vấn và chi phí khác:	809
-	Dự phòng phí:	620
-	Chi phí lãi vay trong quá trình thi công:	969
III	PHƯƠNG ÁN TÀI CHÍNH	
A	Phương án trả một lần sau khi hoàn thành công trình đưa vào sử dụng:	Tổng mức đầu tư: 9.447 (7.788 + 1.659 = 9.447)
-	Hoàn trả vốn nhà đầu tư:	7.788
-	Vốn ngân sách thực hiện giải phóng mặt bằng	1.659
B	Phương án trả chậm trong 5 năm: 4 năm đầu mỗi năm trả 2.000 tỷ đồng, năm thứ 5 trả 1.457 tỷ đồng	Tổng mức đầu tư: 11.116 (9.457 + 1.659 = 11.116)
-	Hoàn trả vốn nhà đầu tư (bao gồm chi phí lãi vay trong quá trình trả chậm 1.669 tỷ):	(7.788 + 1.669 = 9.457)
-	Vốn ngân sách thực hiện giải phóng mặt bằng	1.659

- **Ưu điểm:** Giảm áp lực bố trí vốn ngân sách, do được kéo dài thời gian chi trả cho nhà đầu tư.

- **Nhược điểm:**

+ Nhà nước không kiểm soát được chất lượng thi công, không quản lý được các nhà thầu tư vấn, nhà thầu thi công (do nhà đầu tư thuê), nhà nước chỉ quản lý trên hợp đồng ký kết với nhà đầu tư.

+ Tổng mức đầu tư cao (phải trả phần lãi vay trong quá trình trả chậm cho nhà đầu tư).

3.3. Đề xuất phương thức đầu tư: Đề xuất đầu tư dự án giai đoạn 1 theo phương án đầu tư công (theo mục 3.2.1)

Lý do đề xuất: Tổng chi phí đầu tư thấp, với nguồn lực vốn ngân sách tỉnh hiện nay có khả năng đáp ứng cho việc đầu tư bằng nguồn vốn đầu tư công, đồng thời việc bố trí vốn sẽ được thực hiện theo tiến độ triển khai trong suốt thời gian thực hiện dự án sẽ giảm áp lực bố trí vốn ngân sách tỉnh. Mặt khác nhà nước kiểm soát được chất lượng công trình trong quá trình thi công.

3.4. Thời gian thực hiện dự án: Giai đoạn 2026 – 2030 (năm 2025 thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư).

3.5. Khó khăn vướng mắc

- Hướng tuyến Đường Tân An – Bình hiệp đoạn từ hết giao với ĐT.819 đến cuối tuyến là trùng với quy hoạch được duyệt theo Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ, **các đoạn còn lại đi theo hướng mới (khác với quy hoạch được duyệt)**, do đó cần phải thực hiện điều chỉnh các quy hoạch liên quan (quy hoạch giao thông, quy hoạch xây dựng, quy hoạch sử dụng đất,...) trước khi phê duyệt chủ trương đầu tư (theo quy định tại khoản 1 Điều 19 Luật đầu tư công).

- Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh đã giao Ủy ban nhân dân tỉnh chỉ đạo Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan rà soát, tham mưu điều chỉnh quy hoạch tỉnh có liên quan tuyến đường để làm cơ sở phê duyệt chủ trương đầu tư.

4. Dự án Trục động lực Đức Hòa

4.1. Sự cần thiết đầu tư

Tuyến Trục động lực Đức Hòa khi hình thành có vai trò giống ĐT.822B sẽ kết nối xuyên suốt từ Thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu từ đường Võ Văn Kiệt nối dài đến đường Hải Sơn – Tân Đức đi Trục động lực Đức Hòa đi ĐT.822B kết nối ĐT.838 đến cửa khẩu Mỹ Quý Tây, là tuyến đường đóng vai trò rất quan trọng trong việc phát triển hạ tầng, thúc đẩy việc đầu tư xây dựng các khu công nghiệp và đô thị tại khu vực dọc theo tuyến, từ đó từng bước nâng cao đời sống nhân dân trong khu vực.

4.2. Quy mô đầu tư

- Điểm đầu giao ĐT.822B và ĐT.825 (cách ngã tư Tân Mỹ khoảng 480m).
- Điểm cuối giao ĐT.825 kết nối đường Hải Sơn – Tân Đô.
- Chiều dài tuyến: Khoảng 23,5km.
- Quy mô: 10 làn xe, phạm vi giải phóng mặt bằng rộng 60m.
- Tổng mức đầu tư, hình thức đầu tư:

4.2.1. Theo phương án đầu tư công:

STT	NỘI DUNG	KINH PHÍ (tỷ đồng)
I	Chi phí giải phóng mặt bằng:	5.646
II	Chi phí xây dựng:	3.104
III	Chi phí QLDA, Tư vấn và chi phí khác:	145
IV	Dự phòng phí:	466
Tổng mức đầu tư		9.361

- Ưu điểm:

+ Nhà nước kiểm soát được toàn diện về chất lượng, giá thành, tiến độ dự án nhờ vào việc chủ động lựa chọn các đơn vị Quản lý dự án, Tư vấn thiết kế, Tư vấn giám sát, Thi công xây lắp đủ năng lực.

+ Tổng chi phí đầu tư thấp (không phải trả lãi vay trong quá trình trả chậm).

- Nhược điểm: Phải bố trí vốn ngân sách đủ để thực hiện đầu tư cho suốt giai đoạn thực hiện dự án.

4.2.2. Theo phương án đầu tư theo hình thức đối tác công tư:

STT	NỘI DUNG	KINH PHÍ (tỷ đồng)
I	Vốn ngân sách thực hiện giải phóng mặt bằng	5.646
II	Vốn nhà đầu tư (Vốn sở hữu: 15%; vốn vay: 85%)	4.521
-	Chi phí xây dựng:	3.104
-	Chi phí QLDA, Tư vấn và chi phí khác:	145
-	Dự phòng phí:	466
-	Chi phí lãi vay trong quá trình thi công:	806
III	PHƯƠNG ÁN TÀI CHÍNH	
A	Phương án trả một lần sau khi hoàn thành công trình đưa vào sử dụng:	Tổng mức đầu tư: 10.167 (4.521 + 5.646 = 10.167)
-	Hoàn trả vốn nhà đầu tư:	4.521
-	Vốn ngân sách thực hiện giải phóng mặt bằng	5.646

B	Phương án trả chậm trong 5 năm: 4 năm đầu mỗi năm trả 1.200 tỷ đồng, năm thứ 5 trả 1.071 tỷ đồng	Tổng mức đầu tư: 11.517 (5.871 + 5.646 = 11.517)
-	Hoàn trả vốn nhà đầu tư (bao gồm chi phí lãi vay trong quá trình trả chậm 1.350 tỷ):	(4.521 + 1.350 = 5.871)
-	Vốn ngân sách thực hiện giải phóng mặt bằng	5.646

- **Ưu điểm:** Giảm áp lực bố trí vốn ngân sách, do được kéo dài thời gian chi trả cho nhà đầu tư.

- **Nhược điểm:**

+ Nhà nước không kiểm soát được chất lượng thi công, không quản lý được các nhà thầu tư vấn, nhà thầu thi công (do nhà đầu tư thuê), nhà nước chỉ quản lý trên hợp đồng ký kết với nhà đầu tư.

+ Tổng mức đầu tư cao (phải trả phần lãi vay trong quá trình trả chậm cho nhà đầu tư).

4.3. Đề xuất phương thức đầu tư: Đề xuất đầu tư dự án theo **phương án đầu tư công (theo mục 4.2.1).**

- Lý do đề xuất: Tổng chi phí đầu tư thấp, với nguồn lực vốn ngân sách tỉnh hiện nay có khả năng đáp ứng cho việc đầu tư bằng nguồn vốn đầu tư công. Mặt khác nhà nước kiểm soát được chất lượng công trình trong quá trình thi công.

4.4. Thời gian thực hiện dự án: Giai đoạn 2026 – 2030 (năm 2025 thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư).

4.5. Khó khăn vướng mắc

- Trục động lực Đức Hòa theo quy hoạch được tại Quyết định số 686/QĐ-TTg ngày 13/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ, quy hoạch sử dụng đất rộng 30m, do đó cần phải thực hiện điều chỉnh quy hoạch trước khi phê duyệt chủ trương đầu tư (theo quy định tại khoản 1 Điều 19 Luật đầu tư công).

- Đảng ủy UBND tỉnh đã giao UBND tỉnh chỉ đạo Sở Tài chính chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan rà soát, tham mưu điều chỉnh quy hoạch tỉnh có liên quan tuyến đường để làm cơ sở phê duyệt chủ trương đầu tư.

5. Dự án ĐT.827E đoạn còn lại

5.1. Sự cần thiết đầu tư

- ĐT.827E (QL.50B) với chiều dài 35,6Km, hiện nay tỉnh đang triển khai dự

án 03 cầu trên ĐT.827E (cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Vàm Cỏ Đông, sông Vàm Cỏ Tây) sử dụng vốn vay ODA và dự án đường dẫn vào 03 cầu sử dụng vốn đầu tư công. Đoạn còn lại dài khoảng 19,5Km chưa đầu tư.

- Do đó việc đầu tư hoàn chỉnh tuyến ĐT.827E sẽ hình thành một tuyến đường xuyên suốt từ Thành phố Hồ Chí Minh qua Long An đến Tiền Giang (đồng thời đủ điều kiện để kiến nghị Bộ xây dựng xem xét nâng thành tuyến QL.50B theo quy hoạch đã phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050), tăng cường kết nối giao thông giữa các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long với Thành phố Hồ Chí Minh và các cửa ngõ quốc tế, giảm bớt áp lực giao thông trên các tuyến Quốc lộ 1, Quốc lộ N2, Quốc lộ 50, đồng thời kết nối với đường Vành đai 3, Vành đai 4; Góp phần vào việc xây dựng cơ sở hạ tầng, thu hút vốn đầu tư, phục vụ mục tiêu công nghiệp hóa, hiện đại hóa, thúc đẩy việc đầu tư xây dựng các khu công nghiệp và đô thị tại khu vực dọc theo tuyến, từ đó từng bước nâng cao đời sống nhân dân trong khu vực.

5.2. Quy mô đầu tư

- Gồm 02 đoạn:

+ Đoạn từ Ngã 3 Tân Kim đến giao ĐT.826, chiều dài 12,4Km.

+ Đoạn từ nút giao với ĐT.827B đến ranh tỉnh Tiền Giang, chiều dài 7,1Km.

+ Tổng chiều dài (đoạn còn lại chưa đầu tư): Khoảng 19,5km.

- Quy mô đầu tư: giống như đoạn từ ĐT.826 đến ĐT.827B (thuộc dự án Xây dựng đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E đang triển khai thực hiện, dự kiến khởi công trước ngày 19/8/2025), giai đoạn 1 đầu tư hai đường song hành 02 bên (tổng 04 làn xe, đoạn chuyển tiếp giữa đường và cầu Vàm Cỏ Đông và Vàm Cỏ Tây vượt nối từ 04 đến 06 làn xe).

5.3. Thời gian thực hiện dự án: Giai đoạn 2026 – 2030 (năm 2025 thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư).

5.4. Tổng mức đầu tư, hình thức đầu tư:

- Tổng mức đầu tư: khoảng 7.570 tỷ đồng.

Trong đó:

+ Chi phí giải phóng mặt bằng, khu tái định cư: 4.919 tỷ đồng (giải phóng mặt bằng 3.140 tỷ đồng; khu tái định cư 1.779 tỷ đồng).

+ Chi phí đầu tư xây dựng: 2.651 tỷ đồng.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

Với các nội dung trên, Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh báo cáo Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, có ý kiến thống nhất, làm cơ sở triển khai thực hiện.

Nơi nhận:

- Như trên,
- BTV Đảng ủy UBND tỉnh,
- Văn phòng Tỉnh ủy (Phòng TH),
- Văn phòng UBND tỉnh (Phòng KTTC),
- Sở Tài chính, Sở Xây dựng, Ban QLDA ĐTXD tỉnh,
- Lưu: VPĐU, Duy.

Thư

**T/M BAN THƯỜNG VỤ
BÍ THƯ**



Nguyễn Văn Út

KẾT LUẬN
CỦA BAN CHẤP HÀNH ĐẢNG BỘ TỈNH
về chủ trương đầu tư đường kết nối Tân An - Bình Hiệp
và một số nhiệm vụ trọng tâm trong thời gian tới

Tại Hội nghị Tỉnh ủy (khóa XI) ngày 16/5/2025, sau khi nghe đồng chí Nguyễn Văn Út - Phó Bí thư Tỉnh ủy, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh thay mặt Ban Thường vụ Tỉnh ủy trình bày tờ trình số 131-TTr/TU, ngày 15/5/2025 về chủ trương đầu tư dự án đường Tân An - Bình Hiệp, ý kiến phát biểu của các địa phương, đơn vị; Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh kết luận:

1. Về chủ trương đầu tư đường kết nối Tân An - Bình Hiệp

Tỉnh ủy thống nhất cao với chủ trương đầu tư tuyến đường Tân An - Bình Hiệp theo nội dung trình của Ban Thường vụ Tỉnh ủy.

Trên tinh thần đó, Tỉnh ủy giao Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh tiếp thu các ý kiến đóng góp của các đồng chí Tỉnh ủy viên, khẩn trương lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh tham mưu triển khai các bước thủ tục đảm bảo đúng quy định và nhanh nhất có thể để sớm khởi công công trình ngay đầu năm 2026; đồng thời, đưa vào công trình trọng điểm Nghị quyết Đại hội đảng bộ tỉnh nhiệm kỳ 2025 - 2030 để có sự tập trung trong lãnh đạo thực hiện.

Giao Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh tiếp tục lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh tranh thủ, đôn đốc các cơ quan Trung ương, Bộ Xây dựng quan tâm có giải pháp triển khai sớm dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 62 hiện hữu trong thời gian sớm nhất.

2. Một số nhiệm vụ trọng tâm trong thời gian tới

Các đồng chí Tỉnh ủy viên, Ủy viên Ban Thường vụ Tỉnh ủy, các đồng chí lãnh đạo các sở, ban, ngành, địa phương trong tỉnh khẩn trương tập trung theo dõi, kiểm tra, chỉ đạo các địa phương, đơn vị mình phụ trách, thực hiện thật tốt một số nhiệm vụ trọng tâm sau:

- Tăng cường các giải pháp để phấn đấu quyết tâm thực hiện đạt được mức tăng trưởng kinh tế hai con số trong năm 2025. Rà soát lại các nguồn lực, kiểm đếm, khơi thông các nguồn lực, tận dụng, phát huy tối đa các điều kiện sẵn có để phát triển ngay trong 06 tháng đầu năm, đạt tiệm cận mức tăng trưởng kinh tế hai con số.

- Đẩy nhanh tiến độ các công trình đã triển khai đảm bảo chất lượng; kịp thời tổng hợp báo cáo các khó khăn, vướng mắc, rà soát, đề xuất việc phân giao nguồn vốn đầu tư công còn lại sau khi sắp xếp đơn vị hành chính cấp xã đảm bảo hợp lý, không để xảy ra tình trạng nợ đọng về xây dựng cơ bản.

- Quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo tập trung xây dựng văn kiện đại hội đảng bộ cấp xã mới (sau sáp nhập) nhiệm kỳ 2025 - 2030 đảm bảo sát thực tế, khả thi và chất lượng. Coi đây là nhiệm vụ trọng tâm, đặc biệt quan trọng phải tập trung thực hiện. Đây cũng là dịp để cơ cấu lại mô hình phát triển trong điều kiện mới, yêu cầu mới và dư địa mới để địa phương phát triển mạnh mẽ hơn trong nhiệm kỳ mới.

- Tập trung rà soát các nhiệm vụ, chủ động đề xuất phương án bàn giao trụ sở, tài sản, tài chính, hồ sơ, tài liệu... cho cấp tỉnh và xã mới sau khi sáp nhập để kịp thời đi vào vận hành, đảm bảo không bị gián đoạn.

Nơi nhận:

- Các đồng chí Tỉnh ủy viên,
- Các cơ quan tham mưu, giúp việc Tỉnh ủy,
- Các huyện ủy, thị ủy, thành ủy, đảng ủy trực thuộc Tỉnh ủy,
- Các sở, ngành, MTTQ và các tổ chức CT - XH tỉnh,
- Chánh, Phó Chánh VPTU (P),
- Phòng Tổng hợp VPTU,
- Lưu VPTU (BB 228).

T/M TỈNH ỦY



Nguyễn Văn Quyết

KẾT LUẬN

**tại hội nghị giao ban tập thể Thường trực Tỉnh ủy
(ngày 12 tháng 6 năm 2025)**

Ngày 12/6/2025, Thường trực Tỉnh ủy họp giao ban. Sau khi nghe Văn phòng Tỉnh ủy tổng hợp, báo cáo một số đề xuất, kiến nghị của các cơ quan, đơn vị và ý kiến các đồng chí dự họp, Thường trực Tỉnh ủy kết luận:

1. Ban Tuyên giáo và Dân vận Tỉnh ủy báo cáo, xin ý kiến về việc khen thưởng các tập thể, cá nhân có thành tích xuất sắc trong 50 năm xây dựng và phát triển văn học, nghệ thuật tỉnh Long An (tại Tờ trình số 04-TTr/BTGDVTU, ngày 06/6/2025).

Thường trực Tỉnh ủy cơ bản thống nhất theo đề xuất; giao Ban Tuyên giáo và Dân vận Tỉnh ủy phối hợp với các cơ quan liên quan thực hiện thủ tục khen thưởng đối với 06 tập thể và 11 cá nhân theo đúng quy định, tạo sức lan tỏa tích cực, qua đó kịp thời động viên, khích lệ các tập thể, cá nhân tiếp tục phát huy vai trò trong sự nghiệp phát triển văn học, nghệ thuật trong giai đoạn mới.

2. Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh báo cáo, đề xuất một số nội dung:

2.1. Về việc báo cáo, xin ý kiến Ban Thường vụ Tỉnh ủy về việc trình Hội đồng nhân dân tỉnh ban hành Nghị quyết về việc thông qua Đề án thực hiện đột phá chuyển đổi số và Đề án thực hiện đột phá phát triển khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo tỉnh Long An giai đoạn 2025 - 2030 (tại Công văn số 477-CV/ĐU và số 478-CV/ĐU, ngày 04/6/2025).

Thường trực Tỉnh ủy giao Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh tiếp thu đầy đủ các ý kiến đóng góp tại cuộc họp; chỉ đạo các ngành liên quan phối hợp nghiên cứu, tích hợp hai nội dung về phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số thành một Đề án, bảo đảm chặt chẽ, toàn diện, dễ triển khai, dễ kiểm tra, giám sát và đánh giá hiệu quả; khẩn trương hoàn chỉnh Đề án, chủ động tham khảo ý kiến Thường trực Hội đồng nhân dân tỉnh trước khi trình Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, cho ý kiến trong kỳ họp giao ban gần nhất, bảo đảm đủ điều kiện trình Hội đồng nhân dân tỉnh xem xét, thông qua tại kỳ họp thứ 26 (kỳ họp lẻ giữa năm 2025).

Đề án phải xác định rõ mục tiêu tổng thể, nhiệm vụ trọng tâm, giải pháp mang tính đột phá; phân công cụ thể trách nhiệm từng cơ quan, đơn vị để tổ chức thực hiện. Trong đó, tập trung vào một số nội dung trọng tâm sau: (1)

Xây dựng các giải pháp khả thi nhằm tập trung thực hiện hiệu quả nhiệm vụ về phát triển kinh tế số, chính quyền số, hạ tầng số, công nghệ số, xã hội số; đồng thời, hoàn thiện cơ chế thu hút và phát triển đội ngũ nhân lực chất lượng cao phù hợp với điều kiện thực tiễn (*bao gồm chính sách thu hút chuyên gia, kế hoạch đào tạo cán bộ khoa học, công nghệ...*); (2) Xác định rõ nguồn lực (*ngân sách Nhà nước và xã hội hoá*) nhằm thực hiện bảo đảm các mục tiêu theo yêu cầu Nghị quyết số 57-NQ/TW của Bộ Chính trị, Chương trình số 66-CTr/TU và Kế hoạch số 216-KH/TU của Ban Thường vụ Tỉnh ủy, nhất là việc bố trí ít nhất 3% tổng chi ngân sách hàng năm cho phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số; đồng thời, tăng cường rà soát, đánh giá cụ thể hiệu quả huy động và sử dụng các nguồn lực xã hội hóa, qua đó làm rõ tính khả thi, tạo sức lan tỏa trong cộng đồng doanh nghiệp về ứng dụng khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số vào hoạt động sản xuất, kinh doanh; (3) Xác định rõ kết quả để bảo đảm đạt được mục tiêu đề ra cho từng giai đoạn, trước mắt đến cuối năm 2025 phải có kết quả, sản phẩm cụ thể làm căn cứ tổng kết, báo cáo Trung ương.

2.2. Về việc báo cáo, xin ý kiến Ban Thường vụ Tỉnh ủy về dự thảo Nghị quyết chuyên đề về “Tăng trưởng và phát triển xanh gắn với giảm phát thải khí nhà kính trên địa bàn tỉnh Long An” (tại Công văn số 178-CV/ĐU, ngày 11/4/2025).

Thường trực Tỉnh ủy giao Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh tiếp thu đầy đủ các ý kiến đóng góp tại cuộc họp; tiếp tục rà soát, nghiên cứu, hoàn thiện nội dung dự thảo Nghị quyết bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tiễn và yêu cầu phát triển bền vững trong tình hình mới của tỉnh (*sau họp nhất*). Trong đó, lưu ý: (1) Đánh giá khách quan, toàn diện thực trạng hiện nay, đặc biệt là những tồn tại, hạn chế trong công tác bảo vệ môi trường, quản lý tài nguyên, phát thải khí nhà kính; (2) Rà soát, xác lập rõ các mục tiêu cụ thể theo từng giai đoạn (*đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050*) bảo đảm tính khả thi, hiệu quả trong tổ chức thực hiện; (3) Tập trung đề xuất các giải pháp xử lý triệt để vấn đề chất thải rắn, chất thải nguy hại gắn với nghiên cứu, lựa chọn công nghệ xử lý tiên tiến, hiện đại, phù hợp điều kiện thực tế của tỉnh; (4) Lồng ghép định hướng phát triển kinh tế tuần hoàn vào các chính sách, giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên, giảm thiểu chất thải, hướng tới mô hình tăng trưởng xanh, phát triển bền vững.

2.3. Về việc báo cáo, xin ý kiến Ban Thường vụ Tỉnh ủy về phương án đầu tư, thiết kế các tuyến đường giao thông (tại Công văn số 501-CV/ĐU, ngày 09/6/2025).

Thường trực Tỉnh ủy thống nhất theo đề xuất; giao Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh tham mưu, báo cáo Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, cho ý kiến.

2.4. Về việc báo cáo, xin ý kiến Ban Thường vụ Tỉnh ủy về đăng ký danh mục dự án khởi công chào mừng kỷ niệm 80 năm ngày Quốc khánh (02/9/1945 - 02/9/2025) (tại Công văn số 479-CV/ĐU, ngày 05/6/2025).

Thường trực Tỉnh ủy thống nhất theo đề xuất; giao Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh lãnh đạo Ủy ban nhân dân tỉnh tham mưu, báo cáo Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, cho ý kiến.

Nơi nhận:

- Các đồng chí Ủy viên BTV.TU,
- Ban Tuyên giáo và Dân vận Tỉnh ủy,
- Đảng ủy Ủy ban nhân dân tỉnh,
- Đảng ủy Hội đồng nhân dân tỉnh,
- Chánh, các Phó Chánh VPTU,
- Phòng Tổng hợp VPTU,
- Lưu VPTU.

T/M BAN THƯỜNG VỤ

BÍ THƯ



Nguyễn Văn Quyết

Số: /TB-UBND

Long An, ngày tháng 01 năm 2024

THÔNG BÁO

Kết luận của Phó Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Minh Lâm tại cuộc họp nghe báo cáo về phương án đầu tư, mở rộng Quốc lộ 62

Ngày 18/01/2024, tại phòng họp trực tuyến UBND tỉnh, Phó Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Minh Lâm chủ trì cuộc họp nghe báo cáo về phương án đầu tư, mở rộng Quốc lộ 62.

I. Thành phần dự họp

- Ông Nguyễn Minh Lâm – Phó Chủ tịch UBND tỉnh, chủ trì.
- Ông Nguyễn Hoài Trung - Phó Giám đốc Sở Giao thông vận tải.
- Ông Trần Thiện Trúc - Phó Giám đốc Sở Giao thông vận tải.
- Ông Nguyễn Thành Ngoãn - Phó Giám đốc Sở Giao thông vận tải.
- Ông Lưu Văn Khánh – Phó Giám đốc Sở Xây dựng.
- Ông Nguyễn Tấn Quý – Phó Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư.
- Ông Phạm Văn Đô – Giám đốc Sở Tài chính.
- Ông Phan Văn Cường – Phó Giám đốc Sở Tài nguyên và Môi trường.
- Ông Trương Tùng Bách – Phó TGD Công ty TEDI South – Đơn vị tư vấn.

II. Nội dung cuộc họp

Sau khi nghe Sở Giao thông vận tải, Đơn vị tư vấn trình bày báo cáo tóm tắt phương án đầu tư, mở rộng Quốc lộ 62; ý kiến đóng góp của các sở, ngành; cuộc họp thống nhất kết luận nội dung như sau:

UBND tỉnh đánh giá cao Đơn vị tư vấn đã tích cực, khẩn trương phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan đưa ra các phương án đầu tư cụ thể. Tuy nhiên, để có cơ sở báo cáo Tỉnh ủy đầy đủ, chi tiết và khả thi, đề nghị Đơn vị tư vấn nghiên cứu, phân tích thêm một số nội dung sau:

1. Nghiên cứu, đề xuất các phương án theo hướng:

- Phương án 1: Đầu tư tuyến đường mới đi song song QL.62 theo Quy hoạch được duyệt với tên gọi dự kiến là: *Tuyến đường Tân An – Cửa khẩu Bình Hiệp*.
- Phương án 2: Đầu tư đường cặp QL.62 hiện hữu.

2. Đối với mỗi phương án, Đơn vị tư vấn lưu ý phân tích cụ thể:

- Về hướng tuyến (điểm đầu, điểm cuối), quy mô, kết nối giao thông.

- Tổng mức đầu tư, nguồn vốn thực hiện.
- Có tính toán phân kỳ đầu tư cho từng giai đoạn.
- Nguồn vật liệu xây dựng.
- Tổng diện tích đất bị ảnh hưởng, giải phóng mặt bằng.
- Thuận lợi, khó khăn, ưu nhược điểm của từng phương án.

Trên cơ sở đó, đề xuất phương án chọn khả thi nhất, ít tốn kém nhất.

3. Giao Sở Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Đơn vị tư vấn làm việc các địa phương có tuyến đường đi qua để được cung cấp số liệu, thống kê sơ bộ về diện tích đất bị ảnh hưởng của từng địa phương cho từng phương án, tính toán chính xác phương án giải phóng mặt bằng để hoàn chỉnh lại báo cáo.

Theo nội dung trên, các cơ quan, đơn vị và địa phương liên quan khẩn trương triển khai thực hiện./.

Nơi nhận:

- Như thành phần dự họp;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- CVP, các PCVP UBND tỉnh;
- Phòng KTTC;
- Lưu: VT, Duy.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Nguyễn Minh Lâm

Số: /TB-UBND

Long An, ngày tháng 3 năm 2024

THÔNG BÁO

Kết luận của UBND tỉnh tại cuộc nghe báo cáo, đề xuất triển khai các dự án giao thông: ĐT.827E, Vành đai 4, Quốc lộ 62, ĐT.822B, ĐT.830C, đường Tân Tập – Long Hậu (đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830), cầu Hùng Vương

Ngày 26/3/2024, Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Văn Út chủ trì cuộc họp nghe báo cáo, đề xuất triển khai các dự án giao thông: ĐT.827E, Vành đai 4, Quốc lộ 62, ĐT.822B, ĐT.830C, đường Tân Tập – Long Hậu (đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830), cầu Hùng Vương.

I. Thành phần tham dự

* Lãnh đạo tỉnh:

- Ông Nguyễn Văn Út, Chủ tịch UBND tỉnh, chủ trì.
- Ông Huỳnh Văn Sơn, Phó Chủ tịch UBND tỉnh.
- Ông Võ Thành Trí, Chánh Văn phòng UBND tỉnh.
- Ông Đặng Hoàng Tuấn, Giám đốc Sở Giao thông vận tải.
- Ông Trương Văn Liếp, Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư.
- Ông Phạm Văn Đô, Giám đốc Sở Tài chính.
- Ông Võ Minh Thành, Giám đốc Sở Tài nguyên và Môi trường.
- Ông Nguyễn Thành Ngoãn, Phó Giám đốc Sở Giao thông vận tải.
- Ông Nguyễn Hoài Trung, Phó Giám đốc Sở Giao thông vận tải.
- Ông Trần Văn Tươi, Phó Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư.
- Bà Nguyễn Thị Diễm Quỳnh, Phó Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư.

* Lãnh đạo các huyện, thị xã, thành phố:

- Ông Nguyễn Thanh Nguyên, Chủ tịch UBND huyện Đức Huệ
- Ông Lê Thành Út, Chủ tịch UBND huyện Bến Lức.
- Ông Nguyễn Anh Đức, Chủ tịch UBND huyện Cần Giuộc.
- Ông Trịnh Phước Trung, Chủ tịch UBND huyện Tân Trụ.
- Ông Nguyễn Văn Khải, Chủ tịch UBND huyện Châu Thành.
- Ông Lê Thanh Đông, Chủ tịch UBND huyện Tân Thạnh.
- Ông Phạm Tùng Chinh, Chủ tịch UBND huyện Thạnh Hóa.
- Ông Đinh Văn Sáu, Chủ tịch UBND huyện Thủ Thừa.
- Ông Nguyễn Văn Minh, Chủ tịch UBND huyện Mộc Hóa.
- Ông Nguyễn Văn Vũ, Chủ tịch UBND thị xã Kiến Tường.

11. Ông Lê Thành Phong, Quyền Chủ tịch UBND huyện Đức Hòa.
12. Ông Đào Hữu Tấn, Quyền Chủ tịch UBND huyện Cần Đước.
13. Ông Võ Hồng Thảo, Quyền Chủ tịch UBND thành phố Tân An.

*** Đơn vị tư vấn**

1. Ông Trương Tùng Bách, Phó Tổng giám đốc Công ty CP Tư vấn thiết kế giao thông vận tải phía Nam.
2. Ông Nguyễn Thế Anh, Tổng giám đốc Công ty CP Tư vấn Quốc tế Giao thông vận tải.
3. Ông Nguyễn Trọng Bình, Phó Tổng Giám đốc Công ty TNHH Tư vấn thiết kế B.R.

II. Nội dung

Tại cuộc họp, Sở Giao thông vận tải và đơn vị tư vấn báo cáo tình hình triển khai các dự án công trình giao thông: ĐT.827E, Vành đai 4, Quốc lộ 62, ĐT.822B, ĐT.830C, đường Tân Tập – Long Hậu (đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830), cầu Hùng Vương, cụ thể theo nội dung báo cáo số 1251/BC-SGTVT ngày 25/3/2024 của Sở Giao thông vận tải và các slide trình chiếu của đơn vị tư vấn.

III. Kết luận

Sau khi nghe báo cáo của Sở Giao thông vận tải và đơn vị tư vấn, ý kiến phát biểu của các đại biểu dự họp, cuộc họp thảo luận và thống nhất kết luận nội dung như sau:

1. Đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh:

- Chọn mặt cắt ngang rộng 25,5m để đồng bộ với các tỉnh, thành còn lại trên tuyến (Bình Dương, Đồng Nai, Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh).
- Về phương án chọn đầu tư: chọn theo phương án 2b (*Đường cao tốc, tốc độ 100km/h, 04 làn hoàn chỉnh, nền đường 25,5m, cầu bố trí 02 đơn nguyên, mỗi đơn nguyên 12,25m. Đoạn sau cầu Cần Giuộc đến ranh giới tỉnh Long An và TP. HCM (Km68+800 – Km74+500, dài 5,7km) đi cao*) để không phá vỡ quy hoạch đô thị, phù hợp với mỹ quan, kiến trúc khu đô thị hiện đại.
- Về Trạm dừng nghỉ: thống nhất chọn vị trí trạm dừng nghỉ trên địa bàn huyện Đức Huệ, diện tích khoảng 10ha, trong đó trạm dừng chân khoảng 1ha, phần còn lại quy hoạch kết hợp xây dựng các khu thương mại, dịch vụ.
- Chi phí tái định cư: thống nhất tính chung vào tổng mức đầu tư dự án để đề xuất Trung ương hỗ trợ vốn.
- Về vị trí, quy mô các khu tái định cư: các huyện phối hợp đề xuất vị trí cụ thể, không bắt buộc mỗi huyện đều có khu tái định cư (có thể tập trung vào một hoặc vài vị trí, dùng chung cho các huyện) và đưa vào định hướng quy hoạch của các huyện.
- Thực hiện giải phóng mặt bằng một lần cho tất cả các hạng mục (kể cả các vị trí vượt nổi tại các nút giao) theo quy mô giai đoạn hoàn thiện.

- Giao Sở Tài nguyên và Môi trường rà soát lại quy hoạch các mỏ vật liệu xây dựng để bổ sung vào thuyết minh, làm cơ sở xin Chính phủ phê duyệt cơ chế khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường. Quy hoạch sử dụng đất đối với các tuyến đường cao tốc, quốc lộ cần bám theo quy hoạch tỉnh đã được phê duyệt.

- Cơ chế vốn: ngân sách trung ương 90%, ngân sách tỉnh 10%.

Giao Sở Giao thông vận tải phối hợp với đơn vị tư vấn, các sở, ngành và địa phương hoàn chỉnh phương án đầu tư theo các nội dung trên (chỉ đề xuất 2 phương án đầu tư là phương án 2a và phương án 2b, đề xuất chọn phương án 2b) để làm cơ sở tham mưu UBND tỉnh báo cáo Ban Cán sự đảng UBND tỉnh trình Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, cho ý kiến.

2. Mở rộng Quốc lộ 62:

- Quy mô đầu tư (sau khi Bộ Giao thông vận tải mở rộng tuyến QL.62 hiện hữu, tỉnh Long An tiếp tục đầu tư mở rộng thêm) đáp ứng 06 làn xe; các địa phương tùy điều kiện có thể đề xuất thực hiện tạo quỹ đất sạch.

- Phương án tuyển: đề nghị nghiên cứu theo 3 phương án:

+ Phương án 1: hướng tuyến bám theo hướng tuyến dự án mở rộng QL.62 do Bộ Giao thông vận tải đang lập dự án đầu tư (cơ bản bám theo QL.62 hiện hữu, trừ đoạn qua thị trấn Tân Thạnh tuyến đi vòng về phía Bắc để tránh thị trấn Tân Thạnh và nắn chỉnh cục bộ một số vị trí khác để đảm bảo các yếu tố hình học của cấp đường).

+ Phương án 2: Đoạn từ đầu dự án đến ngã ba Tuyên Nhơn mới và đoạn từ giao ĐT.819 đến giáp thị xã Kiến Tường tìm tuyến giữ nguyên theo phương án 1; đoạn từ ngã ba Tuyên Nhơn mới đến nút giao với ĐT.819, phóng tuyến đi mới không đi theo tuyến hiện hữu; đoạn từ giáp thị xã Kiến Tường đến cuối dự án, phóng tuyến mới rẽ trái đến giao với đường ĐT.MM02 (Đường song hành QL.62) theo quy hoạch và tiếp tục đi theo đường song hành đến cuối tuyến.

+ Phương án 3: Đoạn từ đầu dự án đến ngã ba Tuyên Nhơn mới tìm tuyến giữ nguyên theo phương án 1; Đoạn còn lại phóng tuyến đi mới: từ ngã ba Tuyên Nhơn mới tuyến đi mới đến giao với ĐT.819, sau đó rẽ trái theo ĐT.819 đến giao với đường ĐT.MM02 (Đường song hành QL.62) theo quy hoạch và tiếp tục đi theo đường song hành đến cuối tuyến.

- Về quy hoạch mỏ vật liệu xây dựng: giao Sở Tài nguyên và Môi trường làm việc với các địa phương để tính toán, đề xuất quy hoạch các mỏ vật liệu phục vụ xây dựng tuyến đường.

- Giải phóng mặt bằng: giao cho các địa phương có tuyến đi qua thực hiện, lưu ý về đơn giá bồi thường giải phóng mặt bằng, trước mắt cần định hướng phương án bố trí tái định cư cho dự án.

Giao Sở Giao thông vận tải hoàn thiện các phương án chậm nhất trong tháng 9/2024, tham mưu UBND tỉnh báo cáo Ban Cán sự đảng UBND tỉnh trình Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy trong năm 2024 đề xuất đưa dự án mở rộng QL.62 vào danh mục công trình trọng điểm của tỉnh nhiệm kỳ 2026–2030.

3. ĐT.827E:

- Ngoài phương án đầu tư đã được HĐND tỉnh thống nhất, đề nghị xây dựng thêm 02 phương án đầu tư xây dựng Đường tỉnh 827E:

+ Phương án rộng 180m: xây dựng đường 80m và tạo quỹ đất sạch 50mx2 bên.

+ Phương án rộng 200m: xây dựng đường 100m và tạo quỹ đất sạch 50mx2 bên.

- Tái định cư: Giao UBND 04 huyện Cần Giuộc, Cần Đức, Tân Trụ, Châu Thành rà soát, xác định lại nhu cầu, quy mô tái định cư riêng cho các hộ dân bị ảnh hưởng trong phạm vi giải phóng mặt bằng 03 cầu và đường dẫn vào 03 cầu. Trước mắt chỉ đề xuất đầu tư xây dựng khu tái định cư đáp ứng nhu cầu tái định cư cho dự án 03 cầu và đường dẫn vào 03 cầu nêu trên để phù hợp nguồn lực hiện có của tỉnh (không đầu tư xây dựng một lần tất cả 09 khu tái định cư).

Giao Sở Giao thông vận tải hoàn chỉnh lại phương án đầu tư, tham mưu UBND tỉnh báo cáo Ban Cán sự đảng UBND tỉnh trình Thường trực Tỉnh ủy, Ban Thường vụ Tỉnh ủy xem xét, cho ý kiến.

4. Đường Tân Tập – Long Hậu (đoạn từ đường Vành đai 4 đến ĐT.830):

Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư rà soát lại các chủ trương trước đây đã giao cho các nhà đầu tư thực hiện tuyến đường trên; tham mưu nội dung đề UBND tỉnh làm việc, thống nhất lại với các nhà đầu tư.

5. Cầu Hùng Vương:

Giao Sở Giao thông vận tải chuẩn bị đầy đủ hồ sơ thiết kế để lập thủ tục trình Trung ương hỗ trợ vốn để đầu tư xây dựng.

6. ĐT.822B:

Thống nhất quy mô đầu tư hoàn chỉnh 6 làn xe, nền đường rộng 30m. Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính, Sở Giao thông vận tải tính toán, đề xuất nguồn vốn, lộ trình đầu tư phù hợp.

7. ĐT.830C:

- Sở Kế hoạch và Đầu tư khẩn trương hoàn chỉnh thủ tục, yêu cầu 02 nhà đầu tư đã trúng thầu các dự án khu dân cư, đô thị để thực hiện đóng góp kinh phí xây dựng tuyến đường như đã cam kết trước đây; hoàn chỉnh thủ tục đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư đối với các dự án còn lại dọc tuyến.

- Giao Sở Tài nguyên và Môi trường và UBND huyện Bến Lức khẩn trương hoàn chỉnh thủ tục đấu giá quỹ đất thực hiện khu dân cư dọc kênh Bà Kiểng để huy động nguồn kinh phí thực hiện giải phóng mặt bằng.

- UBND huyện Bến Lức tập trung chuẩn bị cho công tác giải phóng mặt bằng, UBND tỉnh sẽ cho chủ trương khởi công sau khi các sở, ngành tỉnh chứng minh được nguồn vốn, tránh gây nợ đọng.

- Thống nhất phê duyệt kế hoạch lựa chọn nhà thầu bước thiết kế bản vẽ thi công – dự toán để Sở Giao thông vận tải chủ động công tác lập hồ sơ thiết kế - dự toán.

Theo nội dung trên, các cơ quan, đơn vị có liên có quan phối hợp triển khai thực hiện./.

Nơi nhận:

- Như thành phần tham dự;
- CT, các PCT.UBND tỉnh;
- CVP, các PCVP.UBND tỉnh;
- Phòng KTTC;
- Lưu: VT, Duy.

**TL. CHỦ TỊCH
CHÁNH VĂN PHÒNG**

Võ Thành Trí

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

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

Số: 646/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 01 tháng 6 năm 2023

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM		CHỖ ĐÓNG CHỮ VÀ CHỮ KÝ		CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM		CHỖ ĐÓNG CHỮ VÀ CHỮ KÝ	
PHÍA NAM		PHÍA NAM		PHÍA NAM		PHÍA NAM	
CT	TGD	PTGD	PTGD	PTGD	PTGD	Ban	
		Bách	H.Đ.Đ.	Hà	Luận	TGD	
P.Q.LDA	P.Q.LKD	P.NC	P.TCKT	XNCTSB	XNCLH	XNDB	
☒	☒	☐	☐	☒	☐	☐	
XNSB	TTTT	XNDC	XNKSTH	CNPB	TVGS	Duyệt	
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	
Ghi chú:		[]		[]		Phối hợp/Theo dõi	

QUYẾT ĐỊNH

Về Đề xuất Dự án “Nâng cấp, cải tạo 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) tại Đồng bằng sông Cửu Long”, vay vốn Ngân hàng Thế giới

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đầu tư, Luật Nhà ở, Luật Đấu thầu, Luật Điện lực, Luật Doanh nghiệp, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật Thi hành án dân sự ngày 11 tháng 01 năm 2022;

Căn cứ Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16 tháng 12 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài; Nghị định số 20/2023/NĐ-CP ngày 04 tháng 5 năm 2023 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16 tháng 12 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài;

Xét đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 3613/BKHĐT-KTĐN ngày 15 tháng 5 năm 2023.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Đề xuất Dự án “Nâng cấp, cải tạo 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) tại Đồng bằng sông Cửu Long” (Dự án), với các nội dung sau:

1. Tên Dự án: “Nâng cấp, cải tạo 03 tuyến Quốc lộ (53, 62, 91B) tại Đồng bằng sông Cửu Long”.

2. Cơ quan chủ quản: Bộ Giao thông vận tải.

3. Nhà tài trợ: Ngân hàng Thế giới (WB).

4. Mục tiêu:

a) Mục tiêu chung: Nâng cao năng lực thông hành, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa, hành khách, đảm bảo an toàn giao thông, từng bước hoàn chỉnh mạng lưới giao thông đường bộ kết

nổi khu vực thích ứng với biến đổi khí hậu, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng – an ninh khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

b) Mục tiêu cụ thể: Cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 53, 62, 91B.

5. Kết quả chính dự kiến:

a) Quốc lộ 53 (đoạn Long Hồ - Ba Si):

- Quy mô: Nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 53 thành đường cấp III đồng bằng, vận tốc thiết kế 80km/h. Mặt cắt ngang nền đường rộng 12m, mặt đường rộng 11m bao gồm 02 làn xe cơ giới rộng 2x3,50m và 02 làn xe thô sơ rộng 2x2,0m, lề đường rộng 2x0,50m; một số đoạn qua đô thị, thị trấn, thị tứ mặt cắt ngang theo hiện trạng; cầu Ngã Tư tại Km8+308.

- Hướng tuyến: Theo hướng tuyến hiện hữu dự kiến từ Km11+295 - Km23+300 và Km46+325 - Km56+000, làm mới tuyến tránh dự kiến từ Km23+300 - Km46+325.

b) Quốc lộ 62 (qua tỉnh Long An):

- Quy mô: Nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 62 thành đường cấp III đồng bằng, vận tốc thiết kế 80km/h. Mặt cắt ngang nền đường rộng 12m, mặt đường rộng 11m bao gồm 02 làn xe cơ giới rộng 2x3,50m và 02 làn xe thô sơ rộng 2x2,0m, lề đường rộng 2x0,50m; một số đoạn qua đô thị, thị trấn, thị tứ mặt cắt ngang theo hiện trạng.

- Hướng tuyến: Theo hướng tuyến hiện hữu, đoạn tuyến qua thị trấn Tân Thạnh làm mới tuyến tránh dự kiến từ Km41+100 - Km49+150.

c) Quốc lộ 91B (tuyến Nam Sông Hậu):

- Đoạn 1- Từ ngã 5 cầu Cần Thơ đến cảng Cái Cui (Km2+604-Km 8+575):

- + Quy mô: Mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng (nền đường rộng 12m, mặt đường rộng 11m, 02 làn xe cơ giới và 02 làn xe thô sơ).

- + Hướng tuyến: Theo hướng tuyến hiện hữu (phần đường phía bên trái theo hướng Quang Trung - Cái Cui).

- Đoạn 2 - Từ cầu Cái Cui đến ngã ba giao giữa Quốc lộ 91B với tỉnh lộ Bạc Liêu - Vĩnh Châu và đường dẫn phía mố A đường vào cầu Tôn Đức Thắng (Km8+575 - Km144+226):

- + Quy mô: Các đoạn tuyến hiện hữu có nền đường rộng 12m, mặt đường rộng 11m: giữ nguyên quy mô và thảm tăng cường mặt đường. Những đoạn nền đường rộng 7,5m, mặt đường rộng 6m: mở rộng, nâng cấp thành đường cấp III đồng bằng, vận tốc thiết kế 80km/h; mặt cắt ngang nền đường rộng 12m, mặt đường rộng 11m bao gồm 02 làn xe cơ giới rộng 2x3,50m và 02 làn xe thô sơ rộng 2x2,0m, lề đường rộng 2x0,50m.

- + Hướng tuyến: Theo hướng tuyến hiện hữu.

6. Tổng mức đầu tư Dự án dự kiến và cơ cấu nguồn vốn: 309,44 triệu USD, tương đương 7.158,06 tỷ đồng, trong đó:

- Vốn vay IBRD của WB: 242,23 triệu USD, tương đương 5.603,24 tỷ đồng.

- Vốn đối ứng: Khoảng 1.554,82 tỷ đồng, tương đương 67,21 triệu USD.
(tỷ giá tạm tính 1 USD = 23.132 đồng)

7. Cơ chế tài chính trong nước đối với vốn vay và vốn đối ứng: Ngân sách trung ương cấp phát.

Điều 2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư:

- Chịu trách nhiệm trước Thủ tướng Chính phủ về tính chính xác của thông tin, số liệu báo cáo, sự phù hợp với quy định của pháp luật về kiến nghị tại văn bản số 3613/BKHĐT-KTĐN ngày 15 tháng 5 năm 2023.

- Thông báo với WB về Đề xuất Dự án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Điều 3. Bộ Giao thông vận tải:

- Chịu trách nhiệm toàn diện trước Thủ tướng Chính phủ, các cơ quan thanh tra, kiểm tra về nội dung đề xuất, sự phù hợp với quy định của pháp luật về hồ sơ Dự án.

- Tiếp thu ý kiến của các cơ quan liên quan và ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 3613/BKHĐT-KTĐN ngày 15 tháng 5 năm 2023; rà soát các hạng mục đầu tư để tránh trùng lặp và lãng phí, bảo đảm hiệu quả trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án, làm căn cứ triển khai các bước tiếp theo theo quy định.

Điều 4. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Bộ trưởng các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải, Tư pháp, Ngoại giao; Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố: Vĩnh Long, Trà Vinh, Long An, Hậu Giang, Bạc Liêu, Cần Thơ, Sóc Trăng và Thủ trưởng các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- TTg, PTTg Trần Lưu Quang;
- Các Bộ: KHĐT, TC, GTVT, TP, NG;
- UBND các tỉnh, TP: Vĩnh Long, Trà Vinh, Long An, Hậu Giang, Bạc Liêu, Cần Thơ, Sóc Trăng;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, các Vụ: KTTH, CN, NN, QHĐP, TH;
- Lưu: VT, QHQT (3b). HN₆

**KT, THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**



Trần Lưu Quang

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 686/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 13 tháng 6 năm 2023

QUYẾT ĐỊNH
Phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030,
tầm nhìn đến năm 2050

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Quy hoạch ngày 24 tháng 11 năm 2017;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 11 luật liên quan đến quy hoạch ngày 15 tháng 6 năm 2018;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch ngày 20 tháng 11 năm 2018;

Căn cứ Pháp lệnh sửa đổi, bổ sung một số điều của 04 Pháp lệnh có liên quan đến quy hoạch ngày 22 tháng 12 năm 2018;

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

Căn cứ Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 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;

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

Căn cứ Nghị quyết số 108/NQ-CP ngày 26 tháng 8 năm 2022 của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022 của Quốc hội về 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;

Căn cứ Nghị quyết số 119/NQ-CP ngày 27 tháng 9 năm 2021 của Chính phủ về các nhiệm vụ và giải pháp để nâng cao chất lượng và đẩy nhanh tiến độ lập các quy hoạch thời kỳ 2021 - 2030;

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

Căn cứ Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 02 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 522/QĐ-TTg ngày 16 tháng 4 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt nhiệm vụ lập Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Theo đề nghị của Ủy ban nhân dân tỉnh Long An tại Tờ trình số 1527/TTr-UBND ngày 05 tháng 6 năm 2023 về việc đề nghị phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An; Báo cáo thẩm định số 7374/BC-HĐTĐ ngày 15 tháng 10 năm 2022 của Hội đồng thẩm định quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050 về Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Báo cáo ĐMC của Quy hoạch; Văn bản số 3794/BKHĐT-QLQH ngày 22 tháng 5 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về rà soát tổng thể hồ sơ và dự thảo Quyết định phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 với một số nội dung chủ yếu sau:

I. PHẠM VI, RANH GIỚI QUY HOẠCH

Phạm vi, ranh giới quy hoạch tỉnh Long An bao gồm phần lãnh thổ tỉnh Long An với tổng diện tích tự nhiên là 4.494,8 km². Ranh giới tọa độ địa lý từ 105°30' đến 106°47' kinh độ Đông và từ 10°23' đến 11°02' vĩ độ Bắc. Phía Bắc tiếp giáp với Vương quốc Campuchia; phía Nam tiếp giáp với tỉnh Tiền Giang; phía Đông tiếp giáp với Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Tây Ninh; phía Tây tiếp giáp với tỉnh Đồng Tháp.

II. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU VÀ CÁC ĐỘT PHÁ PHÁT TRIỂN

1. Quan điểm quy hoạch

a) Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 phải bám sát chủ trương, đường lối phát triển của Đảng, Nhà nước; các mục tiêu, định hướng chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh và bền vững; bảo đảm dân chủ, sự tuân thủ, tính liên tục, kế thừa, ổn định, phải phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch ngành quốc gia và quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long.

b) Phát huy tối đa các tiềm năng khác biệt, nổi trội, lợi thế địa kinh tế để phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững. Không gian phát triển của tỉnh được tổ chức hợp lý, gắn với phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, từng bước hiện đại; tập trung phát triển nhanh một số địa bàn có điều kiện thuận lợi, làm động lực phát triển chung toàn tỉnh, hỗ trợ các địa bàn khó khăn; phát triển hợp lý giữa khu vực đô thị và nông thôn.

c) Phát huy tối đa nhân tố con người, lấy con người là trung tâm, chủ thể, nguồn lực, mục tiêu của sự phát triển; phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao và thu hút nhân tài. Phát triển nhanh, bền vững trên nền tảng ứng dụng khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo; tích cực thực hiện chuyển đổi số để nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả tăng trưởng.

d) Sử dụng tiết kiệm, hiệu quả tài nguyên thiên nhiên, nhất là tài nguyên đất, nước; phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, kinh tế số; bảo vệ môi trường, bảo tồn thiên nhiên, đa dạng sinh học; chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu.

đ) Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế - xã hội với bảo đảm quốc phòng, an ninh; ổn định chính trị và trật tự an toàn xã hội; mở rộng, nâng cao hiệu quả hoạt động đối ngoại và hội nhập quốc tế; xây dựng đường biên giới hòa bình, ổn định, hợp tác và phát triển.

2. Mục tiêu phát triển đến năm 2030

a) Mục tiêu tổng quát

Phấn đấu đến năm 2030, tỉnh Long An là trung tâm phát triển kinh tế năng động, hiệu quả, bền vững của khu vực phía Nam; trở thành cửa ngõ trên tuyến hành lang kinh tế đô thị - công nghiệp của vùng đồng bằng sông Cửu Long; kết nối chặt chẽ với Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ; đầu mối hợp tác, giao thương quan trọng với Campuchia. Hình thành được các hành lang kinh tế, vùng, trung tâm phát triển và đô thị động lực; thích ứng với biến đổi khí hậu. Quốc phòng, an ninh và trật tự an toàn xã hội được bảo đảm. Người dân có cuộc sống phồn vinh, văn minh, hạnh phúc.

b) Mục tiêu cụ thể

- Về kinh tế

+ Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) bình quân 9%/năm; GRDP bình quân đầu người (giá hiện hành) đạt trên 180 triệu đồng.

+ Tỷ trọng trong GRDP của khu vực nông, lâm, thủy sản khoảng 7,5%; khu vực công nghiệp - xây dựng khoảng 61,8%; khu vực dịch vụ khoảng 24,2%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm khoảng 6,5%.

- Về xã hội

+ Dân số tăng bình quân khoảng 1%/năm.

+ Tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt trên 80%, trong đó tỷ lệ lao động qua đào tạo có bằng cấp, chứng chỉ đạt 40%.

+ Tỷ lệ trường đạt chuẩn quốc gia ở cấp học mầm non đạt 80%, cấp tiểu học đạt 100%, cấp trung học cơ sở đạt 70%, cấp trung học phổ thông đạt 45%. Hoàn thành phổ cập giáo dục mẫu giáo cho trẻ 3 - 4 tuổi.

+ Số giường bệnh/vạn dân đạt 27 giường; số bác sĩ/vạn dân đạt 11 bác sĩ.

+ Phấn đấu 100% xã đạt chuẩn nông thôn mới, có 53% xã đạt chuẩn nông thôn mới nâng cao; có 12 huyện, thị xã, thành phố đạt chuẩn nông thôn mới hoặc hoàn thành nhiệm vụ xây dựng nông thôn mới.

+ Tỷ lệ đô thị hoá khoảng 55%; bảo đảm 100% đô thị loại III trở lên hoàn thiện tiêu chí phân loại đô thị về cơ sở hạ tầng đô thị, nhất là hạ tầng về y tế, giáo dục, đào tạo và các công trình văn hóa cấp đô thị.

- Về môi trường

+ Tỷ lệ che phủ rừng duy trì ổn định ở mức 3,3%. Diện tích cây xanh bình quân trên mỗi người dân đô thị đạt khoảng 8 -10 m².

+ Tỷ lệ khu, cụm công nghiệp đang hoạt động có hệ thống xử lý nước thải tập trung đạt tiêu chuẩn xả thải ra môi trường đạt 100%; có 100% cơ sở sản xuất kinh doanh đạt quy chuẩn về môi trường; bảo đảm 100% nước thải được thu gom và xử lý đạt quy chuẩn tương đương với chất lượng nước thải thải ra nguồn tiếp nhận dùng cho mục đích sinh hoạt.

3. Tầm nhìn đến năm 2050

Long An là tỉnh công nghiệp phát triển hàng đầu của cả nước, trở thành một trong những cực tăng trưởng kinh tế quan trọng của vùng đồng bằng sông Cửu Long, có trình độ phát triển tương đương các tỉnh phát triển khá của vùng Đông Nam Bộ. Xã hội trật tự, kỷ cương, an ninh, an toàn và văn minh; con người phát triển toàn diện, môi trường sống trong lành và chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu.

4. Các đột phá phát triển

a) Hoàn thiện đồng bộ cơ chế, chính sách phát triển kinh tế - xã hội; nâng cao năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh, lấy người dân và doanh nghiệp làm trung tâm phục vụ.

b) Phát triển nguồn nhân lực, nhất là nguồn nhân lực chất lượng cao, thu hút, trọng dụng và đãi ngộ nhân tài, đặc biệt là trong các ngành và lĩnh vực công nghiệp chế biến, chế tạo, năng lượng tái tạo, vận tải, logistics và nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao và phát triển mạnh mẽ khoa học - công nghệ, đổi mới sáng tạo trên các ngành, lĩnh vực quan trọng của tỉnh, đẩy mạnh chuyên đổi số, phát triển kinh tế số và xã hội số.

c) Huy động, sử dụng hiệu quả, tiết kiệm mọi nguồn lực, tạo đột phá xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội đồng bộ, hiện đại; ưu tiên đầu tư giải phóng mặt bằng tạo quỹ đất thu hút các nhà đầu tư, thực hiện các dự án trọng điểm, lan tỏa, có khả năng kết nối liên vùng, liên tỉnh về hạ tầng giao thông, khu kinh tế, khu công nghiệp, hạ tầng đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu.

III. PHÁT TRIỂN CÁC NGÀNH, LĨNH VỰC VÀ PHƯƠNG HƯỚNG TỔ CHỨC CÁC HOẠT ĐỘNG KINH TẾ - XÃ HỘI

1. Phương hướng phát triển các ngành, lĩnh vực quan trọng

a) Ngành công nghiệp

Phát triển ngành công nghiệp theo hướng đổi mới công nghệ, nâng cao năng suất, năng lực cạnh tranh, sử dụng hiệu quả và tiết kiệm tài nguyên. Phân đầu chỉ số sản xuất công nghiệp tăng bình quân khoảng 13%/năm thời kỳ 2021 - 2030. Ưu tiên phát triển công nghiệp chế biến, chế tạo và năng lượng tái tạo; tập trung phát triển một số ngành công nghiệp chủ yếu như sau:

- Sản xuất kim loại và sản phẩm từ kim loại đúc sẵn: Liên kết sản xuất, tiêu thụ với các ngành cơ khí, chế tạo, xây dựng, logistics và công nghiệp hỗ trợ; khuyến khích nhà đầu tư tập trung quy mô lớn, ứng dụng công nghệ hiện đại, tiết kiệm năng lượng, kiểm soát ô nhiễm môi trường.

- Cơ khí chế tạo: Tập trung sản xuất các sản phẩm phục vụ phát triển ngành năng lượng tái tạo, phát triển công nghiệp, nông nghiệp và đô thị; chú trọng phát triển sản phẩm máy cơ khí phục vụ cơ giới hóa nông nghiệp, công nghiệp chế biến, công nghiệp cơ khí chính xác cao.

- Chế biến thực phẩm: Chế biến sâu các sản phẩm nông, thủy sản. Hình thành một số cụm công nghiệp gắn với vùng nguyên liệu vùng Đồng Tháp Mười nhằm thúc đẩy quá trình tái cơ cấu ngành nông nghiệp theo hướng sản xuất hàng hoá quy mô lớn, chất lượng tốt, hiệu quả cao.

- Các sản phẩm điện tử: Đổi mới công nghệ từ lắp ráp giản đơn sang chế tác linh kiện; phát triển ngành sản xuất linh, phụ kiện điện tử, công nghệ thông tin, tin học phần mềm.

- Hoá chất và sản phẩm hóa chất: Đa dạng hóa các hoạt động sản xuất; ưu tiên các sản phẩm công nghệ sinh học, công nghiệp hóa phẩm, hóa chất bảo vệ môi trường; đẩy mạnh xuất khẩu phân bón, hóa dược, hóa chất tiêu dùng.

- Sản phẩm từ cao su và plastic: Liên kết sản xuất, tiêu thụ với lĩnh vực bao bì, in ấn; phát triển sản phẩm nhựa vật liệu xây dựng, nhựa kỹ thuật, giảm dần nhựa bao bì, nhựa gia dụng.

- Dược phẩm: Nghiên cứu, sản xuất dược phẩm gắn với vùng nguyên liệu dược tập trung.

- Dệt may: Nghiên cứu thiết kế, tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu các sản phẩm dệt may; chú trọng sản xuất vải, phụ liệu ngành may, giày thể thao, giày vải, giày dép thời trang, ba lô, túi xách; xây dựng quảng bá thương hiệu đưa tỉnh Long An thành trung tâm đổi mới và sáng tạo trong ngành dệt may.

- Năng lượng: Phát triển năng lượng sạch, năng lượng tái tạo. Tập trung đầu tư phát triển dự án điện khí hóa lỏng (LNG) tại huyện Cần Giuộc theo quy hoạch và hệ thống phân phối khí tự nhiên, công nghiệp hỗ trợ chế biến, chế tạo.

b) Ngành dịch vụ

Phấn đấu đến năm 2030 trở thành tỉnh có ngành dịch vụ phát triển ngang bằng với nhóm các tỉnh phát triển khá của vùng Đông Nam Bộ. Trong đó:

- Phát triển thương mại theo hướng văn minh, hiện đại. Tập trung đầu tư phát triển hạ tầng thương mại, ưu tiên các hạ tầng có tính lan toả, có tác động mạnh mẽ đến hỗ trợ sản xuất lưu thông; đầu tư phát triển các chợ truyền thống; đẩy mạnh thương mại điện tử. Tích cực và chủ động hội nhập kinh tế quốc tế; đa dạng hóa thị trường xuất khẩu; chú trọng phát triển thương mại biên giới.

- Phát triển dịch vụ logistics thành ngành kinh tế quan trọng của tỉnh, đưa Long An trở thành cửa ngõ, trung tâm trung chuyển hàng hóa, kho bãi kết nối các tỉnh thuộc vùng đồng bằng sông Cửu Long với Thành phố Hồ Chí Minh, vùng

Đông Nam Bộ và thị trường Campuchia; đầu mối xuất khẩu nông sản của vùng đồng bằng sông Cửu Long. Tập trung phát triển hạ tầng logistics, nhất là hạ tầng giao thông vận tải, hạ tầng kho bãi và ứng dụng công nghệ mới trong logistics, ưu tiên đầu tư hạ tầng logistics tại Cảng Quốc tế Long An.

- Đa dạng hóa loại hình và sản phẩm du lịch để tạo ra các sản phẩm có thương hiệu, có năng lực cạnh tranh; tập trung phát triển du lịch sinh thái, du lịch nông nghiệp, nông thôn ở vùng Đồng Tháp Mười; phát triển du lịch nghỉ dưỡng ven đô, dịch vụ giải trí ở các khu vực giáp với Thành phố Hồ Chí Minh; phát triển du lịch văn hóa, lịch sử, khảo cứu và du lịch tâm linh.

c) Ngành nông, lâm nghiệp và thủy sản

- Phát triển nông, lâm nghiệp và thủy sản hàng hóa, ứng dụng công nghệ cao, quy mô phù hợp gắn với công nghiệp chế biến và xây dựng các thương hiệu sản phẩm; chuyển đổi cơ cấu sản phẩm chủ lực theo hướng tạo ra những sản phẩm có giá trị gia tăng cao, sử dụng đất hiệu quả, linh hoạt.

- Phát triển 04 nhóm cây trồng chủ lực gồm: lúa, rau, thanh long và chanh. Xây dựng vùng trồng lúa chất lượng cao đạt trên 80% diện tích canh tác lúa toàn tỉnh. Hình thành vùng sản xuất rau tại các huyện Cần Giuộc, Cần Đước. Phát triển vùng trồng thanh long tập trung tại các huyện Châu Thành, Tân Trụ, Thủ Thừa và thành phố Tân An; vùng trồng chanh tập trung tại các huyện Bến Lức, Đức Huệ, Thạnh Hóa, Thủ Thừa và Đức Hòa; vùng sản xuất dưa hấu luân canh trên đất lúa tại các huyện Tân Hưng, Vĩnh Hưng, Mộc Hóa, Tân Thạnh và thị xã Kiến Tường.

- Phát triển ngành chăn nuôi tập trung, ứng dụng kỹ thuật chăn nuôi tiên tiến; phát triển vùng chăn nuôi bò thịt ứng dụng công nghệ cao tại các huyện Đức Hòa, Đức Huệ, Tân Trụ, Thủ Thừa; vùng chăn nuôi bò sữa ở các huyện ven đô thị; phát triển gia cầm tại các huyện Thạnh Hóa, Bến Lức, Cần Đước, Đức Hòa, Cần Giuộc và chăn nuôi heo tại các địa phương.

- Phát triển lâm nghiệp gắn với đẩy mạnh xã hội hóa công tác bảo vệ phát triển rừng, tập trung phát triển khu Bảo tồn Đa dạng sinh học - cây dược liệu Đồng Tháp Mười và khu Bảo tồn đất ngập nước Láng Sen. Mở rộng diện tích rừng phòng hộ, phát triển rừng ngập mặn thích ứng biến đổi khí hậu.

- Phát triển vùng nuôi trồng thủy sản nước ngọt ở phía Tây và phía Đông vùng Đồng Tháp Mười, vùng thủy sản nước lợ tại các huyện Cần Đước, Châu Thành, Tân Trụ.

d) Quốc phòng, an ninh

Xây dựng, củng cố khu vực phòng thủ vững chắc về quốc phòng, an ninh, phòng tuyến hợp tác; giữ vững chủ quyền, xây dựng đường biên giới hòa bình, hữu nghị, ổn định, hợp tác và phát triển giữa Việt Nam và Campuchia. Nắm chắc và dự đoán đúng tình hình, không để xảy ra bị động, bất ngờ; kịp thời phát hiện, xử lý có hiệu quả trong mọi tình huống; bảo đảm an ninh chính trị, trật tự, an toàn xã hội.

2. Phương hướng tổ chức các hoạt động kinh tế - xã hội

Tổ chức các hoạt động kinh tế - xã hội theo mô hình “một trung tâm, hai hành lang kinh tế, ba vùng kinh tế - xã hội, sáu trục động lực”.

a) Thành phố Tân An là trung tâm chính trị - hành chính - đô thị hạt nhân - đô thị vệ tinh của Thành phố Hồ Chí Minh; là trung tâm thương mại, dịch vụ, công nghiệp công nghệ cao, hiện đại phía Đông Bắc của vùng đồng bằng sông Cửu Long.

b) Hai hành lang kinh tế gồm:

- Hành lang đường Vành đai 3 - 4: Bám dọc theo các trục đường Vành đai 3, Vành đai 4 của Thành phố Hồ Chí Minh.

- Hành lang phát triển phía Nam: Bám dọc theo trục động lực liên tỉnh từ Thành phố Hồ Chí Minh đi qua tỉnh Long An và kết nối với tỉnh Tiền Giang (qua trục quốc lộ 50B).

c) Ba vùng kinh tế - xã hội gồm:

- Vùng đô thị và công nghiệp: Bao gồm các huyện Đức Hòa, Bến Lức, Cần Giuộc, Cần Đước, một phần huyện Tân Trụ, thành phố Tân An, một phần huyện Thủ Thừa và huyện Châu Thành. Tập trung phát triển đô thị và công nghiệp tổng hợp, tạo thành hành lang phát triển đô thị trung tâm ở Bến Lức - Tân An và các đô thị công nghiệp ở các huyện Đức Hòa, Cần Giuộc, Cần Đước; phát triển khu kinh tế ở các huyện Cần Giuộc, Cần Đước; phát triển nông nghiệp ven đô, chuyên canh, ứng dụng công nghệ cao tại huyện Châu Thành, Tân Trụ và thành phố Tân An.

- Vùng nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, du lịch và kinh tế cửa khẩu: Bao gồm thị xã Kiến Tường và các huyện Vĩnh Hưng, Tân Hưng, Mộc Hóa, Tân Thạnh, Thạnh Hóa, một phần huyện Thủ Thừa. Phát triển dịch vụ, công nghiệp tại khu kinh tế cửa khẩu; phát triển du lịch sinh thái gắn với cảnh quan đặc trưng của vùng Đồng Tháp Mười, phấn đấu đưa thương hiệu du lịch Đồng Tháp Mười là thương hiệu quốc gia gắn kết chặt chẽ với du lịch của tỉnh. Phát triển thị xã Kiến Tường là trung tâm vùng Đồng Tháp Mười.

- Vùng đệm sinh thái: Bao gồm huyện Đức Huệ, một phần huyện Thủ Thừa và một phần huyện Tân Trụ; phát triển nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, dành quỹ đất hợp lý cho phát triển công nghiệp, đô thị sinh thái, khu trung chuyển nội tỉnh.

d) Sáu trục động lực kinh tế gồm:

- Trục động lực Vành đai 3 - Vành đai 4: Kết nối tỉnh Long An với vùng Đông Nam Bộ - Thành phố Hồ Chí Minh; kết nối sân bay Quốc tế Long Thành - cảng Long An.

- Trục động lực quốc lộ 50B: Kết nối Thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang.

- Trục động lực song hành quốc lộ 62: Kết nối thành phố Tân An - khu kinh tế cửa khẩu Long An - vùng Đồng Tháp Mười.

- Trục động lực Mỹ Quý Tây - Lương Hoà - Bình Chánh: Kết nối cửa khẩu Mỹ Quý Tây - vùng đô thị, công nghiệp ở huyện Bến Lức và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Trục động lực quốc lộ N1: Kết nối Long An với vùng đồng bằng sông Cửu Long - vùng Đông Nam Bộ - vùng Tây Nguyên.

- Trục động lực Đức Hoà: Kết nối cửa khẩu Quốc gia Mỹ Quý Tây và các khu công nghiệp, đô thị vùng huyện Đức Hoà, Bến Lức với Thành phố Hồ Chí Minh.

đ) Các khu vực lãnh thổ cần bảo tồn, hạn chế phát triển

- Các khu vực lãnh thổ cần bảo tồn, hạn chế phát triển bao gồm công trình kiến trúc, di tích lịch sử, văn hóa cần bảo tồn, tôn tạo, khu bảo tồn đất ngập nước Láng Sen, khu du lịch sinh thái làng nổi Tân Lập, khu bảo tồn đa dạng sinh học, cây dược liệu Đồng Tháp Mười; khu vực chịu rủi ro thiên tai như ven sông, khu vực dễ bị sạt lở, hồ chứa nước.

- Duy trì hiện trạng công trình hoặc tu bổ, cải tạo, xây dựng mới phải phù hợp với hiện trạng kiến trúc của khu vực; kiểm soát hoạt động xây dựng, loại hình công trình xây dựng, cấp công trình xây dựng, kiến trúc công trình xây dựng phù hợp với cảnh quan và đặc trưng văn hoá cần được bảo tồn.

- Hạn chế tối đa các hoạt động có nguy cơ gây sạt lở; quản lý chặt chẽ, hạn chế cấp phép khai thác vật liệu xây dựng, không xây dựng các khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu dân cư tập trung. Kiểm soát mật độ xây dựng, loại công trình xây dựng, cấp công trình xây dựng; chú trọng sử dụng các phương pháp chống sạt lở đất. Khuyến khích trồng rừng, cây xanh, các biện pháp bảo vệ đất và lớp phủ thực vật khác.

IV. PHƯƠNG ÁN QUY HOẠCH HỆ THỐNG ĐÔ THỊ, NÔNG THÔN VÀ CÁC KHU CHỨC NĂNG

1. Phương án quy hoạch hệ thống đô thị

a) Xây dựng cơ chế, chính sách thúc đẩy phát triển hệ thống đô thị hài hòa, phù hợp với tiềm năng, lợi thế của từng đô thị, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả đất đai; phát triển mạnh các đô thị tiếp giáp với Thành phố Hồ Chí Minh, trung tâm vùng Đồng Tháp Mười. Mở rộng phạm vi, ranh giới các đô thị hiện hữu chưa đảm bảo tiêu chuẩn diện tích; đặc biệt thành phố Tân An đảm bảo diện tích tự nhiên từ 150 km² trở lên, ưu tiên lan tỏa đô thị về hướng Đông Bắc và Đông Nam gắn với hành lang phát triển phía Nam.

b) Khi có đủ điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định, phấn đấu đến năm 2030 có 27 đô thị bao gồm: 01 đô thị loại I (Thành phố Tân An); 01 đô thị loại II (Thị xã Kiến Tường); 03 đô thị loại III (gồm các đô thị Bến Lức, Cần Giuộc, Đức Hòa); 09 đô thị loại IV (gồm các thị trấn Cần Đước, Đông Thành, Tân Hưng, Vĩnh Hưng, Tân Thạnh, Thạnh Hóa, Thủ Thừa, Tân Trụ, Tầm Vu); 13 đô thị loại V (Rạch Kiến, Long Cang, Long Hựu Đông, Long Trạch, Mỹ Quý Tây, Bình Hòa Nam, Hưng Điền B, Khánh Hưng, Thái Bình Trung, Bình Phong Thạnh, Hậu Thạnh Đông, Tân Long, Lạc Tấn).

c) Các đô thị trung tâm tổng hợp, trung tâm chuyên ngành bao gồm:

- Thành phố Tân An đóng vai trò là trung tâm thương mại, dịch vụ, công nghiệp công nghệ cao, hiện đại của phía Đông Bắc vùng đồng bằng sông Cửu Long, đô thị cửa ngõ giữa vùng Đông Nam Bộ và vùng đồng bằng sông Cửu Long.

- Các đô thị Đức Hòa, Bến Lức, Cần Giuộc là các đô thị vệ tinh, có vai trò giảm tải về áp lực dân số, hạ tầng xã hội và hạ tầng kỹ thuật cho Thành phố Hồ Chí Minh.

- Thị xã Kiến Tường đóng vai trò là trung tâm vùng Đồng Tháp Mười gắn với khu kinh tế cửa khẩu Long An, có vai trò động lực, thúc đẩy hoạt động công nghiệp, logistics, chế biến nông sản, kinh tế biên mậu với Campuchia.

d) Các đô thị còn lại đóng vai trò là trung tâm chính trị, hành chính, kinh tế, văn hóa, thương mại của đơn vị hành chính cấp huyện.

(Chi tiết tại Phụ lục I)

2. Phương án quy hoạch khu vực nông thôn

a) Phát triển các khu dân cư nông thôn theo mô hình nông thôn mới trên cơ sở tổ chức lại các điểm dân cư hiện hữu, phát huy tối đa điều kiện tự nhiên, tiết kiệm và hạn chế sử dụng đất canh tác; cải tạo chỉnh trang, xây dựng mới khu dân cư gắn với vùng sản xuất nông nghiệp, phù hợp với đặc điểm tự nhiên, phong tục tập quán, văn hóa của từng vùng, thích ứng với biến đổi khí hậu; phát triển kết cấu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, kết nối.

b) Phát triển làng nghề gắn với bảo tồn và phát huy văn hóa truyền thống, mang nét đặc trưng riêng của từng địa phương trong tỉnh; gắn kết phát triển ngành nghề nông thôn với các hoạt động sản xuất nông nghiệp và tiểu thủ công nghiệp, phát triển du lịch sinh thái, du lịch học đường và các hoạt động quảng bá hình ảnh của tỉnh.

c) Khu vực dân cư nông thôn, gồm 3 vùng chính như sau:

- Vùng Đồng Tháp Mười: Phân bố dân cư nông thôn theo hình thái cụm, tuyến dân cư gắn với vùng sản xuất nông nghiệp, gắn kết các hình thái dân cư với mô hình du lịch cộng đồng. Phát triển hoàn chỉnh các cụm, tuyến dân cư vùng ngập lũ Đồng Tháp Mười.

- Vùng trung tâm và các huyện phía Bắc (thành phố Tân An, các huyện Thủ Thừa, Bến Lức, Đức Hòa, Đức Huệ): Phát triển dân cư nông thôn theo hình thái dân cư tập trung quy mô lớn.

- Vùng các huyện phía Nam (các huyện Tân Trụ, Châu Thành, Cần Đước, Cần Giuộc): Phân bố theo hình thái tuyến cụm và làng nghề, làng vườn, giảm dần các khu dân cư đơn lẻ, tăng mật độ cư trú các điểm dân cư nông thôn theo hướng đô thị hóa nông thôn.

3. Phương án quy hoạch các khu chức năng

a) Phát triển các khu kinh tế

Phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Long An tại thị xã Kiến Tường, các huyện Mộc Hóa và Vĩnh Hưng. Xây dựng Khu kinh tế Long An tại huyện Cần Giuộc và huyện Cần Đước trở thành động lực tăng trưởng mới theo hướng hệ sinh thái công nghệ cao, đổi mới sáng tạo và trung tâm logistics của tỉnh khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật.

b) Phát triển hệ thống khu công nghiệp - cụm công nghiệp

Đổi mới, nâng cao hiệu quả công tác thu hút đầu tư, đặc biệt là các nhà đầu tư có nguồn lực tài chính, công nghệ tiên tiến, quản trị hiện đại; thu hút đầu tư vào các ngành có hàm lượng công nghệ cao, thân thiện môi trường, giá trị gia tăng cao.

- Thành lập mới 17 khu công nghiệp khi đáp ứng đủ điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định về khu công nghiệp; phấn đấu đến năm 2030, toàn tỉnh có 51 khu công nghiệp với tổng diện tích là 12.433 ha.

- Quy hoạch mới 28 cụm công nghiệp với tổng diện tích là 1.808 ha, tổng số các cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh là 72 cụm với tổng diện tích là 3.989 ha.

(Chi tiết tại Phụ lục II, III)

V. PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG KỸ THUẬT

1. Phương án phát triển mạng lưới giao thông vận tải và logistics

a) Kết cấu hạ tầng giao thông cấp quốc gia

- Các tuyến quốc lộ, cao tốc, đường sắt, cảng biển, đường thủy nội địa: Thực hiện theo quy hoạch quốc gia.

- Hình thành các nút giao đầu nối hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông cấp quốc gia với hệ thống kết cấu hạ tầng cấp tỉnh, nhằm tăng cường tính kết nối giao thông liên vùng, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội; bố trí thêm lối ra, vào với cao tốc Bắc - Nam phía Đông tại các huyện Bến Lức, Thủ Thừa.

b) Kết cấu hạ tầng giao thông cấp tỉnh

- Về đường bộ:

- + Cải tạo, nâng cấp 53 tuyến đường tỉnh hiện hữu và xây mới 29 tuyến đường tỉnh; ưu tiên nâng cấp, xây dựng các tuyến: Đường tỉnh 827E, trục động lực Đức Hoà, **đường song hành quốc lộ 62**, trục động lực Mỹ Quý Tây - Lương Hoà - Bình Chánh, đường Tân Tập - Long Hậu. Nâng cấp và xây dựng mới hệ thống giao thông đô thị, hình thành kết cấu hạ tầng đô thị hợp lý hoàn chỉnh; quỹ đất xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ đô thị đạt 18% - 25% so với quỹ đất xây dựng tại các đô thị.

- + Nâng cấp và xây dựng mới hệ thống bến xe tại các huyện, thị xã, thành phố; tăng cường hệ thống bãi đỗ xe ngầm (nếu có) tại các công viên, vườn hoa, dưới các tổ hợp công trình quy mô lớn, bố trí các bãi đỗ xe tập trung kết hợp với các chức năng sử dụng đất khác đảm bảo kết nối thuận lợi và an toàn.

- Về đường sắt đô thị: Xây dựng mới 02 tuyến đường sắt đô thị phục vụ kết nối đô thị trung tâm với các đô thị vệ tinh và phục vụ phát triển du lịch là tuyến Hưng Nhơn - Tân An và tuyến bến xe Cần Giuộc mới - Cần Đức.

- Về đường sắt chuyên dụng: Xây dựng tuyến đường sắt chuyên dụng kết nối từ tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ ra Cảng Hiệp Phước, đi

qua các huyện Bến Lức, Thủ Thừa, Tân Trụ, Cần Đước, Cần Giuộc và đi tiếp qua huyện Nhà Bè, Thành phố Hồ Chí Minh.

- Về đường thủy:

+ Nâng cấp, cải tạo 05 tuyến vận tải là: (i) Tuyến Tân Tập (cảng biển Long An) - Bến Lức - Đức Hòa, (ii) Tuyến Tân Tập (cảng biển Long An) - Bến Lức - Mộc Hóa, (iii) Tuyến Tân Tập (cảng biển Long An) - Tân An - Đức Hòa, (iv) Tuyến Tân Tập (cảng biển Long An) - Tân An - Mộc Hóa, (v) Tuyến Phước Đông - Tân Kim và 11 tuyến nhánh.

+ Cảng thủy nội địa:

Nhóm I: Quy hoạch 18 cảng hàng hóa, có quy mô đáp ứng cho tàu hàng bách hóa, hàng rời có trọng tải 1.000 - 2.000 tấn.

Nhóm II: Quy hoạch 17 cảng chuyên dùng bao gồm cảng xăng dầu, cảng phục vụ hoạt động một số nhà máy, khu công nghiệp. Quy mô xây dựng đáp ứng tàu trọng tải 200 - 5.000 tấn.

Nhóm III: Quy hoạch 14 cảng bến khách đồng bộ theo các tuyến vận tải khách và phù hợp với quy hoạch đô thị của tỉnh.

c) Cảng cạn và trung tâm logistics

- Quy hoạch 02 Cảng cạn: Cảng cạn Bến Lức thuộc huyện Bến Lức, có diện tích 10 - 15 ha, năng lực thông qua 150.000 Teu/năm; cảng cạn Tân Lập thuộc huyện Thủ Thừa, có diện tích 10 - 15 ha, năng lực thông qua 150.000 Teu/năm.

- Hình thành 10 trung tâm logistics nhằm góp phần đẩy mạnh giao lưu kinh tế giữa tỉnh Long An với các tỉnh trong vùng Đông Nam Bộ và vùng đồng bằng sông Cửu Long tại các huyện Cần Giuộc, Bến Lức, Châu Thành, Cần Đước, Đức Huệ, Tân Trụ và thị xã Kiến Tường. Nghiên cứu xây dựng trung tâm logistics tại huyện Đức Hòa.

(Chi tiết tại Phụ lục IV, V, VI)

2. Phương án phát triển mạng lưới cấp điện

a) Nhà máy điện

- Xây dựng trung tâm điện lực tỉnh Long An tại khu vực cảng Long An giai đoạn đến năm 2030 công suất 1.500 MW, giai đoạn sau năm 2030 nâng công suất 3.000 MW, sử dụng nguồn nhiên liệu LNG.

- Phát triển nhà máy điện mặt trời với quy mô phù hợp tại khu vực tiềm năng ở các huyện Đức Huệ, Mộc Hóa và Tân Thạnh.

(Chi tiết tại Phụ lục VII)

b) Lưới điện cao thế 500 kV

- Nâng cấp trạm 500 kV Đức Hòa tổng công suất 2x900 MVA, cấp điện cho khu vực công nghiệp, đô thị phía Đông Bắc; xây mới trạm 500 kV Long An công suất 2x900 MVA, cấp cho khu vực Đông Nam; xây mới trạm 500 kV Long An 2

công suất 2x900 MVA, cấp điện cho khu vực trung tâm và vùng Đồng Tháp Mười, hỗ trợ công suất cho khu vực phía Đông của tỉnh.

- Giữ nguyên tuyến 500 kV Nhà Bè - Mỹ Tho và tuyến 500 kV Phú Lâm - Mỹ Tho qua địa bàn tỉnh; đảm bảo hành lang an toàn cách ly. Xây mới tuyến 500 kV đầu nối Trung tâm điện lực tỉnh với trạm 500 kV Long An, tuyến 500 kV nhiệt điện Sông Hậu đến trạm 500 kV Đức Hòa, tuyến Đức Hòa - Chơn Thành, tuyến 500 kV trạm 500 kV Mỹ Tho - trạm 500 kV Đức Hòa, nhánh rẽ 500 kV đầu nối trạm 500 kV Long An với tuyến 500 kV Nhà Bè - Mỹ Tho, nhánh rẽ 500 kV đầu nối trạm 500 kV Đức Hòa với tuyến 500 kV Phú Lâm - Cầu Bông, Long An 2 - Rẽ Sông Hậu - Đức Hòa.

c) Lưới điện cao thế 220 kV

- Giữ nguyên công suất 03 trạm 220 kV (Long An, Đức Hòa, Bến Lức); nâng công suất 01 trạm 220 kV Cần Đước; xây 08 trạm 220 kV (Đức Hòa 2, Đức Hòa 3, nối cấp Đức Hòa, Tân Tập, Kiến Tường, Cần Giuộc, Cần Giuộc 2, Đức Huệ). Tổng công suất trạm 220 kV trên địa bàn tỉnh khoảng 5.750 MVA.

- Các tuyến 220 kV đóng vai trò truyền tải và cấp điện cho các trạm nguồn 220 kV trên địa bàn tỉnh.

d) Lưới điện cao thế 110 kV

Cải tạo nâng cấp các tuyến 110 kV hiện hữu không đảm bảo chất lượng, xây dựng mới các tuyến 110 kV đầu nối cấp điện cho các trạm 110 kV xây mới, đảm bảo tiêu chí N-1.

đ) Lưới điện trung thế

- Cải tạo và xây dựng mới các nhánh chính, nhánh rẽ trung thế đảm bảo cấp điện cho các khu dân cư.

- Đầu tư xây dựng các lộ ra cho các trạm 110 kV, tăng cường tiết diện và liên kết mạch vòng các tuyến trục trung thế để khai thác hiệu quả các trạm biến áp 110 kV.

- Phát triển lưới điện cho các khu công nghiệp, cụm công nghiệp, các khu dân cư, đô thị, các cơ sở kinh tế - xã hội khác trên địa bàn tỉnh.

(Chi tiết tại Phụ lục VIII, IX)

3. Phương án phát triển mạng lưới thông tin và truyền thông

- Phát triển bưu chính theo hướng hoàn thiện chất lượng dịch vụ số; khai thác và ứng dụng hiệu quả nền tảng mã địa chỉ gắn với bản đồ số (Vpostcode). Phát triển ngành báo chí, truyền thông chuyên nghiệp, nhân văn, hiện đại. Hình thành và phát triển môi trường số an toàn, tiện ích phục vụ phát triển bền vững trên cơ sở nghiên cứu, ứng dụng mạnh mẽ khoa học, công nghệ.

- Nâng cấp, xây mới hạ tầng mạng lưới bưu chính, trọng tâm chuyển đổi hạ tầng truyền thống sang hạ tầng số, phát triển thương mại điện tử và logistics; thúc đẩy cung ứng dịch vụ công qua mạng bưu chính công cộng. Xây mới mạng lưới bưu chính cấp tỉnh tại thành phố Tân An, huyện Bến Lức và thị xã Kiến Tường.

Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng, vận hành và chia sẻ, khuyến khích sử dụng chung hạ tầng bưu chính.

- Phát triển hạ tầng công nghệ thông tin, hạ tầng số, mạng kết nối vạn vật (IoT) liên thông, đồng bộ, hiện đại nhằm phục vụ chuyển đổi số toàn diện trên địa bàn tỉnh; tạo sự bứt phá về hạ tầng, ứng dụng công nghệ thông tin, truyền thông; đưa Long An trở thành tỉnh có chỉ số cao về phát triển chính phủ số, kinh tế số, xã hội số của cả nước; phân đầu kinh tế số chiếm khoảng 15% GRDP vào năm 2030.

- Xây dựng và nâng cấp tuyến truyền dẫn quang liên tỉnh (bao gồm cả tuyến truyền dẫn dự phòng) thuộc tuyến: Thành phố Hồ Chí Minh - Long An, Long An - Tiền Giang, Long An - Tây Ninh; xây dựng tuyến truyền dẫn quang nội tỉnh bảo đảm dung lượng cao, kết nối liên huyện, liên vùng, đặc biệt là vùng động lực; ưu tiên phát triển thành phố Tân An thành đô thị thông minh, gắn kết chặt chẽ với phát triển vùng Thành phố Hồ Chí Minh. Ngầm hóa hạ tầng mạng ngoại vi khu vực thành phố Tân An; trung tâm thị xã Kiến Tường; đô thị Bến Lức, Đức Hòa, Cần Giuộc. Phân đầu đến năm 2030 mạng băng rộng di động 5G phủ sóng 100% dân số, hướng tới phát triển mạng di động tiên tiến thế hệ tiếp theo. Phát triển hạ tầng đi đôi với đảm bảo an ninh quốc phòng, an ninh thông tin, an toàn mạng lưới.

4. Phương án phát triển mạng lưới thủy lợi, cấp nước, thoát nước

a) Phương án phát triển mạng lưới thủy lợi

Phát triển hệ thống công trình thủy lợi phù hợp với phương án phân vùng, quy hoạch phòng, chống thiên tai và thủy lợi, quy hoạch vùng, quy hoạch thủy lợi có liên quan. Chủ động các giải pháp thích ứng với tác động của biến đổi khí hậu, nước biển dâng, sạt lở bờ sông, lũ, triều cường, xâm nhập mặn, suy thoái dòng chảy thượng lưu; kịp thời bảo vệ nguồn nước, bảo vệ môi trường sinh thái. Mạng lưới thủy lợi được phân thành 06 vùng:

- Vùng I, gồm: Huyện Vĩnh Hưng, huyện Tân Hưng và một phần địa phận thuộc huyện Mộc Hóa, huyện Tân Thạnh, thị xã Kiến Tường.

- Vùng II, gồm: Huyện Mộc Hóa, huyện Thạnh Hóa và một phần địa phận huyện Tân Thạnh.

- Vùng III, gồm: Huyện Đức Huệ, huyện Thủ Thừa và một phần địa phận huyện Bến Lức.

- Vùng IV, gồm: Địa phận huyện Đức Hòa.

- Vùng V, gồm: Huyện Bến Lức, huyện Cần Đước, huyện Cần Giuộc và một phần địa phận huyện Đức Hòa.

- Vùng VI, gồm: Huyện Châu Thành, huyện Tân An, huyện Tân Trụ và một phần địa phận huyện Bến Lức, huyện Thủ Thừa.

(Chi tiết tại Phụ lục X)

b) Phương án phát triển mạng lưới cấp nước

- Phân vùng cấp nước và công trình đầu mối cấp nước:

+ Vùng Đức Hòa - Cần Giuộc: Gồm toàn bộ các đô thị và khu công nghiệp, cụm công nghiệp nằm ở phía Đông sông Vàm Cỏ Đông (các huyện Cần Đước, Cần Giuộc, Đức Huệ, Đức Hòa) và một phần huyện Bến Lức.

+ Vùng Tân An: Gồm toàn bộ thành phố Tân An, phần còn lại của huyện Bến Lức nằm ở phía Tây sông Vàm Cỏ Đông, các huyện Thủ Thừa và Tân Trụ.

+ Vùng Đồng Tháp Mười và huyện Châu Thành: Gồm thị xã Kiến Tường, các huyện Mộc Hóa, Tân Hưng, Vĩnh Hưng, Tân Thạnh, Thạnh Hóa và Châu Thành.

- Định hướng xây dựng mới nhà máy nước Long An (huyện Đức Hòa), nhà máy nước thị xã Kiến Tường. Cải tạo nâng công suất nhà máy nước Nhị Thành, Hòa Khánh Tây; 04 nhà máy nước tại các đô thị vùng Đồng Tháp Mười và Tầm Vu (huyện Châu Thành).

- Phát triển mạng lưới đường ống truyền tải chính và đường ống truyền tải khu vực (cấp 1) phù hợp với định hướng phát triển các nhà máy nước. Quy hoạch mạng lưới phân phối (cấp 2) và mạng lưới dịch vụ (cấp 3) được xác định ở các quy hoạch chi tiết, quy hoạch phân khu và các dự án cụ thể. Kiểm soát chất lượng, trữ lượng nước ngầm khai thác, đáp ứng yêu cầu bền vững tại khu vực nông thôn chưa kết nối được với các nhà máy nước và mạng lưới cấp nước vùng.

(Chi tiết tại Phụ lục XI)

c) Phương án phát triển hệ thống thoát nước mặt

Toàn tỉnh chia làm 4 lưu vực chính thoát nước mặt ra các sông Vàm Cỏ Tây, Vàm Cỏ Đông, Vàm Cỏ và Cần Giuộc, như sau:

- Lưu vực 1: gồm các khu vực Vĩnh Hưng, Tân Hưng, Kiến Tường, Mộc Hóa, phía tây Thủ Thừa, Tân Thạnh, Thạnh Hóa; Tân An, phía tây Châu Thành có diện tích khoảng 235 nghìn ha. Nước mưa thoát theo các kênh rạch ra sông Vàm Cỏ Tây.

- Lưu vực 2: gồm các khu vực phía Đông Đức Huệ, phía Tây Nam Đức Huệ, phía Đông Nam Thủ Thừa; phía Nam Tân Trụ có diện tích khoảng 102 nghìn ha. Nước mưa thoát theo các kênh rạch ra sông Vàm Cỏ Đông.

- Lưu vực 3: gồm các khu vực phía Đông Tân Trụ, 1 phần phía Đông Nam Châu Thành, phía Nam Tân Trụ; có diện tích khoảng 33 nghìn ha. Nước mưa thoát theo các kênh rạch ra sông Vàm Cỏ.

- Lưu vực 4: gồm các khu vực Cần Giuộc, Cần Đước; có diện tích khoảng 42 nghìn ha. Nước mưa thoát theo các kênh rạch ra sông Cần Giuộc.

d) Phương án phát triển hệ thống xử lý nước thải

- Khu vực thành phố Tân An chia thành 2 - 3 lưu vực; tại các khu vực đô thị từ loại 4 trở lên, mỗi đô thị phân chia thành 1 - 2 lưu vực; tại các khu vực đô thị cấp

huyện và các khu vực đô thị phát triển mới, mỗi khu vực đô thị hình thành 01 lưu vực. Nguồn tiếp nhận nước thải sau xử lý là hệ thống nước mặt trên địa bàn đảm bảo đủ khoảng cách và yêu cầu kỹ thuật theo các quy chuẩn hiện hành. Xây dựng hệ thống xử lý nước thải của khu vực đô thị tập trung.

- Đối với các khu, cụm công nghiệp, yêu cầu sử dụng hệ thống thoát nước riêng và nước thải được thu gom, xử lý tập trung trong khu, cụm công nghiệp đạt theo các quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện hành trước khi xả ra môi trường. Đối với các cơ sở y tế, nước thải phải được thu gom, xử lý bằng bể xử lý cục bộ trong các công trình theo quy định hiện hành trước khi xả ra hệ thống thu gom chung.

(Chi tiết theo Phụ lục XII)

5. Phương án phát triển các khu xử lý chất thải rắn

- Xây dựng 01 khu xử lý chất thải rắn tại huyện Thủ Thừa, xử lý chất thải rắn thông thường cho tỉnh Long An, Thành phố Hồ Chí Minh và xử lý chất thải nguy hại cho các tỉnh Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Vĩnh Long, Đồng Tháp. Nâng cấp, chuyển đổi công nghệ đốt tại nhà máy Tâm Sinh Nghĩa phục vụ xử lý rác thải cho các huyện Thạnh Hóa và Tân Thạnh. Xây dựng 03 khu xử lý chất thải rắn tập trung tại các huyện Đức Huệ, Vĩnh Hưng và Cần Giuộc; quy mô tối thiểu 30 ha/khu.

- Xây dựng các trạm trung chuyển chất thải rắn tại tất cả các khu đô thị có khoảng cách đến khu xử lý chất thải rắn trên 20 km; bố trí trạm trung chuyển chất thải rắn cỡ nhỏ tại các khu đô thị có bán kính phục vụ tối đa 10 km.

- Chất thải được phân loại tại nguồn. Công nghệ xử lý bao gồm tái sử dụng - tận thu, ủ phân, thiêu đốt chất thải không tái chế được (đốt rác phát điện), chôn lấp.

(Chi tiết tại Phụ lục XIII)

6. Phương án phát triển phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ

Quy hoạch địa điểm xây dựng các công trình hạ tầng phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ tại trung tâm các huyện, thị xã, thành phố, khu đô thị, các khu công nghiệp, cụm công nghiệp và khu thương mại có nguy cơ cháy, nổ cao, rừng phòng hộ, rừng đặc dụng; bảo đảm thuận tiện về giao thông, nguồn nước, thông tin liên lạc, phù hợp với quy hoạch ngành quốc gia về hạ tầng phòng cháy chữa cháy đáp ứng các quy định hiện hành.

VI. PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG XÃ HỘI

1. Phương án phát triển mạng lưới cơ sở y tế và chăm sóc sức khỏe

- Phát triển hệ thống y tế đáp ứng nhu cầu khám, chữa bệnh của nhân dân; nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống y tế dự phòng và kiểm soát bệnh tật. Phát triển nguồn nhân lực y tế, đào tạo đội ngũ bác sĩ, dược sĩ.

- Đồng bộ mạng lưới và kết cấu hạ tầng, cơ sở vật chất khám chữa bệnh, đặc biệt tại các khu vực tập trung nhiều khu công nghiệp, cụm công nghiệp. Khuyến khích xã hội hóa đầu tư xây dựng cơ sở y tế ngoài công lập.

+ Nâng cấp Bệnh viện đa khoa tỉnh Long An thành bệnh viện loại I khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện, tiêu chí theo quy định; đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng và trang thiết bị đáp ứng là trung tâm y tế cấp vùng. Nâng cấp cơ sở vật chất, trang thiết bị y tế tại 12 bệnh viện đa khoa và chuyên khoa cấp tỉnh, 16 trung tâm y tế cấp huyện và 04 cơ sở hạ tầng y tế khác phù hợp với năng lực khám, chữa bệnh của đội ngũ y, bác sĩ.

+ Xây mới 08 bệnh viện tại thành phố Tân An, huyện Bến Lức và 05 cơ sở y tế khác.

(Chi tiết tại Phụ lục XIV)

2. Phương án phát triển mạng lưới cơ sở giáo dục và đào tạo

- Xây dựng đội ngũ giáo viên và cán bộ quản lý giáo dục đáp ứng yêu cầu đổi mới căn bản, toàn diện giáo dục, đào tạo. Xây dựng nền tảng giáo dục thông minh, ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin, công nghệ số.

- Phát triển hệ thống, mạng lưới trường lớp mầm non, phổ thông phù hợp theo hướng đồng bộ, chuẩn hóa và hiện đại hóa. Khuyến khích xã hội hóa phát triển các cơ sở giáo dục ngoài công lập phù hợp với tình hình phát triển giáo dục, đào tạo của địa phương; tập trung đẩy nhanh phát triển hệ thống trường học mầm non, phổ thông tư thục ở địa bàn các khu công nghiệp, cụm công nghiệp và khu đô thị mới.

+ Duy trì, nâng cấp cơ sở vật chất, trang thiết bị nhằm triển khai hiệu quả chương trình giáo dục phổ thông mới và phát triển các cơ sở giáo dục cấp trung học phổ thông và Trường Đại học kinh tế - công nghiệp Long An; xây dựng Trường Đại học Tân Tạo đạt chuẩn quốc tế; thành lập Phân hiệu Trường Đại học Sư phạm Thành phố Hồ Chí Minh trên cơ sở của trường Cao đẳng Sư phạm Long An.

+ Xây mới 13 cơ sở giáo dục cấp trung học phổ thông, Trường Đại học Tâm Anh tại huyện Bến Lức và nghiên cứu xây dựng một số trường Đại học phù hợp với yêu cầu phát triển của địa phương.

(Chi tiết tại Phụ lục XV)

3. Phương án phát triển khoa học, công nghệ

- Đẩy mạnh ứng dụng khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo đối với tất cả các ngành, lĩnh vực từ quản lý nhà nước đến hoạt động kinh tế - xã hội; phấn đấu đóng góp của năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng kinh tế ở mức trên 50%. Chủ động tìm kiếm công nghệ mới, hợp tác chuyển giao công nghệ, kết quả nghiên cứu khoa học.

- Tăng cường đầu tư phát triển khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo theo hướng hiện đại, đáp ứng yêu cầu phát triển của tỉnh; tập trung vào công nghệ sinh học, dược liệu, nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Đầu tư phát triển các tổ chức khoa học công nghệ, doanh nghiệp khoa học và công nghệ trên địa bàn tỉnh. Nghiên cứu xây dựng, phát triển các trung tâm khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo của tỉnh.

4. Phương án phát triển cơ sở giáo dục nghề nghiệp và trợ giúp xã hội

- Phát triển nguồn nhân lực có tay nghề, trình độ chuyên môn, kỹ năng thành thạo. Nâng cấp Trường Cao đẳng Long An thành Trường Cao đẳng chất lượng cao,

Trường Trung cấp Y tế thành Trường Cao đẳng Y tế. Đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị đối với các cơ sở giáo dục nghề nghiệp cấp tỉnh. Xã hội hóa thành lập cơ sở giáo dục nghề nghiệp ngoài công lập ở những địa phương có nhu cầu. Hình thành các cơ sở giáo dục nghề nghiệp mới đáp ứng yêu cầu đào tạo nguồn nhân lực tại chỗ cho các khu công nghiệp, cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh.

- Thực hiện đầy đủ, kịp thời các chế độ, chính sách và đẩy mạnh xã hội hóa nguồn lực để chăm lo cho người có công, các đối tượng bảo trợ xã hội. Nhanh chóng thu hẹp khoảng cách giàu nghèo, chênh lệch vùng, địa phương trong tỉnh về tiếp cận các dịch vụ xã hội, đảm bảo giảm nghèo bền vững. Thực hiện bình đẳng giới; đảm bảo các quyền trẻ em và tạo môi trường sống an toàn, lành mạnh để trẻ em phát triển toàn diện; quan tâm trẻ em có hoàn cảnh đặc biệt và người già neo đơn. Chú trọng phòng chống tệ nạn xã hội. Nâng cấp cơ sở vật chất 08 cơ sở bảo trợ xã hội; xây mới 07 cơ sở.

(Chi tiết tại Phụ lục XVI và XVII)

5. Phương án phát triển các thiết chế văn hóa, thể thao

- Giữ gìn, bảo vệ, phát huy bản sắc văn hóa. Đầu tư, bảo tồn, tôn tạo, phát huy giá trị của các di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh, ưu tiên các di tích văn hóa, lịch sử được xếp hạng cấp quốc gia. Chăm lo xây dựng đời sống văn hóa cơ sở, nhất là ở khu vực nông thôn, vùng sâu, vùng xa và địa bàn tập trung nhiều khu công nghiệp, cụm công nghiệp. Tăng cường liên kết với ngành du lịch trong phát triển bền vững các dịch vụ văn hóa. Đẩy mạnh phong trào thể thao quần chúng và phát triển thể thao thành tích cao ở những môn có thế mạnh.

- Phát triển hệ thống thiết chế công trình văn hóa, thể thao đáp ứng nhu cầu sáng tạo, thụ hưởng các giá trị văn hóa, thể thao của người dân. Xây dựng mới Bảo tàng - Thư viện tỉnh, Trung tâm Văn hoá - Thể thao Đồng Tháp Mười; đầu tư Khu liên hợp Văn hóa, thể dục thể thao tỉnh đạt tiêu chuẩn cấp quốc gia; phát triển các sân golf phục vụ thể thao và du lịch tại các huyện Thủ Thừa, Đức Hoà, Bến Lức, Cần Giuộc, Cần Đước và Đức Huệ đảm bảo khai thác, sử dụng tiết kiệm, bền vững, hiệu quả cao nhất nguồn lực đất đai.

(Chi tiết tại Phụ lục XVIII)

6. Phương án phát triển mạng lưới cơ sở dịch vụ, thương mại, triển lãm, hội chợ

- Phát triển các trung tâm thương mại, chợ quy mô lớn tại trung tâm vùng, các tiểu vùng và khu vực cửa khẩu; tập trung hình thành các trung tâm thương mại đa năng, phức hợp và tổng hợp chất lượng cao tại thành phố Tân An, đô thị Bến Lức, Hậu Nghĩa, Đức Hòa, Cần Giuộc và thị xã Kiến Tường. Tổ chức hệ thống các siêu thị ở các trung tâm đô thị và các khu công nghiệp, du lịch.

- Đầu tư trung tâm trao đổi nông sản, hàng hóa vùng Đồng Tháp Mười. Hoàn chỉnh hệ thống chợ nông thôn, nhất là tại vùng sâu, vùng xa tạo điều kiện phát triển giao lưu buôn bán, trao đổi hàng hóa của nông dân.

- Xây dựng hệ thống hạ tầng cung ứng, dự trữ xăng dầu, khí đốt đảm bảo đầy đủ, an toàn, liên tục cho phát triển kinh tế - xã hội, an ninh quốc phòng của tỉnh và khu vực.

- Phát triển các tuyến du lịch liên tỉnh kết nối tỉnh Long An với Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh thuộc vùng đồng bằng sông Cửu Long, các tuyến du lịch nội tỉnh kết nối thành phố Tân An với các huyện Đức Hòa, Đức Huệ, Mộc Hóa, Tân Hưng, Tân Thạnh, tuyến đường sông Vàm Cỏ. Ưu tiên đầu tư Khu bảo tồn đất ngập nước Láng Sen, Khu du lịch sinh thái Làng nổi Tân Lập và Khu bảo tồn đa dạng sinh học - cây dược liệu Đồng Tháp Mười, du lịch nông thôn tại làng nghề trồng mai Tân Tây...; phát triển một số khu vui chơi giải trí tại huyện ven đô giáp Thành phố Hồ Chí Minh. Thu hút đầu tư hệ thống cơ sở dịch vụ du lịch chất lượng cao, an toàn, hiện đại, văn minh.

(Chi tiết tại Phụ lục XIX)

VII. PHƯƠNG ÁN PHÂN BỐ VÀ KHOANH VÙNG ĐẤT ĐAI

Nguồn lực đất đai phải được điều tra, đánh giá, thống kê, kiểm kê, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả, hợp lý, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh; phát triển giáo dục, văn hóa, thể thao; bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu; tạo động lực cho sự phát triển của tỉnh. Bố trí sử dụng đất hợp lý trên cơ sở cân đối nhu cầu sử dụng đất của các ngành, lĩnh vực phù hợp với chỉ tiêu Quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021 - 2030 đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

- Đến năm 2030, tổng diện tích đất tự nhiên của tỉnh Long An là 449.478,66 ha; trong đó: Đất nông nghiệp khoảng 328.875,66 ha; đất phi nông nghiệp khoảng 120.603,00 ha.

- Thực hiện thu hồi khoảng 29.500,60 ha; trong đó: Khoảng 27.046,22 ha đất nông nghiệp và khoảng 2.454,38 ha đất phi nông nghiệp.

- Chuyển mục đích sử dụng khoảng 27.046,22 ha đất nông nghiệp sang đất phi nông nghiệp.

Ủy ban nhân dân tỉnh Long An có trách nhiệm xây dựng kế hoạch sử dụng đất cấp tỉnh, quy hoạch và kế hoạch sử dụng đất cấp huyện phù hợp với phương án phân bổ và khoanh vùng đất đai theo khu chức năng và theo loại đất trong quy hoạch tỉnh để làm căn cứ thu hồi đất vì mục đích quốc phòng, an ninh, phát triển kinh tế - xã hội vì lợi ích quốc gia, công cộng theo quy định tại khoản 2 Điều 63 Luật Đất đai.

(Chi tiết tại Phụ lục XX)

VIII. PHƯƠNG ÁN QUY HOẠCH XÂY DỰNG VÙNG LIÊN HUYỆN, VÙNG HUYỆN

1. Phương án quy hoạch xây dựng vùng liên huyện: Triển khai lập các quy hoạch vùng liên huyện bảo đảm phù hợp với định hướng phát triển của tỉnh và theo quy định.

2. Phương án quy hoạch xây dựng các vùng huyện:

a) Vùng huyện Cần Đước: Là vùng công nghiệp, đô thị, văn hóa, nông nghiệp công nghệ cao. Hình thành các khu công nghiệp - cụm công nghiệp, trung tâm logistics gắn kết với cảng Quốc tế Long An; phát triển nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao.

b) Vùng huyện Châu Thành: Là vùng phát triển nông nghiệp chủ lực của tỉnh. Tập trung đầu tư phát triển nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, xây dựng trung tâm logistics phục vụ nhu cầu phát triển nông nghiệp quy mô lớn gắn với công nghiệp chế biến nông sản.

c) Vùng huyện Đức Huệ: Là trung tâm công nghiệp, năng lượng và dịch vụ. Phát triển khu công nghiệp, cụm công nghiệp, nhà máy điện mặt trời; phát triển kinh tế biên mậu gắn với trục động lực Mỹ Quý Tây - Lương Hoà - Bình Chánh.

d) Vùng huyện Tân Trụ: Là vùng sản xuất nông sản tập trung, dự trữ phát triển công nghiệp, đô thị. Phát triển nuôi trồng thủy sản quy mô lớn, ứng dụng công nghệ cao; tập trung đầu tư công nghiệp chế biến nông sản.

đ) Vùng huyện Thủ Thừa: Là một vệ tinh cung cấp nguyên liệu, dự trữ phát triển công nghiệp, đô thị; là khu vực có tiềm năng phát triển du lịch. Tập trung phát triển công nghiệp chế biến, công nghiệp sạch; hình thành khu đô thị, du lịch nghỉ dưỡng cao cấp.

e) Vùng huyện Thạnh Hóa: Là vùng phát triển nông nghiệp, công nghiệp chế biến nông sản. Phát triển các trang trại chăn nuôi gia súc, gia cầm. Hình thành các cụm công nghiệp chế biến nông sản, vùng sản xuất nông nghiệp tập trung áp dụng khoa học công nghệ.

g) Vùng huyện Tân Thạnh: Là trung tâm trung chuyển, khu vực phát triển nông nghiệp và chế biến nông sản. Phát triển cụm công nghiệp gắn với chế biến nông sản; hình thành vùng sản xuất nông nghiệp tập trung áp dụng khoa học công nghệ.

h) Vùng huyện Mộc Hóa: Là vùng phát triển nông nghiệp chủ lực của tỉnh; khu vực phát triển du lịch sinh thái và thương mại dịch vụ. Hình thành vùng nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao; xây dựng thương hiệu điểm đến, hình ảnh đặc trưng của vùng Đồng Tháp Mười gắn với khu du lịch Làng nổi Tân Lập, khu bảo tồn được liệu Đồng Tháp Mười, đầu tư phát triển hạ tầng khu vực Bình Phong Thạnh, Bình Hòa Tây.

i) Vùng huyện Vĩnh Hưng: Là khu vực phát triển nông nghiệp, du lịch sinh thái. Hình thành vùng sản xuất nông nghiệp tập trung; đầu tư xây dựng hạ tầng đồng bộ, đẩy mạnh phát triển du lịch sinh thái cộng đồng.

k) Vùng huyện Tân Hưng: Là khu vực nông nghiệp, du lịch sinh thái cộng đồng. Hình thành vùng sản xuất nông nghiệp tập trung, phát triển chăn nuôi tập trung; đẩy mạnh phát triển du lịch sinh thái cộng đồng.

IX. PHƯƠNG ÁN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ ĐA DẠNG SINH HỌC; KHAI THÁC SỬ DỤNG, BẢO VỆ TÀI NGUYÊN; PHÒNG, CHỐNG THIÊN TAI VÀ THÍCH ỨNG VỚI BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

1. Phương án bảo vệ môi trường, bảo tồn thiên nhiên và đa dạng sinh học

a) Về phân vùng môi trường

- Vùng bảo vệ nghiêm ngặt: Khu bảo tồn đất ngập nước Láng Sen; Khu bảo tồn đa dạng sinh học - cây dược liệu Đồng Tháp Mười; khu dân cư tập trung tại đô thị loại I (thành phố Tân An), đô thị loại II (thị xã Kiến Tường) và đô thị loại III (đô thị Bến Lức, đô thị Cần Giuộc, đô thị Đức Hòa); khu vực sử dụng nguồn nước mặt được dùng cho mục đích cấp nước sinh hoạt tại vùng Đức Hòa - Cần Giuộc, vùng Tân An, vùng Đồng Tháp Mười và Châu Thành.

- Vùng hạn chế phát thải: Vùng đệm của Khu bảo tồn Đất ngập nước Láng Sen, Khu bảo tồn đa dạng sinh học - cây dược liệu Đồng Tháp Mười; vùng đất ngập nước quan trọng có các sông chính chảy qua (sông Vàm Cỏ, sông Vàm Cỏ Đông, sông Vàm Cỏ Tây, sông Rạch Cát - Cần Giuộc); hành lang bảo vệ nguồn nước mặt được dùng cho mục đích cấp nước sinh hoạt; khu dân cư tập trung là nội thành, nội thị của các đô thị loại IV, loại V; khu vui chơi giải trí dưới nước; khu vực có yếu tố nhạy cảm về môi trường dễ bị tổn thương trước tác động của ô nhiễm môi trường khác cần được bảo vệ.

- Vùng khác: Các vùng còn lại trên địa bàn tỉnh.

(Chi tiết tại Phụ lục XXI)

b) Về bảo tồn đa dạng sinh học

- Bảo đảm hầu hết các loài đặc hữu, có giá trị về mặt khoa học và kinh tế được bảo tồn hiệu quả; phần lớn diện tích các khu rừng tự nhiên, đất ngập nước được xem xét đưa vào chiến lược khai thác và bảo tồn ở các cấp độ khác nhau.

- Tích hợp, lồng ghép chương trình kế hoạch bảo tồn đa dạng sinh học vào quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Phát triển nguồn nhân lực, tăng cường nguồn lực đảm bảo phục vụ công tác bảo tồn đa dạng sinh học.

- Xây dựng và phát triển một số cơ sở bảo tồn loài và nguồn gen động, thực vật quý hiếm. Tổ chức quản lý hiệu quả Khu bảo tồn đất ngập nước Láng Sen, Khu bảo tồn đa dạng sinh học - cây dược liệu Đồng Tháp Mười; xây dựng các mô hình bảo vệ và quản lý đa dạng sinh học dựa vào cộng đồng, có phương án ổn định cuộc sống cho người dân trong khu bảo tồn và phương án di dân tái định cư; chú trọng phát triển du lịch sinh thái, du lịch tham quan; đẩy mạnh hỗ trợ đầu tư sản xuất tại các vùng đệm.

(Chi tiết tại Phụ lục XXII)

c) Về định hướng bảo vệ môi trường tại các khu xử lý chất thải, nghĩa trang

- Định hướng bảo vệ môi trường tại các khu xử lý chất thải: Các khu xử lý chất thải phải được bố trí ngoài khu vực đô thị, đảm bảo khoảng cách an toàn vệ

sinh môi trường theo các quy chuẩn hiện hành, không gần khu vực đầu nguồn nước, đầu hướng gió; có hệ thống hạ tầng kỹ thuật hoàn chỉnh và thu gom xử lý nước rỉ rác triệt để; sử dụng công nghệ tiên tiến và hiện đại.

- Định hướng bảo vệ môi trường tại nghĩa trang: Nước sử dụng tại nghĩa trang phải bảo đảm tiêu chuẩn vệ sinh. Nước thải phải được thu gom riêng xử lý đạt tiêu chuẩn hiện hành; rác thải phát sinh trong hoạt động mai táng cần được tập trung tại khu riêng và được xử lý bảo đảm không gây ô nhiễm môi trường; các chất thải được xử lý theo quy định hiện hành về xử lý chất thải y tế lây nhiễm.

d) Về quan trắc chất lượng môi trường

- Phát triển cơ sở hạ tầng, thiết bị, mạng lưới quan trắc cho từng loại môi trường; xây dựng trạm quan trắc môi trường tự động, quan trắc môi trường nước và trạm quan trắc môi trường không khí. Đến năm 2030, có 59 trạm, điểm quan trắc môi trường nước mặt; 77 điểm quan trắc định kỳ môi trường nước dưới đất; có 36 trạm, điểm quan trắc môi trường không khí; 28 điểm quan trắc định kỳ môi trường đất; 05 điểm quan trắc định kỳ môi trường trầm tích.

đ) Về phát triển bền vững rừng đặc dụng, rừng phòng hộ, rừng sản xuất và phát triển kết cấu hạ tầng lâm nghiệp

- Tổng diện tích đất rừng trên địa bàn tỉnh Long An đến năm 2030 dự kiến là 20,85 nghìn ha. Trong đó:

- + Diện tích rừng phòng hộ dự kiến là 1,82 nghìn ha và tập trung tại huyện Thanh Hóa.

- + Diện tích rừng đặc dụng là 2,56 nghìn ha, chủ yếu ở Khu Bảo tồn đa dạng sinh học - cây dược liệu Đồng Tháp Mười (huyện Mộc Hóa) và Khu bảo tồn đất ngập nước Láng Sen (huyện Tân Hưng).

- + Diện tích rừng sản xuất là 16,47 nghìn ha, phân bổ tại thị xã Kiến Tường và các huyện Tân Hưng, Mộc Hóa, Tân Thạnh, Thanh Hóa, Đức Huệ, Đức Hòa, Bến Lức và Thủ Thừa.

- Phát triển hệ thống đường lâm nghiệp gắn kết hiệu quả với tuyến đường phục vụ công tác tuần tra, bảo vệ rừng kết hợp phục vụ du lịch sinh thái. Nâng cao năng lực, đầu tư đồng bộ và hiện đại hóa cơ sở vật chất, hạ tầng kỹ thuật thông tin ngành lâm nghiệp, đặc biệt là hạ tầng phục vụ quản lý bảo vệ rừng, phòng cháy, chữa cháy rừng.

2. Phương án bảo vệ, khai thác, sử dụng tài nguyên

a) Về bảo vệ, thăm dò, khai thác, sử dụng tài nguyên

- Nghiên cứu tiến hành điều tra cơ bản địa chất về khoáng sản. Sử dụng công nghệ tiên tiến, tiết kiệm năng lượng và tài nguyên, đảm bảo các tiêu chuẩn về môi trường, không làm ảnh hưởng tới cảnh quan trong các dự án khai thác, chế biến khoáng sản.

- Tiếp tục thăm dò, khai thác và chế biến nước khoáng đóng chai. Quy hoạch thăm dò, khai thác, chế biến và sử dụng khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường và than bùn đối với các loại khoáng sản sau: Đất san lấp; sét gạch ngói; cát xây dựng/cát san lấp; than bùn.

(Chi tiết tại Phụ lục XXIII)

b) Khoanh định các khu vực cấm và tạm thời cấm hoạt động khoáng sản

- Các khu vực cấm hoạt động khoáng sản, gồm: Khu vực đất an ninh, đất quốc phòng, đất dành cho hoạt động tôn giáo, các khu di tích lịch sử, văn hóa, khảo cổ và đất hành lang an toàn các công trình giao thông, thủy lợi, đê điều, hệ thống cấp, thoát nước, xử lý chất thải, dẫn điện, xăng dầu, khí, thông tin liên lạc; ngoại trừ khu vực quốc phòng có một số loại khoáng sản chủ yếu là đất san lấp, sét gạch ngói và 02 mỏ đất san lấp nằm trong phạm vi quy hoạch quốc lộ N2.

- Khu vực tạm thời cấm hoạt động khoáng sản, gồm: 03 mỏ cát xây dựng (tại các huyện Đức Hòa, Đức Huệ và Bến Lức), 04 mỏ cát san lấp (tại các huyện Cần Giuộc, Cần Đước, Tân Thạnh và Thạnh Hóa) và mỏ than bùn Trấp Mốp Xanh, huyện Thạnh Hóa.

3. Phương án khai thác, sử dụng, bảo vệ tài nguyên nước; phòng chống, khắc phục hậu quả tác hại do nước gây ra

a) Phân vùng tài nguyên nước:

- Vùng I: Gồm huyện Tân Hưng, Vĩnh Hưng, phần phía Tây so với Quốc lộ 62 của huyện Mộc Hóa và Tân Thạnh.

- Vùng II: Phía Bắc giáp biên giới Việt Nam - Campuchia; phía Tây giáp quốc lộ 62; phía Nam giáp ranh với tỉnh Tiền Giang; phía Đông là ranh giới giữa huyện Thạnh Hóa với huyện Đức Huệ, Thủ Thừa. Bao gồm toàn bộ huyện Thạnh Hóa, một phần huyện Mộc Hóa và một phần huyện Tân Thạnh.

- Vùng III: Phía Bắc giáp tỉnh Tây Ninh; phía Tây giáp biên giới Việt Nam - Campuchia và huyện Thạnh Hóa; phía Nam giáp kênh Thủ Thừa; phía Đông giáp sông Vàm Cỏ Đông. Bao gồm diện tích toàn huyện Đức Huệ và phần lớn diện tích của huyện Thủ Thừa và một phần phía Tây huyện Bến Lức.

- Vùng IV: Gồm toàn bộ huyện Đức Hòa.

- Vùng V: Phía Bắc giáp kênh Cầu An Hạ; phía Tây giáp sông Vàm Cỏ Đông; phía Nam giáp sông Vàm Cỏ và Tiền Giang; phía Đông giáp Thành phố Hồ Chí Minh. Bao gồm toàn bộ huyện Cần Giuộc, huyện Cần Đước, huyện Đức Hòa và một phần huyện Bến Lức.

- Vùng VI: Phía Bắc giới hạn bởi kênh Thủ Thừa, kênh Bắc Đông; phía Tây và phía Nam giáp ranh giới với tỉnh Tiền Giang; phía Đông được giới hạn bởi sông Vàm Cỏ Đông và Vàm Cỏ. Bao gồm toàn bộ thành phố Tân An, huyện Châu Thành, huyện Tân Trụ, một phần huyện Thủ Thừa và một phần huyện Bến Lức.

b) Phân bổ tài nguyên nước

- Thứ tự ưu tiên phân bổ nguồn nước cho các đối tượng sử dụng nước trong kỳ quy hoạch được sắp xếp từ cao đến thấp như sau: Sinh hoạt; công nghiệp; du lịch, dịch vụ; nông nghiệp; thủy sản.

- Trong điều kiện bình thường: Nguồn nước đủ đáp ứng việc phân bổ đảm bảo 100% nhu cầu dùng nước; ưu tiên cấp nước cho sinh hoạt, an sinh xã hội, các

ngành sản xuất có hiệu quả kinh tế - xã hội cao.

- Trong trường hợp hạn hán, thiếu nước: Tỷ lệ phân bổ cho các đối tượng khai thác, sử dụng nước là sinh hoạt 100%, công nghiệp 90%, du lịch - dịch vụ 85%, nông nghiệp 80%, thủy sản 75%.

c) Nguồn nước dự phòng để cấp nước sinh hoạt

- Sử dụng nguồn nước ngầm bằng cách khoan giếng, dùng máy bơm đưa vào hệ thống xử lý sau đó phân phối đến từng hộ gia đình. Hình thức này chủ yếu được áp dụng cho vùng V và vùng VI.

- Tại những nơi có nguồn nước ngọt từ sông, kênh chính đưa về, sẽ xây dựng các hồ chứa, trạm lấy nước mặt, đưa lên bể xử lý, sau đó phân phối cho từng khu dân cư. Hình thức này được áp dụng cho vùng I, II, III và IV.

- Tại tất cả các vùng, vào mùa mưa ở những nơi dân cư phân tán sẽ tiến hành xây dựng các bể chứa, chum, vại, lu nước hoặc nạo vét các lung, đìa.

d) Hệ thống giám sát tài nguyên nước và khai thác, sử dụng nước; công trình điều tiết, khai thác, sử dụng, phát triển tài nguyên nước

- Nâng cấp và hoàn thiện mạng lưới quan trắc tài nguyên nước đồng bộ, tiên tiến, toàn diện và hiện đại, đảm bảo việc kết nối và chia sẻ thông tin liên tục, thống nhất. Đầu tư xây dựng hệ thống giám sát tài nguyên nước và khai thác, sử dụng nước tập trung, hiệu quả, phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn; phát triển nguồn nhân lực, đủ năng lực tiếp cận, khai thác tối đa thành tựu khoa học, công nghệ tiên tiến trong công tác quản lý và vận hành hệ thống.

- Xây dựng công trình điều tiết khai thác, sử dụng, phát triển tài nguyên nước đảm bảo phù hợp với phân vùng chức năng nguồn nước. Hệ thống kênh trục của tỉnh được bố trí theo hai hướng chính là Tây - Đông và Tây Bắc - Đông Nam.

đ) Bảo vệ tài nguyên nước, phục hồi nguồn nước bị ô nhiễm hoặc bị suy thoái, cạn kiệt

- Kiểm soát hiệu quả các nguồn thải; thu gom, xử lý nước thải đạt quy chuẩn theo quy định. Khuyến khích các cơ sở sản xuất từng bước đổi mới máy móc, áp dụng các công nghệ tiên tiến dùng ít nước, tăng cường khả năng tái sử dụng nước. Bảo đảm 100% các khu, cụm công nghiệp đi vào hoạt động có diện tích cây xanh hợp lý; các khu, cụm công nghiệp và các cơ sở có lưu lượng xả nước thải từ 1.000 m³/ngày đêm trở lên thực hiện giám sát, quan trắc tự động nước thải đầu ra theo quy định.

- Cải thiện chất lượng nước, khắc phục tình trạng ô nhiễm tại các đoạn sông, nguồn nước nội tỉnh bị ô nhiễm; duy trì, bảo vệ chất lượng nước mặt chưa bị ô nhiễm để bảo đảm đáp ứng được mục tiêu chất lượng nước.

e) Giải pháp nâng cao chất lượng, hiệu quả hoạt động phòng, chống, khắc phục, cảnh báo, dự báo và giảm thiểu tác hại do nước gây ra

- Hoàn thiện, nâng cấp hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu tài nguyên nước, gắn với cơ sở dữ liệu về môi trường, đất đai và các ngành khác thuộc lĩnh vực tài nguyên và môi trường của địa phương, bảo đảm tích hợp với trung ương.

- Quy hoạch xây dựng các khu đô thị, khu dân cư, công trình giao thông, các hoạt động sản xuất ven sông không được gây cản trở dòng chảy, không gây ngập úng nhân tạo, đảm bảo khả năng tiêu thoát nước.

- Tăng cường quản lý các hoạt động khai thác cát và hoạt động giao thông thủy trên sông, các hoạt động ven sông, các hoạt động sản xuất khác có tác động đến gia tăng sạt lở lòng, bờ bãi sông, đặc biệt là đối với các dòng sông có vai trò quan trọng trong việc cung cấp nước cho các công trình lấy nước quy mô lớn, các hoạt động giao thông thủy quan trọng.

4. Phương án phòng, chống thiên tai và thích ứng với biến đổi khí hậu

a) Phân vùng rủi ro đối với từng loại thiên tai trên địa bàn tỉnh và xác định các khu vực ưu tiên phòng, chống đối với từng loại thiên tai

- Lũ từ thượng nguồn sông Mê Kông qua các kênh rạch vào vùng Đồng Tháp Mười, lũ tràn qua biên giới Campuchia, lũ từ thượng nguồn sông Vàm Cỏ Đông và sông Vàm Cỏ Tây.

- Xâm nhập mặn, hạn hán và nắng nóng ở các huyện Cần Đước, Cần Giuộc, Châu Thành, Tân Trụ, Thủ Thừa và thành phố Tân An.

- Sạt lở, sụt lún đất tại các huyện Thạnh Hóa, Cần Giuộc, Cần Đước, Bến Lức, Tân Trụ, Châu Thành và thành phố Tân An.

- Đông, lốc, sét, mưa đá tại các huyện Tân Hưng, Vĩnh Hưng, Tân Thạnh, Thủ Thừa, Tân Trụ, Cần Giuộc và thị xã Kiến Tường.

- Cháy rừng tại các huyện Đức Huệ, Tân Hưng, Thạnh Hóa và Thủ Thừa.

b) Phương án quản lý rủi ro thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu

- Dự báo, cảnh báo kịp thời, hiệu quả và thiết lập hệ thống giám sát, đánh giá các tác động của rủi ro thiên tai, biến đổi khí hậu. Đảm bảo năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu của hệ thống cơ sở hạ tầng; cải tạo, nâng cấp, xây dựng mới các công trình phòng chống thiên tai đảm bảo an toàn cho người dân. Cập nhật cơ sở dữ liệu phòng chống thiên tai trên địa bàn tỉnh.

- Triển khai hiệu quả Kế hoạch thích ứng với biến đổi khí hậu trên địa bàn tỉnh. Chú trọng xây dựng, cập nhật danh mục cơ sở phải thực hiện kiểm kê khí nhà kính và tăng cường kiểm tra, giám sát.

X. DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ

Trên cơ sở định hướng phát triển các ngành, lĩnh vực quan trọng và phương hướng tổ chức các hoạt động kinh tế - xã hội, xác định các dự án lớn, có tính chất

quan trọng, tạo động lực thúc đẩy tăng trưởng, phát triển kinh tế - xã hội để ưu tiên đầu tư và thu hút đầu tư, tùy thuộc vào nhu cầu và khả năng cân đối, huy động vốn đầu tư của từng thời kỳ.

(Chi tiết tại Phụ lục XXIV)

XI. GIẢI PHÁP, NGUỒN LỰC THỰC HIỆN QUY HOẠCH

1. Giải pháp về huy động vốn đầu tư

a) Tập trung huy động các nguồn lực cho đầu tư phát triển. Căn cứ vào khả năng cân đối ngân sách nhà nước, bố trí nguồn vốn đầu tư ưu tiên cho hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội quan trọng nhằm dẫn dắt, thu hút đầu tư từ các thành phần kinh tế khác, tạo nguồn lực thúc đẩy phát triển nhanh và bền vững các vùng động lực tăng trưởng của tỉnh. Xây dựng, thực hiện các cơ chế, chính sách động viên, khuyến khích các tập đoàn trong nước và quốc tế đầu tư phát triển sản xuất kinh doanh lớn trên địa bàn tỉnh. Đẩy mạnh xã hội hóa các lĩnh vực giáo dục và đào tạo, y tế, bảo vệ môi trường và các lĩnh vực phúc lợi xã hội khác.

b) Đẩy mạnh cải cách hành chính, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, tạo đột phá thu hút vốn đầu tư phù hợp với quy định của pháp luật trong phát triển hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông; thu hút, nâng cao tỷ trọng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài trong tổng vốn đầu tư toàn xã hội.

c) Xây dựng cơ chế chính sách đột phá phù hợp với quy định của pháp luật để thu hút các nhà đầu tư chiến lược có khả năng dẫn dắt, hình thành hệ sinh thái các ngành kinh tế trọng điểm.

2. Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực

a) Có chính sách thu hút nhân lực, nhất là nguồn nhân lực chất lượng cao và lao động có tay nghề, kỹ năng gắn với chuyển dịch cơ cấu lao động; đẩy mạnh đào tạo nghề tại các cơ sở giáo dục nghề nghiệp; tăng cường kết nối giữa các cơ sở giáo dục nghề nghiệp với thị trường lao động và doanh nghiệp; bảo đảm đời sống vật chất, tinh thần cho người lao động làm việc, sinh sống lâu dài. Sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực cho các ngành kinh tế, đặc biệt đối với các ngành quan trọng, công nghiệp chế biến, chế tạo, năng lượng, logistics và cảng biển.

b) Nâng cao đạo đức công vụ; đổi mới hình thức tuyển dụng; thực hiện tốt công tác quy hoạch, đào tạo, bồi dưỡng, bố trí và sử dụng đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức có đủ phẩm chất, năng lực, uy tín phục vụ nhân dân.

3. Giải pháp về môi trường

Thực hiện tốt công tác thông tin, tuyên truyền và bảo vệ môi trường. Áp dụng tiêu chuẩn quốc tế về quản lý môi trường; phát triển, ứng dụng các mô hình kinh tế tuần hoàn, sản xuất sạch, sử dụng tiết kiệm năng lượng, tài nguyên đối với tất cả các ngành, lĩnh vực trên địa bàn tỉnh. Tích cực hợp tác với các địa phương trong nước và quốc tế về bảo vệ môi trường. Chú trọng nâng cao năng lực quản lý nhà nước về môi trường.

4. Giải pháp về khoa học, công nghệ và chuyển đổi số

a) Đẩy mạnh ứng dụng những thành tựu của khoa học, công nghệ, đặc biệt là công nghệ số trong tất cả các lĩnh vực kinh tế - xã hội; xây dựng chính quyền điện tử, chính quyền số và xây dựng đô thị thông minh.

b) Thúc đẩy nghiên cứu, triển khai và đầu tư cơ sở vật chất; phát triển hợp tác quốc tế và hội nhập thị trường khoa học, công nghệ. Bảo đảm chi cho khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo từ 2% trở lên trong tổng chi ngân sách nhà nước hằng năm và tăng dần theo yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ.

5. Giải pháp về cơ chế, chính sách liên kết phát triển

a) Hợp tác vùng và quốc gia

- Tăng cường hợp tác với Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận, tập trung ưu tiên hợp tác về đầu nối các tuyến giao thông trọng điểm của quốc gia và của vùng, phát triển dịch vụ logistics, chế biến nông sản, khu công nghiệp, xử lý rác thải và năng lượng. Chủ động tích cực tham gia các hoạt động điều phối, liên kết vùng đồng bằng sông Cửu Long, liên kết chặt chẽ trong công tác chế biến và xuất khẩu nông sản, xây dựng kết cấu hạ tầng và cung ứng dịch vụ logistics, dịch vụ hỗ trợ đặc thù cho xuất khẩu nông nghiệp.

- Tăng cường hợp tác với các tỉnh thuộc vùng Đông Nam Bộ về xây dựng cụm liên kết phát triển các ngành công nghiệp công nghệ cao, đặc biệt là ngành công nghiệp điện tử, nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao và phát triển đô thị.

- Đa dạng hóa các kênh hợp tác liên địa phương, liên vùng. Đẩy mạnh phối hợp giữa các cấp chính quyền; khuyến khích, ưu tiên hợp tác giữa các doanh nghiệp, các liên hiệp, hiệp hội của các ngành.

b) Hợp tác quốc tế

- Bảo đảm an ninh, ổn định khu vực biên giới với Campuchia; bảo đảm hoàn thành các chỉ tiêu phát triển khu phi thuế quan và hệ thống logistics tại khu kinh tế cửa khẩu Long An.

- Hoàn thiện công tác thu thập thông tin, kết nối và chia sẻ dữ liệu đối với các thị trường trọng điểm, các quốc gia và đối tác lớn, tiềm năng.

- Mở rộng quan hệ hợp tác với các quốc gia, các địa phương quốc tế. Chủ động tìm kiếm, kết nối và duy trì hợp tác chặt chẽ với các tổ chức quốc tế, tổ chức phi chính phủ và tham dự các diễn đàn quốc tế, khu vực.

6. Giải pháp về quản lý, kiểm soát phát triển đô thị và nông thôn

a) Nâng cao năng lực của chính quyền đáp ứng yêu cầu quản lý đối với đô thị và nông thôn nhằm đảm bảo sự phát triển hiện đại, văn minh và thân thiện với môi trường.

b) Xây dựng và thực hiện đồng bộ các cơ chế, chính sách để phát triển các đô thị trung tâm vùng hiện đại, thông minh. Điều tiết, kiểm soát chặt chẽ sự gia tăng dân số đô thị.

c) Quản lý chặt chẽ, bảo đảm xây dựng đồng bộ hệ thống hạ tầng xã hội và hạ tầng kỹ thuật. Tiếp tục triển khai thực hiện có hiệu quả các đề án, chương trình phát triển đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu, phòng, chống thiên tai, dịch bệnh; cải tạo, chỉnh trang, tái thiết và nâng cấp đô thị; xây dựng và phát triển các đô thị thông minh; xây dựng nông thôn mới phù hợp với định hướng đô thị hoá.

7. Giải pháp về tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện Quy hoạch

a) Thực hiện rà soát, điều chỉnh, bổ sung và xây dựng mới quy hoạch xây dựng vùng liên huyện, vùng huyện, quy hoạch sử dụng đất cấp huyện và các quy hoạch khác theo quy định của pháp luật về quy hoạch, đảm bảo đồng bộ.

b) Triển khai xây dựng kế hoạch thực hiện, thường xuyên cập nhật, cụ thể hoá các nội dung quy hoạch thành các kế hoạch 5 năm, hằng năm. Các cấp, các ngành và Ủy ban nhân dân cấp huyện rà soát, điều chỉnh, bổ sung các chương trình, kế hoạch phát triển bảo đảm phù hợp với quy hoạch được duyệt. Trong quá trình triển khai thực hiện, thường xuyên giám sát, định kỳ đánh giá kết quả thực hiện quy hoạch theo quy định.

c) Công tác tổ chức triển khai thực hiện quy hoạch cần được đổi mới phù hợp đáp ứng yêu cầu của thực tiễn và thông lệ quốc tế. Bố trí bộ máy lãnh đạo tâm huyết, cán bộ đủ năng lực đáp ứng được yêu cầu với cơ chế quản lý hiệu lực, hiệu quả để triển khai thực hiện thành công Quy hoạch.

XII. BẢN ĐỒ QUY HOẠCH

Chi tiết danh mục bản đồ Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

(Chi tiết tại Phụ lục XXV)

Điều 2.

1. Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là cơ sở để triển khai lập các quy hoạch đô thị và nông thôn, quy hoạch sử dụng đất cấp huyện và quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành trên địa bàn tỉnh theo quy định của pháp luật có liên quan.

2. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân tỉnh Long An:

a) Tổ chức công bố, công khai Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo quy định của pháp luật về quy hoạch.

b) Xây dựng, ban hành Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

c) Tiếp tục thực hiện các yêu cầu, nội dung bảo vệ môi trường khi triển khai các dự án thực hiện Quy hoạch, bảo đảm sự hài hòa giữa phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ môi trường, góp phần phát triển nhanh, bền vững; tổ chức quan trắc, giám sát, quản lý môi trường; lưu giữ cơ sở dữ liệu, chia sẻ thông tin, cơ sở dữ liệu môi trường phục vụ quá trình chuyển đổi số trong quá trình thực hiện Quy hoạch.

d) Chịu trách nhiệm toàn diện về hệ thống bản đồ, sơ đồ, cơ sở dữ liệu, hồ sơ quy hoạch, danh mục dự án ưu tiên đầu tư trong thời kỳ quy hoạch được ban hành kèm theo Quyết định này. Việc chấp thuận hoặc quyết định chủ trương đầu

tư đối với các dự án chưa được xác định trong danh mục ưu tiên đầu tư ban hành kèm theo Quyết định này phải phù hợp với quy hoạch quy định tại Điều 1 Quyết định này và phù hợp với quy hoạch khác có liên quan (nếu có); đồng thời, người quyết định chủ trương đầu tư phải chịu trách nhiệm toàn diện trước pháp luật về quyết định của mình.

3. Sau khi các quy hoạch cấp quốc gia được cấp có thẩm quyền quyết định hoặc phê duyệt, Ủy ban nhân dân tỉnh Long An có trách nhiệm rà soát nội dung Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, nếu nội dung mâu thuẫn so với quy hoạch cấp cao hơn thì tiến hành điều chỉnh, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt điều chỉnh theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 2 Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2022 của Quốc hội.

Trong quá trình nghiên cứu, triển khai các dự án cụ thể, cơ quan có thẩm quyền chấp thuận hoặc quyết định chủ trương đầu tư chịu trách nhiệm toàn diện về việc xác định vị trí, diện tích, quy mô, công suất, phân kỳ đầu tư các công trình, dự án phù hợp với tiến độ, tình hình thực tế, phải phù hợp với Điều 1 Quyết định này và phải thực hiện đúng, đầy đủ các quy định pháp luật hiện hành có liên quan.

Điều 3. Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Long An chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính chính xác của số liệu, tài liệu, hồ sơ, hệ thống sơ đồ, bản đồ, cơ sở dữ liệu, các phụ lục (kèm theo Quyết định này) trong hồ sơ Quy hoạch tỉnh Long An thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và có trách nhiệm:

1. Lập Kế hoạch 05 năm, hằng năm, các chương trình phát triển trọng điểm, các dự án cụ thể để triển khai thực hiện Quy hoạch.

2. Nghiên cứu xây dựng, ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành các cơ chế, chính sách phù hợp với yêu cầu phát triển và theo quy định của pháp luật để huy động các nguồn lực thực hiện Quy hoạch.

3. Tiếp tục thực hiện các yêu cầu, nội dung bảo vệ môi trường khi triển khai các dự án thực hiện Quy hoạch, bảo đảm sự hài hòa giữa phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ môi trường, góp phần phát triển bền vững; tổ chức quan trắc, giám sát, quản lý môi trường; lưu giữ cơ sở dữ liệu, chia sẻ thông tin, cơ sở dữ liệu môi trường phục vụ quá trình chuyển đổi số trong quá trình thực hiện Quy hoạch.

4. Đối với các dự án quy hoạch đầu tư sau năm 2030, trường hợp có nhu cầu đầu tư phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và huy động được nguồn lực thì báo cáo cấp có thẩm quyền chấp thuận cho đầu tư sớm hơn.

Điều 4. Các bộ, ngành liên quan trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ được giao có trách nhiệm hướng dẫn Ủy ban nhân dân tỉnh Long An trong quá trình thực hiện Quy hoạch; trường hợp cần thiết, phối hợp với tỉnh nghiên cứu, xây dựng hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành một số cơ chế, chính sách phù hợp nhằm huy động, sử dụng có hiệu quả các nguồn lực để thực hiện Quy hoạch.

Điều 5. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

Điều 6. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Long An chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát Tài chính quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTCP, TGĐ Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, QHĐP (3b), Th Tùg.

**KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**



Trần Hồng Hà



Phụ lục I
PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ TỈNH LONG AN
THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050
(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Đơn vị hành chính	Tên đô thị	Hiện trạng	Đến năm 2025	Đến năm 2030	Ghi chú
1	Thành phố Tân An	Thành phố Tân An	II	I	I	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại I; đến năm 2030 là đô thị loại I
2	Thị xã Kiến Tường	Thị xã Kiến Tường	IV	III	II	Đến năm 2030 phấn đấu đạt đa số các tiêu chí đô thị loại II, đặc biệt là chuẩn trình độ phát triển cơ sở hạ tầng và kiến trúc, cảnh quan
3	Huyện Bến Lức	Thị trấn Bến Lức	IV	IV	III	Phấn đấu sau năm 2025 sẽ đạt đa số tiêu chí về phân loại đô thị loại IV, tiếp tục hoàn thiện công tác quy hoạch, xây dựng chương trình, kế hoạch để nâng cấp lên đô thị loại III trước năm 2030 cho toàn bộ địa giới hành chính huyện
4	Huyện Cần Giuộc	Thị trấn Cần Giuộc	IV	IV	III	Phấn đấu sau năm 2025 sẽ đạt đa số tiêu chí về phân loại đô thị loại IV, tiếp tục hoàn thiện công tác quy hoạch, xây dựng chương trình, kế hoạch để nâng cấp lên đô thị loại III trước năm 2030 cho toàn bộ địa giới hành chính huyện
5		Đô thị Long Đức Đông	V	V		
6		Đô thị mới Phước Vĩnh Tây		V*		
7	Huyện Cần Đước	Thị trấn Cần Đước	IV	IV	IV	Đạt một số tiêu chí đô thị loại V, trực thuộc huyện Cần Đước
8		Đô thị Rạch Kiến	V	V	V	
9		Đô thị Long Cang			V	
10		Đô thị Long Hựu Đông			V	
11		Đô thị Long Trạch			V	
12		Thị trấn Đức Hòa	IV	IV	III	

STT	Đơn vị hành chính	Tên đô thị	Hiện trạng	Đến năm 2025	Đến năm 2030	Ghi chú
13	Huyện Đức Hòa	Thị trấn Hậu Nghĩa	IV	IV		Phần đầu sau năm 2025 sẽ đạt đa số tiêu chí về phân loại đô thị loại IV, tiếp tục hoàn thiện công tác quy hoạch, xây dựng chương trình, kế hoạch để nâng cấp lên đô thị loại III trước năm 2030 cho toàn bộ địa giới hành chính huyện
14		Thị trấn Hiệp Hòa	V	V		
15		Đô thị mới Tân Mỹ		V*		
16	Huyện Đức Huệ	Thị trấn Đông Thành	V	IV	IV	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại IV; đến năm 2030 là đô thị loại IV
17		Đô thị Mỹ Quý Tây			V	Đạt một số tiêu chí đô thị loại V, trực thuộc huyện Đức Huệ
18		Đô thị Bình Hòa Nam			V	
19	Huyện Tân Hưng	Thị trấn Tân Hưng	V	IV	IV	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại IV; đến năm 2030 là đô thị loại IV
20		Đô thị mới Hưng Điền B			V	Đạt một số tiêu chí đô thị loại V, trực thuộc huyện Tân Hưng
21	Huyện Vĩnh Hưng	Đô thị Khánh Hưng			V	Đạt một số tiêu chí đô thị loại V, trực thuộc huyện Vĩnh Hưng
22		Đô thị Thái Bình Trung			V	
23		Thị trấn Vĩnh Hưng	V	IV	IV	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại IV; đến năm 2030 là đô thị loại IV
24	Huyện Mộc Hóa	Thị trấn Bình Phong Thạnh	V	V	V	Thị trấn huyện Mộc Hóa
25	Huyện Tân Thạnh	Đô thị Hậu Thạnh Đông			V	Đạt một số tiêu chí đô thị loại V, trực thuộc huyện Tân Thạnh
26		Thị trấn Tân Thạnh	V	IV	IV	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại IV; đến năm 2030 là đô thị loại IV
27	Huyện Thạnh Hóa	Thị trấn Thạnh Hóa	V	IV	IV	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại IV; đến năm 2030 là đô thị loại IV

STT	Đơn vị hành chính	Tên đô thị	Hiện trạng	Đến năm 2025	Đến năm 2030	Ghi chú
28	Huyện Thủ Thừa	Thị trấn Thủ Thừa	V	IV	IV	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại IV; đến năm 2030 là đô thị loại IV
29		Đô thị Tân Long			V	Đạt một số tiêu chí đô thị loại V, trực thuộc huyện Thủ Thừa
30	Huyện Tân Trụ	Đô thị Lạc Tấn			V	Đạt một số tiêu chí đô thị loại V, trực thuộc huyện Tân Trụ
31		Thị trấn Tân Trụ	V	IV	IV	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại IV; đến năm 2030 là đô thị loại IV
32	Huyện Châu Thành	Thị trấn Tâm Vu	V	IV	IV	Đến năm 2025 đạt một số tiêu chí đô thị loại IV; đến năm 2030 là đô thị loại IV
Tổng			19	21	27	

Ghi chú:

- V*: Phân đầu đạt một số tiêu chí về phân loại đô thị loại V.
- Ngoài ra, trong quá trình xây dựng phát triển đô thị, nếu các đô thị đạt tiêu chí phân loại đô thị sớm hơn định hướng sẽ cho phép thực hiện thực hiện các thủ tục đánh giá công nhận phân loại đô thị tại thời điểm đánh giá đạt các tiêu chí phân loại đô thị.



Phụ lục II
PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KHU CÔNG NGHIỆP
TỈNH LONG AN THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050
(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Tên khu công nghiệp	Địa điểm	Diện tích dự kiến (ha)
A	Các khu công nghiệp thực hiện theo chỉ tiêu sử dụng đất được phân bổ tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022		
I	Các khu công nghiệp đã thành lập		
1	KCN Vĩnh Lộc 2	Huyện Bến Lức	223,2
2	KCN Nhứt Chánh	Huyện Bến Lức	122,8
3	KCN Prodezi	Huyện Bến Lức	400,0
4	KCN Tandoland	Huyện Bến Lức	250,0
5	KCN Thuận Đạo	Huyện Bến Lức	111,1
6	KCN Thuận Đạo mở rộng	Huyện Cần Đước	189,8
7	KCN Cầu Tràm	Huyện Cần Đước	61,1
8	KCN Cầu cảng Phước Đông	Huyện Cần Đước	129,0
9	KCN Tân Kim	Huyện Cần Giuộc	103,9
10	KCN Tân Kim mở rộng	Huyện Cần Giuộc	52,4
11	KCN Nam Tân Tập	Huyện Cần Giuộc	244,7
12	KCN Long Hậu 3 giai đoạn 1	Huyện Cần Giuộc	124,0
13	KCN Tân Tập	Huyện Cần Giuộc	654,0
14	KCN Đức Hòa 1	Huyện Đức Hoà	257,5
15	KCN Tân Đức	Huyện Đức Hoà	545,7
16	KCN Đức Hòa III	Huyện Đức Hoà	1.291,9
17	KCN Thế Kỷ	Huyện Đức Hoà	119,2
18	KCN Nam Thuận	Huyện Đức Hoà	308,4
19	KCN Hựu Thạnh	Huyện Đức Hoà	524,1
20	KCN Tân Đô	Huyện Đức Hoà	209,1
21	KCN Hải Sơn	Huyện Đức Hoà	443,3
22	KCN Lộc Giang	Huyện Đức Hoà	466,0
23	KCN Quốc tế Trường Hải	Huyện Đức Huệ	162,2
24	KCN An Nhứt Tân	Huyện Tân Trụ	119,2

STT	Tên khu công nghiệp	Địa điểm	Diện tích dự kiến (ha)
25	KCN Thủ Thừa	Huyện Thủ Thừa	170,7
26	KCN Suntec giai đoạn 1	Huyện Thủ Thừa	296,3
27	KCN Phúc Long	Huyện Bến Lức	79,0
28	KCN Thịnh Phát	Huyện Bến Lức	73,5
29	KCN Phú An Thạnh	Huyện Bến Lức	352,8
30	KCN Long Hậu	Huyện Cần Giuộc	245,5
31	KCN Đông Nam Á	Huyện Cần Giuộc	396,0
32	KCN Trần Anh - Tân Phú giai đoạn 1	Huyện Đức Hoà	105,0
33	KCN Xuyên Á giai đoạn 1 và 2	Huyện Đức Hoà	302,5
34	KCN Hòa Bình	Huyện Thủ Thừa	117,7
Tổng cộng			9.251,6
II	Các khu công nghiệp thành lập mới khi đáp ứng các điều kiện theo quy định của pháp luật về khu công nghiệp		
1	KCN Phúc Long mở rộng	Huyện Bến Lức, Huyện Cần Đước	334,5
2	KCN Thịnh Phát mở rộng	Huyện Bến Lức	112,9
3	KCN Hòa Bình mở rộng	Huyện Thủ Thừa	49,0
4	KCN Long Hậu giai đoạn 2 mở rộng	Huyện Cần Giuộc	90,0
5	KCN Phú An Thạnh giai đoạn 2	Huyện Bến Lức	339,4
6	KCN Đông Nam Á giai đoạn 2	Huyện Cần Giuộc	209,0
7	KCN Trần Anh - Tân Phú giai đoạn 2	Huyện Đức Hoà	157,0
8	KCN Xuyên Á giai đoạn 3	Huyện Đức Hoà	177,1
9	KCN An Thạnh	Huyện Bến Lức	264,3
10	KCN Long Hậu - Tân Tập	Huyện Cần Giuộc	150,0
11	KCN Hoàng Lộc	Huyện Đức Hoà	152,2
12	KCN Anh Hồng 2	Huyện Đức Hoà	131,2
13	KCN Bình Hòa Nam 1	Huyện Đức Huệ	322,3
14	KCN Bình Hòa Nam 2	Huyện Đức Huệ	200,0
15	KCN Bình Hòa Nam 3	Huyện Đức Huệ	200,0
16	KCN Mỹ An	Huyện Thủ Thừa	124,0
17	KCN Cửa khẩu Bình Hiệp giai đoạn 1	Thị xã Kiến Tường	168,5
Tổng cộng			3.181,4
Tổng diện tích (I+II)			12.433

STT	Tên khu công nghiệp	Địa điểm	Diện tích dự kiến (ha)
B	Các khu công nghiệp tiềm năng thành lập mới trong trường hợp tỉnh Long An được bổ sung, điều chỉnh chỉ tiêu quy hoạch và kế hoạch sử dụng đất và đáp ứng các điều kiện theo quy định của pháp luật về khu công nghiệp		
1	KCN Lương Hòa - Tân Hòa - Tân Bửu	Huyện Bến Lức	994
2	KCN Lương Bình	Huyện Bến Lức	325
3	KCN An Thạnh	Huyện Bến Lức	286
4	KCN Thạnh Lợi - Thạnh Hòa	Huyện Bến Lức	2.000
5	KCN Thuận Đạo 2	Huyện Cần Đước	461
6	KCN Tân Lâm 1	Huyện Cần Đước	450
7	KCN Tân Lâm 2	Huyện Cần Đước	640
8	KCN Tân Lâm 3	Huyện Cần Đước	336
9	KCN Tân Tập 2	Huyện Cần Giuộc	800
10	KCN Long Hậu - Tân Tập	Huyện Cần Giuộc	200
11	KCN Phước Vĩnh Đông	Huyện Cần Giuộc	196
12	KCN Đông Thạnh	Huyện Cần Giuộc	600
13	KCN Sài Gòn - Hựu Thạnh	Huyện Đức Hoà	790
14	KCN Hải Sơn Đức Hòa Đông	Huyện Đức Hoà	261,2
15	KCN An Ninh Đông	Huyện Đức Hoà	525
16	KCN Mỹ Quý Tây	Huyện Đức Huệ	200
17	KCN Bình Hòa Nam 1	Huyện Đức Huệ	172,4
18	KCN Bình Hòa Nam 2	Huyện Đức Huệ	215
19	KCN Bình Hòa Nam 3	Huyện Đức Huệ	155
20	KCN Bình Hòa Nam 4	Huyện Đức Huệ	400
21	KCN Bình Hòa Nam 5	Huyện Đức Huệ	355
22	KCN Bình Hòa Hưng	Huyện Đức Huệ	535
23	KCN Mỹ Quý Đông - Mỹ Thạnh Bắc	Huyện Đức Huệ	916
24	KCN Tân Phước Tây	Huyện Tân Trụ	179
25	KCN Bình Trinh Đông	Huyện Tân Trụ	168
26	KCN Nhứt Ninh	Huyện Tân Trụ	200
27	KCN Suntec giai đoạn 2	Huyện Thủ Thừa	918
28	KCN Thủ Thừa 1	Huyện Thủ Thừa	448
29	KCN Thủ Thừa 2	Huyện Thủ Thừa	272

STT	Tên khu công nghiệp	Địa điểm	Diện tích dự kiến (ha)
30	KCN Tân Long	Huyện Thủ Thừa	1.500
31	KCN Mỹ An giai đoạn 2	Huyện Thủ Thừa	720
32	KCN Phú Ngãi Trị	Huyện Châu Thành	240
33	KCN Phước Tân Hưng	Huyện Châu Thành	392
34	KCN Thuận Mỹ	Huyện Châu Thành	1.470
35	KCN Đông Sông Rô	Thị xã Kiến Tường	172
36	KCN Cửa khẩu Bình Hiệp 2	Thị xã Kiến Tường	637
37	KCN Thuận Bình	Huyện Thạnh Hoá	158
Tổng cộng			19.286,6

Ghi chú: Tên, quy mô diện tích và phạm vi ranh giới các khu công nghiệp sẽ được xác định chính xác trong quá trình lập quy hoạch xây dựng và lập dự án đầu tư.



Phụ lục III
PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN CỤM CÔNG NGHIỆP
TỈNH LONG AN THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050
(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Tên cụm công nghiệp (CCN)	Địa điểm	Diện tích dự kiến (ha)
I	Các cụm công nghiệp đã đi vào hoạt động		
1	CCN Liên Hưng	Huyện Đức Hòa	33
2	CCN Nhựa Đức Hòa	Huyện Đức Hòa	46
3	CCN Liên Minh	Huyện Đức Hòa	36
4	CCN Hoàng Gia	Huyện Đức Hòa	126
5	CCN Đức Thuận Long An	Huyện Đức Hòa	37
6	CCN Đức Hòa Hạ	Huyện Đức Hòa	74
7	CCN Đức Hòa Đông	Huyện Đức Hòa	74
8	CCN Hiệp Hòa	Huyện Đức Hòa	50
9	CCN Hiệp Thành	Huyện Bến Lức	26
10	CCN Quốc Quang	Huyện Bến Lức	19
11	CCN Hải Sơn Long Thượng	Huyện Cần Giuộc	55
12	CCN Thiên Lộc Thành	Huyện Cần Đước	33
13	CCN Anova Group	Huyện Cần Đước	21
14	CCN Hoàng Long Long Cang	Huyện Cần Đước	65
15	CCN Kiến Thành	Huyện Cần Đước	29
16	CCN Lợi Bình Nhơn	Thành phố Tân An	89
17	CCN Tú Phương	Thành phố Tân An	44
Tổng cộng			857
II	Các cụm công nghiệp đang triển khai thực hiện thủ tục đầu tư và xây dựng hạ tầng kỹ thuật		
1	CCN Tân Mỹ	Huyện Đức Hòa	50
2	CCN Lê Trần	Huyện Đức Hòa	19
3	CCN Đức Thuận 2	Huyện Đức Hòa	50
4	CCN Tân Phú	Huyện Đức Hòa	50
5	CCN Tây Bắc Đức Hòa Đông	Huyện Đức Hòa	48
6	CCN Minh Hưng	Huyện Bến Lức	52
7	CCN Hải Sơn - Lương Bình	Huyện Bến Lức	75
8	CCN Nhựt Chánh II	Huyện Bến Lức	75
9	CCN Tân Tập (xã Tân Tập)	Huyện Cần Giuộc	71

STT	Tên cụm công nghiệp (CCN)	Địa điểm	Diện tích dự kiến (ha)
10	CCN Phước Vĩnh Đông 1	Huyện Cần Giuộc	50
11	CCN Phước Vĩnh Đông 2	Huyện Cần Giuộc	49
12	CCN Phước Vĩnh Đông 3	Huyện Cần Giuộc	47
13	CCN Phước Vĩnh Đông 4	Huyện Cần Giuộc	50
14	CCN Tân Tập (xã Long An)	Huyện Cần Giuộc	49
15	CCN Đông Quang	Huyện Cần Giuộc	43
16	CCN Long Phụng	Huyện Cần Giuộc	50
17	CCN Nam Nam Thiên	Huyện Cần Đước	30
18	CCN Savi	Huyện Cần Đước	50
19	CCN Long Sơn 1	Huyện Cần Đước	65
20	CCN Long Sơn 2	Huyện Cần Đước	75
21	CCN Long Sơn 3	Huyện Cần Đước	50
22	CCN Tây Nam	Huyện Cần Đước	50
23	CCN Lợi Bình Nhơn 2	Thành phố Tân An	27
24	CCN Tân Đồng Tiến	Huyện Tân Trụ	40
25	CCN An Long	Huyện Tân Trụ	42
26	CCN Vinh Khang	Huyện Tân Thạnh	18
27	CCN Mỹ Quý Tây	Huyện Đức Huệ	50
Tổng cộng			1.324
III	Các cụm công nghiệp thành lập mới		
1	CCN Lộc Giang 1	Huyện Đức Hòa	75
2	CCN Lộc Giang 2	Huyện Đức Hòa	75
3	CCN Hiệp Hòa 1	Huyện Đức Hòa	75
4	CCN Hiệp Hòa 2	Huyện Đức Hòa	75
5	CCN Mỹ Hạnh Bắc	Huyện Đức Hòa	49
6	CCN Nhứt Chánh I	Huyện Bến Lức	32
7	CCN Tân Chánh 1	Huyện Cần Đước	75
8	CCN Tân Chánh 2	Huyện Cần Đước	75
9	CCN Phước Tuy	Huyện Cần Đước	75
10	CCN Tân Bình 1	Huyện Tân Trụ	45
11	CCN Tân Bình 2	Huyện Tân Trụ	45
12	CCN Cà Nhíp	Huyện Tân Thạnh	75
13	CCN Tân Bình	Huyện Tân Thạnh	55
14	CCN Mỹ Thạnh Bắc 1	Huyện Đức Huệ	75
15	CCN Mỹ Thạnh Bắc 2	Huyện Đức Huệ	50
16	CCN Mỹ Thạnh Bắc 3	Huyện Đức Huệ	75

STT	Tên cụm công nghiệp (CCN)	Địa điểm	Diện tích dự kiến (ha)
17	CCN Mỹ Thạnh Bắc 4	Huyện Đức Huệ	74
18	CCN Mỹ Quý Tây 1	Huyện Đức Huệ	50
19	CCN Bình Hòa Nam 1	Huyện Đức Huệ	69
20	CCN Bình Hòa Nam 2	Huyện Đức Huệ	68
21	CCN Bình Châu	Huyện Vĩnh Hưng	61
22	CCN Tuyên Bình	Huyện Vĩnh Hưng	40
23	CCN Tân Hưng	Huyện Tân Hưng	55
24	CCN Tân Lập	Huyện Mộc Hóa	65
25	CCN Tân Tây	Huyện Thạnh Hóa	75
26	CCN Thủy Đông	Huyện Thạnh Hóa	75
27	CCN Long Thạnh	Huyện Thủ Thừa	75
28	CCN Long Thuận	Huyện Thủ Thừa	75
Tổng cộng			1.808
Tổng cộng (I+II+III)			3.989

Ghi chú:

- Tên dự án, vị trí, quy mô và phạm vi ranh giới các cụm công nghiệp sẽ được xác định chính xác trong quá trình lập quy hoạch chi tiết và lập dự án đầu tư.

- Ngoài ra, có 01 cụm công nghiệp Hải Sơn Đức Hòa Đông, huyện Đức Hòa, diện tích 261 ha được hoạt động theo Quy chế quản lý cụm công nghiệp trong khi chờ thực hiện thủ tục thành lập khu công nghiệp Hải Sơn Đức Hòa Đông, do cụm công nghiệp Hải Sơn Đức Hòa Đông đang được xử lý theo Thông tư liên tịch số 31/2012/TTLT-BCT-BKHĐT ngày 10/10/2012 của liên Bộ Công Thương - Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn xử lý cụm công nghiệp hình thành trước khi có quy chế quản lý cụm công nghiệp ban hành theo Quyết định số 105/2009/QĐ-TTg ngày 19/8/2009 của Thủ tướng Chính phủ có hiệu lực.

STT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô quy hoạch (Cấp quy hoạch; số làn đến năm 2030)
2	Quốc lộ 50	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Cần Giuộc)	Cầu Mỹ Lợi (huyện Cần Đức)	III; 4 làn xe
3	Quốc lộ 62	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Châu Thành)	Cửa khẩu Bình Hiệp (thị xã Kiến Tường)	III; 2 - 4 làn xe
4	Quốc lộ N1	Giao QL.14C và ĐT.822 - huyện Đức Huệ	Ranh giới tỉnh Đồng Tháp - tỉnh Long An (huyện Tân Hưng)	III; 2 - 4 làn xe
5	Quốc lộ N2 (Nâng thành Cao tốc Bắc - Nam phía Tây và một đoạn đầu tuyến nâng thành Vành đai IV)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - Huyện Đức Hòa	Ranh giới tỉnh Đồng Tháp - tỉnh Long An (huyện Tân Thạnh)	Theo cao tốc 02 (6 làn cao tốc)
6	Quốc lộ 14C	Ranh giới tỉnh Tây Ninh - tỉnh Long An (huyện Đức Huệ)	Giao QL.N1 (huyện Đức Huệ)	III; 2 - 4 làn xe
7	Quốc lộ 50B (trùng với ĐT. 827E quy hoạch)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Cần Giuộc)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Châu Thành)	III, 6 làn xe
8	Quốc lộ 30B	Giao QL.62 (huyện Thủ Thừa)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Thủ Thừa)	III, 2 - 4 làn xe
9	Quốc lộ 30C	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Tân Thạnh)	Ranh giới tỉnh Đồng Tháp - tỉnh Long An (huyện Tân Thạnh)	III, 2 - 4 làn xe

B. Hệ thống đường bộ do tỉnh quản lý

STT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô quy hoạch (Cấp; Số làn đến năm 2030/Số làn sau năm 2030)
A	Các tuyến hiện hữu			
1	ĐT.816 (Bình Đức - Bình Hòa Nam)	Giao QL.1 tại Ngã tư Bình Nhật (huyện Bến Lức)	Giao QL.N1 (huyện Đức Huệ)	III-IV; 2-6(*)/6(*) làn xe

STT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô quy hoạch (Cấp; Số lần đến năm 2030/Số lần sau năm 2030)
2	ĐT.817 (Tuyến dọc bờ Bắc sông Vàm Cỏ Tây)	Giao QL.1 tại Vòng xoay lớn (thành phố Tân An)	Giao QL.N1 (huyện Vĩnh Hưng)	IV; 2/4 lần xe
3	ĐT.818 (Thủ Thừa - Bình Thành - Mỹ Quý Tây)	Giao QL.1 tại Ngã ba Bình Ảnh (huyện Thủ Thừa)	Giao QL.14C - đoạn nâng lên từ ĐT.838 (huyện Đức Huệ)	III; 2(*)/6- 8(*) lần xe
4	ĐT.819 (Tân Hiệp - Tân Thành - Tân Hưng - Hưng Điền)	Cửa khẩu Tân Hưng (huyện Tân Hưng)	Giao ĐT.839 gần Mỏ Vẹt (huyện Thanh Hóa)	IV; 2/4 - 6 lần xe
5	ĐT.819C (Nối ĐT.819 ra ngã ba Tuyên Nhơn)	Giao ĐT.819 (huyện Thanh Hoá)	Ngã ba Tuyên Nhơn (huyện Thanh Hóa)	IV; 2/4 - 6 lần xe
6	ĐT.819B (Bắc Chiên - Cả Bàn)	Giao QL.62 (thị xã Kiến Tường)	Giao ĐT.820 (huyện Tân Hưng)	IV; 2/4 lần xe
7	ĐT.820 (Đường tuần tra biên giới)	Ranh giới tỉnh Đồng Tháp - tỉnh Long An (huyện Tân Hưng)	Ranh giới tỉnh Tây Ninh - tỉnh Long An (huyện Đức Huệ)	IV; 2/4 lần xe
8	ĐT.821 (Tỉnh lộ 6)	Bến đò Lộc Giang (huyện Đức Hòa)	Ranh giới tỉnh Tây Ninh - tỉnh Long An (huyện Đức Hòa)	III; 2/4 - 6 lần xe
9	ĐT.822 (Tỉnh lộ 7)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Đức Hòa)	Giao đường tuần tra biên giới (huyện Đức Huệ)	III; 2/4 - 6 lần xe
10	ĐT.823 (Đức Hòa - Thanh Hóa)	Giao Vành đai 4 (huyện Đức Hòa)	Giao cao tốc Bắc Nam phía Tây (huyện Thanh Hóa)	II-III; 2 - 4/4 - 6 lần xe
11	ĐT.823B (Đường KCN Đức Hòa 2-3)	Giao Vành đai 4 - Trùng ĐT.823 (huyện Đức Hòa)	Giao ĐT.825 (huyện Đức Hòa)	(*); 6/6 lần xe
12	ĐT.823C (Đường cấp kênh Thầy Cai)	Giao ĐT.821 (huyện Đức Hòa)	Giao ĐT.825 (huyện Đức Hòa)	(*); 2/4 - 6 lần xe
13	ĐT.824 (Hựu Thạnh - Mỹ Hạnh Nam)	Gần bờ sông Vàm Cỏ Đông (huyện Đức Hòa)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Đức Hòa)	(*); 4/6 lần xe
14	ĐT.825 (Tỉnh lộ 10)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Đức Hòa)	Giao ĐT.821 (huyện Đức Hòa)	II-III; 4/6 lần xe
15	ĐT.826	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Cần Giulộc)	Giao QL.50 tại Ngã ba Tân Lân (huyện Cần Đức)	III; 2/4 - 6 lần xe

STT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô quy hoạch (Cấp; Số lần đến năm 2030/Số lần sau năm 2030)
16	ĐT.826B (Đồn Rạch Cát - Cần Đước)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Châu Thành)	Đồn Rạch Cát (huyện Cần Đước)	III; 2/6 làn xe
17	ĐT.826C	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Cần Giuộc)	Giao ĐT.826B tại ngã ba Tân Lâm (huyện Cần Đước)	IV; 2/4 làn xe
18	ĐT.826D (Tân Tập - Long Hậu)	Giao ĐT.826E (huyện Cần Giuộc)	Giao ĐT.826B (huyện Cần Đước)	(*); 4 - 6/8 - 12 làn xe
19	ĐT.826E	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Cần Giuộc)	QL.50B (huyện Cần Giuộc)	(*); 6/6 làn xe
20	ĐT.827 (Tân An - Châu Thành) (Nâng thành Quốc lộ 62)	Nối tiếp đường Nguyễn Đình Chiểu thành phố Tân An	Bến đò Thanh Vĩnh Đông (huyện Châu Thành)	III; 2 - 4/4 - 6 làn xe
21	ĐT.827B (Cổng Bình Tâm - Rạch Trâm)	Cổng Bình Tâm (thành phố Tân An)	Giao cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trà Vinh - Sóc Trăng - đoạn trùng ĐT.826B (huyện Châu Thành)	III; 2/4 - 6 làn xe
22	ĐT.827C (Châu Thành - Chợ Gạo)	Giao ĐT.827 (huyện Châu Thành)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Châu Thành)	III; 2/4 - 6 làn xe
23	ĐT.827D (Cần Đước - Tân Trụ - Châu Thành)	Giao ĐT.826 (huyện Cần Đước)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Châu Thành)	IV; 2/4 - 6 làn xe
24	ĐT.829	Giao QL.62 (huyện Tân Thạnh)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (Huyện Tân Thạnh)	III; 4/6 làn xe
25	ĐT.830 (Tân Tập - Bến Lức - Hiệp Hòa)	Bến phà Cần Giuộc - Cần Giờ	Giao ĐT.822 (huyện Đức Hòa)	II-III; 2 - 4/6 - 8 làn xe
26	ĐT.830B (Bến Lức - Cần Đước)	Giao QL.1 (huyện Bến Lức)	Giao cao tốc (Thành phố Hồ Chí Minh - Trà Vinh - Sóc Trăng) - tỉnh Long An (huyện Cần Đước)	(*); 2 - 4/6 làn xe
27	ĐT.830C (Hương lộ 8 cũ)	Giao ĐT.830 (huyện Bến Lức)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Bến Lức)	(*); 2 - 4/6 làn xe

STT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô quy hoạch (Cấp; Số làn đến năm 2030/Số làn sau năm 2030)
28	ĐT.830D (Mỹ Yên - Tân Bửu)	Giao QL.1 (huyện Bến Lức)	Giao 830C (huyện Bến Lức)	III; 2/6 làn xe
29	ĐT.831 (Bình hiệp - Vĩnh Hưng - Tân Hưng - Vĩnh Châu B)	Giao QL.62 tại Ngã tư Bình Hiệp (thị xã Kiến Tường)	Ranh giới tỉnh Đồng Tháp - tỉnh Long An (huyện Tân Hưng)	III; 2/4 - 6 làn xe
30	ĐT.831B (Vĩnh Hưng - Khánh Hưng - Cửa khẩu Khánh Hưng)	Giao QL.N1 (huyện Vĩnh Hưng)	Giao ĐT.820 (huyện Vĩnh Hưng)	IV; 2/4 làn xe
31	ĐT.831C (Vĩnh Thuận - Vĩnh Bình - Cửa khẩu Long Khốt)	Giao ĐT.831E (huyện Vĩnh Hưng)	Cửa khẩu Long Khốt (huyện Vĩnh Hưng)	IV; 4/4 làn xe
32	ĐT.831D (cấp Kênh sông Trăng)	Giao ĐT.820 - Đường tuần tra biên giới (huyện Tân Hưng)	Giao ĐT.831 (huyện Vĩnh Hưng)	IV; 2/4 làn xe
33	ĐT.831E (Cấp kênh 504, kênh Cái Sách, kênh 1 tháng 5)	Giao ĐT.837B (huyện Tân Hưng)	Giao ĐT.831 (huyện Vĩnh Hưng)	IV; 2/4 làn xe
34	ĐT.831F (Tuyến Khánh Hưng - Hưng Điền A)	Giao ĐT.831B (huyện Vĩnh Hưng)	Cửa khẩu Hưng Điền A (huyện Vĩnh Hưng)	IV; 2/4 làn xe
35	ĐT.832 (Bến Lức - Tân Trụ)	Giao QL.1 tại ngã tư Bình Nhựt (huyện Bến Lức)	ĐT.833 (huyện Tân Trụ)	II-III; 2 - 4/6 - 8 làn xe
36	ĐT.833	Giao QL.1 tại vòng xoay lớn (thành phố Tân An)	Bến phà Thuận Lợi (huyện Tân Trụ)	III; 2(*)/6 - 8(*) làn xe
37	ĐT.833B (Bến Lức - Tân Trụ)	Giao QL.1 (huyện Bến Lức)	ĐT.833C và ĐT.833 tại ngã tư Lạc Tấn (huyện Tân Trụ)	IV; 2/6 làn xe
38	ĐT.833C (Tỉnh lộ Cai Tài)	Giao QL.1 tại cầu Voi (huyện Thủ Thừa)	Giao ĐT.833 và 833B tại ngã tư Lạc Tấn (huyện Tân Trụ)	IV; 2/6 làn xe
39	ĐT.833D	Giao QL.1 (huyện Thủ Thừa)	Giao ĐT.832 (huyện Tân Trụ)	IV; 2/6 làn xe
40	ĐT.834 (Tân An - Thủ Thừa)	Giao QL.1, Nghĩa trang tỉnh (thành phố Tân An)	Giao ĐT.823 (huyện Thủ Thừa)	IV; 2/4 - 6 làn xe
41	ĐT.834B	Giao QL.62 (huyện Thủ Thừa)	Giao ĐT.817 (huyện Thủ Thừa)	III; 2/4 - 6 làn xe
42	ĐT.835 (Gò Đen - Cần Giuộc)	Giao QL.1 tại Gò Đen (huyện Bến Lức)	Giao QL.50 (huyện Cần Giuộc)	III; 2/6 - 8 làn xe
43	ĐT.835B	Giao QL.1 (huyện Bến Lức)	ĐT.835 (huyện Cần Giuộc)	IV; 2/4 làn xe

STT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô quy hoạch (Cấp; Số lần đến năm 2030/Số lần sau năm 2030)
44	ĐT.835C (Phước Lợi - Phước Vân)	Giao ĐT.835 (huyện Bến Lức)	Giao ĐT.830B (huyện Cần Đước)	IV; 2/4 lần xe
45	ĐT.835D	Giao ĐT.833B (huyện Cần Đước)	ĐT.835 (huyện Cần Đước)	IV; 2/4 lần xe
46	ĐT.836	Giao QL.62 tại ngã ba Tuyên Nhơn (huyện Thanh Hóa)	QL.62 (huyện Thanh Hóa)	(*); 2/4 lần xe
47	ĐT.836B (Đường cấp kênh Bến Kè)	Giao QL.62 (huyện Thanh Hóa)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Tân Thạnh)	III; 2/4 - 6 lần xe
48	ĐT.837	Giao ĐT.829 (huyện Tân Thạnh)	Ranh giới tỉnh Đồng Tháp - tỉnh Long An (huyện Tân Thạnh)	III; 2 - 4/6 - 8 lần xe
49	ĐT.837B (Đường cấp kênh Bảy thước - Phước Xuyên)	Giao QL.62 (huyện Tân Thạnh)	ĐT.831 (huyện Tân Hưng)	IV; 2/4 - 6 lần xe
50	ĐT.838 (Đức Huệ - Mỹ Quý Tây) (Nâng một đoạn từ giao ĐT.838C đến giao ĐT.822 thành Quốc lộ 14C)	Giao đường Châu Văn Liêm - huyện Đức Huệ	Cửa khẩu Mỹ Quý Tây - huyện Đức Huệ	III; 2 - 4/6 - 8 lần xe
-	ĐT.838: Đoạn mở mới qua Tây Ninh	Giao ĐT.822B - huyện Đức Huệ	Ranh giới tỉnh Tây Ninh - huyện Đức Huệ	III; 2 - 4/6 - 8 lần xe
51	ĐT.838B	Giao QL.14C - Đoạn nâng lên từ ĐT.838 - huyện Đức Huệ	Giao ĐT.822 - huyện Đức Huệ	IV; 2/4 - 6 lần xe
52	ĐT.838C	ĐT.838 (huyện Đức Huệ)	Ranh giới tỉnh Tây Ninh - tỉnh Long An (huyện Đức Huệ)	III; 2 - 4/6 - 8 lần xe
53	ĐT.839 (Đông Thành - Tân Hiệp - Thuận Bình)	Giao ĐT.822 (huyện Đức Huệ)	Giao ĐT.823 (huyện Thanh Hóa)	III; 2 - 4/6 - 8 lần xe
B Các tuyến mở mới				
1	ĐT.817B	Giao cao tốc Bắc Nam phía Tây - đoạn trùng với QL.N2 (huyện Thanh Hóa)	Giao QL.62 (huyện Thanh Hóa)	IV; 2/4 lần xe
2	ĐT.822B	Giao ĐT.825 và ĐT.MM01 (huyện Đức Hòa)	QL.14C (huyện Đức Huệ)	III; 4/6 lần xe
3	ĐT.823D (Đường mở mới Tây Bắc)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Đức Hòa)	Giao cao tốc Bắc Nam phía Tây, Vành Đai 4 và ĐT.825 (huyện Đức Hòa)	(*); 6/6 lần xe

STT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô quy hoạch (Cấp; Số lần đến năm 2030/Số lần sau năm 2030)
4	ĐT.827E	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Cần Giuộc)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Châu Thành)	III; 2/6 lần xe
5	ĐT.827K	Kết nối với đường Hùng Vương nối dài (thành phố Tân An)	Giao ĐT.827B tại Công Rạch Tràm (huyện Châu Thành)	III; 6/6 - 8 lần xe
6	ĐT.830E (Vành đai IV giai đoạn II)	Giao Vành đai IV (huyện Bến Lức)	Giao QL.50B và ĐT.832 (huyện Tân Trụ)	III; 4/6 - 8 lần xe
7	ĐT.MM01 (Trục động lực Đức Hòa)	ĐT.825 và ĐT.822B (huyện Đức Hòa)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Đức Hòa)	(*); 4/6 lần xe
8	ĐT.MM02 (Đường song hành Quốc lộ 62)	Giao QL.62 và ĐT.834B (huyện Thủ Thừa)	Giao QL.62 - thị xã Kiến Tường	III; 4/6 - 8 lần xe
9	ĐT.MM03 (Đường Gia Miếng)	Giao ĐT.830 (huyện Bến Lức)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Bến Lức)	(*); 2 - 4/4 - 8 lần xe
10	ĐT.MM04 (Đường vành đai thành phố Tân An)	Giao ĐT.834B (huyện Thủ Thừa)	Giao QL.1	(*); 4/6 lần xe
11	ĐT.MM05 (Phú An Thạnh - Mỹ An)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Bến Lức)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Thủ Thừa)	III; 2/4 lần xe
12	ĐT.MM06 (đường cấp kênh Quận - Kênh 5000 - Kênh Ba Mới)	Giao tuyến tránh QL.62 (TX. Kiến Tường)	Ranh giới Tiền Giang - huyện Tân Thạnh	IV; 2/4 lần xe
13	ĐT.MM06B (Nhánh kết nối Quốc lộ 62)	Giao QL.30C (đoạn nâng lên từ ĐT.829) - huyện Tân Thạnh	Giao QL.62 - huyện Thủ Thừa	IV; 2/4 lần xe
14	ĐT.MM07 (Vĩnh Bửu - Vĩnh Đại - Vĩnh Bình)	Giao 837B (huyện Tân Hưng)	Giao QL.N1 (huyện Vĩnh Hưng)	IV; 2/4 lần xe
15	ĐT.MM08 (Bình Chánh - Lương Hòa - Bình Hòa Bắc - Mỹ Quý Tây)	Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh - tỉnh Long An (huyện Bến Lức)	Giao ĐT.838 (huyện Đức Huệ)	II; 6 - 8/6 - 8 lần xe
16	ĐT.MM09 (Tân Thạnh - Hậu Mỹ Bắc)	Giao QL.30C (huyện Tân Thạnh)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Tân Thạnh)	IV; 2/4 lần xe
17	ĐT.MM10 (Đường liên huyện Mộc Hóa - Thạnh Hóa)	Giao QL.62 (huyện Mộc Hóa)	Giao ĐT.836 (huyện Thạnh Hóa)	IV; 2/4 lần xe

STT	Tên đường	Điểm đầu	Điểm cuối	Quy mô quy hoạch (Cấp; Số làn đến năm 2030/Số làn sau năm 2030)
18	ĐT.MM11 (Tân Thạnh - Cái Bè)	Giao QL.30C (huyện Tân Thạnh)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Tân Thạnh)	IV; 2/4 làn xe
19	ĐT.MM12 (Tân Thạnh - Cai Lậy)	Giao đường Lê Duẩn (huyện Tân Thạnh)	Ranh giới tỉnh Tiền Giang - tỉnh Long An (huyện Tân Thạnh)	IV; 2/4 làn xe
20	ĐT.MM13 (Thiên Hộ Vương)	Nối tiếp đường đô thị Thiên Hộ Vương (huyện Mộc Hóa)	Giao ĐT.837B (huyện Tân Thạnh)	III; 2/4 làn xe
21	ĐT.MM14 (Đường cấp kênh Cà Môn)	Giao ĐT.831 (huyện Tân Hưng)	Giao ĐT.837B (huyện Tân Hưng)	IV; 2/4 làn xe
22	ĐT.MM15 (Đường bờ Đông sông Vàm Cỏ Đông)	Giao Cao tốc Bắc Nam phía Tây và ĐT.830 - huyện Đức Hòa	Ranh giới tỉnh Tây Ninh - tỉnh Long An (huyện Đức Hòa)	IV; 2/4 làn xe
23	ĐT.MM16 (Đường bờ Tây sông Vàm Cỏ Đông)	Giao ĐT.816 (huyện Đức Huệ)	Ranh giới tỉnh Tây Ninh - tỉnh Long An (huyện Đức Huệ)	IV; 2/4 làn xe
24	ĐT.MM17 (Đức Hòa Thượng - Tân Hội)	Giao ĐT.824 và ĐT.823D (huyện Đức Hòa)	Giao ĐT.825 (huyện Đức Hòa)	IV; 2/4 làn xe
25	ĐT.MM17B (Mỹ Hạnh)	Giao ĐT.824 (huyện Đức Hòa)	Giao ĐT.MM17 (huyện Đức Hòa)	IV; 2 - 4/4 làn xe
26	ĐT.MM18 (Kết nối Hải Sơn - Tân Đô - Võ Văn Kiệt nối dài)	Giao ĐT.830 (huyện Bến Lức)	Giao MM.01 - Trục động lực Đức Hòa (huyện Đức Hòa)	(*); 4/6 - 8 làn xe
27	ĐT.MM19 (Hựu Thạnh - Tân Bửu)	Giao ĐT.830 (huyện Bến Lức)	Giao ĐT.830C (huyện Bến Lức)	(*); 4/6 - 8 làn xe
28	ĐT.MM20 (An Thạnh - Tân Bửu)	Giao ĐT.830 (huyện Bến Lức)	Giao Vành đai 3 (huyện Bến Lức)	(*); 4/6 làn xe
29	ĐT.MM21 (Đường cấp kênh Tĩnh)	ĐT.MM16 - Đường bờ Tây sông Vàm Cỏ Đông (huyện Đức Huệ)	Giao đường tuần tra biên giới (huyện Đức Hòa)	III; 4/4 làn xe

Ghi chú: (*) Các đoạn đường qua đô thị quy mô thực hiện theo quy hoạch đô thị. Số làn xe đến 2030 có thể được mở rộng theo quy mô quy hoạch sau 2030 khi có nhu cầu thực tế.



Phụ lục V
DANH MỤC CẢNG THỦY NỘI ĐỊA TỈNH LONG AN
THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050
(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

I. Cảng hàng hoá

STT	Tên cảng	Địa điểm	Sông, kênh	Công suất dự kiến (1.000T/năm)	Ghi chú
1	Cảng Thành Tài	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	800	Nâng cấp, cải tạo
2	Cảng Bourbon Bến Lức	Huyện Bến Lức	Sông Vàm Cỏ Đông	2.500	Nâng cấp, cải tạo
3	Cảng Hoàng Tuấn	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	1.200	Nâng cấp, cải tạo
4	Cảng Tân Thành Long	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	500	Nâng cấp, cải tạo
5	Cảng Phương Quân	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	500	Nâng cấp, cải tạo
6	Cảng An Long	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	500	Nâng cấp, cải tạo
7	Cảng Thiên Lộc Thành	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	1.000	Nâng cấp, cải tạo
8	Cảng Kim Tín	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	800	Nâng cấp, cải tạo
9	Cảng Hoàng Long	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	600	Xây mới
10	Cảng BMT Long An	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	800	Xây mới
11	Cảng Trà Cù	Huyện Đức Hòa	Sông Vàm Cỏ Đông	1.500	Nâng cấp, cải tạo
12	Cảng Hựu Thạnh	Huyện Đức Hòa	Sông Vàm Cỏ Đông	500	Xây mới
13	Cảng Cần Giuộc	Huyện Cần Giuộc	Sông Cần Giuộc	500	Xây mới
14	Cảng cơ khí Công trình 2	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ	500	Nâng cấp, cải tạo
15	Cảng Tân An	Thành phố Tân An	Sông Vàm Cỏ Tây	1.000	Xây mới
16	Cảng Mộc Hóa	Huyện Mộc Hóa	Sông Vàm Cỏ Tây	500	Xây mới
17	Cảng Cửa khẩu Bình Hiệp	Thị xã Kiến Tường	Sông Vàm Cỏ Tây	300	Xây mới
18	Cảng Tuyên Bình	Huyện Vĩnh Hưng	Sông Vàm Cỏ Tây	300	Xây mới

II. Cảng chuyên dùng

STT	Tên cảng	Địa điểm	Sông, kênh	Công suất dự kiến (1000T/năm)	Ghi chú
1	Cảng Greenfeed	Huyện Bến Lức	Sông Vàm Cỏ Đông	300	Nâng cấp, cải tạo
2	Cảng MT Gas	Huyện Bến Lức	Sông Vàm Cỏ Đông	300	Nâng cấp, cải tạo
3	Cảng nhà máy đường Hiệp Hòa	Huyện Đức Hòa	Sông Vàm Cỏ Đông	300	Nâng cấp, cải tạo
4	Cảng phân bón Bình Điền	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	200	Nâng cấp, cải tạo
5	Cảng phân bón Năm Sao	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	350	Nâng cấp, cải tạo
6	Cảng Long An - Công ty thực phẩm An Long	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	500	Nâng cấp, cải tạo
7	Cảng Cẩm Nguyên	Huyện Bến Lức	Sông Vàm Cỏ Đông	550	Nâng cấp, cải tạo
8	Cảng xi măng Hà Tiên 2 - Long An	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	800	Nâng cấp, cải tạo
9	Cảng hóa dầu Long Hưng	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	2000	Nâng cấp, cải tạo
10	Cảng Nam Việt Thuận	Huyện Cần Đước	Sông Vàm Cỏ Đông	300	Nâng cấp, cải tạo
11	Cảng nhà máy đường Nagarjuna - VN	Huyện Bến Lức	Sông Vàm Cỏ Đông	200	Nâng cấp, cải tạo
12	Cảng Tiên Phong	Huyện Bến Lức	Sông Vàm Cỏ Đông	300	Nâng cấp, cải tạo
13	Cảng Phú An	Huyện Bến Lức	Sông Vàm Cỏ Đông	300	Nâng cấp, cải tạo
14	Cảng kho xăng dầu Bến Lức	Huyện Bến Lức	Sông Vàm Cỏ Đông	250	Nâng cấp, cải tạo
15	Cảng Việt Hóa Nông	Huyện Cần Đước	Sông Cần Giuộc	300	Nâng cấp, cải tạo
16	Cảng Tân Kim	Huyện Cần Giuộc	Sông Cần Giuộc	300	Nâng cấp, cải tạo
17	Cảng thủy nội địa Petechland	Thành phố Tân An	Sông Vàm Cỏ Tây	300	Nâng cấp, cải tạo

III. Cảng hành khách

STT	Tên cảng bến	Địa điểm	Phân loại	Cỡ tàu lớn nhất (ghế)	Công suất dự kiến (ngàn HK/năm)
1	Cảng khách Tân An	Thành phố Tân An	I	120	1.200
2	Bến khách Bến Lức	Huyện Bến Lức	I	50	600
3	Bến khách Kiến Tường	Thị xã Kiến Tường	I	50	450
4	Bến khách Tân Hưng	Huyện Tân Hưng	III	50	90
5	Bến khách Vĩnh Hưng	Huyện Vĩnh Hưng	III	50	90
6	Bến khách Mộc Hóa	Huyện Mộc Hóa	III	50	90
7	Bến khách Tân Thạnh	Huyện Tân Thạnh	III	50	90
8	Bến khách Thạnh Hóa	Huyện Thạnh Hóa	II	50	150
9	Bến khách Đức Huệ	Huyện Đức Huệ	III	50	90
10	Bến khách Đức Hòa	Huyện Đức Hòa	III	50	90
11	Bến khách Tân Trụ	Huyện Tân Trụ	III	50	90
12	Bến khách Châu Thành	Huyện Châu Thành	III	120	90
13	Bến khách Cần Giuộc	Huyện Cần Giuộc	II	120	150
14	Các bến khách du lịch	Tỉnh Long An	III	120	1.500



Phụ lục VI
PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS
TỈNH LONG AN THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050
(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
Ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Tên dự án	Địa điểm	Diện tích dự kiến (ha)
1	Khu tiếp nhận kho vận - logistics tại Cảng quốc tế Long An	Huyện Cần Giuộc	147
2	Trung tâm kho vận và dịch vụ logistics	Huyện Bến Lức	10
3	Trung tâm kho vận và dịch vụ logistics	Huyện Bến Lức	16
4	Trung tâm kho vận và dịch vụ logistics	Huyện Bến Lức	50
5	Trung tâm kho vận và dịch vụ logistics	Huyện Cần Giuộc	71
6	Trung tâm kho vận và dịch vụ logistics	Huyện Châu Thành	150
7	Trung tâm kho vận và dịch vụ logistics	Huyện Cần Đước	200
8	Trung tâm kho vận và dịch vụ logistics ở khu cửa khẩu Bình Hiệp	Thị xã Kiến Tường	10
9	Trung tâm kho vận và dịch vụ logistics ở khu cửa khẩu Mỹ Quý Tây	Huyện Đức Huệ	10
10	Trung tâm tập kết, phân phối hàng hoá (logistics)	Huyện Tân Trụ	130

Ghi chú: Tên, quy mô và phạm vi ranh giới các Trung tâm logistics sẽ được xác định trong quá trình lập dự án đầu tư.



Phụ lục X
DANH MỤC CÔNG TRÌNH THỦY LỢI TỈNH LONG AN
DỰ KIẾN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG THỜI KỲ 2021 - 2030,
TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

1. Hệ thống đê bao, bờ bao theo kênh cấp 1, cấp 2 cần nâng cấp, bổ sung

STT	Hạng mục	Địa điểm	Chiều dài dự kiến (km)
A	Nâng cấp hệ thống đê sông		
1	Sông Vàm Cỏ Tây (Từ Ngã ba Vàm Cỏ Đông - Tây đến Cầu Tân An)	Thành phố Tân An, huyện Châu Thành, huyện Tân Trụ	33,4
2	Sông Vàm Cỏ Tây (từ Cầu Tân An đến Cầu Mộc Hóa)	Huyện Mộc Hóa, huyện Thạnh Hóa, huyện Thủ Thừa, thành phố Tân An	95,4
3	Sông Vàm Cỏ Đông (từ ngã ba Vàm Cỏ Đông - Tây đến Ranh tỉnh Tây Ninh)	Huyện Đức Hòa, huyện Bến Lức, huyện Cần Đước	21,1
4	Sông Vàm Cỏ (từ ngã ba sông Soài Rạp đến ngã ba Vàm Cỏ Đông - Vàm Cỏ Tây)	Huyện Châu Thành, huyện Tân Trụ	35,5
5	Sông Xoài Rạp (Rạch Cát - Rạch Chim)	Huyện Cần Giuộc, huyện Cần Đước	
6	Sông Cần Giuộc (sông Rạch Cát), (từ ngã ba sông Soài Rạp đến ngã ba kênh Nước Mặn - sông Cần Giuộc)	Huyện Cần Giuộc, huyện Cần Đước	9,6
-	Sông Cần Giuộc (sông Rạch Cát), (từ ngã ba kênh Nước Mặn - sông Cần Giuộc đến ngã ba kênh Cây Khô)	Huyện Cần Đước, huyện Cần Giuộc	25,9
7	Sông Rạch Cát (sông Cần Giuộc), (sông Xoài Rạp - Rạch Dơi)	Huyện Cần Đước, huyện Cần Giuộc	3,7
8	Sông Nhựt Tảo	Huyện Tân Trụ	6,4
9	Sông Bến Lức (sông Vàm Cỏ Đông - Ranh giới Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Long An)	Huyện Bến Lức	31,6
B	Nâng cấp cải tạo đê, kè chống sạt lở		
1	Củng cố, nâng cấp 05 đoạn đê xung yếu đảm bảo an toàn chống lũ, triều cường (phía bờ hữu sông Vàm Cỏ Tây)	Huyện Châu Thành	
C	Cải tạo hệ thống kênh trục		
1	Sông Long Khốt	Huyện Vĩnh Hưng	27

STT	Hạng mục	Địa điểm	Chiều dài dự kiến (km)
2	Sông Cái Cỏ	Huyện Tân Hưng và huyện Vĩnh Hưng	33,2
3	Kênh Tân Thành - Lò Gạch	Huyện Tân Hưng và huyện Vĩnh Hưng	26
4	Kênh Hưng Điền (Cái Cỏ - Long Khốt)	Huyện Vĩnh Hưng	18,4
5	Kênh Sông Trăng	Huyện Tân Hưng	32
6	Kênh Hồng Ngự (từ thành phố Hồng Ngự, tỉnh Đồng Tháp đến huyện Vĩnh Hưng, tỉnh Long An)	Huyện Tân Hưng	14
7	Kênh 79	Các huyện Tân Hưng, Mộc Hóa, Tân Thạnh, Thạnh Hóa và thị xã Kiến Tường	72
8	Kênh BoBo	Huyện Thủ Thừa	24,8
9	Kênh 28 (Sông Cái Cỏ - Bình Châu)	Huyện Vĩnh Hưng	18
10	Kênh Rạch Chanh - Trị Yên	Các huyện Bến Lức, Cần Giuộc và Cần Đước	27,0
11	Kênh Tràm - Mỹ Bình	Huyện Đức Huệ	32,7
12	Sông Rò (thị xã Kiến Tường)	Thị xã Kiến Tường, huyện Mộc Hóa	12
D	Xây mới kè chống sạt lở		
1	Dự án kè sông Vàm Cỏ Tây	Huyện Mộc Hóa, thị xã Kiến Tường	
2	Dự án kè sông Vàm Cỏ Đông	Các huyện Đức Huệ, Đức Hòa, Bến lức	
3	Kè sông Cần Giuộc	Huyện Cần Giuộc	
4	Dự án kè khu vực đô thị Thủ Thừa	Huyện Thủ Thừa	
5	Dự án kè chống sạt lở sông Vàm Cỏ Tây và khu vực đô thị Mộc Hóa	Huyện Mộc Hóa	
6	Dự án kè sông Bảo Định	Thành phố Tân An	
7	Kè chống sạt lở cặp kênh Dương Văn Dương (Bờ kè Thị trấn Thạnh Hoá - Cầu Cái Tôm)	Huyện Thạnh Hóa	
Đ	Xây mới cống		
1	09 cống dọc Quốc lộ 62 có khẩu độ dự kiến từ 5m đến 20m (gồm cống: Bến Kè, Rạch Chùa, Trần Lệ Xuân, Bùn Bà Cua 1, Bùn Bà Cua 2, Kênh 1, Kênh 2, Cái Tôm, Kênh 12)	Các huyện Thạnh Hóa và Tân Thạnh	
2	Công trình kiểm soát nguồn nước dòng chính sông Vàm Cỏ	Các huyện Cần Đước và Châu Thành	

STT	Hạng mục	Địa điểm	Chiều dài dự kiến (km)
F	Hồ chứa nước phục vụ sinh hoạt và sản xuất		
1	Xây dựng 4 hồ chứa nước tổng diện tích khoảng 500 ha: Thanh An (Thanh Hoá), Bình Hiệp (Kiến Tường), Bàu Biền (Vĩnh Hưng), Hưng Điền (Tân Hưng)	Các huyện Thanh Hóa, Vĩnh Hưng, Tân Hưng và thị xã Kiến Tường	

2. Hệ thống kênh trục, kênh cấp 1, cấp 2 cần nạo vét

STT	Tên công trình	Địa điểm	Thông số kỹ thuật kênh (m)	
			Chiều dài	Cao trình đáy
	Kênh chính, tạo nguồn		484.864	
1	Kênh Cái Cỏ	Các huyện Tân Hưng và Vĩnh Hưng	32.550	-3.0
	- Nạo vét đoạn		30.400	-3.0
2	Kênh Tân Thành - Lò Gạch	Các huyện Tân Hưng và Vĩnh Hưng	29.307	-3.0
	- Nạo vét đoạn	Các huyện Tân Hưng và Vĩnh Hưng	8.350	-1.5
3	Kênh 12	Các huyện Mộc Hóa và Tân Thạnh	23.250	
	- Nạo vét đoạn		12.600	-3.0
4	Kênh 79	Các huyện Tân Hưng, Mộc Hóa, Tân Thạnh, Thanh Hóa, thị xã Kiến Tường	72.000	
	- Nạo vét đoạn	Các huyện Tân Hưng, Mộc Hóa, Tân Thạnh, Thanh Hóa	50.010	-4.0
	- Nạo vét đoạn	Huyện Tân Hưng	8.860	-2.0
5	Kênh 61	Thị xã Kiến Tường, các huyện Mộc Hóa, Thanh Hóa và Đức Huệ	36.250	
	- Nạo vét đoạn	Huyện Mộc Hóa và thị xã Kiến Tường	7.134	-2.0
6	Kênh 7 Thước - 30/4	Các huyện Tân Hưng, Tân Thạnh và Thanh Hóa	45.000	
	- Nạo vét đoạn	Huyện Tân Hưng	7.624	-2.5
	- Nạo vét đoạn	Huyện Tân Thạnh	6.880	-3.0
7	Kênh 5000 - Bắc Đông	Các huyện Tân Thạnh, Thanh Hóa, Thủ Thừa	59.000	
	- Nạo vét đoạn kênh 5000	Huyện Tân Thạnh	16.118	-2.5

STT	Tên công trình	Địa điểm	Thông số kỹ thuật kênh (m)	
			Chiều dài	Cao trình đáy
	- Sửa chữa đê bao bờ Nam	Huyện Thủ Thừa		
8	Kênh Bo Bo	Các huyện Đức Huệ và Thủ Thừa	24.235	-3.0
	- Sửa chữa bờ Đông kênh Bo Bo		3.320	-3.5
	- Sửa chữa bờ Tây kênh Bo Bo		3.510	-3.2
9	Kênh Đào Thạch Bích	Huyện Đức Hòa (ranh giới tỉnh Tây Ninh - tỉnh Long An)	11.150	-2.5
	- Nạo vét đoạn		7.000	-1.5 đến -2.0
	- Nạo vét đoạn		5.785	-1.5 đến -2.5
10	Kênh Rạch Chanh - Trị Yên	Các huyện Bến Lức, Cần Giuộc và Cần Đước		
	- Rạch Chanh	Các huyện Bến Lức và Cần Đước	12.500	-3.0 đến -3.5
	- Kênh Trị Yên	Huyện Cần Giuộc	14.500	-3.0 đến -3.5

3. Hệ thống công cần cải tạo, nâng cấp

STT	Tên công trình	Địa điểm	Kích thước (m)		Ghi chú
			Cao trình đáy	Khẩu độ	
1	Cống, đập Kỳ Sơn	Huyện Châu Thành	-3,2	1U (10x5,7)	Dự án Bảo Định giai đoạn 2
2	Cống, đập Tầm Vu (Cầu Vàm)	Huyện Châu Thành	-3,2	1U (10x5,7)	Dự án Bảo Định giai đoạn 2
3	Cống, đập Rạch Lớn	Huyện Châu Thành	-2,0	1U (2,5x4,0)	
4	Cống Rạch Hội	Huyện Châu Thành	-3,0	1U (5 x 5,5)	Dự án Bảo Định giai đoạn 2
5	Cống Rạch Đồn	Huyện Châu Thành	-2,0	1U (3x4,5)	Dự án Bảo Định giai đoạn 2
6	Cống Rạch Sỏi	Huyện Châu Thành	-2,5	1U (3 x 5)	
7	Cống Rạch Thoại	Huyện Châu Thành	-3,0	1U (7,5 x 5,5)	
8	Cống Vàm Ông Chương	Huyện Châu Thành	-2,5	1U (5,5x5,0)	

STT	Tên công trình	Địa điểm	Kích thước (m)		Ghi chú
			Cao trình đáy	Khẩu độ	
9	Cống Bà Trung	Huyện Châu Thành		3x4	
10	Cống Cầu Lớn (Bình Ảnh)	Huyện Thủ Thừa		1U(3x5,5)	HS tên cống Bình Ảnh
11	Cống Cây Gáo 1	Huyện Thủ Thừa		2U(3,0x5,7) + 2x(3,0x3,0)	HS tên cống Cây Gáo
12	Cống Cây Gáo 2	Huyện Thủ Thừa		1U(5,5x5,2)	HS tên cống Rạch Đào
13	Cống Ông Sen	Huyện Thủ Thừa		1U (1,75x3,7)	
14	Cống Bình Tâm	Thành phố Tân An	-3,2	1U (10 x 5,7)	
15	Cống Tân An (Bảo Định)	Thành phố Tân An	-4,2	2U (10 x 6,5)	

4. Hệ thống trạm bơm cần nâng cấp

STT	Tên vùng	Vùng thủy lợi	Tên công trình
1	Hệ thống trạm bơm Lộc Giang		
-	Đức Hòa	Vùng 4	Trạm Bơm Lộc Giang A
-	Đức Hòa	Vùng 4	Trạm bơm Lộc Giang B



Phụ lục XI
DANH MỤC NHÀ MÁY NƯỚC, TUYẾN ỐNG TRUYỀN TẢI VÀ
ĐƯỜNG ỐNG CẤP 1 TỈNH LONG AN DỰ KIẾN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG
THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

A. Nhà máy nước

STT	Nhà máy nước	Công suất dự kiến (m ³ /ngđ)		Nguồn nước	Phạm vi phục vụ
		Hiện có	Năm 2030	Năm 2030	
I	Vùng 1 (Đức Hòa - Cần Giuộc)				
1	Nhà máy nước Vàm Cỏ Đông		280.000/ 300.000	Nước mặt sông Vàm Cỏ Đông và kênh Đức Hòa/N3	Các huyện Đức Huệ, Đức Hòa, Bến Lức (phần phía Đông sông Vàm Cỏ Đông), Cần Đước, Cần Giuộc
2	Nhà máy nước Nhị Thành	30.000	40.000/ 120.000	Nước mặt rạch Chanh, sông Tiền dẫn về	
3	Nhà máy nước Hòa Khánh Tây	40.000	80.000	Nước mặt kênh N3	
4	Nhà máy nước Bình Ảnh	21.000	10.000/ 20.000	Nước ngầm	
5	Nhà máy nước Long An		200.000	Nước mặt kênh Đức Hòa/N3	
6	Các nhà máy nước hiện đang sử dụng nước ngầm, đến năm 2030 dần chuyển sang thành trạm bơm tăng áp				
II	Vùng 2 (Tân An)				
1	Nhà máy nước Vàm Cỏ Đông		20.000/ 300.000	Nước mặt Sông Vàm Cỏ Đông và kênh Đức Hòa/N3	Toàn bộ thành phố Tân An; toàn bộ các huyện Thủ Thừa, Bến Lức (phần phía Tây sông Vàm Cỏ Đông) và Tân Trụ
2	Nhà máy nước Nhị Thành	30.000	80.000/ 120.000	Nước mặt rạch Chanh	
3	Nhà máy nước Bình Ảnh	21.000	10.000/ 20.000	Nước ngầm	
4	Cụm Nhà máy nước Tân An	32.800	20.000	Nước mặt, nước ngầm	
5	Các nhà máy nước trong vùng hiện đang sử dụng nước ngầm, đến năm 2030 dần chuyển sang thành trạm bơm tăng áp				

STT	Nhà máy nước	Công suất dự kiến (m ³ /ngđ)		Nguồn nước	Phạm vi phục vụ
		Hiện có	Năm 2030	Năm 2030	
III	Vùng 3 (các huyện vùng Đồng Tháp Mười và huyện Châu Thành)				
1	Trạm cấp nước Mộc Hóa	2.200	Trạm bơm tăng áp		Thị xã Kiến Tường, thị trấn Bình Phong Thạnh
2	Trạm cấp nước Cái Cát và 4 TCN	7.000	Trạm bơm tăng áp		
3	Nhà máy nước thị xã Kiến Tường		20.000	Nước mặt sông Vàm Cỏ Tây	
4	Nhà máy nước Tân Hưng	1.200	4.700	Nước ngầm, nước mặt xã Hưng Điền	Thị trấn Tân Hưng, đô thị mới Hưng Điền B
5	Nhà máy nước Vĩnh Hưng	1.000	7.000	Nước ngầm, nước mặt thuộc các xã Thái Trị và Vĩnh Trị	Thị trấn Vĩnh Hưng, đô thị Khánh Hưng và đô thị Thái Bình Trung
6	Nhà máy nước Tân Thạnh	1.000	6.500	Nước ngầm, nước mặt	Thị trấn Tân Thạnh, đô thị Hậu Thạnh Đông
7	Nhà máy nước Thạnh Hóa	1.000	5.000	Nước ngầm, nước mặt các xã Thuận Bình, Thạnh An	Thị trấn Thạnh Hóa
8	Nhà máy nước Tầm Vu (Châu Thành)	1.000	8.000	Nước ngầm, nước mặt	Thị trấn Tầm Vu

Ghi chú: Trong quá trình xem xét chấp thuận các đề xuất chủ trương đầu tư, các chi tiết về nội dung, quy mô và địa điểm xây dựng công trình của từng dự án cụ thể có thể có sự điều chỉnh khác với quy hoạch để phù hợp với tình hình thực tế, nhưng cần phải đảm bảo mục tiêu dự án phù hợp quy hoạch và được sự thống nhất của các cơ quan liên quan theo quy định.

B. Tuyến ống truyền tải và đường ống cấp 1

STT	Tuyến ống	Đường kính dự kiến (mm)	Chiều dài dự kiến (km)	Lý trình
1	Tuyến số 1	DN500- D1500	40	Trục QL.N2 (dự án tương lai mở rộng đường 24,7m) – ĐT.830 Đức Hòa – Bến Lức

STT	Tuyến ống	Đường kính dự kiến (mm)	Chiều dài dự kiến (km)	Lý trình
2	Tuyến số 2			
-	Đoạn 1	D1000	12,6	Từ trạm bơm An Thạnh đến QL.1, sau đó rẽ làm 2 nhánh dọc QL.1: 1 nhánh đến cầu Bến Lức; 1 nhánh đến ranh Thành phố Hồ Chí Minh
-	Đoạn 2	D800	13,7	Cầu Bến Lức - Tân An
3	Tuyến số 3	DN600-D900	18	Trục ĐT.835 Bến Lức – Cần Giuộc
4	Quốc lộ N2	DN500	14	Từ cầu Đức Hòa đến khu công nghiệp Việt Phát
5	Quốc lộ 1A, ĐT.832	DN400	13,7	Từ QL.1A đến Cầu Nhựt Tảo
6	Cao Thị Mai	DN300	4,3	Từ cầu Nhựt Tảo đến thị trấn Tân Trụ
7	ĐT.833 - 1	DN300	3	Từ QL.1A đến Trần Minh Châu
8	ĐT.833 - 2	DN300	10	Từ sông Vàm Cỏ Tây đến ĐT.833B
9	ĐT.833 - 3	DN300	6,5	Từ ĐT.833 đến thị trấn Tân Trụ
10	ĐT.833B	DN300	5,8	Từ ĐT.833 đến ĐT.832
11	Quốc lộ 1A	DN800	10	Từ nhà máy nước Nhị Thành về thành phố Tân An
12	ĐT.818 (dọc kênh Bo Bo)	DN400	15,8	Từ nhà máy nước Nhị Thành đến QL.N2
13	ĐT.816	DN400	16	Từ QL.1A đến QL.N2
14	ĐT.817	DN400	5	Từ ĐT.818 đến ĐT.816
15	ĐT.833 - 4	DN300	7,2	Từ thị trấn Tân Trụ đến sông Vàm Cỏ Đông
16	Quốc lộ 1A	DN800	10	Từ nhà máy nước Nhị Thành về thành phố Tân An
17	ĐT.818 (dọc kênh Bo Bo)	DN400	15,8	Từ nhà máy nước Nhị Thành đến QL.N2
18	ĐT.816	DN400	16	Từ QL.1A đến QL.N2
19	ĐT.817	DN400	5	Từ ĐT.818 đến ĐT.816
20	ĐT.833 - 4	DN300	7,2	Từ thị trấn Tân Trụ đến sông Vàm Cỏ Đông



Phụ lục XII
DANH MỤC CÔNG TRÌNH THOÁT NƯỚC CỦA KHU VỰC ĐÔ THỊ
TỈNH LONG AN DỰ KIẾN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG
THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Tên nhà máy	Vị trí dự kiến	Công suất dự kiến	Nguồn tiếp nhận	Hệ thống thu gom dự kiến
			(m ³ /ng.đ.)		
1	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Đông Tân An	Thành phố Tân An	30.000	Sông Vàm Cỏ Tây	Thoát nước nửa riêng
2	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Bắc Tân An	Thành phố Tân An	20.000	Sông Vàm Cỏ Tây	Thoát nước nửa riêng
3	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Tân Trụ	Huyện Tân Trụ	1.500	Sông Vàm Cỏ Tây	Thoát nước riêng
4	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Tầm Vu	Huyện Châu Thành	3.000	Rạch Bà Lý	Thoát nước riêng
5	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Cần Đước	Huyện Cần Đước	7.500	Sông Vàm Cỏ	Thoát nước riêng
6	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Đông Hòa	Huyện Cần Giuộc	5.300	Sông Cần Giuộc	Thoát nước riêng
7	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Cần Giuộc	Huyện Cần Giuộc	15.000	Sông Cần Giuộc	Thoát nước riêng
8	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Long Đức Đông	Huyện Cần Giuộc	1.500	Sông Ông Viễn	Thoát nước riêng
9	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Rạch Kiến	Huyện Cần Giuộc	1.500	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
10	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt đô thị Bến Lức	Đô thị Bến Lức, huyện Bến Lức	13.500	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
11	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt đô thị Gò Đen	Huyện Bến Lức	2.500	Sông Cầu Tràm	Thoát nước riêng

STT	Tên nhà máy	Vị trí dự kiến	Công suất dự kiến	Nguồn tiếp nhận	Hệ thống thu gom dự kiến
			(m ³ /ng.đ.)		
12	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Lương Hòa	Huyện Bến Lức	3.500	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
13	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Thủ Thừa	Huyện Thủ Thừa	4.000	Sông Vàm Cỏ Tây	Thoát nước riêng
14	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Thạnh Hóa	Huyện Thạnh Hóa	4.000	Sông Vàm Cỏ Tây	Thoát nước riêng
15	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Đức Hòa	Huyện Đức Hòa	8.000	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
16	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Mỹ Hạnh	Huyện Đức Hòa	3.000	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
17	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Hậu Nghĩa	Huyện Đức Hòa	14.000	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
18	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt Hiệp Hòa	Huyện Đức Hòa	3.000	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
19	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Đông Thành	Huyện Đức Huệ	3.000	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
20	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Mỹ Quý	Huyện Đức Huệ	1.200	Sông Vàm Cỏ Đông	Thoát nước riêng
21	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Bình Phong Thạnh	Huyện Mộc Hóa	2.500	Sông Vàm Cỏ Tây	Thoát nước riêng
22	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Tân Thạnh	Huyện Tân Thạnh	4.000	Kênh Dương Văn Dương	Thoát nước riêng
23	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt đô thị Hậu Thạnh Đông	Huyện Tân Thạnh	1.800	Kênh Dương Văn Dương	Thoát nước riêng
24	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị xã Kiến Tường	Thị xã Kiến Tường	10.500	Sông Vàm Cỏ Tây	Thoát nước riêng

STT	Tên nhà máy	Vị trí dự kiến	Công suất dự kiến	Nguồn tiếp nhận	Hệ thống thu gom dự kiến
			(m ³ /ng.đ.)		
25	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt đô thị Bình Trung	Huyện Vĩnh Hưng	1.500	Rạch Chanh	Thoát nước riêng
26	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt thị trấn Vĩnh Hưng	Huyện Vĩnh Hưng	3.500	Kênh Cái Môn	Thoát nước riêng
27	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt đô thị Khánh Hưng	Huyện Vĩnh Hưng	1.800	Kênh Sông Trảng	Thoát nước riêng
28	Trạm xử lý nước thải sinh hoạt đô thị Hưng Điền	Huyện Tân Hưng	2.000	Kênh 79	Thoát nước riêng
29	Trạm xử lý nước sinh hoạt thị trấn Tân Hưng	Huyện Tân Hưng	3.200	Kênh 79	Thoát nước riêng

Ghi chú: Tên, vị trí, quy mô, diện tích, tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư của các dự án nêu trên sẽ được tính toán, lựa chọn và xác định cụ thể trong giai đoạn lập kế hoạch, phê duyệt hoặc quyết định chủ trương đầu tư thực hiện dự án.



Phụ lục XIII
DANH MỤC NHÀ MÁY XỬ LÝ CHẤT THẢI RẮN DỰ KIẾN
TỈNH LONG AN THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050
(Kèm theo Quyết định số 686 /QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Tên dự án	Địa điểm	Quy mô dự kiến (ha)
1	Khu công nghệ môi trường xanh	Huyện Thủ Thừa	200
2	Khu xử lý Tâm Sinh Nghĩa	Huyện Thạnh Hóa	40
3	Khu xử lý Đức Huệ	Huyện Đức Huệ	30
4	Khu xử lý Vĩnh Hưng	Huyện Vĩnh Hưng	30
5	Khu xử lý Cần Giuộc	Huyện Cần Giuộc	30

Ghi chú: Tên, vị trí, quy mô, diện tích, tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư của các dự án nêu trên sẽ được tính toán, lựa chọn và xác định cụ thể trong giai đoạn lập kế hoạch, phê duyệt hoặc quyết định chủ trương đầu tư thực hiện dự án.



Phụ lục XX
CHỈ TIÊU SỬ DỤNG ĐẤT TỈNH LONG AN THỜI KỲ 2021 - 2030
(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

Đơn vị tính: ha

STT	Chỉ tiêu	Hiện trạng năm 2020		Quy hoạch đến năm 2030		Tăng (+); giảm (-)
		Diện tích (ha)	Cơ cấu (%)	Diện tích (ha)	Cơ cấu (%)	
I	TỔNG DIỆN TÍCH ĐẤT TỰ NHIÊN	449.478,66	100,00	449.478,66	100,00	0,00
1	Đất nông nghiệp	351.269,48	78,15	328.875,66	73,17	-22.393,82
	<i>Trong đó:</i>					
1.1	Đất trồng lúa	268.414,06	59,72	226.021,00	50,29	-42.393,06
	<i>Trong đó: Đất chuyên trồng lúa nước</i>	<i>267.792,59</i>	<i>59,58</i>	<i>225.721,00</i>	<i>50,22</i>	<i>-42.071,59</i>
1.2	Đất trồng cây lâu năm	24.357,96	5,42	33.066,80	7,36	8.708,84
1.3	Đất rừng phòng hộ	1.621,90	0,36	1.818,00	0,40	196,10
1.4	Đất rừng đặc dụng	2.565,68	0,57	2.566,00	0,57	0,32
1.5	Đất rừng sản xuất	20.214,42	4,50	16.469,00	3,66	-3.745,42
	<i>Trong đó: Đất có rừng sản xuất là rừng tự nhiên</i>	<i>103,59</i>	<i>0,02</i>	<i>104,00</i>	<i>0,02</i>	<i>0,41</i>
2	Đất phi nông nghiệp	98.209,16	21,85	120.603,00	26,83	22.393,84
	<i>Trong đó:</i>					
2.1	Đất quốc phòng	471,58	0,10	760,00	0,17	288,42
2.2	Đất an ninh	173,28	0,04	2.051,00	0,46	1.877,72
2.3	Đất khu công nghiệp	8.106,32	1,80	12.433,00	2,77	4.326,68
2.4	Đất cụm công nghiệp	1.291,89		4.240,90		
2.5	Đất thương mại, dịch vụ	296,18	0,07	1.020,50	0,23	724,32
2.6	Đất cơ sở sản xuất phi nông nghiệp	2.563,33	0,57	3.088,70	0,69	525,37
2.7	Đất sử dụng cho hoạt động khoáng sản	0,07	0,00	1,00	0,00	0,93
2.8	Đất phát triển hạ tầng	24.198,05	5,38	29.969,10	6,67	5.771,05
	<i>Trong đó:</i>					

STT	Chỉ tiêu	Hiện trạng năm 2020		Quy hoạch đến năm 2030		Tăng (+); giảm (-)
		Diện tích (ha)	Cơ cấu (%)	Diện tích (ha)	Cơ cấu (%)	
	Đất giao thông	19.654,76	4,37	23.029,00	5,12	3.374,24
	Đất thủy lợi	556,23	0,12	692,20	0,15	135,97
	Đất xây dựng cơ sở văn hóa	337,59	0,08	569,80	0,13	232,21
	Đất xây dựng cơ sở y tế	102,62	0,02	207,00	0,05	104,38
	Đất xây dựng cơ sở giáo dục - đào tạo	864,79	0,19	1.213,50	0,27	348,71
	Đất xây dựng cơ sở thể dục - thể thao	470,74	0,10	675,00	0,15	204,26
	Đất công trình năng lượng	760,21	0,17	1.405,20	0,31	644,99
	Đất công trình bưu chính viễn thông	15,05	0,00	19,90	0,00	4,85
	Đất XD kho dự trữ quốc gia			7,00	0,00	7,00
	Đất có di tích, lịch sử - văn hóa	132,67		168,10	0,04	35,43
	Đất bãi thải, xử lý chất thải	55,70	0,01	295,10	0,07	239,40
	Đất cơ sở tôn giáo	182,83	0,04	210,60	0,05	27,77
	Đất nghĩa trang, nghĩa địa, nhà tang lễ, nhà hỏa táng	983,93	0,22	1.340,10	0,30	356,17
2.9	Đất danh lam, thắng cảnh	0,13	0,00	1,00	0,00	0,87
2.10	Đất ở tại nông thôn	26.213,51	5,83	34.217,00	7,61	8.003,49
2.11	Đất ở tại đô thị	3.975,37	0,88	4.969,00	1,11	993,63
2.12	Đất xây dựng trụ sở cơ quan	308,31	0,07	359,10	0,08	50,79
2.13	Đất xây dựng trụ sở của tổ chức sự nghiệp	37,72	0,01	58,40	0,01	20,68
3	Đất chưa sử dụng					
II	KHU CHỨC NĂNG					
1	Đất khu kinh tế	13.080,00		13.080,00	2,91	

STT	Chỉ tiêu	Hiện trạng năm 2020		Quy hoạch đến năm 2030		Tăng (+); giảm (-)
		Diện tích (ha)	Cơ cấu (%)	Diện tích (ha)	Cơ cấu (%)	
2	Đất đô thị	23.288,64		39.330,00	8,75	16.041,37
3	Khu sản xuất nông nghiệp	292.150,55		259.087,80	57,64	-33.062,75
4	Khu lâm nghiệp	24.402,00		20.853,00	4,64	-3.549,00
5	Khu bảo tồn thiên nhiên và đa dạng sinh học	1.621,90		5.659,2	1,26	4.037,3
6	Khu phát triển công nghiệp	9.398,21		16.673,90	3,71	7.257,58
7	Khu đô thị	10.091,80		18.091,80	4,03	18.091,80
8	Khu thương mại - dịch vụ	1.296,18		3.988,41	0,89	3.692,23
9	Khu dân cư nông thôn	30.876,49		43.376,49	9,65	12.500,00



Phụ lục XXI
DANH SÁCH CÁC KHU VỰC THUỘC
VÙNG BẢO VỆ NGHIÊM NGẶT, VÙNG HẠN CHẾ PHÁT THẢI
TỈNH LONG AN THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Tên khu vực	Vị trí dự kiến	Quy mô dự kiến (ha)
I	Vùng bảo vệ nghiêm ngặt		
1	Khu bảo vệ nghiêm ngặt thuộc Khu bảo tồn đất ngập nước Láng Sen	Huyện Tân Hưng	1.921
2	Khu bảo vệ nghiêm ngặt thuộc Khu bảo tồn đa dạng sinh học - cây dược liệu Đồng Tháp Mười	Huyện Mộc Hóa	408,9
3	Thành phố Tân An	Thành phố Tân An	8.194,9
4	Đô thị Kiến Tường	Thị xã Kiến Tường	20.428,2
5	Đô thị Đức Hòa	Huyện Đức Hòa	692,2
6	Đô thị Cần Giuộc	Huyện Cần Giuộc	21.510
7	Đô thị Bến Lức	Huyện Bến Lức	950,0
II	Hạn chế phát thải		
1	Vùng đệm Khu bảo tồn Đất ngập nước Láng Sen	Huyện Tân Hưng	1.400
2	Vùng đệm Khu bảo tồn đa dạng sinh học - cây dược liệu Đồng Tháp Mười	Huyện Mộc Hóa	1.306
3	Thị trấn Tân Hưng	Huyện Tân Hưng	57.621
4	Thị trấn Vĩnh Hưng	Huyện Vĩnh Hưng	53.470
5	Thị trấn Tân Thạnh	Huyện Tân Thạnh	73.770
6	Thị trấn Thạnh Hóa	Huyện Thạnh Hóa	117.190
7	Thị trấn Thủ Thừa	Huyện Thủ Thừa	88.033
8	Thị trấn Tân Trụ	Huyện Tân Trụ	74.786,7
9	Thị trấn Cần Đước	Huyện Cần Đước	56.775
10	Thị trấn Tầm Vu	Huyện Châu Thành	76.043
11	Thị trấn Đông Thành	Huyện Đức Huệ	81.056
12	Thị trấn Bình Phong Thạnh	Huyện Mộc Hóa	467.094
13	Hưng Điền B	Huyện Tân Hưng	3.988
14	Khánh Hưng	Huyện Vĩnh Hưng	5.936



STT	Tên khu vực	Vị trí dự kiến	Quy mô dự kiến (ha)
15	Thái Bình Trung	Huyện Vĩnh Hưng	3.516
16	Hậu Thạnh Đông	Huyện Tân Thạnh	2.620
17	Mỹ Quý Tây	Huyện Đức Huệ	5.117
18	Rạch Kiến	Huyện Cần Đước	26.823
19	Lạc Tấn	Huyện Tân Trụ	883
20	Long Cang	Huyện Cần Đước	930
21	Long Trạch	Huyện Cần Đước	917
22	Long Hựu Đông	Huyện Cần Đước	2.145

Ghi chú: Ủy ban nhân dân tỉnh Long An có trách nhiệm ban hành quyết định về xác định vị trí, ranh giới của vùng bảo vệ nghiêm ngặt, vùng hạn chế phát thải trên địa bàn quản lý đã được xác định trong quy hoạch tỉnh theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.



Phụ lục XXIII
TỔNG HỢP CÁC KHU VỰC THẨM DÒ, KHAI THÁC KHOÁNG SẢN
TỈNH LONG AN THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Loại khoáng sản	Tổng số các khu vực quy hoạch	Tổng diện tích (ha)	Tổng trữ lượng tài nguyên dự báo (m ³)	Trữ lượng khai thác đến 2030 (m ³)	Trữ lượng dự trữ (m ³)
1	Than bùn	10	374,39	4.236.000	1.799.000	2.437.000
2	Cát xây dựng, cát san lấp	10	727,4	15.541.710	15.541.710	0
3	Sét gạch ngói	9	388,4	36.267.681	14.756.480	21.511.201
4	Đất san lấp	120	2.977	267.705.402	266.355.942	1.560.000
Tổng		149	4.467,15	323.750.793	298.453.132	25.508.201

Ghi chú: Trong quá trình thực hiện quy hoạch, Ủy ban nhân dân tỉnh Long An rà soát, xác định và điều chỉnh theo thẩm quyền hoặc báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, điều chỉnh số lượng, ranh giới, công suất, lộ trình khai thác, mục tiêu sử dụng (nếu cần) bảo đảm phù hợp với thực tiễn của địa phương và các quy định hiện hành.



Phụ lục XXIV
DANH MỤC CHƯƠNG TRÌNH, DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ
TỈNH LONG AN THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050
(Kèm theo Quyết định số 686/QĐ-TTg
ngày 13 tháng 6 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Tên công trình, dự án
I	Nâng cao giá trị gia tăng ngành nông nghiệp
1	Chương trình thúc đẩy thương mại và đầu tư vào lĩnh vực nông nghiệp (ATIPA)
2	Đề án nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao gắn với tái cơ cấu ngành nông nghiệp
3	Đề án chuyển đổi cơ cấu cây trồng, nuôi thủy sản vùng Đồng Tháp Mười tỉnh Long An
II	Nâng cấp hạ tầng giao thông
1	Đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Long An
2	Đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Long An
3	Đường tỉnh 827E (Quốc lộ 50B)
4	Đường trục động lực Đức Hòa
5	Tuyến Quốc lộ N1
6	Đường song hành Quốc lộ 62
7	Trục động lực Mỹ Quý Tây - Lương Hoà - Bình Chánh
8	Đường Tân Tập - Long Hậu (đoạn từ Vành đai 4 đến Đường tỉnh 830)
9	Cầu bắc qua sông Vàm Cỏ Tây trên ĐT.834B, huyện Thủ Thừa
10	Đường tỉnh 819 nối dài (Đoạn từ Quốc lộ 62 đến ĐT.893)
11	Đường tỉnh 823C đoạn từ Đường tỉnh 823 đến Đường tỉnh 821
12	Cầu bắc qua sông Vàm Cỏ Tây, huyện Mộc Hóa thuộc ĐT.819
13	Đường tỉnh mở mới 5 (Phú An Thạnh - Mỹ An)
14	Đường tỉnh 827K
III	Phát triển công nghiệp - năng lượng
1	Trung tâm xúc tiến đầu tư (IPA)
2	Dự án nhà máy điện LNG
3	Khu kinh tế Long An
4	Khu công nghiệp Tân Tập
5	Khu công nghiệp Lộc Giang
6	Khu công nghiệp Tandoland
7	Khu công nghiệp Prodezi