

## MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU.....	1
A. Sự cần thiết lập quy hoạch.....	1
B. Căn cứ lập quy hoạch.....	1
C. Mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	3
PHẦN I. HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI.....	5
1.1. Điều kiện tự nhiên.....	5
1.1.1. Vị trí địa lý.....	5
1.1.2. Điều kiện tự nhiên.....	5
1.2. Hiện trạng kinh tế-xã hội.....	7
1.2.1. Tổ chức hành chính.....	7
1.2.2. Dân số và lao động.....	7
1.2.3. Tình hình phát triển kinh tế.....	8
1.2.3.1. Phát triển các ngành kinh tế.....	9
1.2.3.2. Tình hình phát triển xã hội.....	10
1.3. Hiện trạng hệ thống giao thông vận tải.....	11
1.3.1. Tổng quan về hệ thống giao thông vận tải.....	11
1.3.2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông.....	12
1.3.2.1. Hiện trạng mạng lưới giao thông đường bộ.....	12
1.3.2.2. Hệ thống công trình phục vụ vận tải đường bộ.....	41
1.3.2.3. Hiện trạng hệ thống đường thủy nội địa.....	42
1.3.2.4. Hiện trạng cảng-bến thủy nội địa.....	44
1.3.2.5. Hệ thống giao thông công cộng.....	45
1.3.3.6. Tình hình quản lý, khai thác vận tải.....	46
1.4. Tình hình thực hiện Quy hoạch tổng thể GTVT được duyệt năm 2007.....	49
1.5. Tình hình trật tự an toàn giao thông.....	51
1.6. Nhận xét và đánh giá hiện trạng GTVT.....	52
PHẦN II. DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI.....	54
2.1. Định hướng phát triển kinh tế xã hội.....	54
2.1.1. Quan điểm phát triển.....	54
2.1.2. Mục tiêu.....	55
2.2. Quy hoạch phát triển ngành và lĩnh vực.....	56
2.2.1. Nông-lâm-thủy sản.....	56
2.2.2. Công nghiệp và xây dựng.....	57
2.2.3. Thương mại-dịch vụ và du lịch.....	57
2.2.4. Phát triển các lĩnh vực văn hóa-xã hội.....	58
2.2.5. Tổ chức không gian lãnh thổ.....	58



2.3. Đánh giá tác động của quy hoạch vùng kinh tế có liên quan .....	59
2.4. Dự báo nhu cầu vận tải .....	60
2.4.1. Phương pháp dự báo .....	60
2.4.2. Dự báo nhu cầu giao thông .....	61
<b>PHẦN III. QUY HOẠCH TỔNG THỂ GIAO THÔNG VẬN TẢI .....</b>	<b>65</b>
<b>ĐẾN NĂM 2020 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030.....</b>	<b>65</b>
3.1. Quan điểm và mục tiêu phát triển hệ thống GTVT .....	65
3.1.1. Quan điểm.....	65
3.1.2. Mục tiêu .....	65
3.2. Các tiêu chuẩn thiết kế quy hoạch .....	66
3.2.1. Đường bộ .....	66
3.2.2. Đường thủy .....	69
3.2.3. Phạm vi đất dành cho đường bộ .....	70
3.2.4. Hành lang an toàn đường thủy.....	72
3.2.5. Đặt tên đường quy hoạch.....	73
3.3. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.....	73
3.3.1. Quy hoạch hệ thống giao thông đường bộ.....	73
3.3.1.1. Hệ thống giao thông Quốc gia trên địa bàn tỉnh.....	73
3.3.1.2. Hệ thống đường bộ do tỉnh quản lý .....	74
3.3.1.3. Hệ thống cầu đường tỉnh.....	81
3.3.1.4. Hệ thống đường huyện.....	81
3.3.1.5. Hệ thống cầu trên đường huyện.....	98
3.3.1.6. Hệ thống đường xã.....	98
3.3.1.7. Quy hoạch các điểm đầu nối hệ thống đường gom và đường GTCC.....	99
3.3.1.8. Hệ thống công trình phục vụ vận tải đường bộ .....	101
3.3.1.9. Quy hoạch nút giao thông.....	102
3.3.2. Quy hoạch hệ thống giao thông đường sắt .....	109
3.3.3. Quy hoạch bãi đáp trực thăng .....	110
3.3.4. Quy hoạch hệ thống giao thông đường thủy nội địa.....	110
3.3.4.1. Quy hoạch các luồng hàng chủ yếu. ....	110
3.3.4.2. Quy hoạch cảng –bến thủy nội địa.....	112
3.4. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải .....	114
3.4.1. Quy hoạch vận tải .....	114
3.4.2. Phương tiện .....	115
3.5. Quỹ đất dành cho giao thông .....	116
3.6. Quy hoạch công nghiệp GTVT.....	116
3.7. Định hướng phát triển mạng lưới GTVT đến năm 2030 .....	117



3.8. Tác động của phát triển GTVT đến môi trường .....	118
3.8.1. Môi trường tự nhiên .....	118
3.8.2. Môi trường xã hội .....	118
3.9. Nhu cầu vốn đầu tư .....	119
PHẦN IV. CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH .....	123
VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN QUY HOẠCH .....	123
4.1. Các giải pháp, chính sách quản lý quy hoạch .....	123
4.2. Các giải pháp, chính sách về nguồn vốn đầu tư.....	123
4.3. Các giải pháp, chính sách về khoa học công nghệ .....	125
4.4. Các giải pháp, chính sách về nguồn nhân lực.....	125
4.5. Chính sách quản lý Nhà nước về GTVT .....	125
PHẦN V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN .....	128
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ .....	129
A. KẾT LUẬN.....	129
B. KIẾN NGHỊ .....	129



**DANH MỤC BẢNG BIỂU**

Bảng 1.1	Dân số tỉnh Tây Ninh năm 2011 phân theo địa giới hành chính.....	7
Bảng 1.2	Tình hình phát triển dân số tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2007 – 2011.....	8
Bảng 1.3	GDP và cơ cấu GDP của tỉnh giai đoạn 2007 – 2011 (Tỷ đồng).....	8
Bảng 1.4	Hiện trạng mạng lưới đường bộ tỉnh Tây Ninh.....	12
Bảng 1.5	Thống kê hiện trạng đường tỉnh.....	19
Bảng 1.6	Hiện trạng hệ thống đường huyện.....	21
Bảng 1.7	Thống kê hiện trạng đường xã tỉnh Tây Ninh.....	40
Bảng 1.8	Thống kê hiện trạng đường đô thị chính tỉnh Tây Ninh.....	41
Bảng 1.9	Hệ thống bến xe trên địa bàn tỉnh Tây Ninh.....	42
Bảng 1.10	Thống kê hiện trạng mạng lưới xe buýt tỉnh Tây Ninh.....	45
Bảng 1.11	Khối lượng hành khách vận chuyển.....	48
Bảng 1.12	Khối lượng hàng hóa vận chuyển.....	48
Bảng 1.13	Doanh thu vận tải và bốc xếp.....	49
Bảng 1.14	Khối lượng luân chuyển hàng hóa và hành khách.....	49
Bảng 1.15	So sánh QH lập năm 2007 và hiện trạng các tuyến Quốc lộ.....	50
Bảng 2.1	Dự báo khối lượng vận tải hàng hóa và hành khách.....	61
Bảng 2.2	Dự báo khối lượng vận tải theo phương thức vận tải.....	62
Bảng 2.3	Lưu lượng xe vào nút đến năm 2020.....	643
Bảng 2.4	Kết quả dự báo lưu lượng xe vào nút đến năm 2020.....	64
Bảng 3.1	Phân cấp kỹ thuật đường ô tô theo chức năng của đường.....	66
Bảng 3.2	Tốc độ thiết kế của các cấp đường.....	67
Bảng 3.3	Giải pháp tổ chức giao thông trên mặt cắt ngang đường.....	68
Bảng 3.4	Chiều rộng tối thiểu các yếu tố trên mặt cắt ngang.....	68
Bảng 3.5	Phân cấp kỹ thuật theo vai trò và chức năng của đường thủy nội địa.....	69
Bảng 3.6	Tiêu chuẩn phân cấp kỹ thuật đường thủy nội địa.....	70
Bảng 3.7	Các tuyến đường tỉnh thay đổi cấp quản lý thành đường quốc lộ và đường đô thị.....	81
Bảng 3.8	Thống kê quy hoạch hệ thống đường huyện đến năm 2020.....	82
Bảng 3.9	Số lượng các giao cắt của các Quốc lộ và đường GTCC với QL.22.....	99
Bảng 3.10	Số lượng các điểm đầu nối đường GTCC vào QL.22B.....	100
Bảng 3.11	Phạm vi áp dụng các loại hình nút giao thông.....	103
Bảng 3.12	Quy hoạch các nút giao thông chính của tỉnh Tây Ninh.....	108
Bảng 3.13	Quỹ đất dành cho giao thông.....	116
Bảng 3.14	Phân kỳ nguồn vốn giai đoạn 2013-2015.....	120
Bảng 3.15	Phân kỳ nguồn vốn giai đoạn 2016-2020.....	121
Bảng 4.1	So sánh mạng lưới đường bộ trước và sau quy hoạch.....	129



## DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1	Bản đồ hành chính Tây Ninh.....	7
Hình 1.2	Sơ đồ mạng lưới xe buýt tỉnh Tây Ninh.....	46
Hình 1.3	Hiện trạng hành lang vận tải tỉnh Tây Ninh.....	47
Hình 1.4	Tỷ lệ người chết do TNGT/10.000 phương tiện của các tỉnh phía Nam.....	52
Hình 2.1	Định hướng phát triển vùng KTTĐPN.....	59
Hình 2.2	Mô hình phương pháp dự báo.....	60
Hình 3.1	Đồ thị của A.A Ruzkov ( Nga ).....	103
Hình 3.2	Hình minh họa nút giao khác mức.....	106
Hình 3.3	Các loại hình nút giao cùng mức.....	108

## CÁC CỤM TỪ VIẾT TẮT

GTVT	: Giao thông vận tải
VTHKCC	: Vận tải hành khách công cộng
GTCC	: Giao thông công cộng
GTNN	: Giao thông nông thôn
KTTĐPN	: Kinh tế trọng điểm phía Nam
KTXH	: Kinh tế xã hội
ĐBSCL	: Đồng bằng sông Cửu Long
TP.HCM	: Thành phố Hồ Chí Minh
QL	: Quốc lộ
ĐT	: Đường tỉnh
ĐH	: Đường huyện
BTN	: Bê tông nhựa
BTXM	: Bê tông xi măng
LN	: Láng nhựa
CPSĐ	: Cấp phối sỏi đá
BTCT	: Bê tông cốt thép
BTCT DUỖ	: Bê tông cốt thép dự ứng lực
NGT	: Nút giao thông
TX	: Thị xã
TT	: Thị trấn
KCN	: Khu công nghiệp
CCN	: Cụm công nghiệp
HĐND	: Hội đồng nhân dân
UBND	: Ủy ban nhân dân



## PHẦN MỞ ĐẦU

### A. Sự cần thiết lập quy hoạch

Tỉnh Tây Ninh có vị trí địa chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế - xã hội, an ninh - quốc phòng; có tiềm năng, lợi thế về kinh tế cửa khẩu, công nghiệp, du lịch, thương mại, nông-lâm nghiệp, khoáng sản... Là cửa ngõ đối ngoại của Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam, là cầu nối gần nhất giữa thành phố HCM và thủ đô PhnômPênh của Campuchia.

Trong thời gian vừa qua Chính phủ đã ban hành nhiều quyết định phê duyệt các đồ án quy hoạch có liên quan đến hạ tầng GTVT như quy hoạch vùng thành phố Hồ Chí Minh; quy hoạch phát triển đường bộ cao tốc; quy hoạch vùng biên giới Việt Nam – Campuchia. Bên cạnh đó, các tỉnh thành lân cận như thành phố Hồ Chí Minh; Bình Phước; Bình Dương; Long An đã tiến hành điều chỉnh quy hoạch, vì vậy Tây Ninh cần phải có những định hướng phát triển GTVT phù hợp với quy hoạch chung toàn Vùng.

Tây Ninh đã thực hiện các dự án “Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội của tỉnh đến năm 2020”; Quy hoạch sử dụng đất; “Quy hoạch chi tiết phát triển giao thông đường sông tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020”; Quy hoạch chung của các thị trấn, thị xã; Quy hoạch giao thông nông thôn các huyện-thị... Do đó cần có sự cập nhật và bổ sung, tạo ra sự đồng bộ, liên kết chặt chẽ giữa các đồ án quy hoạch, đảm bảo cho quá trình đầu tư phát triển mạng lưới GTVT đạt hiệu quả cao, nhằm phát triển kinh tế xã hội bền vững, đảm bảo an ninh quốc phòng.

Tình hình phát triển kinh tế xã hội của tỉnh ngày càng tăng, đời sống người dân nâng cao, số lượng phương tiện tham gia giao thông tăng nhanh gây áp lực lớn lên hệ thống hạ tầng giao thông. Do đó, chúng ta cần phải có kế hoạch tốt để phát triển hạ tầng giao thông vận tải nhằm phục vụ tốt nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa của người dân, đảm bảo tốc độ tăng trưởng kinh tế ngày càng cao.

Vì vậy việc lập “Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030” là hết sức cần thiết.

### B. Căn cứ lập quy hoạch

- Quyết định số 589/QĐ-TTg ngày 20/05/2008 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Quy hoạch xây dựng vùng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050”;

- Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/10/2008 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020”;

- Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 của Thủ tướng chính phủ về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 925/QĐ-TTg ngày 29/06/2009 của Thủ tướng chính phủ về việc Quy hoạch vùng biên giới Việt Nam – Campuchia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030;

- Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/09/2009 của Thủ tướng chính phủ về Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

- Quyết định số 1849/QĐ-TTg ngày 10/11/2009 của Thủ tướng chính phủ về Điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Cửa khẩu Quốc tế Mộc Bài, tỉnh Tây Ninh đến năm 2020;
- Quyết định số 06/2011/QĐ-TTg ngày 24 tháng 01 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”;
- Quyết định số 2044/QĐ-TTg ngày 09/11/2011 của Thủ tướng chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể kinh tế - xã hội tỉnh Tây Ninh đến năm 2020;
- Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 15/02/2012 của Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh;
- Quyết định số 943/QĐ-TTg ngày 20/07/2012 của Thủ tướng chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể kinh tế - xã hội vùng Đông Nam Bộ đến năm 2020;
- Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030”;
- Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Nam Việt đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”;
- Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/04/2013 của thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP.Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030”;
- Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;
- Quyết định số 1108/QĐ-BGTVT ngày 26/04/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt “Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng ĐTNĐ phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”;
- Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/04/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt “Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”;
- Thông tư số 24/2010/TT-BGTVT ngày 31 tháng 8 năm 2010 của Bộ Giao thông vận tải quy định về bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;
- Thông tư 39/2011/TT-BGTVT ngày 18/5/2011 của Bộ Giao thông vận tải về việc hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;
- Quyết định số 147/2007/QĐ-UBND ngày 9/3/2007 về việc “Phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị và dân cư nông thôn tỉnh Tây Ninh đến năm 2020”;
- Quyết định số 02/2008/QĐ-UBND tỉnh Tây Ninh ngày 12/01/2008 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển công nghiệp tỉnh Tây Ninh đến năm 2020;
- Quyết định số 49/QĐ-UBND ngày 10/1/2009 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc điều chỉnh cục bộ Quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Tây Ninh đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020: tuyến đường tỉnh ĐT.782;

- Quyết định số 1297/QĐ-UBND ngày 03/7/2009 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc điều chỉnh cục bộ Quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Tây Ninh đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020: Đoạn ĐT.787A từ cầu Quan đến QL.22 tại ngã ba chợ Trảng Bàng;

- Quyết định số 1376/QĐ-UB ngày 14/7/2010 của UBND tỉnh Tây Ninh, về việc phê duyệt Nhiệm vụ điều chỉnh quy hoạch chung Thị trấn Tân Biên, huyện Tân Biên, tỉnh Tây Ninh;

- Quyết định số 2056/QĐ-UBND ngày 5-11-2010 của UBND tỉnh Tây Ninh về phê duyệt Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thị trấn Gò Dầu, tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn 2030;

- Quyết định số 270/QĐ-UBND ngày 28/1/2011 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc điều chỉnh cục bộ Quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Tây Ninh đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020: tuyến đường tỉnh ĐT.794;

- Quyết định số 466/QĐ-UBND ngày 01-3-2011 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc điều chỉnh cục bộ Quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Tây Ninh đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020;

- Quyết định số 11/2012/QĐ-UBND ngày 08/02/2012 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển giao thông đường sông tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

- Quyết định số 2729/QĐ-UBND ngày 27/12/2012 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch giao thông nông thôn tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010 đến năm 2020;

- Căn cứ Biên bản Bàn giao số 97/BBH-SGTVT ngày 6/3/2009 của Sở GTVT tỉnh Tây Ninh về việc bàn giao các tuyến đường đô thị, thị trấn thuộc đường tỉnh quản lý trước đây cho các huyện, thị xã quản lý khai thác.

**- Các tài liệu tiêu chuẩn kỹ thuật ngành GTVT**

- + Tiêu chuẩn ngành 22TCN 275-05;
- + Phân cấp kỹ thuật đường thủy, TCVN 5664-2009;
- + Đường ô tô - Yêu cầu thiết kế, TCVN 4054-2005;
- + Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế, TCVN 104-2007;
- + Các quy trình, quy phạm hiện hành khác.

**C. Mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

**❖ Mục tiêu**

- Đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh;
- Kết hợp và khai thác tốt hệ thống giao thông Quốc gia, vùng và đặc biệt là giao thông nối kết với các tỉnh lân cận;
- Phát triển mạng lưới giao thông vận tải địa phương đồng bộ và liên hoàn;
- Đảm bảo an toàn và chống ùn tắc giao thông;
- Đảm bảo an ninh - quốc phòng;
- Làm căn cứ để thực hiện các dự án đầu tư nâng cấp và phát triển các công trình giao thông trọng điểm trên địa bàn tỉnh và huyện, thị, làm cơ sở cho công tác quản lý và lập kế hoạch đầu tư toàn bộ hoặc từng phần hệ thống giao thông vận tải.



❖ **Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

Hệ thống đường bộ: Đường Quốc lộ và đường cao tốc, đường tỉnh, đường huyện, đường xã và đường đô thị (cập nhật theo quy hoạch GTNT và quy hoạch đô thị);

- Hệ thống đường thủy nội địa (các tuyến sông, kênh vận tải, các công trình trên tuyến...);

- Hệ thống đường sắt;

- Hệ thống bãi đáp trực thăng;

- Hệ thống công trình phục vụ vận tải: bến xe khách, bãi đỗ xe tải; cảng, bến thủy nội địa; các nhà ga đường sắt;

## PHẦN I. HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

### 1.1. Điều kiện tự nhiên

#### 1.1.1. Vị trí địa lý

Tây Ninh là một tỉnh biên giới thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, có diện tích tự nhiên 4.039,66 Km<sup>2</sup>, với các tuyến giao thông huyết mạch như: QL.22, QL.22B...kết nối Tây Ninh với các tỉnh, thành lân cận. Tỉnh nằm ở vị trí cửa ngõ Tây Bắc TP.Hồ Chí Minh là cầu nối gần nhất giữa TP. HCM và Thủ đô PhnômPênh (Campuchia), có tiềm năng đặc biệt về phát triển kinh tế cửa khẩu (có 2 cửa khẩu Quốc tế Mộc Bài và Xa Mát; 4 cửa khẩu chính và nhiều cửa khẩu phụ khác). Cùng với thế mạnh trên tỉnh Tây Ninh còn có nhiều thuận lợi để phát triển du lịch, dịch vụ: Khu bảo tồn rừng quốc gia Lò Gò–Xa Mát, núi Bà Đen, Hồ Dầu Tiếng, các di tích lịch sử...

- Vị trí phía Tây và phía Bắc giáp ba tỉnh Svay-Riêng, Kông Pông Chàm, Prey-veng của Vương quốc Campuchia;

- Phía Đông giáp tỉnh Bình Dương, Bình Phước;

- Phía Nam giáp thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Long An.

#### 1.1.2. Điều kiện tự nhiên

- **Địa hình:** Tây Ninh nổi cao nguyên Nam Trung Bộ với đồng bằng sông Cửu Long, vừa mang đặc điểm của một cao nguyên, vừa có dáng dấp, sắc thái của vùng đồng bằng. Địa hình nghiêng theo hướng Đông Bắc-Tây Nam, phía Bắc địa hình đồi núi, độ cao trung bình từ 10-15 m, có núi Bà Đen cao 986 m cách thị xã Tây Ninh khoảng 10 Km. Phía Nam có địa hình đồng bằng với độ cao trung bình thấp khoảng 3-4 m. Điều kiện này rất thuận lợi để phát triển nông nghiệp, công nghiệp, xây dựng, giao thông vận tải, điện, nước....

- **Khí hậu:** Tây Ninh nằm trong vùng khí hậu tương đối ôn hòa, chia làm hai mùa rõ rệt là mùa mưa và mùa khô. Mùa mưa bắt đầu từ đầu tháng 5 và kết thúc vào cuối tháng 11. Mùa khô bắt đầu từ đầu tháng 12 và kết thúc vào cuối tháng 4 năm sau. Lượng mưa trung bình từ 1.800-2.200 mm, nhiệt độ trung bình là 27,4°C, độ ẩm trung bình vào khoảng 70-80%, tốc độ gió 1,7m/s và thổi điều hòa trong năm. Tây Ninh nằm sâu trong lục địa ít chịu ảnh hưởng của bão, chịu ảnh hưởng của 2 loại gió chủ yếu là gió Tây-Tây Nam vào mùa mưa và gió Bắc-Đông Bắc vào mùa khô. Thuận lợi để phát triển nền nông nghiệp đa dạng, đặc biệt là các loại cây ăn quả, cây công nghiệp, cây dược liệu và chăn nuôi gia súc.

- **Tài nguyên đất:** Tây Ninh có 5 nhóm đất chính với 15 loại đất khác nhau theo nguồn gốc phát sinh.

Nhóm Đất xám: Gồm 6 loại với diện tích 339.833 ha chiếm khoảng 84,37% diện tích tự nhiên và phân bố trên toàn tỉnh.

Nhóm đất phèn: Gồm 3 loại với diện tích 25.359 ha, chiếm 6,3% diện tích tự nhiên, chủ yếu phân bố ở Châu Thành, Gò Dầu, Trảng Bàng.

Nhóm đất đỏ vàng: Gồm 3 loại chiếm tỷ trọng không lớn, khoảng 1,6% diện tích tự nhiên, phân bố chủ yếu ở vùng đồi núi huyện Tân Biên, Hoà Thành. Loại đất này có thể được sử dụng để phát triển lâm nghiệp.

Nhóm đất phù sa: Gồm 2 loại chiếm 0,44% diện tích tự nhiên, hình thành do bồi tích của các con sông nên thích hợp trồng các loại lúa nước và rau màu.

Nhóm đất than bùn: Bị chôn vùi có diện tích rất nhỏ, chiếm 0,27% diện tích tự nhiên của tỉnh. Chủ yếu phân bố tại huyện Bến Cầu, Châu Thành...

- **Tài nguyên rừng:** Đất lâm nghiệp Tây Ninh có 41 nghìn ha, chiếm hơn 10% diện tích tự nhiên. Rừng ở Tây Ninh thuộc loại rừng thưa, rừng hỗn giao tre, nứa và cây gỗ, đáng quý nhất là rừng cây họ dầu.

- **Tài nguyên khoáng sản:** Tây Ninh không có nhiều loại khoáng sản, chủ yếu thuộc nhóm nhiên liệu và khoáng sản phi kim loại, nguyên liệu gốm, vật liệu xây dựng...

Trong đó, than bùn có trữ lượng khoảng 6 triệu tấn, phân bố rải rác dọc theo sông Vàm Cỏ Đông; đá vôi có trữ lượng khoảng 76 triệu tấn, phân bố ở đồi Tống Lê Chân, Sóc Tầm và Chà Và (huyện Tân Châu). Sét làm gạch, ngói trữ lượng khoảng 16 triệu m<sup>3</sup>, phân bố ở nhiều nơi trong tỉnh như các huyện Tân Châu, Tân Biên, Châu Thành, Gò Dầu, Bến Cầu và thị xã Tây Ninh. Đá laterit (đá ong), trữ lượng khoảng 4 triệu m<sup>3</sup>, phân bố rải rác khắp các huyện Tân Châu, Tân Biên, Hòa Thành, Dương Minh Châu và Gò Dầu. Đá xây dựng phân bố chủ yếu núi Phụng, núi Bà. Cuội, sỏi và cát có trữ lượng khoảng 10 triệu m<sup>3</sup>, tập trung ở các huyện Tân Châu, Châu Thành, Hòa Thành và Trảng Bàng.

- **Nguồn nước:** Tây Ninh có hồ Dầu Tiếng với dung tích 1,58 tỷ m<sup>3</sup> và 1.053 tuyến kênh có tổng chiều dài 1.000 Km đã phát huy hiệu quả trong cân bằng sinh thái, phục vụ tưới tiêu trong nông nghiệp, cung cấp nước cho nuôi trồng thủy sản, sinh hoạt tiêu dùng và cho sản xuất công nghiệp.

Ngoài ra Tây Ninh còn có nhiều suối, kênh, rạch tạo ra một mạng lưới thủy văn phân bố tương đối đồng đều trên địa bàn, đạt 0,314 Km/Km<sup>2</sup> và hai con sông lớn chảy qua (sông Sài Gòn và sông Vàm Cỏ Đông).

+ Sông Sài Gòn: Bắt nguồn từ vùng đồi Lộc Ninh (thuộc tỉnh Bình Phước) cao trên 200m chảy theo hướng Đông Bắc – Tây Nam, làm ranh giới tự nhiên giữa Tây Ninh và 2 tỉnh Bình Phước, .

+ Sông Vàm Cỏ Đông: Bắt nguồn từ độ cao 150m ở Campuchia chảy theo hướng Tây Bắc – Đông Nam, sông Vàm Cỏ Đông có chiều dài 220Km (151Km chảy trong địa phận Tây Ninh).

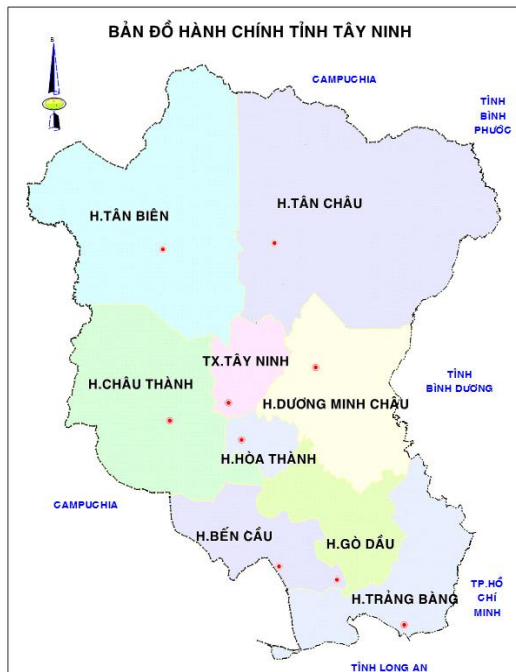
Nguồn nước ngầm ở Tây Ninh phân bố rộng khắp trên địa bàn, tổng mức nước ngầm có thể khai thác là 50 – 100 nghìn m<sup>3</sup>/giờ; vào mùa khô vẫn có thể khai thác nước ngầm, bảo đảm chất lượng cho sản xuất và đời sống của người dân.

## 1.2. Hiện trạng kinh tế-xã hội

### 1.2.1. Tổ chức hành chính

Tây Ninh có 9 đơn vị hành chính bao gồm TX. Tây Ninh và 8 huyện.

**Hình 1.1** Bản đồ hành chính Tây Ninh



TT	TÊN ĐƠN VỊ HÀNH CHÍNH
1	Thị xã Tây Ninh
2	Huyện Tân Biên
3	Huyện Tân Châu
4	Huyện Dương Minh Châu
5	Huyện Châu Thành
6	Huyện Hòa Thành
7	Huyện Gò Dầu
8	Huyện Bến Cầu
9	Huyện Trảng Bàng

### 1.2.2. Dân số và lao động

- **Dân số:** Theo số liệu thống kê năm 2011, dân số toàn tỉnh là 1.080.738 người, mật độ dân số là 268 người/Km<sup>2</sup>, phân bố dân cư không đồng đều. Huyện Hòa Thành có mật độ dân số theo diện tích tự nhiên cao nhất đạt 1.695 người/Km<sup>2</sup>, thấp nhất là huyện Tân Biên có 111 người/Km<sup>2</sup>, thị xã Tây Ninh có mật độ là 909 người/Km<sup>2</sup>

**Bảng 1.1** Dân số tỉnh Tây Ninh năm 2011 phân theo địa giới hành chính

STT	Huyện, thị	Diện tích (Km <sup>2</sup> )	Dân số (người)	Mật độ (người/Km <sup>2</sup> )
1	TX Tây Ninh	140	127.276	909
2	Huyện Tân Biên	853	95.064	111
3	Huyện Tân Châu	1.101	123.012	112
4	Huyện Dương Minh Châu	453	105.693	233
5	Huyện Châu Thành	571	131.836	231
6	Huyện Hòa Thành	83	140.865	1.695
7	Huyện Gò Dầu	260	138.847	534
8	Huyện Bến Cầu	238	63.773	269
9	Huyện Trảng Bàng	340	154.372	454
<b>Tổng</b>		<b>4.040</b>	<b>1.080.738</b>	<b>268</b>

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Tây Ninh năm 2011”.

Giai đoạn 2007-2011: Tốc độ tăng dân số của tỉnh khá thấp, bình quân 0,65%/ năm. Tốc độ tăng dân cư thành thị những năm gần đây có chiều hướng tăng bình quân 1,36%/năm, tốc độ tăng dân cư khu vực nông thôn bình quân 0,52%/năm. Tỷ lệ dân cư khu vực nông thôn còn chiếm khá cao so với khu vực thành thị.

**Bảng 1.2 Tình hình phát triển dân số tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2007 – 2011**

Hạng mục	2007	2008	2009	2010	2011	Tăng b/q
<b>Dân số (1000 người)</b>	<b>1.053,0</b>	<b>1.060,0</b>	<b>1.067,0</b>	<b>1.073,0</b>	<b>1.081,0</b>	0,65%
Thành thị	161,4	165,0	166,2	167,5	169,3	1,36%
Nông thôn	891,6	895,0	900,8	905,5	911,7	0,52%
<b>Tỷ lệ nam/nữ</b>	<b>0,969</b>	<b>0,981</b>	<b>0,990</b>	<b>0,986</b>	<b>0,982</b>	0,27%
Nam	518,2	525,0	530,9	532,6	535,4	0,79%
Nữ	534,7	535,4	536,2	540,1	545,2	0,52%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Tây Ninh năm 2011”.

- **Lao động:** Năm 2011, tổng số lao động là 622.049 người, trong đó: lao động ngành nông-lâm-ngư nghiệp là 280.805 người chiếm tỷ lệ cao nhất 45,1%; công nghiệp chế biến-chế tạo là 105.556 người, chiếm 17%, còn lại là các ngành nghề khác như: thương nghiệp, sửa chữa xe có động cơ, mô tô; xây dựng; dịch vụ lưu trú, ăn uống; tài chính; giáo dục, đào tạo...

### 1.2.3. Tình hình phát triển kinh tế

Trong giai đoạn 2007-2011: GDP của tỉnh tăng bình quân 13,5%/năm, thu nhập bình quân đầu người năm 2011 đạt 1.580 USD; Cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng công nghiệp và dịch vụ, giảm dần tỷ trọng nông nghiệp. Nội bộ các ngành kinh tế chuyển dịch theo hướng tăng dần các sản phẩm có lợi thế cạnh tranh như sản phẩm công nghiệp, thực phẩm, dịch vụ tài chính, ngân hàng, vận tải, thông tin liên lạc.

Cơ cấu các thành phần kinh tế chuyển dịch theo hướng phát huy tiềm năng của khu vực kinh tế ngoài quốc doanh và khu vực có vốn đầu tư nước ngoài chiếm vị trí quan trọng, có tác động lớn tới sự phát triển kinh tế của tỉnh. Tỷ trọng GDP phân theo thành phần kinh tế năm 2011 đạt được như sau: Khu vực kinh tế nhà nước (18,1%), khu vực kinh tế ngoài nhà nước (63,4%), khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (18,5%).

**Bảng 1.3 GDP và cơ cấu GDP của tỉnh giai đoạn 2007 – 2011 (Tỷ đồng)**

Hạng mục	2007	2008	2009	2010	2011	Tăng bq năm(%)
<b>GDP</b>	<b>9,209</b>	<b>10,491</b>	<b>11,654</b>	<b>12,981</b>	<b>14,791</b>	13,5%
Nông-Lâm-Ngư nghiệp	2,962	3,172	3,351	3,482	3,676	5,9%
Công nghiệp - Xây Dựng	2,419	2,668	3,157	3,763	4,629	17,4%
Dịch vụ	3,827	4,652	5,147	5,745	6,486	16,6%
<b>GDP/người</b>	<b>8,75</b>	<b>9,91</b>	<b>10,92</b>	<b>12,08</b>	<b>13,35</b>	12,2%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Tây Ninh năm 2011”.

### 1.2.3.1. Phát triển các ngành kinh tế

#### a) Nông - Lâm - Thủy sản

Tiếp tục duy trì được mức tăng trưởng cao, chất lượng sản xuất hàng hóa ngày càng nâng lên; khoa học-công nghệ được nhân rộng; phát huy được lợi thế, hiệu quả về đất đai. Trong giai đoạn 2007-2011, giá trị sản xuất của ngành đạt mức tăng trưởng bình quân 5,63%/năm, trong đó nông nghiệp có tốc độ tăng trưởng 5,56%/năm, lâm nghiệp tăng 3,34%/năm, thủy sản có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất 13,97%/năm.

#### 1/. Nông nghiệp

Ngành trồng trọt là ngành đóng vai trò rất quan trọng trong sự phát triển nông nghiệp nói riêng và ngành nông-lâm-thủy sản nói chung. Giá trị sản xuất ngành trồng trọt năm 2011 đạt 4.834,0 tỷ đồng (giá so sánh), chiếm 82,6% giá trị sản xuất ngành nông nghiệp. Sản phẩm ngành trồng trọt chủ yếu tập trung vào các loại cây như: cây công nghiệp, cây ăn quả, cây lương thực, thực phẩm.

Quá trình chuyển dịch sản phẩm trồng trọt theo hướng giảm tỷ trọng đóng góp của các loại cây trồng có năng suất thấp, chú trọng phát triển cây công nghiệp lâu năm, cây lương thực...do đó tốc độ tăng trưởng bình quân của cây công nghiệp lâu năm 12,74%/năm, trong khi đó cây công nghiệp hàng năm giảm dần.

Tiếp theo là ngành chăn nuôi có giá trị sản xuất năm 2011 đạt 711,4 tỷ đồng (giá so sánh) với tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 2007-2011 là 8,6%/năm. Sau cùng là ngành dịch vụ đạt 304,0 tỷ đồng, với tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 29,7%/năm.

#### 2/. Lâm nghiệp

Giá trị sản xuất ngành lâm nghiệp của tỉnh năm 2011 đạt 156,0 tỷ đồng (giá so sánh), tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 3,34%/năm. Với thế mạnh là tỉnh biên giới có diện tích rừng lớn, do đó hoạt động khai thác lâm sản chiếm tỷ trọng cao nhất với 86,0%. Giá trị sản xuất của trồng, nuôi rừng và dịch vụ của ngành lâm nghiệp tuy chiếm tỷ trọng nhỏ nhưng đang có xu hướng tăng dần. Xây dựng và bảo vệ rừng đầu nguồn, rừng phòng hộ là nhiệm vụ quan trọng hàng đầu. Tiến hành tốt công tác định canh - định cư, giao đất - giao rừng, nhận khoán trồng và chăm sóc rừng.

#### 3/. Thủy sản

Trong những năm vừa qua giá trị sản xuất ngành thủy sản không ngừng tăng cao, tốc độ tăng trưởng bình quân 13,97%/năm, đạt giá trị 118 tỷ đồng (giá so sánh). Trong đó, ngành nuôi trồng thủy sản chiếm 71,8% tổng giá trị sản xuất ngành thủy sản.

#### b) Công nghiệp

Năm 2011, giá trị sản xuất công nghiệp đạt 9.945 tỷ đồng (giá so sánh), trong đó công nghiệp chế biến đóng vai trò là chủ đạo chiếm 92,9%; sản xuất, phân phối điện, khí đốt và nước chiếm 6,77%, còn lại là công nghiệp khai thác chiếm 0,33%. Giai đoạn 2007-2011, giá trị sản xuất của ngành công nghiệp đạt mức tăng trưởng bình quân 16,47% /năm.

Hiện nay đa phần các dự án đầu tư xây dựng khu công nghiệp-dịch vụ có diện tích lớn tập trung chủ yếu ở các huyện phía nam của tỉnh, khu vực giáp với TP.HCM, Long An, gồm: Trảng Bàng, Bến Cầu, Gò Dầu... Công nghiệp chế biến nông sản, khai thác khoáng sản, công nghiệp thu hút nhiều lao động tiếp tục phát triển, phát huy được lợi thế, phù hợp với định hướng phát triển. Công nghiệp khoáng sản với việc hình thành Nhà máy Xi măng Fico Tây Ninh có công suất 1,5 triệu tấn xi măng/năm đã đưa tỷ trọng của ngành

công nghiệp khoáng sản trong tổng giá trị công nghiệp trên địa bàn từ 1,8% trong năm 2005 lên 13,5% vào năm 2011.

### **c) Thương mại và dịch vụ**

Về xuất khẩu, kim ngạch năm 2011 đạt 1.169,16 triệu USD. Trong giai đoạn 2007-2011, kim ngạch xuất khẩu tăng với tốc độ bình quân là 21,9% /năm.

Năm 2011, kim ngạch nhập khẩu của tỉnh là 716,11 triệu USD, tăng bình quân trong giai đoạn 2005-2008 đạt 22,6%/năm.

Giá trị sản xuất các ngành dịch vụ tăng bình quân hàng năm 21,6%; hoạt động thương mại trong nước phát triển nhanh; tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tăng 29,3%;

## **1.2.3.2. Tình hình phát triển xã hội**

### **1) Về giáo dục, đào tạo**

Trong những năm qua công tác giáo dục - đào tạo được quan tâm củng cố và phát triển, sự nghiệp giáo dục được đẩy mạnh, chú trọng công tác đào tạo đáp ứng nhu cầu nhân lực để phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời đầu tư xây dựng các điều kiện cơ sở vật chất cho giáo dục - đào tạo nhằm nâng cao chất lượng trong công tác giáo dục - đào tạo. Hệ thống giáo dục và đào tạo của tỉnh ngày càng được nâng cao: quy mô giáo dục tiếp tục tăng ở các cấp học, bậc học đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người dân.

### **2) Về y tế**

Công tác khám và chữa bệnh ở các bệnh viện ngày càng được nâng cao về chất lượng, cơ sở vật chất và trang thiết bị khám chữa bệnh tiếp tục được đầu tư nâng cấp, những tiến bộ khoa học kỹ thuật mới cũng được ứng dụng đạt hiệu quả cao, mạng lưới y tế cơ sở ngày càng được củng cố. Các chương trình y tế quốc gia đạt kết quả khá tốt.

Năm 2011 trên địa bàn tỉnh có 111 cơ sở y tế, trong đó có 13 bệnh viện, 2 phòng khám khu vực, 1 bệnh viện điều dưỡng và 95 trạm y tế xã phường với 2.203 cán bộ y tế. Giai đoạn 2007 - 2011, số cán bộ y tế của tỉnh tăng bình quân 2,6% /năm, trong đó bác sỹ tăng 30,3%, y sỹ 9,7%, y tá 3,8% và nữ hộ sinh 6,8%.

### **3) Văn hóa thông tin, thể dục thể thao**

Trên lĩnh vực hoạt động văn hóa, công tác bảo tồn và phát huy các giá trị di sản được chú trọng và quan tâm, các di tích lịch sử văn hóa quan trọng cấp quốc gia, cấp tỉnh đã được đầu tư, trùng tu, tôn tạo, chống xuống cấp. Công tác kiểm kê di sản phi vật thể về làng nghề và lễ hội truyền thống được tiến hành, kết quả kiểm kê có 96 lễ hội và 8 nghề thủ công truyền thống; đồng thời đã tiến hành đề xuất đưa vào danh mục phi vật thể quốc gia 12 lễ hội và 2 nghề thủ công truyền thống...

Về thông tin liên lạc có tốc độ tăng trưởng nhanh, đến năm 2011 mật độ điện thoại đạt 117 máy/100 dân, tỷ lệ sử dụng Internet đạt 25,2%.

### **4) Về an ninh - quốc phòng**

Công tác an ninh, quốc phòng luôn được quan tâm chỉ đạo. Một số chương trình như xây dựng khu vực phòng thủ, phát triển ở 20 xã biên giới, xây dựng các cụm dân cư biên giới... đã được triển khai. Các vụ việc xảy ra liên quan đến biên giới giảm dần, mức độ nghiêm trọng cũng ngày càng giảm. Đời sống nhân dân khu vực biên giới mặc dù còn khó khăn nhưng không ngừng được nâng lên. Việc triển khai thực hiện quy chế quản lý biên giới ngày càng được chú trọng hơn... Bước đầu đã tăng cường thể trận quốc

phòng - an ninh trên các địa bàn trọng điểm, giữ vững ổn định và củng cố hơn tình hình an ninh chính trị và trật tự xã hội vùng biên giới.

#### **5) Về trật tự an toàn xã hội**

Tình hình buôn lậu qua biên giới hàng năm diễn ra tăng giảm theo từng khu vực, thời điểm. Các mặt hàng nhập lậu chủ yếu là thuốc lá, rượu, bột ngọt, hàng điện tử đã qua sử dụng...

Thực hiện chương trình quốc gia phòng chống tội phạm trong những năm qua đã đạt được những kết quả quan trọng, từng bước nâng cao nhận thức của toàn xã hội về trách nhiệm đấu tranh phòng chống tội phạm và tệ nạn xã hội.

Công tác thanh tra, kiểm tra, chống tham nhũng, thực hành tiết kiệm chống lãng phí và các công tác tuyên truyền pháp luật đạt nhiều kết quả. Công tác giải quyết khiếu nại, tố cáo chuyển biến tích cực. Những vụ việc phức tạp, khiếu kiện đông người được quan tâm giải quyết.

#### **6) Về công tác đối ngoại**

Nhằm góp phần tạo môi trường thuận lợi cho phát triển kinh tế - xã hội cũng như trật tự an ninh ổn định. Các ngành, huyện, xã, biên giới và đồn biên phòng đều coi trọng công tác đối ngoại với chính quyền và nhân dân Campuchia ở địa bàn các xã biên giới. Theo định kỳ quý, tháng các huyện, xã biên giới và các đồn biên phòng tổ chức họp giao ban với nhau, nhằm thông báo các vụ việc có liên quan xảy ra trong thời gian qua và cùng nhau giải quyết, thực hiện tốt thông cáo báo chí của Chính phủ hai bên. Bên cạnh đó tổ chức mời các cấp chính quyền và lực lượng của nước bạn sang giao lưu vào các dịp lễ tết. Hơn nữa, ta còn tạo điều kiện thuận lợi cho người dân Campuchia sang thăm thân nhân và trị bệnh ở Việt Nam. Các lực lượng hai bên luôn giữ tốt mối quan hệ và phối hợp với nhau trong công tác bảo vệ trật tự an ninh biên giới, cùng xây dựng đường biên giới hòa bình, hữu nghị và cùng nhau phát triển.

### **1.3. Hiện trạng hệ thống giao thông vận tải**

#### **1.3.1. Tổng quan về hệ thống giao thông vận tải**

Hệ thống giao thông vận tải đóng vai trò rất quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng. Hiện nay, Tây Ninh có hai phương thức vận tải là giao thông đường bộ và đường thủy nội địa. Tuy nhiên việc kết nối giao thông thủy- bộ còn hạn chế, chưa đồng bộ, chưa khai thác được tiềm năng của vận tải thủy trong vận tải hàng hóa.

- **Đường bộ:** Hệ thống đường bộ của tỉnh Tây Ninh gồm có 2 tuyến quốc lộ (QL.22 và QL.22B) do Trung Ương quản lý, 40 tuyến đường tỉnh do tỉnh quản lý và các hệ thống đường GTNT do các huyện/thị quản lý, với tổng chiều dài 4785,6Km, về cơ bản đã hình thành các trục giao thông chính kết nối được từ trung tâm tỉnh đến trung tâm các huyện-thị cũng như kết nối Tây Ninh với các tỉnh thành lân cận:

+ Trục Bắc-Nam: Kết nối khu vực TP.HCM-Tây Ninh-Campuchia qua cửa khẩu Quốc tế Xa Mát; cửa khẩu Chàng Riệc, Vạc Sa (qua QL.22B, ĐT.782-ĐT.784-ĐT.793); Long An- Tây Ninh (qua ĐT.786).

+ Trục Đông-Tây: Kết nối Tây Ninh-Campuchia qua cửa khẩu Phước Tân (qua ĐT.781); Bình Phước-Tây Ninh (ĐT.794)...



Trong thời gian qua hệ thống đường bộ trên địa bàn đã được đầu tư, tuy nhiên vẫn còn nhiều hạn chế, thiếu liên kết theo hướng Đông - Tây do sự chia cắt của sông Sài Gòn và sông Vàm Cỏ Đông, nhiều đoạn do chưa kịp thời duy tu đã bắt đầu xuống cấp.

Trong tương lai, việc mở rộng nâng cấp Quốc lộ 22B - kết nối khu kinh tế cửa khẩu Xa Mát; bảo dưỡng thường xuyên QL.22; đầu tư xây dựng, hoàn thiện tuyến đường Hồ Chí Minh; đường hành lang biên giới Việt Nam – Campuchia (Quốc lộ 14C); tuyến cao tốc Hồ Chí Minh - Mộc Bài sẽ tạo điều kiện cho Tây Ninh có cơ hội giao lưu, hội nhập với các trung tâm kinh tế trong Vùng cũng như các nước ASEAN.

Về vận tải, vận chuyển hàng hóa và hành khách bằng đường bộ vẫn là phương thức chủ yếu của tỉnh. Năm 2011, khối lượng hành khách vận chuyển bằng đường bộ là 14.087 nghìn người, chiếm 98,9% khối lượng hành khách vận chuyển; khối lượng vận chuyển hàng hóa 8.911 nghìn tấn, chiếm 98,4% khối lượng hàng hóa vận chuyển.

- **Đường thủy nội địa** : Tổng chiều dài hệ thống sông, kênh, rạch trên địa bàn tỉnh là 617 Km (*chỉ tính những sông, kênh, rạch chính*). Trong đó chiều dài sông, kênh, rạch có thể khai thác vận tải là 422,8 Km và lòng Hồ Dầu Tiếng với 270 Km<sup>2</sup> diện tích mặt nước; Mật độ sông, kênh, rạch và hồ trên toàn tỉnh bình quân là 0,37Km/Km<sup>2</sup> (*Nguồn Số liệu điều tra của Cục Đường thủy Nội địa Việt Nam*). Hai tuyến sông chính là sông Sài Gòn nối Tây Ninh với cụm cảng thành phố Hồ Chí Minh và sông Vàm Cỏ Đông nối Tây Ninh với các tỉnh Vùng đồng bằng Sông Cửu Long. Ngoài ra tỉnh còn có một số các rạch chính như: Trảng Bàng, Tây Ninh, Bến Đá, rạch Bảo... liên thông với sông Vàm Cỏ Đông. Chủ yếu vận chuyển hàng hóa và nông sản, đa số là các tàu-ghe có trọng tải nhỏ, khối lượng vận chuyển thấp hơn rất nhiều so với đường bộ. Năm 2011, khối lượng vận chuyển hành khách 151 nghìn người (chiếm 1,07%), khối lượng vận chuyển hàng hóa 114 nghìn tấn (chiếm 1,28%).

### 1.3.2. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông

#### 1.3.2.1. Hiện trạng mạng lưới giao thông đường bộ

Qua kết quả điều tra và khảo sát, tổng chiều dài của hệ thống đường bộ trên địa bàn tỉnh là 4785,6 Km, tỷ lệ nhựa hóa toàn tỉnh đạt 28,2% , bao gồm:

- 2 tuyến Quốc lộ: QL.22 và QL.22B, dài 111,56Km, tỷ lệ nhựa hóa 100%.
- 40 tuyến đường tỉnh, với tổng chiều dài 759,0 Km, tỷ lệ nhựa hóa đạt 89,9%.
- 228 tuyến đường huyện, với tổng chiều dài 997,35 Km, tỷ lệ nhựa hóa 41,8 %.
- 2127 tuyến đường xã, tổng chiều dài 2706,79Km, tỷ lệ nhựa hóa chỉ đạt 2,4%.
- 266 tuyến đường phố chính đô thị, tổng chiều dài 210,91Km, nhựa hóa 34,3%.

**Bảng 1.4 Hiện trạng mạng lưới đường bộ tỉnh Tây Ninh**

Stt	Loại Đường	Số tuyến	Chiều dài (Km)	Kết cấu mặt			Tỷ lệ nhựa hóa (%)
				BTN, LN	CPSĐ	Đất	
1	Đường Quốc lộ	2	111,56	111,56	-	-	100
2	Đường tỉnh	40	759,00	682,53	76,47	-	89,9
3	Đường huyện	228	997,35	416,46	509,35	71,54	41,8
4	Đường xã	2.127	2706,79	64,79	870,94	1771,06	2,4
5	Đường phố chính đô thị	266	210,91	72,41	68,09	70,41	34,3
	<b>Tổng</b>		<b>4.785,60</b>	<b>1.347,75</b>	<b>1.524,85</b>	<b>1.913,01</b>	<b>28,2</b>

## a) Các tuyến Quốc lộ

**1/. Quốc lộ 22:** Đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 28,05Km, là tuyến giao thông huyết mạch nối Tây Ninh với các tỉnh thành lân cận, đồng thời nằm trên trục đường Xuyên Á kết nối Việt Nam với các nước Đông Nam Á. Tuyến đi qua 3 huyện Trảng Bàng, Gò Dầu và Bến Cầu, có điểm đầu tại cầu Suối Sâu (ranh TP.HCM-Trảng Bàng), điểm cuối tại cửa khẩu Quốc tế Mộc Bài. Tuyến có ý nghĩa chiến lược trong phát triển kinh tế-xã hội-an ninh quốc phòng. Hiện trạng tuyến như sau:

- Đoạn qua huyện Trảng Bàng dài 13,55Km, mặt BTN rộng 18 m, nền 22,5m.
- Đoạn qua huyện Gò Dầu dài 4,5Km, mặt BTN rộng 16m, nền 18m.
- Đoạn qua huyện Bến Cầu dài 10Km: 8Km đầu mặt BTN rộng 12m và 2Km còn lại mặt BTN rộng 14 m (có dải phân cách).

**2/. Quốc lộ 22B:** Điểm đầu giao QL.22 tại TT.Gò Dầu, điểm cuối tại cửa khẩu Quốc tế Xa Mát (Tân Biên), dài 83,51Km, chất lượng tuyến tốt, có vai trò rất lớn trong việc phát triển KTXH và bảo đảm an ninh quốc phòng. Tuyến chia làm các đoạn như sau:

- Đoạn qua huyện Gò Dầu: dài 21,95Km, mặt BTN rộng 16m, nền 18m.
- Đoạn qua huyện Hòa Thành: dài 12,4Km. Trong đó 11,4 Km đầu từ ranh huyện Gò Dầu đến ranh Châu Thành 4 làn xe cơ giới mặt BTN rộng 12m, nền 15m; 1,0Km còn lại mặt đường có bề rộng 8m, nền 14m.
- Đoạn qua huyện Châu Thành: dài 17,3Km, mặt BTN rộng 7m, nền 11m.
- Đoạn qua TX.Tây Ninh: dài 1,1Km, điểm đầu ĐT.798, điểm cuối ranh Châu Thành, mặt BTN rộng 18m, nền 22.5m.
- Đoạn qua huyện Tân Biên: dài 30,76Km, mặt BTN rộng 16m, nền 22,5m.

## b) Hệ thống đường tỉnh

**1/. ĐT.781:** Tuyến dài 59Km, điểm đầu tại cửa khẩu Phước Tân (Km26+00) và điểm cuối tại cầu Sài Gòn (ranh Bình Dương). Đây là một trong những trục Đông Tây quan trọng kết nối Tây Ninh với Campuchia. Tuyến gồm những đoạn sau:

+ Đoạn từ cửa khẩu Phước Tân (Km26+00) đến TT.Châu Thành (Km41+00), mặt đá dăm nhựa rộng 6m và nền 9m. Đi qua khu vực ít dân cư, hai bên đường chủ yếu trồng cây nông nghiệp (Lúa, mì, mía...).

+ Đoạn từ thị trấn Châu Thành (Km41+00) đến giao QL.22B (Km45+100) với chiều dài 4,1Km, mặt BTN rộng 7m và nền 11m, chất lượng đoạn tuyến tốt. Đoạn tuyến đi qua các khu vực tập trung đông dân cư (1Km từ ngã tư huyện đến ranh thị trấn Châu Thành tại xã Thái Bình đã được bàn giao cho UBND huyện Châu Thành quản lý).

+ Đoạn từ Km45+100 đến Km46+600 có hướng tuyến trùng với QL.22B.

+ Đoạn từ giao QL.22B (Km46+600) đến UBND tỉnh (Km48+00) với chiều dài 1,4Km, mặt BTN rộng 11m và nền rộng 21m.

+ Đoạn từ UBND tỉnh đến cửa Hòa Viện tại ngã ba giao với ĐT.799 với chiều dài 4,3Km được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị do thị xã quản lý.

+ Đoạn từ ĐT.799 đến ĐT.784nd với chiều dài 4,7Km, mặt rộng 12m, nền 15m, chất lượng đoạn tuyến tốt.

+ Đoạn từ ĐT.784nd đến thị trấn Dương Minh Châu (Km66+00) với chiều dài 9Km, mặt đá dăm nhựa rộng 6m, nền 9m.

+ Đoạn đi qua thị trấn Dương Minh Châu (3Km từ ngã ba Suối Đá đến ngã ba Bờ Hồ được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị do UBND huyện Dương Minh Châu quản lý).

+ Đoạn cuối từ ngã ba Bờ Hồ đến Cầu Sài Gòn (ranh ) với chiều dài 17,5Km, mặt đường đá dăm nhựa rộng từ 6-8m, nền rộng 9-10m, đoạn tuyến đang bị xuống cấp nghiêm trọng chất lượng mặt đường rất xấu.

**2/. ĐT.782:** Dài 26,8Km, điểm đầu tại ngã ba Ngân Hàng TT.Trảng Bàng, điểm cuối tại ngã ba Cây Me (giao với ĐT.789). Tuyến đi qua nhiều khu dân cư tập trung và chia làm 3 đoạn như sau:

+ Đoạn đầu với chiều dài 2Km từ vị trí giao với QL.22 tại ngã ba Ngân Hàng đi theo đường tránh Xuyên Á đến ngã ba nhà hàng Hữu Nghị.

+ Đoạn từ vị trí giao với đường tránh Xuyên Á (nhà hàng Hữu Nghị) đến ngã ba Bàu Đồn (giao với ĐT.784 ) với chiều dài 15,9Km, mặt nhựa rộng 8m, nền 12m, đang được nâng cấp mở rộng.

+ Đoạn cuối từ ngã ba Bàu Đồn đến ngã ba Cây Me với chiều dài 8,9Km đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, mặt CPSĐ rộng 8m, nền 9m.

**3/. ĐT.783:** Dài 13,1Km, điểm đầu tại ngã ba Thiện Ngôn (giao QL.22B) và điểm cuối tại ngã 3 Lò Gò (giao với ĐT.788 và ĐT.791), mặt nhựa rộng 6m, nền 9m. Chất lượng tuyến trung bình, nhiều đoạn đang xuống cấp gây khó khăn cho người dân khi có nhu cầu đi lại nhất là vào mùa mưa.

**4/. ĐT.784:** Dài 24,514Km với điểm đầu tại ngã ba Bàu Đồn (giao ĐT.782) và điểm cuối tại ngã ba Bàu Năng. Tuyến giao với nhiều tuyến đường tỉnh, đường huyện tạo thành một mạng lưới giao thông kết nối liên tục, thuận lợi cho giao thương, trao đổi kinh tế giữa các địa phương. Hiện trạng tuyến như sau:

+ Đoạn đầu từ ngã ba Bàu Đồn đến Km21+464 dài 21,464Km, mặt BTN, rộng 12,0m, nền 13,0m. Chất lượng tuyến tương đối tốt, dân cư tập trung đông dọc hai bên tuyến đường. Hiện toàn tuyến đang được nâng cấp mở rộng.

+ Đoạn còn lại từ Km21+464 đến ngã ba Bàu Năng, dài 3,05Km, mặt đá dăm nhựa, rộng 6,0m, nền 9,0m.

**5/. ĐT.784 nối dài:** Điểm đầu tại ngã ba Bàu Cóp (giao ĐT.784), điểm cuối giao ĐT.785, với chiều dài 9,2Km, chất lượng tuyến tốt đảm bảo phương tiện lưu thông thuận tiện. Trong đó:

+ Đoạn đầu từ Km0+00 tại ngã ba Bàu Cóp đến Km1+00 dài 1,0Km, mặt BTN, rộng 12,0m, nền 13,0m.

+ Đoạn còn lại từ Km1+00 đến ĐT 785 dài 8,2Km, mặt đá dăm nhựa, rộng 8,0m, nền 12,0m.

**6/. ĐT.785:** Bắt đầu tại ngã tư Cầu Quan giao ĐT.781 (TX.Tây Ninh), và kết thúc tại ngã ba Kà Tum-huyện Tân Châu (giao ĐT.794), toàn tuyến dài 46,2 Km. Hiện trạng tuyến như sau:

+ Đoạn đầu từ ngã tư Cầu Quan đến ngã ba Lâm Vồ (giao ĐT.790 tại Km2+500) với chiều dài 2,5Km đã được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị.

+ Đoạn từ ngã ba Lâm Vồ (Km2+500) đến Km4+500 với chiều dài 2Km, mặt BTN rộng 15m, nền 21m, chất lượng đoạn tuyến tốt.

+ Đoạn từ Km4+500 đến Km30+00 (ranh thị trấn Tân Châu) với chiều dài 25,5 Km, mặt BTN rộng 13,5m, nền 25,5m, chất lượng đoạn tuyến tốt.

+ Đoạn đi qua khu vực thị trấn Tân Châu với chiều dài 2Km được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị.

+ Đoạn cuối từ ranh TT.Tân Châu đến ngã ba Cà Tum (giao ĐT.794) với chiều dài 14,2Km, mặt nhựa rộng 7,5m, nền 13,5m, chất lượng đoạn tuyến tốt.

**7/. ĐT.786:** Tuyến bắt đầu từ Km0+00 giao với đường Trưng Nữ Vương, nối liền thị xã Tây Ninh với các huyện Châu Thành, Bến Cầu và kết thúc tại ngã tư Mộc Bài (Km32 + 650, giao với QL.22), dài 32,65Km, mặt đá dăm nhựa, rộng 6m, nền rộng 8m.

**8/. ĐT.786nd:** Điểm đầu Km0+00 tại ngã tư Mộc Bài giao với QL.22, điểm cuối Km12+500 giáp ranh với tỉnh Long An tại cầu Đường Xuồng, dài 12,5Km, hiện trạng từng đoạn như sau:

+ Đoạn đầu từ Km0+00 đến Km11+020 với chiều dài 11,02Km, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 10m.

+ Đoạn cuối từ Km 11+020 đến Km 12+500 với chiều dài 1,48Km, mặt CPSĐ rộng 5 - 6m, nền rộng 7m.

**9/. ĐT.787A:** Bắt đầu từ ngã ba Chợ Mới giao QL.22 đến ranh tỉnh Long An, với chiều dài 5,15Km, mặt nhựa rộng 6,0m, nền 9,0m, chất lượng tuyến tốt. Đây là một tuyến đường tỉnh ngắn nhưng có vai trò kết nối giao thông từ tỉnh Long An đến huyện Trảng Bàng, đi qua các khu công nghiệp, nên có mật độ phương tiện lưu thông cao, đi qua khu vực có dân cư đông.

**10/. ĐT.787B:** Bắt đầu từ Km0+00 tại ngã tư Hai Châu (giao đường tránh Xuyên Á) và kết thúc ở Km15+00 tại ngã ba Bùng Bình (giao ĐT.789), với chiều dài 15Km, mặt nhựa, rộng 6,0m, nền rộng 9,0m, hiện trạng tuyến đi qua các khu cư thưa, lưu lượng giao thông ít, chất lượng tuyến tốt.

**11/. ĐT.788:** Điểm đầu tại ngã ba Vĩnh (giao QL.22B), điểm cuối tại ngã 3 Lò Gò (giao ĐT.783, ĐT.791), dài 31,2Km, chất lượng tuyến trung bình. Ngoài vai trò vận chuyển hàng hóa, giúp người dân trong khu vực lưu thông thuận tiện, nhanh chóng thì ĐT.788 còn có vai trò quan trọng về an ninh quốc phòng, đảm bảo an ninh biên giới, một phần tuyến đường nằm trong tuyến đường tuần tra biên giới của tỉnh. Hiện trạng từng đoạn như sau:

+ Đoạn đầu từ ngã ba Vĩnh đến Km25+00 với chiều dài 25Km, mặt nhựa, rộng 6m, nền 9m.

+ Đoạn cuối từ Km25+00 đến ngã ba Lò Gò với chiều dài 6,2Km, mặt đường đá dăm nhựa rộng 3,5m, nền rộng 7,5m.

**12/. ĐT.789:** Dài 27Km, điểm đầu ranh Củ Chi-TP.HCM, điểm cuối tại Cầu 33 (giao ĐT.781). Tuyến chạy dọc theo sông Sài Gòn, hiện trạng chất lượng tuyến tốt và chia làm 2 đoạn sau:

+ Đoạn đầu từ ranh Củ Chi-TP.HCM đến Km4+00, dài 4Km, mặt BTN rộng 6m, nền rộng 9m.

+ Đoạn cuối từ Km4+00 đến Cầu 33 (giao ĐT.781), dài 23Km, mặt đá dăm nhựa, rộng 6m, nền rộng 9m.

**13/. ĐT.790:** Tuyến có điểm đầu tại ngã ba trường CĐSP mới và điểm cuối đường Suối Đá-Khe Dol với chiều dài 10,637Km. Hiện trạng tuyến như sau:

+ Đoạn từ ngã ba trường CĐSP mới đến ranh Thị xã, dài 7,537Km, mặt nhựa, rộng 15m, nền 21m, đoạn đường có chất lượng tuyến khá tốt.

+ Đoạn còn lại dài 3,1Km, mặt CPSĐ, rộng 7m, nền 9m. Hiện đang được nâng cấp thành mặt đường BTN.

**14/. ĐT.791:** Dài 35,6Km, có điểm đầu tại ngã 3 Lò Gò (giao ĐT.783 và ĐT.788), điểm cuối tại ngã ba Xa Mát (giao QL.22B), mặt CPSĐ, rộng 8m, nền 9m. Đây là tuyến vành đai biên giới có đóng vai trò đặc biệt quan trọng về đảm bảo an ninh quốc phòng.

**15/. ĐT.792:** Dài 70,4Km, điểm đầu giao QL.22B tại ngã ba Xa Mát, điểm cuối tại cầu Cần Lê (ranh tỉnh Bình Phước). Tuyến chạy dọc theo tuyến biên giới Tây Ninh-Campuchia, đi qua khu vực ít người sinh sống nên hiện tại chủ yếu phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa của người dân khu vực biên giới, đồng thời góp phần quan trọng trong việc ổn định an ninh biên giới. Ngoài ra, trên tuyến có nhiều di tích lịch sử Trung ương cục Miền Nam và khu bảo tồn rừng Quốc gia Xa Mát thuận lợi cho phát triển du lịch. Hiện trạng tuyến như sau:

+ Đoạn đầu từ Km0+00 đến Km6+800 với chiều dài 6,8Km, mặt đá dăm nhựa rộng 6m, nền 9m.

+ Đoạn từ Km6+800 đến Km19+550 với chiều dài 12,75Km, mặt BTN rộng 6m, nền 9m.

+ Đoạn từ Km19+550 đến Km35+350 với chiều dài 15,8Km, mặt đá dăm nhựa rộng 6m, nền 9m.

+ Đoạn từ Km35+350 đến Km62+707 với chiều dài 27,357Km, mặt đá dăm nhựa rộng 3.5m, nền 7,5m.

+ Đoạn cuối từ Km 62+707 đến Km70+400 với chiều dài 7,693Km, mặt đường CPSĐ rộng 6m, nền rộng 8-9m

**16/. ĐT.793:** Dài 39,987Km, điểm đầu tại ngã tư Tân Bình (giao với ĐT.785), điểm cuối giao ĐT.792, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 11m, chất lượng tuyến tốt.

**17/. ĐT.794:** Dài 34,9 Km, có điểm đầu giao ĐT.785 tại ngã ba Cà Tum, có điểm cuối tại cầu Sài Gòn 1, ranh Bình Phước, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m.

Đây là tuyến đường nối liền tỉnh Tây Ninh và Bình Phước, mật độ lưu thông trên đường còn thấp, chủ yếu phục vụ vận chuyển sản xuất của người dân trong khu vực. Tương lai khi ĐT.794 được nâng cấp thành QL.14C sẽ góp phần quan trọng trong vận chuyển hàng hóa và đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân hai tỉnh, thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực tuyến đường đi qua.

**18/. ĐT.795:** Dài 17,9Km, có điểm đầu giao QL.22B tại ngã ba Thạnh Tây, điểm cuối giao ĐT.785 tại ngã tư Đồng Pal. Tuyến có vai trò nối kết QL.22B với ĐT.793, ĐT.785, chạy xuyên qua nội thị TT.Tân Biên và TT.Tân Châu, giúp người dân hai huyện Tân Châu, Tân Biên dễ dàng giao lưu, buôn bán và trao đổi hàng hóa. Hiện trạng từng đoạn như sau:

+ Đoạn đầu từ Km0+00 đến Km2+00 với chiều dài 2Km, mặt BTN rộng 15m, nền 30m (1,6Km đầu tuyến do UBND huyện Tân Biên quản lý).

+ Đoạn từ Km2+00 đến Km17+00, dài 15Km, mặt nhựa rộng 6m, nền 8m.

+ Đoạn cuối từ Km17+00 đến giao ĐT.785, dài 0,9Km, mặt BTN rộng 15m, nền 30m. (Đoạn từ ngã tư giao với ĐT.793 tới ngã tư giao ĐT.785 do UBND huyện Tân Châu quản lý).

**19/. ĐT.795.1 (Đ. Tân Châu-Tân Thành):** Đây là tuyến đường giao thông chính nối xã Tân Thành với trung tâm huyện Tân Châu, tạo điều kiện thuận cho người dân đi lại, phát triển kinh tế, từng bước nâng cao đời sống người dân khu vực ven hồ Dầu Tiếng. Tuyến dài 19,8Km, có điểm đầu ngã tư Đồng Pal giao ĐT.785, điểm cuối tại xã Tân Thành, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn đầu từ ngã tư Đồng Pal đến Cầu Tha La với chiều dài 3Km đã được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị.

+ Đoạn cuối từ cầu Tha La đến xã Tân Thành với chiều dài 16,8Km, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m.

**20/. ĐT.795.2:** Tuyến đi qua khu vực ít dân cư, lưu lượng phương tiện giao thông ít, chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại của người dân địa phương, đường BTN, nhưng bề rộng nền đường hẹp, mặt rộng 5,5m, bề rộng nền đường 7m, tuyến dài 9Km, bắt đầu từ ĐT.795.1 và kết thúc tại ĐH.16- xã Suối Ngô, Tân Châu.

**21/. ĐT.796:** Dài 14,3Km, có điểm đầu giao ĐT.781 tại ngã 3 Bền Sỏi, điểm cuối giao ĐT.786 tại ngã tư Long Vĩnh, mặt nhựa, rộng 6m, nền 9m. Tuyến có vai trò kết nối hai tuyến ĐT.786 và ĐT.781, cùng với mạng lưới đường huyện tạo thành trục đường quan trọng của huyện Châu Thành. Hiện tại mật độ lưu thông phương tiện chưa cao, chủ yếu phục vụ sản xuất và đi lại của nhân dân địa phương.

**22/. ĐT.797:** Dài 7,2Km, điểm đầu giao đường Lý Thường Kiệt, điểm cuối tại ngã ba Giang Tân (giao QL.22B). Hiện tại là đường đô thị do UBND huyện Hòa Thành quản lý.

**23/. ĐT.798:** Tuyến dài 6,7Km, có điểm đầu giao tại ĐT.785, điểm cuối giao tại QL.22B, mặt nhựa, rộng 8m, nền 12m, tuyến đi qua khu vực đông dân cư của xã Bình Minh và Phường 1 (TX. Tây Ninh), chất lượng tuyến tốt.

**24/. ĐT.799:** Tuyến chạy theo hướng Bắc Nam kết nối thị xã Tây Ninh và huyện Hòa Thành, có chiều dài 12Km, tuyến đi qua khu vực đông dân cư, lưu lượng xe cao. Điểm đầu giao tại ĐT.790, điểm cuối giao QL.22B, hiện trạng như sau:

+ Đoạn đầu từ giao ĐT.790 đến giao ĐT.781 (đường Điện Biên Phủ) với chiều dài 4,3Km, mặt nhựa rộng 6m, nền 12m.

+ Đoạn đi trong Nội ô Tòa Thánh Cao Đài với chiều dài 1,1Km.

+ Đường An Dương Vương, dài 1,4Km, mặt nhựa 6m, nền 9m.

+ Đoạn cuối từ đường An Dương Vương tới giao QL.22B với chiều dài 5,2Km, (0,2Km mặt đường láng nhựa, đoạn còn lại là CPSĐ), mặt 6m, nền 9m. Tuyến có chất lượng xấu.

**25/. Đường Suối Đá - Khe Dol:** Tuyến dài 7,1Km, có điểm đầu giao tại ĐT.785 (ranh huyện Tân Châu), điểm cuối tại ngã ba giao ĐT.781 (TT.Dương Minh Châu), mặt nhựa, rộng 6m, nền 9m. Tuyến chạy vòng qua Núi Bà và giao với ĐT.785, ĐT.790, ĐT.781 tạo sự kết nối liên tục giữa các tuyến đường, thuận lợi cho người dân đi lại, trao đổi hàng hóa và các hoạt động du lịch quanh khu vực núi Bà Đen.

**26/. Đường Trà Võ - Đất Sét:** Đây là tuyến đường ngắn nhất nối liền từ TT.Gò Dầu tới huyện Dương Minh Châu, đi qua một số khu vực đông dân cư. Tuyến có chiều dài 9Km, có điểm đầu giao QL.22B, điểm cuối giao ĐT.784, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng tuyến trung bình.

**27/. Đường Đất Sét - Bến Củi:** Dài 13,55Km, có điểm đầu giao ĐT.784 tại ngã 3 Đất Sét, điểm cuối tại Cầu Tàu (ranh Bình Dương), mặt nhựa rộng 6m, nền 9m. Tuyến kết hợp với tuyến ĐT. Trà Võ Đất Sét tạo thành trục Đông Tây quan trọng.

**28/. Đường Thạch Đức - Cầu Khởi:** Dài 11,1Km, có điểm đầu giao QL.22B, điểm cuối giao ĐT.784 tại ngã tư Cầu Khởi, mặt nhựa, rộng 6m, nền 9m, tuyến kết nối giao thông giữa QL.22B với hệ thống đường tỉnh chạy song song với Quốc lộ này.

**29/. Đường Phước Vinh-Sóc Thiết:** Bắt đầu tại ngã ba giao với ĐH.Thạnh Tây-Hòa Hiệp (Tân Biên), hướng tuyến chạy thẳng xuống phía nam, đi qua địa bàn huyện Châu Thành và kết thúc tại ngã tư giao với ĐT.788, xã Phước Vinh (Châu Thành). Toàn tuyến dài 10,645 Km, kết cấu mặt đường CPSĐ rộng 8m, nền rộng 9m, chất lượng xấu, nhiều đoạn lầy lội khó đi lại nhất là vào mùa mưa.

**30/. ĐT.Trung Nữ Vương:** Lý trình bắt đầu Km0+00 tại vòng xoay giao với đường 30/4- Trần Hưng Đạo, và kết thúc Km4+050 tại QL.22B (huyện Châu Thành). Tuyến dài 4,05Km, gồm các đoạn sau:

+ Đoạn từ Km0+00 đến Km1+800, dài 1,8Km, mặt BTN rộng 9m, nền 10m.

+ Đoạn từ Km1+800 đến Km4+050, dài 2,25Km, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m.

**31/. Đường Bờ Hồ - Bàu Vuông - Cống số 3:** Dài 12,692Km, có điểm đầu tại Bờ Hồ Dầu Tiếng giao ĐT.781, điểm cuối giao ĐT.785 tại ngã tư Bàu Cỏ, mặt nhựa, rộng 6m, nền 9m. Tuyến đường chạy dọc ranh hồ Dầu Tiếng, nối thị trấn Dương Minh Châu với các xã Suối Đá, xã Tân Hưng (Tân Châu) và tiếp nối ĐT.Bourbon tạo thành trục ngang của tỉnh, chủ yếu phục vụ vận chuyển nguyên liệu cho nhà máy đường và mủ cao su. Chất lượng tuyến trung bình, có nhiều vị trí xuống cấp cần được bảo dưỡng, kiểm tra thường xuyên, đảm bảo cho người dân lưu thông an toàn, thuận tiện.

**32/. Thiện Ngôn-Tân Hiệp:** Bắt đầu tại ngã ba Thiện Ngôn giao với QL.22B (Km0+00) đi theo hướng đông, qua địa bàn huyện Tân Châu và kết thúc tại ngã ba Tân Hiệp giao với ĐT.785 (tại Km22+078), chiều dài toàn tuyến 22,078 Km, mặt đá dăm nhựa, rộng 6m, nền 9m.

ĐT.Thiện Ngôn-Tân Hiệp cùng với ĐT.795 và ĐT. Bourbon tạo thành ba tuyến đường song song, nối liền huyện Tân Châu và Tân Biên, tạo thành trục ngang kết nối ĐT.785, ĐT.793 và QL.22B hình thành một mạng lưới đường giao thông liên hoàn, thuận tiện cho người dân lưu thông qua lại giữa hai huyện với thời gian ngắn nhất.

**33/. Đường Bourbon:** Điểm đầu tại ngã tư Bàu Cỏ giao ĐT.785 (H.Tân Châu) và điểm cuối giao QL.22B tại ngã ba Mỏ Công (huyện Tân Biên), dài 15,977Km; đường láng nhựa, mặt đường rộng 7m, nền đường 12m. Trên tuyến đường có rất nhiều cầu nhỏ, hầu hết là cầu cọc BTCT tải trọng 30T, bắc qua các kênh thủy lợi N3, N9, N11, N11-5-6, N11-5-8, kênh Tiêu, kênh Tiêu 1-4 và kênh Tân Hưng...

Đường Bourbon cùng với ĐT.795, ĐT.Thiện Ngôn Tân Hiệp tạo thành 3 trục đường ngang song song, gắn kết chặt chẽ các tuyến đường Quốc lộ, đường tỉnh (ĐT.793, ĐT.785) tạo thành một mạng lưới giao thông kết nối liên hoàn, thuận tiện cho người dân đi lại, giao thương hàng hóa.

**34/. Đường K48:** Có điểm đầu Km0+00 tại ngã ba Núi Phụng, điểm cuối Km7+711 tại ngã ba giao đường Bourbon, dài 7,71Km, mặt nhựa rộng 6m, nền rộng 9m. Đi qua các xã Thạnh Tân của TX.Tây Ninh và xã Tân Hưng của huyện Tân Châu.

**35/. Đường Cà Tum - Tân Hà:** Là đoạn tuyến nối tiếp ĐT.785, theo hướng Tây Bắc tới ĐT.792 giáp với Khu kinh tế Cửa khẩu Vạc Sa. Toàn tuyến nằm trên địa bàn huyện dài

10,64 Km, điểm đầu tại ngã ba Cà Tum, điểm cuối giao với ĐT.792. Hiện mặt đá dăm nhựa rộng 6 m, nền 9 m.

**36/. Đường Tân Hà - Tân Hiệp:** Có vai trò kết nối ĐT.792 với đường Cà Tum-Tân Hà-Đồn biên phòng 819, đường nối ĐT.793-Nông trường Nước Trong. Tuyến dài 10,8Km, điểm đầu giao với ĐT.792 tại ngã ba Bàu Đá, điểm cuối giao với tuyến chính đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong. Hiện mặt nhựa rộng 6 m, nền 9 m.

**37/. Tuyến chính đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong:** Có vai trò kết nối ĐT.793 với ĐT.785, phục vụ nhu cầu đi lại và sản xuất của người dân trong địa phương. Tuyến nằm trên địa bàn huyện Tân Châu dài 15.4Km, điểm đầu giao với ĐT.793 tại xã Tân Hà, điểm cuối giao với ĐT.785 tại ngã ba cây xăng Tân Hội. Hiện tại mặt đá dăm nhựa rộng 6m, nền 9m.

**38/. Tuyến phụ đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong:** Điểm đầu giao tuyến chính đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong, điểm cuối giáp đường Tân Hà-Tân Hiệp, dài 4,134Km, mặt đá dăm nhựa rộng 6 m, nền 9 m.

**39/. Đường TW Cục:** Điểm đầu giao với ĐT.792 tại ngã ba cua chữ V, chạy ngang sang phía đông và kết thúc tại ngã tư Chàng Riệc, tuyến dài 13,2Km, kết cấu mặt đá dăm nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng trung bình.

**40/. ĐT.Xi măng Fico-ĐBP 815:** Dài 10,282Km, điểm đầu tại ngã ba xi măng Fico (giao ĐT.794), điểm cuối giáp Cửa khẩu Tống Lê Chân (giao ĐT.792). Tuyến chia thành 3 đoạn như sau:

- + Đoạn đầu từ Km0+00 đến Km3+500, dài 3,5Km, mặt nhựa rộng 9m, nền 12m.
- + Đoạn từ Km3+500 đến Km7+950, dài 4,5Km, mặt CPSĐ, nền rộng 4-6m.
- + Đoạn cuối từ Km7+950 đến Km10+282 (giao ĐT.792) với chiều dài 2,332Km, mặt nhựa rộng 3,5m, nền rộng 6m.

**Bảng 1.5 Thông kê hiện trạng đường tỉnh**

Stt	Tên đường	C.dài (Km)	Kết cấu mặt		
			BT, Nhựa	CPSĐ	Đất
	<b>Hiện trạng hệ thống đường tỉnh</b>	<b>759,00</b>	<b>682,53</b>	<b>76,47</b>	<b>0,0</b>
1	ĐT.781	59,00	59,00		
2	ĐT.782	26,80	17,90	8,90	
3	ĐT 783	13,10	13,10		
4	ĐT 784	24,51	24,51	0,00	0,0
5	ĐT.784 nối dài	9,20	9,20	0,00	0,0
6	ĐT 785	46,20	46,20	0,00	0,0
7	ĐT.786	32,65	32,65	0,00	0,0
8	ĐT.786nd	12,50	11,42	1,08	
9	ĐT.787B	15,00	15,00		
10	ĐT.787A	5,15	5,15		
11	ĐT 788	31,20	31,20		
12	ĐT.789	27,00	27,00		
13	ĐT.790	10,64	7,54	3,10	
14	ĐT.791	35,60		35,60	



Stt	Tên đường	C.dài (Km)	Kết cấu mặt		
			BT, Nhựa	CPSĐ	Đất
15	ĐT.792	70,40	62,71	7,69	
16	ĐT.793	39,99	39,99		
17	ĐT.794	34,90	34,90		
18	ĐT.795	17,90	17,90		
19	ĐT.795.1	19,80	19,80		
20	ĐT.795.2	9,00	9,00		
21	ĐT.796	14,30	14,30		
22	ĐT.797	7,20	7,20		
23	ĐT.798	6,70	6,70		
24	ĐT.799	12,00	7,00	5,00	
25	Đường Suối Đá-Khe Dol	7,10	7,10		
26	Đường Trà Võ-Đất Sét	9,00	9,00		
27	Đường Đất Sét-Bến Củi	13,55	13,55		
28	Đường Thạnh Đức-Cầu Khởi	11,00	11,00		
29	Đường Phước Vinh-Sóc Thiết	10,65		10,65	
30	Trung Nữ Vương	4,05	4,05		
31	Đường Bờ Hồ-Bàu Vuông-Cống Số 3	12,69	12,69		
32	Thiện Ngôn-Tân Hiệp	22,08	22,08		
33	Đường Bourbon	15,98	15,98		
34	Đường K48	7,71	7,71		
35	Đường Kà Tum-Tân Hà	10,64	10,64		
36	Đường Tân Hà-Tân Hiệp	10,80	10,80		
37	Tuyến chính đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong	15,40	15,40		
38	Tuyến phụ đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong	4,14	4,14		
39	Đường TW Cục	13,20	13,20		
40	ĐT. Xi măng Fico-ĐBP 815	10,28	5,83	4,45	

### c) Hệ thống cầu đường tỉnh

Trên các tuyến đường tỉnh có 71 cây cầu, với tổng chiều dài 2.426,19m, kết cấu chủ yếu là BTCT và BTCT DƯỠNG, chất lượng tốt và đồng bộ với hệ thống đường, tải trọng khai thác từ 20-30 tấn. Hiện tại còn một số cầu yếu như: cầu Bến Sắn (ĐT.782); cầu N4, cầu Khởi, cầu Kênh Tiêu, cầu Bàu Rông, cầu Cây Trường, cầu Suối Bà Tươi (ĐT.782-ĐT.784, đang thi công); cầu Kênh 2 (ĐT.786); cầu Đường Xuồng (ĐT.786 nối dài, đang thi công), ngoài ra tỉnh đã và đang triển khai nâng tải trọng các cầu yếu lên cho đủ tải trọng HL93 (cầu Gió; cầu K21 kênh Tây; cầu Tân Hưng; cầu Trà Phí; cầu K18 kênh Tây; cầu Kênh Đông; cầu Suối Ky). (Chi tiết xem Phụ lục 4A-Hiện trạng hệ thống cầu trên đường tỉnh).

#### **d) Hệ thống đường huyện**

Tổng chiều dài đường huyện của toàn tỉnh là 997,35Km, tỷ lệ nhựa hóa 41,8%. Nhìn chung, cơ sở hạ tầng đường bộ của tỉnh phát triển không đều, ngoài các tuyến đường chính có chất lượng tốt, còn lại hầu hết có chất lượng trung bình, xấu.

Hầu hết ở tất cả các huyện có đường giao thông nối từ trung tâm huyện tới các xã đã được láng nhựa, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân mua bán trao đổi hàng hóa.

**Bảng 1.6 Hiện trạng hệ thống đường huyện**

Stt	Huyện/ Thị	Số tuyến	Chiều dài (Km)	Kết cấu mặt			Tỷ lệ nhựa hóa (%)
				Bê tông nhựa	CPSĐ	Đất	
1	Trảng Bàng	39	143,14	81,44	56,86	4,84	56,9
2	Gò Dầu	24	91,62	48,38	33,70	9,55	52,8
3	Dương Minh Châu	26	122,15	42,28	69,73	10,14	34,6
4	Châu Thành	30	175,75	53,45	115,10	7,20	30,4
5	Hòa Thành	48	79,67	60,08	19,59	-	75,4
6	Tân Châu	30	172,33	39,82	124,84	7,67	23,1
7	Tân Biên	14	115,79	38,81	47,74	29,24	33,5
8	Bến Cầu	17	96,90	52,20	41,80	2,90	53,9
	<b>Tổng</b>	<b>228</b>	<b>997,35</b>	<b>416,5</b>	<b>509,4</b>	<b>71,5</b>	<b>41,8</b>

#### **1) Huyện Trảng Bàng**

**1/. Hương lộ 12:** Dài 4,3Km, điểm đầu giao ĐT 789 tại UBND xã Đôn Thuận, điểm cuối gần Kênh Đông, mặt nhựa rộng 4 m, nền 6 m. Tuyến chạy theo suối Bời Lời và nằm trên địa bàn xã Đôn Thuận, chủ yếu phục vụ vận chuyển nông sản. Hai bên tuyến dân cư sinh sống khá thưa thớt, chất lượng tuyến trung bình.

**2/. ĐH Thuận Lợi:** Dài 3,1Km, điểm đầu tại ranh huyện Gò Dầu, điểm cuối tại Kênh Đông. Hiện trạng mặt CPSĐ và đất rộng 6 m, nền 9 m. Tuyến liên kết toàn bộ mạng lưới khu vực phía nam xã Đôn Thuận, phục vụ nhu cầu đi lại và trao đổi hàng hóa của người dân trong khu vực với trung tâm huyện.

**3/. ĐH Cầu xe:** Dài 6,2Km, điểm đầu giao ĐT.787B tại ấp Cầu Xe, xã Hưng Thuận, điểm cuối tại Khu di tích Bời Lời. Hiện trạng mặt BTN rộng 11 m, nền 12 m, chất lượng tuyến trung bình.

**4/. ĐH Lộ Hòa-Trảng Cỏ:** Dài 6,9Km, điểm đầu giao Hương lộ 02( tại Bàu 2 năm) và điểm cuối tại Kênh N18. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6 m, nền 9 m. Là tuyến đường độc đạo phục vụ sinh hoạt và sản xuất của người dân khu vực phía Tây-Bắc xã Lộ Hưng, chất lượng tuyến trung bình, cần thường xuyên được bảo trì, bảo dưỡng.

**5/. ĐH Bàu Chèo:** Dài 5Km, điểm đầu giao Hương lộ 02 tại ấp Lộ Khê xã Gia Lộc, điểm cuối tại Kênh N18. Tuyến nối khu vực phía Bắc xã Gia Lộc về trung tâm xã. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6 m, nền 9 m, chất lượng tuyến trung bình.

**6/. Hương lộ 02:** Tuyến dài 13,5Km, điểm đầu tại ranh huyện Gò Dầu, điểm cuối tại ranh huyện Củ Chi, mặt LN rộng 6m, nền 9m. Tuyến hợp với QL 22 và ĐT.789 tạo thành

3 trục ngang cùng với ĐT.787B và ĐT.786 hình thành bộ khung cho mạng lưới giao thông của huyện.

**7/. ĐH Phước Hậu:** Dài 2,3Km, điểm đầu giao QL.22 tại ấp Phước Hiệp, điểm cuối giao ĐT.782 tại ấp Phước Hậu xã Gia Bình. Tuyến phục vụ nhu cầu thông thương đối ngoại của người dân ở phía Bắc xã Gia Bình. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m, chất lượng tuyến trung bình.

**8/. ĐH Phước Hậu I:** Điểm đầu giao ĐH Phước Hậu tại ấp Phước Hiệp, điểm cuối giao ĐT.782 tại ấp Phước Hậu, dài 1,7Km, mặt CPSĐ 6m, nền 9m. Tuyến nằm trên địa bàn xã Gia Bình nối các khu dân cư ở phía bắc về trung tâm xã.

**9/. ĐH Xe Làng:** Dài 1,1 Km, điểm đầu giao QL.22 tại ấp Chánh xã Gia Bình, điểm cuối giao ĐH Phước Hậu tại ấp Phước Hiệp. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m, chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại của người dân địa phương.

**10/. ĐH Bình Nguyên:** Dài 3,05Km, điểm đầu giao QL.22 tại ấp Bình Nguyên xã Gia Bình, điểm cuối tại ấp An Thới xã An Hòa. Tuyến cùng với ĐH Bình Nguyên 1, Bình Nguyên 2 phục vụ nhu cầu giao lưu, đi lại của toàn bộ khu vực phía nam xã Gia Bình và tây-bắc xã An Hòa. Hiện trạng mặt LN rộng 3,5m, nền 5,5m.

**11/. ĐH Bình Nguyên I:** Dài 1,9Km, điểm đầu giao QL.22, điểm cuối giao ĐH Bình Nguyên tại ấp Bình Nguyên 1. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m, chất lượng tuyến trung bình.

**12/. ĐH Bình Nguyên II:** Dài 1,6Km, điểm đầu giao ĐH Bình Nguyên tại Bình Nguyên 1, điểm cuối tại rạch Trời Sanh. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**13/. ĐH Bình Thủy:** Dài 2,9Km, điểm đầu giao QL.22 tại ấp Chánh xã Gia Bình, điểm cuối giao ĐT.787A tại ấp An Quới xã An Hòa. Hiện trạng mặt LN rộng 3 m, nền 5 m. Tuyến là một phần của tuyến vành đai nhằm mục đích liên kết các trục hướng tâm trên địa bàn huyện. Tuyến nối QL 22 với ĐT.787A, đi qua địa bàn xã Gia Bình và An Hòa.

**14/. ĐH Sông Lô:** Dài 4,2Km, điểm đầu giao ĐT.787B tại ấp Cầu Xe xã Hưng Thuận, điểm cuối giao ĐT.789 tại ấp Lộc Thuận. Tuyến nằm trên địa bàn xã Hưng Thuận, nối ĐT.787B với ĐT.789. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m.

**15/. ĐH Lộc Phước-Sông Lô:** Dài 9,01Km, điểm đầu giao Hương lộ 02 tại Chà Rây, điểm cuối giao ĐH Sông Lô tại ấp Lộc Thuận xã Hưng Thuận. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 7 m, nền 9 m. Dân cư hai bên đường sinh sống khá thưa, tuyến chủ yếu phục vụ vận chuyển nông sản đồng thời chia sẻ bớt lưu lượng cho ĐT.787B.

**16/. ĐH Cây Dương:** Dài 6,5Km, điểm đầu giao QL.22 tại ngã tư An Bình, điểm cuối giao Hương lộ 02. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m. Tuyến song song với ĐT.787B, cùng với ĐH Lò Ô tạo thành trục dọc liên kết mạng lưới giao thông của xã An Tịnh và phía nam xã Lộc Hưng thành một mạng lưới liên hoàn.

**17/. ĐH Cầu Chùa:** Dài 5,2Km, điểm đầu giao ĐT.787B tại ấp Lộc Thanh xã Lộc Hưng, điểm cuối giao ĐH Cây Dương tại ấp Lộc Bình. Hiện trạng mặt LN, 1,2 Km đầu mặt rộng 6 m, nền 9 m, đoạn còn lại mặt rộng 3,5m, nền rộng 5,5m. Tuyến song song với Hương lộ 02, nằm hoàn toàn trên địa bàn xã Lộc Hưng. Dân cư hai bên tuyến sinh sống khá đông đúc.

**18/. ĐH Gia Lộc-Lộc Hưng:** Dài 2,9Km, điểm đầu giao ĐT.787B tại ấp Gia Lâm xã Gia Lộc, điểm cuối giao ĐH Cầu Chùa tại ấp Chánh xã Lộc Hưng. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**19/. ĐH Tịnh Phong:** Dài 3,5Km, điểm đầu giao QL.22 tại Suối Sâu, điểm cuối giao ĐH Cây Dương tại ấp Bàu Mây xã An Tịnh. Hiện trạng tuyến như sau:

+ Đoạn 1: từ QL.22 đến Km 00+400 dài 0,4Km, mặt LN rộng 3,5m, nền 6m.

+ Đoạn còn lại: dài 3,1Km, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m

**20/. ĐH Chùa Đá:** Dài 1,8Km, điểm đầu giao QL.22 tại ngân hàng nông nghiệp, điểm cuối gần Chùa Đá. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m. Tuyến chủ yếu phục vụ giao thông trên địa bàn thị trấn Trảng Bàng

**21/. ĐH Nguyễn Văn Rốp:** Dài 1Km, điểm đầu giao QL.22 tại thị trấn Trảng Bàng, điểm cuối giao ĐT.782. Hiện trạng mặt LN rộng 9m, nền 12m.

**22/. ĐH 22/12:** Dài 0,9Km, điểm đầu giao ĐT.782 tại ngã tư Hai Châu, điểm cuối giao QL.22 tại Chợ mới Trảng Bàng. Hiện trạng mặt LN rộng 9m, nền 12m.

**23/. ĐH Lãnh Binh Tông:** Dài 0,5Km, điểm đầu giao QL.22 tại trường Nguyễn Trãi, điểm cuối giao ĐH Trung Nhị. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m.

**24/. ĐH Trung Nhị:** Dài 0,3Km, điểm đầu giao ĐH Lãnh Binh Tông, điểm cuối tại kênh Chợ Cũ. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m.

**25/. ĐH Gia Long:** Dài 0,2Km, điểm đầu giao QL.22 tại thị trấn Trảng Bàng, điểm cuối giao ĐH Quang Trung. Hiện trạng mặt LN rộng 7m, nền 9m.

**26/. ĐH Đặng Văn Trước:** Dài 0,3Km, điểm đầu giao ĐH Quang Trung, điểm cuối giao ĐH Duy Tân. Hiện trạng mặt LN rộng 7m, nền 9m.

**27/. ĐH Trung Trắc:** Dài 0,5Km, điểm đầu giao ĐH Duy Tân, điểm cuối tại Cầu Bình Tranh. Hiện trạng mặt LN rộng 7m, nền 9m.

**28/. ĐH Duy Tân:** Dài 0,5Km, điểm đầu giao ĐH Quang Trung, điểm cuối giao ĐH Trung Trắc. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m.

**29/. ĐH Quang Trung:** Dài 0,2Km, điểm đầu giao QL.22 tại thị trấn Trảng Bàng, điểm cuối giao ĐH Đặng Văn Trước. Hiện trạng mặt LN rộng 9 m, nền 12 m.

**30/. ĐH An Phú-An Hòa:** Dài 3,2Km, điểm đầu giao ĐT.787A tại ấp An Quới xã An Hòa, điểm cuối tại Thị trấn Trảng Bàng. Hiện trạng mặt LN rộng 6 m, nền 9 m. Tuyến hợp với ĐT.787A tạo thành 2 trục song song liên kết hệ thống giao thông phía nam xã An Hòa, đồng thời chia sẻ lưu lượng đi về trung tâm huyện cho ĐT.787A.

**31/. ĐH vào dài tường niệm Biệt động thị trấn:** Dài 2,1Km, điểm đầu giao QL.22 tại Ngân Hàng (TT.Trảng Bàng), điểm cuối tại cầu Bình Tranh. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m. Với mạng lưới giao thông phát triển theo dạng hướng tâm thì ĐH Chùa Đá và TL.19 tạo thành tuyến vành đai quan trọng của thị trấn Trảng Bàng.

**32/. Hương lộ 10:** Dài 3,1Km, điểm đầu tại Cầu Bình Tranh, điểm cuối tại ranh Củ Chi. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m. Tuyến tăng cường khả năng nối kết với Tp.Hồ Chí Minh, đồng thời giải quyết nhu cầu đi về trung tâm huyện của dân cư phía nam xã An Tịnh.

**33/. ĐH An Phú Khương:** Dài 4,2Km, điểm đầu giao Hương lộ 10 tại ngã ba Cây Khé, điểm cuối giao QL.22 tại Suối Sâu. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m. Tuyến được hình thành chủ yếu phục vụ khu công nghiệp Trảng Bàng.

**34/. ĐH Lộ Ô:** Dài 1,8Km, điểm đầu giao QL.22 tại ngã tư An Bình, điểm cuối giao ĐH An Phú Khương tại ấp An Phú xã An Tịnh. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m. Có

chức năng giống với ĐH An Phú Khương, ngoài ra đây là tuyến ngắn nhất nối phía nam xã An Tịnh về trung tâm xã.

**35/. ĐH Lái Mai:** Dài 14,9Km, điểm đầu giao với ĐT.787A, điểm cuối tại kênh Biên Giới, xã Bình Thạnh. Hiện trạng tuyến như sau:

+ Đoạn 1: Bắt đầu từ ĐT.787A, chạy xuyên qua khu công nghiệp Bourbon-An Thới, tới cầu Rạch Kè, đoạn dài 3Km, mặt láng nhựa, rộng 7m, nền rộng 9m, chất lượng tuyến tốt, phục vụ vận chuyển hàng hóa trong khu công nghiệp và nhu cầu đi lại của người dân.

+ Đoạn 2: Bắt đầu từ cầu Rạch Kè, chạy dọc theo kênh An Thới tới sông Vàm Cỏ Đông và tiếp tục chạy theo kênh thủy lợi tới gần ranh xã Phước Chi-Bình Thạnh, chiều dài 7,2Km, đường CPSĐ, mặt rộng 6m, nền rộng 7m.

+ Đoạn 3: dài 1,6Km, đi qua khu vực trung tâm xã Bình Thạnh, bắt đầu gần ranh xã Phước Chi-Bình Thạnh tới ĐT.786, mặt đường láng nhựa, rộng 6m, nền rộng 9m, chất lượng tuyến tốt.

+ Đoạn 4: bắt đầu từ ngã ba giao ĐT.786 chạy dọc theo kênh thủy lợi về phía tây của huyện, và kết thúc tại kênh Biên Giới, tuyến có chất lượng xấu, mặt đường CPSĐ, rộng 5m, nền rộng 6m, chủ yếu phục vụ sản xuất của người dân xã Bình Thạnh.

**36/. Hương lộ 08:** Dài 10Km, điểm đầu tại sông Vàm Cỏ Đông, điểm cuối tại ranh Campuchia. Hiện trạng từ ranh Campuchia đến Rạch Tràm dài 6,6 Km mặt LN rộng 4m, nền 6m, đoạn còn lại mặt CPSĐ rộng 3-6m, nền 6-8m. Tuyến phục vụ nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa của người dân xã Phước Chi.

**37/. ĐH An Thạnh-Phước Chi:** Tuyến đi qua trung tâm của xã Phước Chi, Phước Lưu, Bình Thanh, hợp với ĐT.786 tạo thành hai trục song song liên kết toàn bộ mạng lưới của 3 xã trên. Dài 6,5Km, điểm đầu giao Hương lộ, điểm cuối tại ranh huyện Bến Cầu. Hiện trạng mặt LN rộng 6m, nền 9m.

**38/. ĐH. Bến Kinh:** Tuyến bắt đầu tại ĐT.789 và kết thúc tại ĐT.782, đường chạy dọc theo suối Cầu Ngang trên địa bàn xã Đôn Thuận, mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền rộng 6,0-9,0m, chất lượng tuyến không tốt.

**39/. ĐH Bàu Tràm:** bắt đầu từ ĐH.Tịnh Phong chạy theo hướng đông đi qua kênh N26-10 và Kênh N26- xã An Tịnh, kết thúc tại ranh TP.HCM. Tuyến có chiều dài 4,2Km, mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền rộng 9m.

## 2) Gò Dầu

**1/.Đường Lon Cây Cày:** Dài 3,74Km, điểm đầu giao QL.22B, điểm cuối gần ranh xã Trường Đông huyện Hòa Thành. Hiện trạng mặt đường đất rộng 4m, nền 6m, chất lượng khá xấu. Cùng với tuyến đường Cẩm An-Láng Cát tạo thành hai nhánh giao thông đối nội, phục vụ nhu cầu đi lại của người dân ngày càng tốt hơn.

**2/. Đường Cẩm An-Láng Cát:** Dài 4,12Km, điểm đầu giao QL.22B tại ấp Cẩm An và điểm cuối giáp ranh Hòa Thành. Hiện trạng, từ Km 00+000 đến Km 02+220 mặt đường CPSĐ rộng 4m, nền 6m, chất lượng trung bình và đoạn còn lại mặt đường đất rộng 4m, nền 6m, chất lượng khá xấu, nhất là vào mùa mưa rất lầy lội và trơn trượt, gây khó khăn cho người và phương tiện lưu thông.

**3/. Đường Ấp Rộc:** Dài 7,13Km, điểm đầu giao QL.22B tại ấp Đá Hàng xã Hiệp Thạnh, điểm cuối giáp ranh Thạnh Đức-Dương Minh Châu. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 4m, nền 7m, chất lượng tốt.

**4/.Đường Xóm Bó-Bàu Đôn:** Dài 8,9Km, điểm đầu giao QL.22B tại ấp Giữa xã Hiệp Thạnh, điểm cuối giao ĐT.784 tại ấp 2 xã Bàu Đôn. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 7m, nền 9m, chất lượng trung bình. Đây là trục giao thông quan trọng kết nối hai xã Hiệp Thạnh và Bàu Đôn.

**5/.Đường Phước Trạch-Hiệp Thạnh:** Dài 5Km, điểm đầu giao QL.22B tại ấp Bàu Vũng xã Phước Trạch, điểm cuối giao đường Phước Thạnh-Bàu Đôn tại ấp Phước Bình xã Phước Thạnh. Hiện trạng mặt đường láng nhựa rộng 7m, nền 9m, chất lượng tốt. Vì vậy, lưu lượng đi lại và vận chuyển hàng hóa qua tuyến là khá lớn.

**6/.Đường Tầm Lanh-Truông Mít:** Dài 9,4Km. Điểm đầu giao QL.22B tại ấp Đá Hăng và điểm cuối giáp ranh Dương Minh Châu. Hiện trạng, mặt đường CPSĐ rộng 5,5m, nền 7m, chất lượng trung bình. Dân cư tập trung đông dọc hai bên đường.

**7/. Đường Cao Sơn Tự:** Dài 2,50Km, điểm đầu giao QL.22B, điểm cuối tại Cầu Xóm Mía ấp Cây Mía thuộc xã Phước Trạch. Hiện trạng, 0,75Km đầu mặt láng nhựa rộng 4m, nền 6m, chất lượng tốt và 1,75Km còn lại mặt CPSĐ rộng 4m, nền 6m, chất lượng trung bình.

**8/. Đường Phước Thạnh-Bàu Đôn:** Dài 5,3Km, điểm đầu giao đường Gò Dầu-Đôn Thuận tại ấp Phước Hội xã Phước Thạnh, điểm cuối giao ĐT.784 tại ấp 4 xã Bàu Đôn, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 8m, chất lượng tốt. Đây là trục giao thông quan trọng kết nối mạng lưới đường giữa xã Phước Thạnh và Bàu Đôn, phục vụ nhu cầu đi lại và sản xuất nông nghiệp của người dân.

**9/. Đường Phước Thạnh-Cầu Ô:** Dài 3,9Km, điểm đầu giao đường Phước Thạnh-Bàu Đôn tại ấp Phước Hòa xã Phước Thạnh và điểm cuối giao ĐT.782 tại ấp Phước Đức B xã Phước Đông. Hiện trạng, mặt đường đất rộng 6m, nền 8m.

**10/. Đường Phước Hội-Phước Bình:** Dài 2Km, điểm đầu giao đường Gò Dầu-Đôn Thuận tại ấp Phước Hội, điểm cuối giao đường Phước Trạch-Hiệp Thạnh tại ấp Phước Tây thuộc xã Phước Thạnh. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 7m, nền 9m.

**11/. Đường Nông Trường:** Dài 3,4Km, điểm đầu giao ĐT.782-điểm cuối ranh Trảng Bàng. Hiện trạng, mặt đường láng nhựa rộng 5m, nền 7m, chất lượng tốt.

**12/. Đường Hương Lộ 1:** Dài 7,72Km, điểm đầu giao đường Hùng Vương tại ấp Xóm Mới xã Thanh Phước, điểm cuối giao ĐT.782 tại ấp Phước Đức A xã Phước Đông. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 6m, nền 8m, chất lượng tốt.

**13/.Đường Rõng Tượng Tròn:** Dài 1,88Km, điểm đầu giao QL.22A tại ấp Rõng Tượng xã Thanh Phước, điểm cuối giao đường Cầu Sao-Xóm Đòng, mặt CPSĐ rộng 5m, nền 6m. Tuyến cùng với đường Cầu Sao-Xóm Đòng đang thi công láng nhựa tạo thành hai trục giao thông kết nối mạng lưới đường xã ra QL.22A, phục vụ nhu cầu đi lại và sản xuất nông nghiệp của người dân.

**14/. Đường Cây Me:** Dài 2,3Km, điểm đầu giao ĐT.782 tại ấp Xóm Đòng xã Thanh Phước đi theo ranh Thanh Phước với Phước Đông, điểm cuối tại Hương Lộ 1 ấp Cây Trắc xã Phước Đông. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 7m, nền 9m, chất lượng tốt. Dân cư tập trung dọc hai bên đường.

**15/. Đường Cầu Sao-Xóm Đòng:** Dài 4,6Km, điểm đầu giao QL.22A tại ấp Trâm Vàng xã Thanh Phước, điểm cuối giao ĐT.782 tại ấp Xóm Đòng xã Thanh Phước. Hiện trạng mặt đường đang thi công láng nhựa rộng 6m, nền 8m, chất lượng tốt. Là trục giao thông quan trọng của xã Thanh Phước, nối ĐT.782 thông ra QL.22A. Tuyến cùng với

đường Rõng Tượng Tròn tạo thành hai trục giao thông kết nối mạng lưới đường xã ra QL.22A, phục vụ nhu cầu đi lại và sản xuất nông nghiệp của người dân. Dân cư tập trung đông dọc tuyến.

**16/. Đường Hương Lộ 2:** Dài 1,6Km, điểm đầu giao ĐT.782 tại ấp Suối Cao và điểm cuối ranh Trảng Bàng. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 7m, nền 9m. Chất lượng tuyến khá tốt, kết nối giao thông huyện Gò Dầu và Trảng Bàng. Hai bên tuyến dân cư sinh sống khá nhiều.

**17/. Đường Man Chà:** Dài 2,75Km, điểm đầu giao ĐT.782 tại ấp Đồn xã Bàu Đồn và điểm cuối giáp ranh Trảng Bàng. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 7m, nền 9m. Chất lượng tuyến trung bình, kết nối giao thông huyện Gò Dầu và Trảng Bàng. Hai bên tuyến dân cư sinh sống khá nhiều.

**18/. Đường Trần Quốc Đại:** Dài 0,25Km, điểm đầu giao QL.22B tại công viên Trần Quốc Đại, điểm cuối giao đường Nguyễn Hữu Thọ. Hiện trạng mặt đường láng nhựa rộng 8m, nền 8m, chất lượng tốt.

**19/. Đường Trần Văn Thạc:** Dài 0,16Km, điểm đầu giao QL.22B , điểm cuối nhà đền cũ. Hiện trạng, mặt đường láng nhựa rộng 4m, nền 4m, chất lượng tốt.

**20/. Đường Lê Hồng Phong :** Dài 1,8Km, điểm đầu giao QL.22B tại Thị trấn Gò Dầu, điểm cuối giáp ranh Thị trấn-Phước Thạnh. Mặt đường láng nhựa rộng 6m, nền 8m, chất lượng tốt. Tuyến kết nối Thị trấn Gò Dầu với các xã phía Đông Bắc huyện.

**21/. Đường Suối Cao:** Dài 2,30Km. Điểm đầu giao ĐT.782 và điểm cuối giáp ranh Trảng Bàng. Hiện trạng, mặt đường láng nhựa rộng 7m, nền 9m, chất lượng tốt. Kết nối xã Phước Đông với huyện Trảng Bàng, tạo đầu mối giao thông phục vụ việc đi lại và vận chuyển hàng hóa của người dân hai huyện.

**22/. Đường Hùng Vương:** Dài 1,6Km, điểm đầu giao QL.22B tại vòng xoay Thị trấn Gò Dầu, điểm cuối giao đường Hương Lộ 1 tại ấp Xóm Mới xã Thanh Phước, mặt láng nhựa rộng 7m, nền 9m, chất lượng tốt. Đây là trục giao thông nối TT với hai xã phía Đông là Thanh Phước và Phước Đông thông qua đường Hương Lộ 1. Dân cư tập trung đông đúc dọc tuyến.

**23/. Đường Hiệp Thạnh-Cầu Độn:** Dài 3,13Km, điểm đầu giao đường Phước Trạch-Hiệp Thạnh-điểm cuối đường Cây Da-Xóm Bó. Hiện trạng, mặt đường CPSĐ rộng 5m, nền 7m, chất lượng trung bình.

**24/. Đường Phước Thạnh-Phước Đông:** Dài 6,12Km, điểm đầu giao ranh Thị trấn Phước Thạnh, điểm cuối ĐT.782. Hiện trạng, gồm 2,43Km mặt đường láng nhựa rộng 6m, nền 8m, chất lượng tốt và 3,69Km mặt đường CPSĐ rộng 6m, nền 8m, chất lượng trung bình.

### 3) Tân Biên

**1/. ĐH Thạnh Tây – Hòa Hiệp :** Dài 14Km, điểm đầu giao với Quốc lộ 22B ngay tại ranh xã Thạnh Tây–Tân Phong, điểm cuối tại ngã tư Hòa Hiệp. Tuyến có kết cấu mặt đường láng nhựa rộng 6m, nền đường 13m, đi qua địa phận 2 xã Thạnh Tây và Hòa Hiệp. Đường Thạnh Tây – Hòa Hiệp tạo thành trục song song với ĐT 783, phục vụ cho nhu cầu đi lại và sản xuất của người dân khu vực gần biên giới và cửa khẩu hòa hiệp về Quốc lộ 22B và khu vực trung tâm huyện. Trên tuyến có cầu Suối Tre qua suối Bền Đá là cầu BTCT, tải trọng 30T, chất lượng tốt.

**2/. ĐH Cần Đăng – Trảng Dông :** Dài 6,2Km; có điểm đầu tại ngã 3 trường tiểu học Thạnh Trung (xã Thạnh Tây) và kết thúc tại đường dân sinh Thạnh Tây (xã Hòa Hiệp). Hiện trạng kết cấu mặt đường nhựa rộng 6m, nền đường 13m, chất lượng đường trung bình.

**3/. ĐH Đường trục thị trấn:** Là các đường trục nằm trong trung tâm thị trấn Tân Biên, toàn bộ dài 13,4Km, mặt đường nhựa rộng 6m, nền đường 8m, chất lượng tốt.

**4/. ĐH 30/4:** Dài 1,7 Km; điểm đầu giao với Quốc lộ 22B, điểm cuối tại ĐT795. Đường 30/4 là đường nằm trong thị trấn Tân Biên, hiện trạng mặt đường BTN rộng 6m, nền 8m, chất lượng trung bình.

**5/. ĐH Thạnh Bình – xóm Chấm – sông Tà Bông:** Dài 13,5Km, điểm đầu giao với ĐT795 tại ngã ba ấp Thạnh Phú (trường tiểu học Thạnh Bình C) và điểm cuối tại sông Tà Bông. Hiện trạng tuyến là đường CPSĐ mặt đường rộng 6m, nền đường 8m, chất lượng trung bình.

**6/. ĐH Thạnh Bình – cầu Xe Be:** Dài 8,4 Km, điểm đầu là ĐT 795, điểm cuối là ĐT 783 nối dài (ĐT Thiện Ngôn Tân Hiệp), mặt đường CPSĐ rộng 6m, nền đường 8m, chất lượng đường ở mức trung bình. Trên tuyến có cầu Xe Be bắc qua suối Ky là cầu liên hiệp thép, tải trọng 15T.

**7/. ĐH Kênh Tây:** Dài 10Km, có điểm đầu tại ranh xã Trà Vong và huyện Châu Thành, điểm cuối tại suối Tru Phát (ranh với thị xã Tây Ninh). Tuyến kết cấu mặt đường đất rộng 6m, nền đường 9m. Tuyến chạy dọc theo tuyến kênh Tây phục vụ cho công tác thủy lợi, tuy nhiên chất lượng đường rất xấu, đặc biệt là vào mùa mưa đường sình lầy rất khó khăn cho việc đi lại của người dân.

**8/. ĐH Thạnh Bình – Tân Phong:** Dài 7Km, điểm đầu tại ĐT795 tại xã Thạnh Tây đi qua trường tiểu học Tân Phong A và điểm cuối là Quốc lộ 22B. Hiện trạng tuyến đường đất mặt rộng 6m, nền rộng 8m, hiện đang xuống cấp.

**9/. ĐH Tà Xia – Tân Phú:** Là tuyến đường xuyên qua khu vực rừng quốc gia Lò Gò–Xa Mát thuộc địa phận xã Tân Bình. Tuyến có chiều dài 14Km, có điểm đầu tại ĐT783 và điểm cuối tại ĐT791. Hiện trạng đường CPSĐ mặt rộng 6m, nền đường 9m, chất lượng trung bình. Hiện nay đường này đang được bàn giao cho ban quản lý vườn quốc gia Lò Gò – Xa Mát quản lý.

**10/. ĐH ranh Nông lâm:** Dài 6,7Km, điểm đầu là nhà thờ ấp Tân Hòa, Quốc lộ 22B đi qua ấp Tân Đông 1 của xã Tân Lập và kết thúc tại nông trường cao su Tân Biên. Hiện trạng tuyến đường đất có mặt rộng 6m, nền đường 8m, chất lượng đường rất xấu và khó khăn cho việc lưu thông hàng hóa nông sản.

**11/. ĐH Nông sản–Tân Lập:** Dài 6,5Km; điểm đầu giao với ĐT783 nối dài và kết thúc tại đường huyện ranh nông lâm. Hiện trạng tuyến là mặt đường đất rộng 6m, nền đường 9m, chất lượng đường rất xấu.

**12/. ĐH Tân Phong – Chóp Mạt:** Dài 4,35Km, điểm đầu giao với Quốc lộ 22B, điểm cuối là khu di tích lịch sử Chóp Mạt. Hiện trạng tuyến chia thành 2 đoạn :

+ Đoạn 1: từ điểm đầu tới Km3+110, dài 3,11Km, kết cấu mặt láng nhựa rộng 6m, nền 13m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: từ Km3+110 đến cuối tuyến dài 1,24Km, kết cấu cấp phối sỏi đỏ rộng 6m, nền 13m, chất lượng rất xấu.

Trên tuyến có cầu sắt Suối Tháp, dài 21m, tải trọng 10T.



**13/. ĐH căn cứ chính phủ:** Dài 7Km, có điểm đầu giao với Quốc lộ 22B và điểm cuối là khu căn cứ chính phủ lâm thời miền nam Việt Nam. Hiện trạng mặt đường láng nhựa rộng 6m, nền đường 9m, chất lượng trung bình.

**14/. ĐH thị trấn–Lâm trường:** Dài 4Km, có điểm đầu tại ĐT795-đoạn nội thị thị trấn Tân Biên, điểm cuối là nông trường cao su Tân Biên. Tuyến đường là đường CPSĐ, mặt đường rộng 6m, nền đường 8m, chất lượng trung bình.

#### **4) Bến Cầu**

**1/. ĐH Cầu Phao (Giồng Quéo) (H-BC-01) :** Dài 6,3Km, điểm đầu là ngã tư UBND huyện, điểm cuối là ngã ba với QL 22A. Mặt đường bị thu hẹp dần về phía cuối tuyến, chia thành 4 đoạn, trong đó:

+ Đoạn 1: dài 0,5Km từ ngã tư UBND huyện đến Km 0+500: hiện trạng mặt đường BTN rộng 20m (có dải phân cách)

+ Đoạn 2: dài 0,3Km (Km0+500 – Km0+800), mặt đường BTN rộng 12m

+ Đoạn 3: dài 1,2Km (Km0+800 – Km2+000), mặt đường láng nhựa rộng 6m

+ Đoạn 4: dài 4,3Km, mặt đường láng nhựa rộng 3,5m.

Cùng với ĐT.786 tạo thành hai trục song song phục vụ nhu cầu đi lại và sản xuất nông nghiệp khu vực phía Bắc của huyện. Đồng thời cũng là trục đối ngoại kết nối trung tâm thị trấn Bến Cầu với huyện Trảng Bàng.

**2/. ĐH Bến Đình (H-BC-02) :** Dài 5,8 Km, điểm đầu ở ngã tư UBND huyện, kết thúc là sông Vàm Cỏ Đông giáp ranh với huyện Gò Dầu. Hiện trạng chia làm 3 đoạn:

+ Đoạn 1: với 0,8Km đầu mặt BTN rộng 20m (có dải phân cách);

+ Đoạn 2 dài 1,2Km (Km 0+800 – Km 2+000) mặt đường BTN rộng 12m.

+ Đoạn còn lại (từ Km 2+000 – Km 5+800) dài 3,8Km mặt đường láng nhựa rộng 6m. Chất lượng toàn tuyến tốt. Là trục giao thông đối ngoại của huyện, nối ĐT 786 tại trung tâm thị trấn Bến Cầu qua xã Tiên Thuận đến ranh huyện Gò Dầu.

**3/. ĐH Địa Đạo – Bến xóm Khuất (H-BC-03):** Bắt đầu từ mã chiến sĩ (ngã ba giao với đường cầu Phao – Giồng Quéo xã Lợi Thuận) kéo dài và kết thúc ở bến Xóm Khuất xã Tiên Thuận. Tuyến dài 3,5Km, hiện trạng có 1,5Km ( từ mã chiến sĩ đến Km1+500) mặt láng nhựa rộng 6m và 2Km (từ Km1+500 – Km3+500) mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9 m, chất lượng khá tốt đi lại thuận lợi.

**4/. ĐH Long Giang – Long Phước (H-BC-04):** Dài 12,5Km bắt đầu từ ĐT 786 và kết thúc ở đường Rừng Dầu – Phước Tây. Là một trong những trục ngang kết nối khu vực Đông Bắc với khu vực Tây Bắc huyện. Mặt đường láng nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng tốt thuận tiện đi lại và vận chuyển hàng hóa.

**5/. ĐH Long Giang – Ninh Điền (H-BC-05):** Có điểm đầu ở Ngã ba cao su giao ĐH Long Giang – Long Phước và kết thúc tại ranh xã Ninh Điền với huyện Châu Thành. Tuyến dài 4,1Km. Mặt CPSĐ rộng 6m. Cùng với đường Long Giang – Long Phước tạo thành trục dọc phía Bắc huyện chạy song song với ĐT.786. Tuy nhiên hiện chất lượng tuyến đang bị xuống cấp, xuất hiện nhiều ổ voi, ổ gà và khó đi vào mùa mưa nên trong thời gian tới cần nâng cấp, duy tu bảo dưỡng tạo thuận lợi đi lại và vận chuyển hàng hóa của người dân nội huyện và khu vực lân cận.

**6/. ĐH Rừng Dầu – Mộc Bài (H-BC-06) :** Dài 2,5Km từ ngã 3 với ĐT.786 đến ranh xã Lợi Thuận, chất lượng tuyến xấu có nhiều đoạn đang xuống cấp, xuất hiện ổ gà tạo

rãnh nước trơn trượt vào mùa mưa lũ. Chia thành 2 đoạn : đoạn 1 dài 1Km (từ ngã 3 giao với ĐT 786 đến Km 1+000) mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m (trùng đường Biên Mậu) ; đoạn 2 dài 1,5Km (từ Km 1+000 –Km 2+500) mặt đất rộng 6m, nền 9m.

**7/. ĐH Rừng Dầu – Phước Tây (H-BC-07):** Nằm về phía Tây huyện có điểm đầu là rừng Dầu (giao với ĐH Rừng Dầu – Mộc Bài) xã Tiên Thuận, kết thúc ở ranh huyện Châu Thành (ấp Phước Tây, xã Long Phước). Tuyến dài 21Km chạy dọc gần biên giới Campuchia nên có vai trò về an ninh quốc phòng. Hiện trạng tuyến chia thành 5 đoạn :

+ Đoạn 1 : Từ giao H-BC-06 – Km 0+630, dài 0,6Km chạy dọc theo kênh Đìa Xù đang trong quá trình nâng cấp mặt láng nhựa rộng 5m, nền 7m.

+ Đoạn 2 : Dài 1,4Km từ Km 0+630 – Km 2+000 (giao với H-BC-12) hiện vẫn chưa thông tuyến.

+ Đoạn 3 : Dài 0,9Km từ Km 2+000 – Km 2+861 hướng tuyến trùng với H-BC-13. Mặt CPSĐ rộng 6m.

+ Đoạn 4 : Bắt đầu từ Km 2+861 (giao với H-BC-13) đến Km 5+776 (giao với H-BC-12), dài 2,9Km. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m.

+ Đoạn 5: Từ Km5+776 đến ranh huyện Châu Thành, dài 15,2Km, mặt CPSĐ rộng 6m.

**8/. ĐH Long Chử - Long Khánh (H-BC-08):** Dài 5,5Km có điểm đầu là ngã 3 với ĐT 786 tại xã Long Chử chạy dọc qua xã Long Giang và kết thúc giao với đường Long Khánh – Bàu Nổ tạo thuận tiện đi lại và vận chuyển hàng hóa nội huyện. Hiện trạng mặt đường CPSĐ rộng 6m, chất lượng trung bình.

**9/. ĐH An Thạnh – Phước Chỉ (H-BC-09):** Dài 4Km, điểm đầu giao QL 22A và điểm cuối tại ranh An Thạnh – Phước Chỉ giáp huyện Trảng Bàng. Là trục dọc đối ngoại kết nối khu vực phía Đông Nam huyện với huyện Trảng Bàng và khu vực phía nam huyện ra QL 22A. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m. Chất lượng tuyến khá tốt thuận lợi cho người dân đi lại và vận chuyển hàng hóa.

**10/. ĐH Long Chử (H-BC-10) :** Dài 3,1Km, điểm đầu từ ngã 3 với đường Quỳnh đến ranh huyện Châu Thành. Tuyến là trục dọc phía bắc huyện nối kết với huyện Châu Thành với mặt CPSĐ rộng 6m, chất lượng trung bình.

**11/. ĐH Long Khánh – Bàu Nổ (H-BC-11):** Dài 6,5Km từ giao ĐT 786 tại xã Long Khánh đến giao đường Rừng Dầu – Phước Tây. Là trục ngang kết nối khu vực phía Tây xã Long Khánh với các khu vực khác qua ĐT 786. Mặt láng nhựa rộng 3,5m, nền 9m, chất lượng trung bình đi lại dễ dàng.

**12/. ĐH Long Hòa – Long Hưng (H-BC-12):** Là 1 trong 3 tuyến đường huyện xã Long Thuận, là trục ngang kết nối xã Tiên Thuận với xã khác thông qua ĐT.786. Dài 7,5Km nối ĐT.786 đến ấp Long Hưng, mặt đường láng nhựa rộng 6m (có đoạn đang thi công dài khoảng 5Km), nền 9m.

**13/. ĐH Long An (H-BC-13):** (Đường Biên Mậu) Đóng vai trò là trục dọc đối ngoại quan trọng kết nối khu vực phía Đông Bắc xã Long Thuận với Campuchia. Tuyến dài 3Km, điểm đầu là ngã 3 với ĐH Long Hòa – Long Hưng đến giáp ranh Campuchia. Chia 2 đoạn: đoạn 1 dài 0,5Km từ đầu tuyến đến Km 0+500, mặt láng nhựa rộng 6m; đoạn 2 từ Km 0+500 – Km 3+400 dài 2,5Km, mặt CPSĐ rộng 6m.

**14/. ĐH Tân Lập – Bàu Tràm (H-BC-14):** Bắt đầu từ ĐT.786 chạy dọc xã Tiên Thuận và kết thúc ở bến Vàm Bảo, dài 4,8Km. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 3,5 m, chất lượng mặt trung bình, đi lại dễ dàng.

**15/. Đường Quỳnh (H-BC-15):** Dài 2,7Km có điểm đầu giao ĐT.786 và kết thúc ở đường Long Giang – Ninh Điền tạo thành hệ thống liên hoàn ở khu vực phía Tây Bắc xã Long Chũr. Mặt đường CPSĐ rộng 6m, đang bị xuống cấp cần được duy tu bảo dưỡng.

**16/. ĐH Long Chũr - Long Phước (Lộ Kiểm) (H-BC-16):** Dài 1,9Km từ ĐH Long Giang – Long Phước đến ĐH Long Giang – Ninh Điền, qua địa bàn 3 xã Long Chũr, Long Giang và Long Phước. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m, chất lượng trung bình.

**17/. ĐH Long Thuận- Tiên Thuận:** Có chiều dài 2,2Km, bắt đầu ngã 3 giao với ĐT.786 (Xã Tiên Thuận), kết thúc tại ĐH.Tân Lập Bàu Tràm, mặt đường láng nhựa, rộng 7m. nền rộng 9m, chất lượng tuyến tốt, tuyến đường đi qua khu vực đông dân cư, chạy song song với ĐT.786.

## 5) Tân Châu

Hiện có 30 tuyến với tổng chiều dài là 172,28Km trong đó có 39,8Km đường nhựa, còn lại 124,8Km đường CPSĐ, 7,7Km đường đất. Tỷ lệ nhựa hóa đạt 23,1%. Cụ thể như sau:

**1/. Đường Suối Dây-Tân thành (ĐH.14):** Dài 7,9Km, điểm đầu giao ĐT.795.1 tại xã Tân Thành, điểm cuối tại Hồ Dầu Tiếng, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**2/. Đường Tân Hiệp-Sóc Miên (ĐH.08):** Dài 6,7Km, điểm đầu giao ĐT.785 tại UBND xã Tân Hiệp, điểm cuối giao ĐT.793 tại ranh huyện Tân Biên. Hiện trạng mặt đường láng nhựa, rộng 5m, nền 7m.

**3/. ĐH.04:** Dài 7,6Km, điểm đầu giao ĐT.793 tại ấp Tân Thanh xã Tân Phú, điểm cuối tại Sông Tha La, hiện tại mặt đường CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**4/. Đường lộ 244:** Dài 10Km, điểm đầu giao ĐT.794 tại xã Tân Hòa, điểm cuối tại Hồ Dầu Tiếng, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**5/. ĐH.20:** Dài 3Km, điểm đầu giao ĐT.794 tại ấp Tân Thuận xã Tân Hòa, điểm cuối tại rừng Cao su, mặt nhựa rộng 3m, nền 5,5m.

**6/. Đường đi mũi Kennodi:** Dài 6,1Km, điểm đầu giao ĐT.794 tại ấp Cây Cày xã Tân Hòa, điểm cuối giao với ĐT.792, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**7/. Đường Suối Dây-Bố Túc:** Toàn tuyến nằm trên địa bàn huyện Tân Châu có chiều dài 12,7Km, có điểm đầu giao ĐT.795.2, điểm cuối giao ĐT.792, gồm hai đoạn:

+Đoạn 1: từ ĐT.795.2 đến ĐT.794 dài 6,7Km, mặt rộng 6m, nền rộng 9m, mặt đường nhựa.

+Đoạn 2: từ ĐT.794 đến ĐT.792 có chiều dài 6Km, mặt đường CPSĐ, nền rộng 9m, mặt rộng 7m.

**8/. Đường Thanh Niên:** Tuyến có vai trò kết nối cụm dân cư ấp Cây Khế về trung tâm xã dài 7,3Km, điểm đầu giao ĐH.20 tại ấp Tân Thuận xã Tân Hòa, điểm cuối tại Hồ Dầu Tiếng. Hiện mặt rộng 6Km, nền 9m, kết cấu mặt đường phân làm hai đoạn:

Đoạn 1: Từ ĐH.20 đến Km 00+700, dài 0,7Km, mặt nhựa.

Đoạn 2: Còn lại dài 6,6Km, mặt CPSĐ.

**9/. Đường Suối Ngô-Sóc Tà Em:** Dài 5,9Km, điểm đầu giao ĐT.795.2 tại ấp 6 xã Suối Ngô, điểm cuối giao đường lộ 244 gần chốt bảo vệ rừng, mặt láng nhựa, rộng 6m, nền 9m.

**10/. Đường Tân Thành-Cầu Sập:** Tuyến chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại của người dân đi, đến tại bến đò Tân Hưng. Dài 6,6Km, điểm đầu giao ĐT.785 tại xã Tân Hưng, điểm cuối giao đường TN 20.12 tại xã Suối Dây, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**11/. Đường Ấp 6-Suối Dây:** Là tuyến trục duy nhất kết nối dân cư tại các ấp 4, 5 về trung tâm xã. Dài 8,3Km, điểm đầu tại ấp 4 xã Suối Dây, điểm cuối giao đường Tân Thành-Cầu Sập tại ấp 6 xã Suối Dây, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**12/. Đường Ngã 4 Tân Thành:** Dài 7,7Km, điểm đầu tại Bến đò Ba Học (Hồ Dầu Tiếng), điểm cuối tại rừng phòng hộ, mặt CPSĐ và đất rộng 6m, nền 9m.

**13/. Đường Kà Ốt-Tân Đông (Sân bay):** Dài 3,3Km, điểm đầu giao ĐT.785 tại ấp Đồng Tiến, điểm cuối tại ấp Kà Ốt xã Tân Đông. Hiện mặt rộng 6m, nền 9m, kết cấu mặt phân thành hai đoạn: Đoạn mặt nhựa dài 1,2Km từ ĐT.785 đến Km 01+200, đoạn còn lại mặt CPSĐ dài 1,9Km.

**14/. Đường Đông Biên (Ngã 3 Sô Lô-Đồn 819):** Là tuyến đường đi vào trạm biên phòng tại Đồn biên phòng 819 dài 4,2Km, điểm đầu giao đường Kà Tum-Tân Hà-Đồn BP 819 tại ấp Đông Hà xã Tân Đông, điểm cuối tại ranh Campuchia. Hiện mặt rộng 6m, nền 9m, kết cấu mặt gồm mặt nhựa dài 3,6Km từ ĐT.785 đến giao ĐT.792, còn lại CPSĐ dài 0,6Km.

**15/. Đường Tầm Phô:** Dài 2,3Km, điểm đầu giao đường Kà Tum-Tân Hà-Đồn BP 819 tại ấp Kà Ốt xã Tân Đông, điểm cuối giao ĐT.792 tại ấp Tầm Phô xã Tân Đông. Hiện mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**16/. Đường Đông Thành-Suối Dầm-Đông Hà (Đông Hà):** Dài 7,6Km, điểm đầu giao ĐT.794 tại ấp Đông Hiệp xã Tân Đông, điểm cuối giao ĐT.792 tại ấp Đông Hà xã Tân Đông, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**17/. Đường Đông Thành-Suối Lam:** Dài 6,9Km, điểm đầu giao ĐT.794 tại ấp Đông Hiệp xã Tân Đông, điểm cuối giao đường Suối Dây-Bổ Túc tại ấp Đông Lợi xã Tân Đông, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**18/. Đường Thạnh Nghĩa (ĐH.07):** Dài 4,4Km, điểm đầu giao ĐH.05 tại ấp Thanh Hiệp xã Thạnh Đông, điểm cuối ruộng, mặt rộng 6m, nền 9m. Kết cấu mặt CPSĐ dài 2,9Km và đất dài 1,5Km.

**19/. Đường ấp Tân Châu (ĐH.2B):** Nằm trên địa bàn xã Tân Phú dài 3,4Km, điểm đầu giao ĐT.785 tại ấp Tân Xuân xã Xuân Phú, điểm cuối gần kênh tiêu Bàu Châu E, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**20/. Đường Suối Dây-Tân Phú:** Dài 5,7Km, điểm đầu giao ĐT.795.1 tại ấp 4 xã Suối Dây, điểm cuối tại sông Tha La, mặt rộng 6m, nền 9m. Kết cấu gồm hai đoạn:

– Đoạn đầu: Từ ĐT.795.1 đến Km 04+100, dài 4,1Km, mặt nhựa.

– Đoạn cuối: Dài 1,6Km, mặt CPSĐ.

**21/. ĐH16:** dài 2,12Km, điểm đầu giao ĐT.794, điểm cuối ĐT.795.2, mặt đường nhựa, rộng 6m, nền 9,0m.

**22/. Đường TN 20.12:** Dài 5,7Km, điểm đầu giao ĐT.795.1 tại xã Tân Thành, điểm cuối giao Đ. Ấp 6-Suối Dây tại ấp 6 xã Suối Dây, mặt CPSĐ và đất rộng 6m, nền 9m.

**23/. Đường Tân Thạnh:** Dài 5,5Km, điểm đầu giao đường Bourbon tại ấp Tân Thạnh xã Tân Hưng, điểm cuối giao đường Tân Hưng-Thạnh Tân tại ấp Tân Lợi xã Tân Hưng, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**24/. Đường Đông Thành-Đông Hà (Kò Ke):** Nằm trên địa bàn xã Tân Đông dài 4,4Km, điểm đầu giao đường Đông Thành-Suối Dầm-Đông Hà tại ấp Đông Hiệp, điểm cuối giao đường Đông Thành-Suối Dầm-Đông Hà tại ấp Đông Hà, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**25/. ĐH.01:** Dài 2,9 Km, điểm đầu giao đường vào Trung đoàn 104 tại ấp Tân Châu xã Tân Phú, điểm cuối giao đường Bourbon tại ấp Tân Tây xã Tân Hưng, mặt CPSĐ rộng 6,0 m, nền 9,0 m.

**26/. ĐH.02:** Nằm trên địa bàn xã Tân Hưng dài 1,5Km, điểm đầu giao đường Bờ Hồ-Bàu Vuông-Cống số 3 tại ấp Tân Đông A xã Tân Hưng, điểm cuối tại ranh xã Tân phú, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**27/. ĐH.05:** Có vai trò kết nối ĐT.793 với ĐT.785. Tuyến dài 4,9Km, điểm đầu giao ĐT.793 tại ấp Thạnh Hiệp xã Thạnh Đông, điểm cuối giao ĐT.785 tại ấp Thạnh Hiệp xã Thạnh Đông, mặt CPSĐ rộng 6,m, nền 9m.

**28/. ĐH.09:** Nằm trên địa bàn xã Tân Hà, dài 2,5Km, điểm đầu giao ĐT.792, điểm cuối giao tuyến chính đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong, mặt đất rộng 6m, nền 9m.

**29/. ĐH.13:** Dài 9,6Km, điểm đầu giao ĐT.795.1 tại ấp 1 xã Suối Dây, điểm cuối tại Hồ Dầu Tiếng. Hiện mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

#### **30/. Đường vào trung đoàn 104**

Tuyến dài 5,8Km, có điểm đầu tại ĐT.793, điểm cuối tại đường ĐT.785, mặt nhựa, rộng 7,0m, nền 12,0m.

### **6) Huyện Hòa Thành**

**1/. Đường Sân Cu (HT-1):** Dài 2,5Km, có điểm đầu giao đường Nguyễn Văn Linh, điểm cuối giáp ranh huyện Dương Minh Châu. Hiện trạng mặt cấp phối rộng 6m, nền 9m, chất lượng toàn tuyến đạt trung bình.

**2/. Đường Long Thới (HT-2):** Là tuyến ngắn (dài 0,27Km) thuộc địa bàn ấp Long Thới xã Long Thành Trung, kết nối đường Nguyễn Chí Thanh với Tôn Đức Thắng. Mặt CPSĐ rộng 6m, nền 10m, chất lượng trung bình.

**3/. Đường Nguyễn Huệ (HT-3):** Tuyến chạy song song với đường An Dương Vương, có điểm đầu tại cửa số 6 – Nội ô Tòa thánh, điểm cuối giao đường Nguyễn Văn Linh. Dài 0,88Km, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng tương đối tốt.

**4/. Đường Nguyễn Chí Thanh (HT-4):** Tuyến nối tiếp đường Nguyễn Huệ thông ra QL.22B, đi qua Thị trấn Hòa Thành và các xã Long Thành Trung và Long Thành Nam. Dài 5,5Km, đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m.

**5/. Đường Lý Thường Kiệt (HT-5):** Dài 2,2Km, có điểm đầu giao đường Lạc Long Quân xã Hiệp Tân, điểm cuối giao đường Phạm Văn Đồng, đi ngang qua các công Chánh Môn, cửa số 3 và 4 Tòa thánh Tây Ninh, giao cắt với đường Châu Văn Liêm. Hiện tại đạt cấp III, mặt BTN rộng 8m, nền 12m, chất lượng tốt.

**6/. Đường Phạm Hùng (HT-6):** Tuyến nối tiếp đường Lý Thường Kiệt, chạy song song với các tuyến Tôn Đức Thắng, Nguyễn Chí Thanh, Trần Phú thông ra QL.22B. Toàn tuyến dài 4,3Km, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng tốt.

**7/. Đường Nguyễn Văn Linh (HT-7):** Đóng vai trò là trục giao thông huyết mạch của các xã Long Thành Bắc, Trường Hòa, Trường Tây và Trường Đông, dọc tuyến tập trung nhiều khu dân cư, cơ quan và trường học. Tuyến dài 7,3Km, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m, tình trạng mặt đường tương đối tốt. Trên tuyến có 3 cầu.

**8/. Đường Nguyễn Lương Bằng (HT-8):** Là trục chính yếu kết nối trung tâm xã Trường Đông ra QL.22B, đồng thời cùng với các tuyến Phạm Văn Đồng và Nguyễn Văn Linh tạo thành trục giao thông quan trọng chạy song song với QL.22B, san sẻ lưu lượng với tuyến này khi đi qua địa bàn huyện. Tuyến dài 4Km, điểm đầu giao QL.22B, điểm cuối tại ngã ba xã Trường Đông, hiện trạng đạt cấp IV, mặt láng nhựa rộng 6,0 m, nền 9,0 m. Mặt đường đang xuống cấp, xuất hiện một số ổ gà làm ảnh hưởng đến phương tiện lưu thông trên tuyến. Vì vậy cần tiến hành duy tu sửa chữa.

**9/. Đường Trịnh Phong Đáng (HT-9):** Điểm đầu giao đường Nguyễn Chí Thanh, điểm cuối giao đường Bàu Éch dài 2,7Km, mặt láng nhựa rộng 6m, nền rộng 9m chất lượng trung bình.

**10/. Đường Châu Văn Liêm (HT-10):** Dài 1,95Km, từ đường Phạm Văn Đồng đến An Dương Vương, chia làm 3 đoạn:

+ Đoạn 1: Dài 0,2Km từ đường Lý Thường Kiệt đến đường Hùng Vương mặt BTN rộng 14m, nền 30m, chất lượng trung bình.

+ Đoạn 2: Dài 0,35Km từ đường Hùng Vương đến đường An Dương Vương, mặt láng nhựa rộng 12m, nền 28m, chất lượng tốt.

+ Đoạn 3: Dài 1,4Km từ đường Phạm Văn Đồng đến Lý Thường Kiệt, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng trung bình.

**11/. Đường Âu Cơ (HT-11):** Nối 2 tuyến Lạc Long Quân và Lý Thường Kiệt, dài 1,0 Km. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 8m, nền 12m chất lượng tốt.

**12/. Đường Phạm Văn Đồng (HT-12):** Chạy trong địa bàn huyện từ đường Lạc Long Quân đến đường Nguyễn Văn Linh, dài 2,6Km chia làm 2 đoạn: đoạn 1 dài 2,3Km từ đường Lạc Long Quân đến đường Hùng Vương mặt BTN rộng 15m, nền 19m; đoạn 2 từ đường Hùng Vương đến đường Nguyễn Văn Linh dài 0,3Km, mặt BTN rộng 9m, nền 13m. Tuyến đạt chất lượng tốt.

**13/. Đường Huỳnh Thanh Mừng (HT-13):** Tuyến bao quanh Trung tâm thương mại Long Hoa, có tổng chiều dài 0,7Km, thiết kế theo tiêu chuẩn đường đô thị với mặt BTN rộng 22m, mặt 30m, chất lượng trung bình.

**14-21/. Tám đường bát quái** (Hùng Vương (HT-14), Nguyễn Du (HT-15), Hai Bà Trưng (HT-16), Trương Quyền (HT-17), Tôn Đức Thắng (HT-18), Ngô Thời Nhiệm (HT-19), Phan Văn Đáng (HT-20), Bùi Thị Xuân (HT-21)): Gồm các tuyến kết nối Trung tâm thương mại Long Hoa với mạng lưới giao thông đường bộ huyện, có tổng chiều dài 3,8Km, đạt tiêu chuẩn đường đô thị với mặt rộng 20-24m, nền rộng 30m, đa phần có chất lượng trung bình.

**22,23,24,25/. Đường khu phố 1, khu phố 2 và 4 (Thị trấn Hòa Thành):** Gồm 4 tuyến (từ HT-22, HT-23, HT-24, HT-25) tập trung xung quang khu vực chợ Long Hoa với

tổng chiều dài 1,9Km. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 6-10m, nền 8-20m chất lượng trung bình.

**26/. Đường ranh Thị trấn – Long Thành Trung (HT-26):** Tuyến dài 0,53Km, mặt láng nhựa rộng 10m, nền 20m. Toàn tuyến có chất lượng trung bình.

**27/. Đường Nguyễn Trung Trực (HT-27):** Là tuyến ngắn (dài 0,38Km) thuộc khu vực chợ Long Hoa, nối từ cửa 8 sang cửa 2. Mặt láng nhựa rộng 10m, nền 20m, chất lượng trung bình.

**28/. Đường Thành Thái (HT-28):** Tuyến nối từ đường Nguyễn Chí Thanh ra đường Phạm Hùng, dài 0,53Km, mặt láng nhựa rộng 10m, nền 20m, chất lượng tốt.

**29/. Đường Phan Đăng Lưu (HT-29):** Có chiều dài 0,38Km, nối từ cửa 6 sang cửa 4 chợ Long Hoa. Mặt láng nhựa rộng 10m, nền 20m, chất lượng trung bình.

**30/. Đường Vĩnh Phúc (HT-30):** Dài 0,4Km, có điểm đầu giao đường Nguyễn Chí Thanh, điểm cuối giao đường Tôn Đức Thắng, mặt láng nhựa rộng 10m, nền 20m, chất lượng trung bình.

**31/. Đường Khu phố IV (HT-31):** Dài 0,8Km, điểm đầu giao đường Võ Văn Tần, điểm cuối đường sau trường Lý Thường Kiệt, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 8m, chất lượng tốt.

**32/. Đường Thị trấn-Hiệp Tân (HT-32):** Dài 0,4Km, nối từ đường Phạm Văn Đồng đến cổng Kiều, mặt LN rộng 6m, chất lượng tốt.

**33/. Đường Ngô Quyền (HT-33):** Là trục giao thông chính yếu của xã Trường Tây, có điểm đầu giao đường Tôn Đức Thắng, điểm cuối giao đường Nguyễn Văn Linh (giáp chùa Trí Huệ Cung), dài 5 Km đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m.

**34/. Đường Trường Xuân (HT-34):** Dài 3,5Km, có điểm đầu giao đường Nguyễn Văn Linh điểm cuối nagx ba Bà Mai. Hiện tại tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng tuyến tốt, đi qua khu vực dân cư đông.

**35/. Đường cầu Bà Mai (HT-35):** Có chiều dài 5Km, trong đó 3,9Km đầu tuyến đã láng nhựa đạt tiêu chuẩn cấp V và 0,2Km cuối tuyến hiện trạng là đường sỏi đỏ. Tuyến đạt chất lượng trung bình. Trên tuyến có 1 cầu BTCT hiện đã xuống cấp.

**36/. Đường vào chợ Trường Lưu (HT-36):** Dài 0,8Km kết nối chợ Trường Lưu với đường Nguyễn Văn Linh. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng trung bình.

**37/. Đường Long Yên (HT-37):** Dài 0,72Km, có điểm đầu giao QL.22B, điểm cuối tại cảng Bến Kéo mặt láng nhựa rộng 8m. Hiện tuyến đang xuống cấp nghiêm trọng do lưu lượng xe trọng tải lớn ra vào khu vực cảng.

**38/. Đường Gò Duối (HT-38):** Tuyến nối kết khu vực đất sản xuất nông nghiệp phía Tây xã Long Thành Nam ra Quốc lộ 22B. Có chiều dài 2,2Km, trong đó 1,2Km là đường nhựa, 1,0Km còn lại là đường CPSĐ, bề rộng mặt đường 6m, nền rộng 9m. Tuyến đường đi qua khu vực nhiều kênh rạch, chủ yếu phục vụ sản xuất nông nghiệp địa phương.

**39/. Đường Thượng Thâu Thanh (HT-39):** Dài 2,15Km, từ QL.22B đến đường Tôn Đức Thắng, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m. Tuyến có chất lượng trung bình.

**40/. Đường Bàu Ếch (HT-40):** Dài 1,8Km, có điểm đầu tại xã Trường Hòa, điểm cuối tại xã Trường Tây, mặt láng nhựa rộng 3,5m, nền 6m. Tuyến có chất lượng trung bình.

**41/. Đường Hiệp Trường (HT-41):** Tuyến nằm trên địa bàn xã Hiệp Tân, nối từ QL.22B vào rạch Tây Ninh. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 5m, nền 7m. Toàn tuyến dài 1,8Km có chất lượng trung bình.

**42/. Đường Hiệp Tân (HT-42):** Là tuyến ngắn (0,8Km) thuộc xã Hiệp Tân có điểm đầu giao đường Lạc Long Quân, điểm cuối giao QL.22B. Hiện trạng mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m chất lượng trung bình.

**43/. Đường Nguyễn Văn Cừ (HT-43):** Dài 1,3Km, điểm đầu giao đường Trần Phú, điểm cuối giao QL.22B, mặt láng nhựa rộng 6m, nền 9m, chất lượng tốt.

**44/. Đường Hóc Trâm (HT-44):** Dài 2,9Km, điểm đầu giao đường Trần Phú, điểm cuối giao đường Bàu Éch. Giữ vai trò là đường bao phía Đông xã Trường Tây, đồng thời là nơi xuất phát và kết thúc của nhiều tuyến đường xã. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 10m chất lượng xấu.

**45/. Đường Lộ 20-Trường Đông (HT-45):** Có hướng tuyến song song với đường Nguyễn Lương Bằng, điểm đầu giao QL.22B, điểm cuối giao đường Nguyễn Văn Linh. Mặt CPSĐ rộng 6m, nền 20m chất lượng trung bình. Tuyến dài 4,0Km.

**46/. Đường Long Thành Trung (HT-46):** Dài 2,2Km, điểm đầu giao đường Trần Phú, điểm cuối giao đường Thượng Thâu Thanh, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 10m. Tuyến có chất lượng trung bình.

**47/. Đường Long Kim (HT-47):** Dài 0,7Km, có điểm đầu giao đường Trần Phú, điểm cuối giao đường Tôn Đức Thắng, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 10m. Tuyến có chất lượng trung bình.

**48/. Đường Trường Hòa - Chà Là (HT-48):** Tuyến dài 3,1Km, có điểm đầu từ đường Nguyễn Văn Linh, điểm cuối tại ranh Hòa Thành, mặt nhựa, rộng 6,0m, nền 9,0m.

## 7) Châu Thành

**1/. Đường huyện 1:** Tuyến có chiều dài là 3,5Km, có điểm đầu tại ngã 4 Tam Hạp và kết thúc tại Bến Tầm Long. Tuyến được chia làm 3 đoạn :

+Đoạn 1 từ ngã tư Tam Hạp đến ngã tư TT dài 1,0Km, kết cấu BTN, mặt 0,5m, nền 22,5m trùng với ĐT 781, tình trạng tốt.

+Đoạn 2 từ ngã 4 TT Châu Thành đến hết ranh TT có chiều dài 1,35Km, mặt 10,5m, nền 16,5m đang trong giai đoạn thi công.

+Đoạn 3 từ ranh TT đến Bến Tầm Long (Trí Bình) dài 1,2Km, mặt 6m, nền 8m, kết cấu CPSĐ, chất lượng trung bình.

**2/. Đường huyện 2:** Bắt đầu tại điểm đầu tại ngã 4 Thị trấn chạy dọc theo hướng Bắc và kết thúc tại điểm giao với QL 22B. ĐH 2 có một đoạn 2,24Km chạy qua trung tâm Thị trấn Châu Thành, giao cắt với ĐH 3, băng qua Suối Muồn và Kênh TN-17, tuyến có chiều dài 6,65Km. Hiện trạng kết cấu mặt đường gồm 2,24Km đường nhựa chạy qua trung tâm thị trấn có chất lượng tốt, đoạn còn lại từ ngã 3 Sọ đến QL.22B dài 4,41Km, hiện đang nâng cấp thành đường láng nhựa mặt rộng 7m, nền rộng 9m.

**3/. Đường huyện 3:** ĐH 3 chạy qua Thị trấn Châu Thành, xã Trí Bình và giao với ĐH 21, ĐH 4 tại xã Hảo Đức, có điểm đầu tại ngã 4 Tam Hạp và kết thúc tại ngã 3 Bến Trường, dài 11,01Km, chia làm 2 đoạn.

+Đoạn 1 từ ngã tư Tam Hạp đến đường huyện 2 dài 2,44Km, mặt 3,5m, nền 6m, kết cấu CPSĐ, tình trạng xấu.



+Đoạn 2 từ đường huyện 2 đến ngã 3 Bến Trường dài 8,57Km, mặt 3,5m, nền 6m, kết cấu LN, hiện hư hỏng nặng.

**4/. Đường huyện 4:** Là tuyến đường phục vụ cho việc vận chuyển sản phẩm nông nghiệp, dài 4,94Km có điểm đầu tại ĐT 788 và kết thúc tại sông Vàm Cỏ Đông chia làm 2 đoạn.

+Đoạn 1 từ ĐT 788 đến ngã 3 Bến Trường dài 4Km, mặt 3,5m, nền 6m, kết cấu LN, tình trạng tốt.

+Đoạn 2 từ ngã 3 Bến Trường đến sông Vàm Cỏ Đông dài 0,94Km, mặt 3,5m, nền 6,0m, kết cấu CPSĐ, tình trạng xấu.

**5/. Đường huyện 5:** Tuyến đường chạy theo hướng Nam, nối kết hai cụm dân cư của Ấp 3 và Phước Thạnh ở xã Phước Vinh, có chiều dài 7Km. Tuyến có điểm đầu tại ĐT 788 và kết thúc tại phà Cây ổi ở xã Hòa Thạnh. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**6/. Đường huyện 6:** Là tuyến trục kết nối với một số tuyến đường xã tạo điều kiện đi lại thuận lợi cho cụm dân cư ở phía Bắc của xã Hòa Thạnh. Tuyến có điểm đầu tại ĐH 7 và kết thúc tại phà Cây ổi ở xã Hòa Thạnh, dài 4Km. Hiện trạng kết cấu mặt đường láng nhựa, rộng 3,5m, nền đường 6,6m, chất lượng trung bình.

**7/. Đường huyện 6B:** Tuyến có chiều dài 3Km có điểm đầu tại ĐH 7 và kết thúc tại Ấp Hòa Hợp ở xã Hòa Thạnh. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**8/. Đường huyện 7:** Điểm đầu giao ĐT.781, điểm cuối tại biên giới Campuchia. Đây là trục giao thông đối ngoại đóng vai trò quan trọng, dài 14Km, hiện nay tuyến được chia làm hai đoạn:

+Đoạn 1: bắt đầu từ ĐT.781 và kết thúc tại Km7+570, đoạn tuyến dài 7,6Km, mặt đường CPSĐ, bề rộng mặt 6m, nền rộng 9m., chất lượng trung bình.

+Đoạn 2: bắt đầu từ Km7+570, và kết thúc tại ranh Campuchia, có hiện trạng kết cấu mặt đường đá nhựa, rộng 6m, nền đường 9m, chất lượng tốt.

**9/. Đường huyện 8:** Điểm đầu tại Cù Ba Chàm và kết thúc tại Lò Cò ở xã Biên Giới, chạy dọc theo đường biên giới phục vụ cho sản xuất nông nghiệp. Tuyến dài 8,6Km có kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**10/. Đường huyện 9:** Tuyến chạy từ Bắc sang Đông có điểm đầu tại ngã tư Tam Hạp và kết thúc tại ĐT.786 là tuyến trục kết nối các cụm dân cư xã An Bình và xã Thanh Điền. Tuyến dài 9,5Km. Mặt láng nhựa, rộng 7m, nền đường 9m, chất lượng tuyến tốt, đảm bảo người dân lưu thông an toàn, nhanh chóng.

**11/. Đường huyện 10:** Tuyến vừa là trục dọc chính của xã Thanh Điền, vừa là ranh giới giữa xã Thanh Điền và xã An Bình. Tuyến dài 3Km, có điểm đầu tại QL.22B và kết thúc tại Ấp Thanh Hòa ở xã An Bình. Hiện trạng kết cấu mặt đường đất 6m, nền đường 9m, chất lượng xấu.

**12/. Đường huyện 11B:** Chiều dài tuyến là 8,7Km, là tuyến kết nối khu dân cư 2 xã Hào Đức và Trí Bình có điểm đầu tại ĐH.1 và kết thúc tại ĐH.3, mặt đường láng nhựa, rộng 6m, nền đường 8m,

**13/. Đường huyện 12:** Là tuyến chạy dọc rạch Nàng Đình song song với ĐH 8 , kết nối khu dân cư phía Bắc và phía Nam của xã Biên Giới. Tuyến dài 6Km, có điểm đầu tại

Cù Ba Chàm và kết thúc tại sông Vàm Cỏ Đông. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**14/. Đường huyện 13:** Dài 6,5Km có điểm đầu tại ĐH 7 và kết thúc tại biên giới Campuchia đi qua khu dân cư Hiệp Bình và khu vực chợ Tà Nông. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng trung bình.

**15/. Đường huyện 14:** Tuyến được đầu nối trực tiếp với ĐT.788, dân cư tập trung đông đúc ở hai bên đường. Tuyến dài 5,2Km có điểm đầu tại ĐT.788 và kết thúc tại bến Trung Dân. Hiện trạng mặt CPSĐ, rộng 6m, nền 6,6m, chất lượng xấu.

**16/. Đường huyện 14B:** Là tuyến đường vòng cung có điểm đầu tại ĐH 14 và kết thúc tại ĐH 17, dài 4,5Km, chủ yếu phục vụ cho việc đi lại và vận chuyển hàng nông sản của người dân. Hiện trạng kết cấu mặt CPSĐ, rộng 6m, nền 6,6m, chất lượng xấu.

**17/. Đường huyện 16:** Là trục giao thông đối ngoại có vai trò quan trọng của xã An Cơ. Tuyến bắt đầu tại ĐT.788 chạy dọc theo hướng bắc, qua kênh Tây và kết thúc tại ranh huyện Tân Biên. Tuyến dài 6,3Km, có kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**18/. Đường huyện 17:** Là tuyến đường khá ngắn có chiều dài 3Km, kết nối các cụm dân cư phía Nam của xã Phước Vinh. Tuyến có điểm đầu tại ngã 3 Xóm Chùa và kết thúc tại bến Bông Dung phục vụ cho việc đi lại và vận chuyển hàng hóa của người dân ấp Phước Lộc xã Phước Vinh. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**19/. Đường huyện 18:** Là một trong 2 tuyến đường huyện trên địa bàn xã Ninh Điền có vai trò quan trọng, giúp cho việc đi lại cũng như trao đổi hàng hóa với huyện Bến Cầu được thuận lợi. Tuyến bắt đầu tại ĐT.796 (Chợ Ninh Điền) và kết thúc tại ranh huyện Bến Cầu, có chiều dài là 7,3Km. Hiện đang triển khai nâng cấp thành đường láng nhựa, rộng 6m, nền đường 8m.

**20/. Đường huyện 19:** Dài 8,1Km có điểm đầu tại ĐT.796 (Xóm Mía) và kết thúc tại Đường vành đai biên giới phục vụ cho nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng nông sản của người dân. Hiện trạng mặt CPSĐ, rộng 6m, nền 6,6m, chất lượng xấu.

**21/. Đường huyện 20:** Dài 3,2Km có điểm đầu tại ĐT.781 và điểm cuối tại rạch Thầy Cai, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 6,6m. Chủ yếu phục vụ cho việc đi lại, sản xuất của người dân khu vực Bàu Xoài xã Thành Long, chất lượng xấu.

**22/. Đường huyện 21:** Dài 4,2Km có điểm đầu tại ĐH 3 và kết thúc tại ĐT.788 ở Ấp Sa Nghe xã An Cơ, mặt CPSĐ, rộng 6m, nền 6,6m, chất lượng xấu.

**23/. Đường huyện 22:** Tuyến có vai trò quan trọng trong việc đi lại cũng như vận chuyển hàng hóa của người dân ấp Thành Nam xã Thành Long đi ra ĐT.781 về trung tâm huyện. Tuyến dài 6,2Km, có điểm đầu tại ĐT.781 và kết thúc tại Ấp Thành Nam ở. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền 6m, chất lượng xấu.

**24/. Đường huyện 23:** Điểm đầu tại ĐT 781 và điểm cuối tại ĐH 7 dài 10,0Km. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**25/. Đường huyện 24:** Dài 5,4Km, điểm đầu tại ĐH 7 và kết thúc tại Ấp Thành Tân ở xã Thành Long, chạy song song với ĐT.781 là tuyến giao thông đối ngoại của xã Hòa Hội. Hiện trạng mặt CPSĐ rộng 6m, nền 6,6m, chất lượng trung bình.

**26/. Đường huyện 24B:** Kết nối cụm dân cư Ấp Bó Lớn xã Hòa Hội và Ấp Thành Tân của xã Thành Long. Tuyến khá ngắn, dài 3,4Km có điểm đầu tại ĐH 7 và kết thúc tại

ĐH 24. Hiện trạng kết cấu mặt CPSĐ, rộng 6m, nền 6,6m, chất lượng xấu.

**27/. Đường huyện 25:** Dài 3Km với hướng chạy từ Đông sang Tây. Bắt đầu tại ĐT 786 và kết thúc tại Ấp Long Đại ở xã Long Vĩnh. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**28/. Đường huyện 26:** Tuyến dài 4,7Km có điểm đầu tại ĐT.786 và kết thúc tại ĐH 29 ở xã Ninh Điền. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng trung bình.

**29/. Đường huyện 29:** Là tuyến đường đối ngoại của xã Ninh Điền, là con đường kết nối dân cư xã Ninh Điền với dân cư huyện Bến Cầu. Tuyến có chiều dài là 3,6Km có điểm đầu tại ĐT.796 Ấp Trà Sim xã Ninh Điền và kết thúc tại huyện Bến Cầu. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng xấu.

**30/. Đường huyện 30:** Dài 3,8Km, tuyến có điểm đầu tại ĐT.786 và kết thúc tại ranh huyện Bến Cầu. Hiện trạng kết cấu mặt đường CPSĐ, rộng 6m, nền đường 6,6m, chất lượng.

## **8) Dương Minh Châu**

**1/. ĐH.10:** Dài 7,1Km, điểm đầu giao đường Suối Đá - Khedol, điểm cuối giao đường Bờ Hồ - Bàu Vương, mặt CPSĐ rộng 7m, nền 9m.

**2/. Đường Sơn Đình - Phan:** Dài 2,8Km, điểm đầu giao ĐT.781, điểm cuối giao ĐT.790, mặt đất rộng 6m, nền 9m.

**3/. Đường Sơn Đình I:** Dài 2,7Km, điểm đầu giao ĐT.781 tại ấp Phước Long II, điểm cuối ĐT.790, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**4/. ĐH 11:** Dài 4,1Km, điểm đầu giao ĐT.781 và điểm cuối ranh thị xã Tây Ninh, mặt CPSĐ rộng 5m, nền 6m, mặt đường xuống cấp trầm trọng, nguyên nhân là do máy cày chở nguyên liệu tới nơi sản xuất.

**5/. Đường Suối Đá - Phước Ninh:** Dài 5,8Km, điểm đầu giao ĐT.781 tại xã Suối Đá, điểm cuối giao đường Phước Ninh-Láng- Cầu Khởi, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m.

**6/. ĐH 03:** Dài 4,4Km, điểm đầu tại Kinh Tây, điểm cuối giao Phước Ninh-Láng- Cầu Khởi, mặt đất rộng 6m, nền 9m.

**7/. ĐH.13:** Có vai trò kết nối hai xã Phan và Chà Là. Tuyến dài 8,5 Km, điểm đầu giao ĐT.781 tại ấp Phước Tân I xã Phan, điểm cuối giao ĐT.784 tại xã Chà Là, mặt CPSĐ rộng 6,0 m, nền 9,0 m.

**8/. Đường Phan - Chà Là:** Dài 4,6Km, điểm bắt đầu từ xã Phan, điểm kết thúc ĐT.784, mặt đường láng nhựa, rộng 6m, nền rộng 9m, chất lượng tuyến tốt.

**9/. Đường Vào Cầu Bà Mai:** Dài 0,6Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại xã Chà Là, điểm cuối ranh huyện Gò Dầu, mặt đất rộng 5m, nền 7m.

**10/. Hương Lộ 1:** Dài 0,8Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại xã Cầu Khởi, điểm cuối ranh huyện Gò Dầu, mặt đất rộng 6m, nền 9m.

**11/. ĐH.01:** Dài 10,9Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại ấp Khởi Trung xã Cầu Khởi, điểm cuối giao đường Đất Sét - Bến Củi, mặt đường nhựa, rộng 6m, nền 9m. Tuyến liên kết 2 xã Lộc Ninh với Cầu Khởi, chất lượng tuyến tốt, đảm bảo cho người dân hai xã lưu thông qua lại an toàn, thuận tiện.

**12/. Đường Cầu Khởi - ĐH.01:** Dài 6,2Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại ấp Thuận Hòa xã Trông Mít, điểm cuối giao ĐH.01 tại ấp Khởi Nghĩa xã Cầu Khởi, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**13/. ĐT.784 - Lấp Biển (ĐH 04):** Dài 4,6Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại xã Cầu Khởi, điểm cuối tại ấp Khởi An xã Cầu Khởi, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**14/. Đường Phước Ninh - Phước Minh :** Dài 7Km, điểm đầu giao đường Phước Ninh - Láng - Cầu Khởi tại ấp Phước Hiệp xã Phước Ninh, điểm cuối giao đường Lộc Ninh-Phước Minh tại xã Phước Minh, mặt nhựa rộng 6m, nền 9m.

**15/. ĐH.06:** Dài 2,1Km, điểm đầu giao đường Phước Ninh - Phước Minh tại ấp Phước Lễ xã Phước Ninh, điểm cuối gần ranh xã Cầu Khởi, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**16/. ĐH.07:** Dài 2,1Km, điểm đầu giao đường Phước Ninh - Phước Minh tại xã Phước Minh, điểm cuối giao ĐH.06 tại ấp Phước Lễ xã Phước Ninh, mặt đất rộng 6m, nền 9m.

**17/. ĐH.09:** Tuyến nằm trên địa bàn xã Phước Minh Dài 1,3Km, điểm đầu giao đường Phước Minh-Lộc Ninh, điểm cuối tại Bàu Nỏ, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**18/. ĐH.16:** Dài 5,5Km, điểm đầu giao đường Đất Sét - Bến Cui tại ấp 3 xã Bến Cui, điểm cuối giao đường Lộc Ninh - Phước Minh tại xã Phước Minh, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**19/. ĐH.08:** Dài 6,7Km, điểm đầu giao ĐT.784, điểm cuối giao với đường Đất Sét - Bến Cui, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**20/. Đường Lộc Tân - Suối Nhánh:** Dài 4,2Km, điểm đầu giao đường Đất Sét Bến Cui tại ấp Lộc Tân xã Lộc Ninh, điểm cuối tại ấp Lộc Tân xã Lộc Ninh, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**21/. Đường Tầm Lanh - Trông Mít:** Dài 1,1Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại ấp Thuận An, điểm cuối ranh xã Hiệp Thạnh huyện Gò Dầu, mặt nhựa, rộng 6m, nền rộng 9m, tuyến mới được nâng cấp nên hiện tại chất lượng tốt, cần được bảo dưỡng thường xuyên.

**22/. Đường Trông Mít - Suối Nhánh:** Dài 2,4Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại ấp Thuận Tân xã Trông Mít, điểm cuối ranh H.Trảng Bàng, mặt CPSĐ rộng 6m, nền 9m.

**23/. ĐH.02:** Dài 3Km, điểm đầu ranh xã Chà Là, điểm cuối giao ĐH.04 tại ấp Khởi nghĩa xã Cầu Khởi, mặt rộng 4m, nền 6m, đường đất.

**24/. ĐH.Trường Hòa-Chà Là:** Điểm đầu từ ranh Dương Minh Châu, điểm cuối ĐT.784, dài 1,8Km, mặt láng nhựa, rộng 6m, nền 9m.

#### **25/. Đường Phước Minh - Lộc Ninh**

Tuyến dài 9,3Km có điểm đầu tại ĐT.781, điểm cuối tại đường Đất Sét-Bến Cui, mặt nhựa, rộng 6m, nền 9m. Tuyến có chất lượng trung bình, có nhiều vị trí xuống cấp cần bảo dưỡng thường xuyên, tuyến đường chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại của người dân địa phương, lưu lượng phương tiện giao thông thấp.

#### **26/. Đường Phước Ninh - Láng - Cầu Khởi**

Dài 12,3Km, điểm đầu tại ĐT.781, điểm cuối ĐT.784, có chất lượng tuyến tốt, bao gồm các đoạn sau :

+ Đoạn từ ĐT.781 đến đường Suối Đá-Phước Ninh dài 3,7Km, mặt nhựa, rộng 7m, nền 12m.

+ Đoạn từ đường Suối Đá-Phước Ninh đến Phước Minh-Phước Ninh dài 1,3Km, mặt nhựa, rộng 6m, nền 9m.

+ Đoạn từ đường Phước Minh-Phước Ninh đến ĐT.784 dài 7,3Km, mặt nhựa, rộng 7m, nền rộng 12m.

#### e) Hệ thống cầu

Trên hệ thống đường huyện có 49 cầu, với tổng chiều dài 1.189,72m gồm 34 cầu BTCT, 3 cầu liên hợp thép, 8 cầu sắt, 2 cầu Bailey, chất lượng các cầu không đồng đều (7 cầu yếu, 6 cầu trung bình, 34 cầu có chất lượng tốt). (Chi tiết xem Phụ lục 4B-Hiện trạng hệ thống cầu trên đường huyện).

#### f) Hệ thống đường xã

Trên địa bàn tỉnh có 2.127 tuyến đường xã, với tổng chiều dài 2.706,8Km, tỷ lệ nhựa hóa rất thấp đạt 2,4%. Trong những năm vừa qua giao thông nông thôn chưa được chú trọng đầu tư, phần lớn là đường đất, cấp phối, chất lượng tuyến xấu ảnh hưởng rất lớn tới sinh hoạt và sản xuất của người dân.

**Bảng 1.7 Thống kê hiện trạng đường xã tỉnh Tây Ninh**

STT	Huyện/ Thị	Số tuyến	Chiều dài (Km)	Kết cấu mặt			Tỷ lệ nhựa hóa (%)
				BTN, LN	CPSĐ	Đất	
1	Trảng Bàng	211	239,0	6,2	92,6	140,2	2,6
2	Gò Dầu	199	384,7	11,6	54,3	318,8	3,0
3	Dương Minh Châu	345	361,9	3,4	69,9	288,7	0,9
4	Châu Thành	224	312,7	6,1	134,3	172,3	2,0
5	Hòa Thành	81	82,7	1,5	11,5	69,7	1,9
6	Tân Châu	364	454,6	4,7	117,1	332,8	1,0
7	Tân Biên	298	467,7	2,0	175,5	290,2	0,4
8	Bến Cầu	200	211,7	8,4	112,8	90,4	4,0
9	Thị xã Tây Ninh	205	191,9	20,8	103,0	68,1	10,8
	<b>Tổng</b>	<b>2.127</b>	<b>2.706,8</b>	<b>64,8</b>	<b>870,9</b>	<b>1.771,1</b>	<b>2,4</b>

#### g) Hệ thống đường phố chính đô thị

Hệ thống đường phố chính đô thị trên địa bàn tỉnh gồm 266 tuyến với tổng chiều dài 210,9Km, tỷ lệ nhựa hóa đạt 34,3%.

**Bảng 1.8**      **Thông kê hiện trạng đường đô thị chính tỉnh Tây Ninh**

Stt	Huyện/ Thị	Số tuyến	Chiều dài (Km)	Kết cấu mặt		
				BTN, LN	CPSĐ	Đất
1	Trảng Bàng	26	13,0	2,6	8,3	2,0
2	Gò Dầu	28	16,1	4,1	6,1	5,9
3	Dương Minh Châu	30	16,6	-	16,6	-
4	Châu Thành	16	31,0	3,6	-	27,4
5	Hòa Thành	31	25,3	8,3	8,0	9,0
6	Tân Châu	43	21,7	-	5,7	16,0
7	Tân Biên	22	12,3	-	12,3	-
8	Bến Cầu	45	26,5	5,4	11,0	10,1
9	Thị xã Tây Ninh	25	48,4	48,4	-	-
	<b>Tổng</b>	<b>266</b>	<b>210,9</b>	<b>72,4</b>	<b>68,1</b>	<b>70,4</b>

### 1.3.2.2. Hệ thống công trình phục vụ vận tải đường bộ

#### ❖ Hệ thống bến xe

**1/. Bến xe Tây Ninh:** Nằm ngay trung tâm TX.Tây Ninh, có diện tích 11.054m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn loại 2. Đây là bến xe có quy mô lớn nhất tỉnh, là điểm đầu mối giao thông quan trọng, không chỉ kết nối Tây Ninh với các tỉnh trong nước mà còn kết nối với nước bạn Campuchia. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là công ty cổ phần bến xe khách Tây Ninh.

**2/. Bến xe Gò Dầu:** Nằm ở khu phố Rạch Sơn-TT.Gò Dầu, với diện tích 2.531m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn loại 6. Bến xe Gò Dầu không phải là bến đi hay bến đến của các tuyến xe liên tỉnh và nội tỉnh mà chỉ đảm nhận vai trò luân chuyển hành khách, hàng hóa. Hiện nay bến xe Gò Dầu có 1 tuyến buýt liên tỉnh (Gò Dầu-Củ Chi). Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là Đội quản lý sửa chữa đường bộ thuộc Phòng Công thương-huyện Gò Dầu.

**3/. Bến xe Hòa Thành:** Nằm ở khu phố 2-TT.Hòa Thành, có diện tích 2.515m<sup>2</sup>, tiêu chuẩn loại 4. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là Ban quản lý bến xe thuộc Phòng Công thương-huyện Hòa Thành.

**4/. Bến xe Tân Biên:** Nằm ở Khóm 2-TT.Tân Biên, có diện tích 4.098m<sup>2</sup>, tiêu chuẩn loại 4, phục vụ nhu cầu đi lại của các tuyến nội tỉnh, liên tỉnh. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là Ban quản lý bến xe thuộc Phòng Công thương-huyện Tân Biên.

**5/. Bến xe Tân Châu:** Nằm ở KP 3-TT.Tân Châu, có diện tích 3.100m<sup>2</sup>, tiêu chuẩn loại 4, phục vụ nhu cầu đi lv. ại của các tuyến nội tỉnh, liên tỉnh. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là Ban quản lý bến xe thuộc Phòng Công thương-huyện Tân Châu.

**6/. Bến xe Dương Minh Châu:** Nằm ở Khu phố 1-TT.Dương Minh Châu, có diện tích 2.000m<sup>2</sup>, tiêu chuẩn loại 6, phục vụ nhu cầu đi lại của các tuyến nội tỉnh, liên tỉnh. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là Đội quản lý sửa chữa đường bộ thuộc Phòng Công thương-huyện Dương Minh Châu.

**7/. Bến xe Trảng Bàng:** Nằm ở Ấp Lộc Du-TT.Trảng Bàng, có diện tích 6.000m<sup>2</sup>, tiêu chuẩn loại 6, phục vụ nhu cầu đi lại của các tuyến nội tỉnh, liên tỉnh. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là Đội quản lý sửa chữa đường bộ thuộc Phòng Công thương-huyện Trảng Bàng.

**8/. Bến xe Châu Thành:** Nằm ở Khu phố 1-TT.Dương Minh Châu, có diện tích 894m<sup>2</sup>, tiêu chuẩn loại 6, phục vụ nhu cầu đi lại của các tuyến nội tỉnh, liên tỉnh. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là công ty TNHH MTV Trần Kim Ngân.

**9/. Bến xe Mộc Bài:** Nằm ở Khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài-huyện Bến Cầu, là bến xe có quy mô lớn thứ 2 của tỉnh, có diện tích 10.000m<sup>2</sup>, tiêu chuẩn loại 2, đóng vai trò đầu mối giao thông quan trọng, chủ yếu phục vụ nhu cầu trao đổi hàng hóa, hành khách giữa Việt Nam và các nước trong khu vực. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là công ty Cổ phần bến xe khách Mộc Bài.

**Bảng 1.9 Hệ thống bến xe trên địa bàn tỉnh Tây Ninh**

Stt	Tên Bến xe	Diện Tích (m <sup>2</sup> )	Loại	Vị trí
1	BX. Tây Ninh	11.054	2	02, Trưng Nữ Vương, TX.Tây Ninh
2	BX. Gò Dầu	2.531	6	KP Rạch Sơn, TT.Gò Dầu
3	BX. Hòa Thành	2.515	4	KP2, TT. Hòa Thành
4	BX. Tân Biên	4.098	4	Khóm 2, TT.Tân Biên
5	BX. Tân Châu	3.100	4	KP3, TT. Tân Châu
6	BX. DMC	2.000	6	KP 1, TT.DMC
7	BX. Trảng Bàng	6.000	6	Ấp Lộc Du, TT.Trảng Bàng
8	BX. Châu Thành	894	6	KP1, TT.Châu Thành
9	BX. Mộc Bài	10.000	2	Khu KTCK Mộc Bài

### 1.3.2.3. Hiện trạng hệ thống đường thủy nội địa

Hệ thống đường thủy Tây Ninh có hai tuyến sông đang khai thác vận tải, gồm sông Vàm Cỏ Đông và sông Sài Gòn. Nối với hai sông này là hệ thống kênh rạch chính như: rạch Bến Đá, rạch Tây Ninh, rạch Trảng Bàng, rạch Bảo... Nhờ có hệ thống các sông, kênh này nên việc lưu thông hàng hóa liên tỉnh, hàng hóa xuất nhập khẩu và quá cảnh từ Tây Ninh đến các cảng biên nước sâu, các tỉnh lân cận và vùng ĐBSCL dễ dàng và thông suốt với giá thành vận chuyển rẻ.

#### a) Hai tuyến sông Sài Gòn và sông Vàm Cỏ Đông

+ **Sông Sài Gòn:** Bắt nguồn từ Lộc Ninh (Bình Phước) chảy theo hướng Đông Bắc – Tây Nam theo ranh giữa các tỉnh Tây Ninh, Bình Phước, sau đó đổi hướng Tây Bắc – Đông Nam đến ngã ba Cát Lái. Riêng đoạn chảy qua địa phận tỉnh Tây Ninh có chiều dài 101Km, đặc điểm địa hình từng đoạn như sau:

- Thượng nguồn sông Sài Gòn là lòng hồ Dầu Tiếng có điểm đầu từ Tổng Lê Chân đến đập Dầu Tiếng có chiều dài 66Km, bề rộng từ 40÷70m, cao độ đáy luồng trung bình từ -1m÷0, bán kính cong R=15m, không đảm bảo khai thác giao thông thủy.

- Đoạn từ hạ lưu đập Dầu Tiếng (cách 3Km) đến thị trấn Dầu Tiếng, dài 12Km, lòng sông hẹp và có nhiều đá ngầm, mùa cạn không có nước, bề rộng từ 35÷90m, cao độ đáy luồng từ -1,8m÷0, bán kính cong R=15÷75m.

- Đoạn từ thị trấn Dầu Tiếng về đến cầu Thanh An (khoảng 30 Km) khá gấp khúc với nhiều đoạn cong gắt, lòng sông mở rộng, bề rộng từ 100÷140m, cao độ đáy luồng từ -7÷-2m, bán kính cong R=140m, đạt cấp kỹ thuật từ V-IV(phía Nam).

Khả năng khai thác vận tải:

- Chở hàng bách hóa: Tàu kéo (135 – 150) CV + 2 sà lan 300T, ghe gổ trọng tải  $\leq 100T$ .

-Chở hàng vật liệu xây dựng: Tàu kéo (135 – 150) CV + 2 sà lan 300T, ghe gổ trọng tải  $\leq 100T$ .

+ **Sông Vàm Cỏ Đông:** Nằm phía Tây Nam của tỉnh Tây Ninh bắt nguồn từ Campuchia chảy qua địa phận 2 tỉnh Tây Ninh và Long An. Đoạn từ biên giới Campuchia đến ngã ba sông Vàm Cỏ Đông -Vàm Cỏ Tây có tổng chiều dài 185Km. Trong đó, đoạn chảy qua địa bàn tỉnh Tây Ninh từ biên giới Campuchia đến ấp Phước Đông, xã Phước Chỉ (Trảng Bàng) ranh giới 2 tỉnh Tây Ninh và Long An, có chiều dài 105Km, cụ thể:

• Đoạn từ biên giới Campuchia đến ngã ba sông Vàm Cỏ Đông với rạch Bến Đá: Dài 16Km, bề rộng từ 40÷60m, cao độ đáy luồng từ -0,5÷-1m, bán kính cong  $R=20\div 40$  m, không đủ điều kiện khai thác giao thông thủy.

• Đoạn từ ngã ba sông Vàm Cỏ Đông với rạch Bến Đá đến Bến Sỏi: Dài 16Km, bề rộng từ 60÷100m, cao độ đáy luồng từ -1÷-3,5m, bán kính cong  $R=100\div 200$  m, đạt từ cấp VI-IV (phía Nam).

• Đoạn từ Bến Sỏi đến ranh giới giữa Tây Ninh với Long An: Dài 73Km, bề rộng từ 90÷200m, cao độ đáy luồng từ -8,5÷-20,1m, bán kính cong  $R \geq 150m$ , đạt từ cấp IV-II (phía Nam).

- Khả năng khai thác vận tải:

• Chở hàng bách hóa: Tàu kéo công suất 150– 200CV + 2 sà lan (400-500T), tàu chở hàng hay sà lan tự hành (500 – 1.500T).

• Chở hàng vật liệu xây dựng: Tàu kéo (150–200)CV + 2 sà lan (200–500T), ghe gổ trọng tải (50 – 100T), xà lan tự hành đến 1.500 T.

#### **b) Kênh, rạch vận tải chính**

+ **Rạch Trảng Bàng:** Nằm trong địa bàn xã An Hòa (Điểm đầu tại TT Trảng Bàng, điểm cuối đổ ra sông Vàm Cỏ Đông, chiều dài 10,05Km), rộng (10 – 15m), độ sâu (-1 ÷ -1,5m). Hiện tại rạch này chỉ có các phương tiện nhỏ (ghe  $\leq 10T$ ) đang lưu thông.

+ **Rạch Tây Ninh:** Bắt nguồn từ núi Bà Đen chảy theo hướng Bắc – Nam đổ ra sông Vàm Cỏ Đông tại xã Long Thành Nam, với tổng chiều dài 25Km. Trong đó đoạn có khả năng khai thác vận tải từ thị xã Tây Ninh ra cửa rạch (đổ ra sông Vàm Cỏ Đông) có chiều dài khảo sát 10,267Km, chiều rộng từ 15 – 30m, độ sâu -1,0 ÷ -1.5m. Hiện tại rạch này chỉ có các phương tiện sông loại nhỏ (ghe  $\leq 20T$ ) đang lưu thông.

+ **Rạch Bảo:** Bắt đầu từ ranh biên giới Việt nam - Campuchia qua địa phận xã Long Thuận, từ cửa rạch (đổ ra sông Vàm Cỏ Đông) đến cầu Long Thuận qua các xã Tiên Thuận, Long Khánh, Long Giang có chiều dài khảo sát 4,113Km, bề rộng 10–20m, độ sâu -1,5 ÷ -2m. Hiện tại đoạn sông này chỉ có các phương tiện sông (ghe nhỏ), trọng tải 10 đến 15T đang khai thác.

+ **Rạch Bến Đá:** Từ thị trấn Tân Biên đến sông Vàm Cỏ Đông dài 35Km. Trong đó đoạn có khả năng khai thác vận tải, từ cầu Vĩnh thuộc địa phận xã An Cơ đến sông Vàm Cỏ Đông (cửa rạch), dài 7,789Km (đoạn được khảo sát). Đoạn này rạch có bề rộng 15m – 20m, độ sâu -1 m ÷ -1,5m.



### 1.3.2.4. Hiện trạng cảng-bến thủy nội địa

#### a) Các cảng hàng hóa tổng hợp

**1/. Cảng Bến Kéo:** Nằm bên bờ trái sông Vàm Cỏ Đông (tính từ thượng nguồn đổ xuống), tại xã Long Thành Nam, huyện Hòa Thành, có quy mô lớn, năng lực thiết kế thông qua hơn 100.000 tấn/năm, khả năng tiếp nhận tàu từ 200 ÷ 400T và sà lan 1.000T.

Cảng có vị trí quan trọng đối với việc phát triển kinh tế của tỉnh. Hệ thống bến bãi, kho chứa hàng, hệ thống giao thông trong cảng phát huy hiệu quả tốt. Cảng đã đảm nhận việc nhập máy móc thiết bị, hàng tiêu dùng, phân bón và xuất đi các hàng nông sản và hàng thủ công mỹ nghệ...

**2/. Bến Ninh Điền:** Nằm bên bờ phải sông Vàm Cỏ Đông thuộc ấp Gò Nổi, xã Ninh Điền, huyện Châu Thành. Đây chỉ là một điểm đỗ của ghe thuyền, sà lan, dùng đôn dài để nối bờ và phương tiện. Bóc xếp hoàn toàn bằng thủ công. Hiện nay đã có đường đất đỏ nối từ đường giao thông của tỉnh đến khu bến. Từ lâu đã là nơi bóc xếp hàng nhập như: phân bón, thức ăn gia súc, thuốc trừ sâu và các loại hàng hóa như mía cây, thóc lúa phục vụ nhân dân bờ Tây sông Vàm Cỏ Đông thuộc huyện Châu Thành.

**3/. Bến Địa Xù :** Vị trí xã Lợi Thuận, huyện Bến Cầu, bên bờ Bắc rạch Địa Xù nối với sông Vàm Cỏ Đông. Các phương tiện đường sông như ghe thuyền, sà lan, dùng đôn dài để nối bờ và phương tiện. Bóc xếp bằng thủ công, phục vụ dân khu vực Bến Cầu.

**4/. Bến Vịnh :** Vị trí ấp Vịnh, xã An Cơ, bên bờ trái rạch Bến Đá. Bến cho các ghe nhỏ neo đậu, khai thác hàng hóa.

#### b) Bến xếp dỡ vật liệu xây dựng

**1/. Bến Bùng Bình:** (Thuộc ấp Bùng Bình, xã Đôn Thuận, huyện Trảng Bàng). Nằm trên tuyến sông Sài Gòn, là bến chuyên thu gom trung chuyển cát, chiều dài khoảng 200m và chiều rộng khoảng 100m. Cát được lấy từ Sóc Lào, Bến Kính được chuyển về bằng các ghe nhỏ khoảng 10m<sup>3</sup>. Phương pháp khai thác cát theo truyền thống của địa phương: cát từ ghe thuyền được bơm lên bãi chứa rồi gom lại thành đống. Trên bến được bố trí hai cần trục, trong đó: 1 cần trục chuyên làm nhiệm vụ thu gom cát từ bãi do các ghe bơm lên, 1 cần trục chuyên dọn cát và cho lên các xe tải để xuất đi đến các hộ tiêu thụ bằng phương tiện đường bộ.

**2/. Bến Đình:** (ấp B, xã Tiên Thuận, huyện Bến Cầu). Trên bờ phải sông Vàm Cỏ Đông, quy mô bến nhỏ, khai thác bằng các phương tiện thô sơ, cát khai thác được chủ yếu phục vụ xây dựng của nhân dân khu vực huyện Bến Cầu.

**3/. Bến khai thác cát Lòng Hồ:** (nằm trong lòng hồ Dầu Tiếng, tại xã Phước Ninh, huyện Dương Minh Châu). Một phần cát trong lòng hồ được khai thác phục vụ việc xây dựng của nhân dân vùng ven hồ như Dương Minh Châu và Tân châu.

**4/. Bến bốc dỡ Clinker nguyên liệu và xuất Ciment Fico:** Gần cảng Bến Kéo đang được xây dựng và đưa vào khai thác dần các bến. Cách cảng Bến Kéo hiện hữu khoảng 600m về phía hạ lưu. Đang tiến hành xây dựng giai đoạn 1 gồm 3 bến: 02 để xuất clinker, 1 để xuất xi-măng và nhập than, puzzolan, thạch cao, cho phép cập được tàu, sà lan 1.000T.

**c) Bến xăng dầu Long Thành Nam:** Nằm ở bờ trái sông Vàm Cỏ Đông, là bến nhỏ cho loại tàu có trọng tải ≤ 200T neo cập để giao nhận xăng dầu phục vụ một phần lớn nhu cầu nhiên liệu cho tỉnh Tây Ninh.

### 1.3.2.5. Hệ thống giao thông công cộng

Hiện nay hệ thống giao thông công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh chủ yếu hoạt động trên những trục đường chính, các trạm dừng, nhà chờ còn hạn chế, đa số phương tiện hoạt động đã cũ nên chưa thu hút được người dân tham gia.

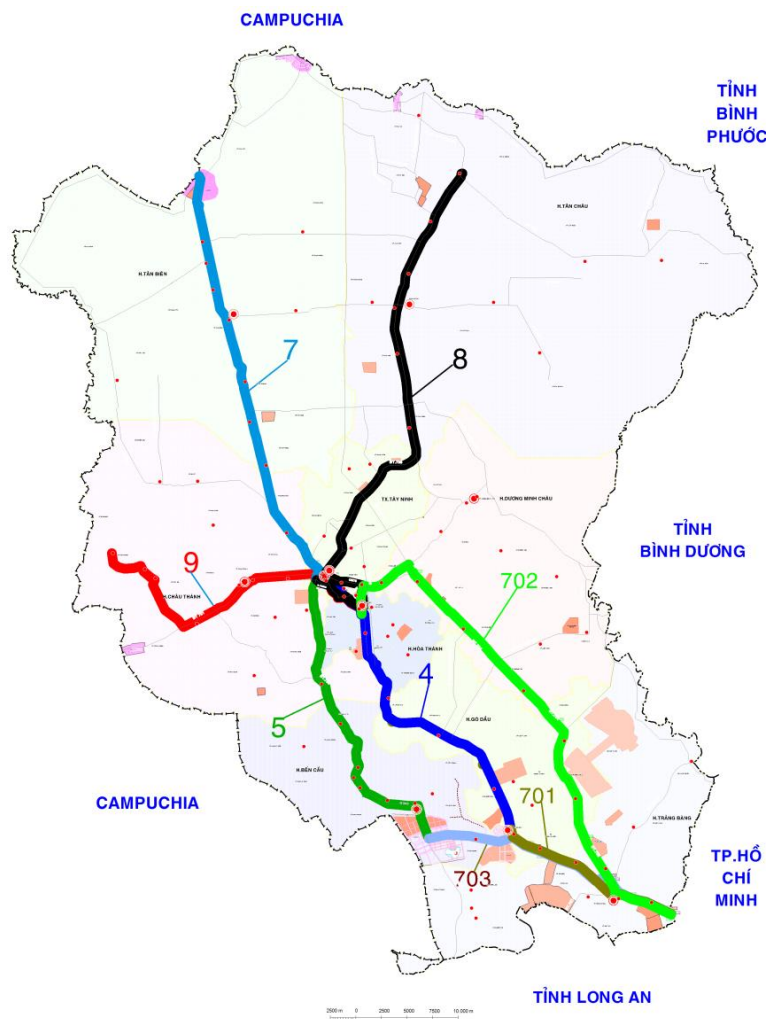
Các tuyến xe buýt chủ yếu do sự quản lý của các doanh nghiệp vận tải tư nhân. Các tuyến buýt liên tỉnh (TP.HCM-Mộc Bài, Núi Bà) phục vụ nhu cầu tham quan du lịch, buôn bán hàng hóa của người dân. Hiện tại các tuyến buýt đang hoạt động chủ yếu là trên các trục giao thông chính như QL.22, QL.22B, ĐT.784, ĐT.785, Đường 30/04...

**Bảng 1.10** Thống kê hiện trạng mạng lưới xe buýt tỉnh Tây Ninh

Stt	Tuyến	Bến đi	Bến đến	Mã tuyến	Hành trình	Dài (Km)	T.gian (phút/tuyến)
1	Nội tỉnh	Tây Ninh	Gò Dầu	4	BX. Tây Ninh-30/4- CMT8- Lý Thường Kiệt-Chợ Long Hoa-tôn Đức Thắng-QL.22-BX.Gò Dầu.	40	15-20
2	Nội tỉnh	Tây Ninh	Xa Mát	7	BX. T.Ninh-Trương Quyền-Tua Hai-QL.22-Tân Biên-Xa Mát.	55	20-25
3	Nội tỉnh	Tây Ninh	Mộc Bài	5	BX.Tây Ninh - ĐT.786 - BX.Mộc Bài.	36	30-45
4	Nội tỉnh	Tây Ninh	Kà Tum	8	BX.T.Ninh-30/4-Lạc Long Quân-Phạm Văn Đồng-Chợ Long Hoa-Lý Thường Kiệt - CMT8 - 30/4 - ĐT.785-Tân Châu-Kà Tum.	50	20-25
5	Nội tỉnh	Hòa Thành	Biên Giới	9	BX.Hòa Thành-Phạm Hùng-Phạm Văn Đồng-Mít Một-30/4-Trung Nữ Vương-Trương Quyền- ĐT.781-Xã Biên Giới.	40	30-40
6	Liên tỉnh	Hòa Thành	Củ Chi	702	BX.Hòa Thành-Lý Thường Kiệt-ĐT.781-ĐT.784-Ng.V.Rốp-Ngã tư An Bình-QL.22- BX.Củ Chi.	69	15-20
7	Liên tỉnh	Gò Dầu	Củ Chi	701	BX.Gò Dầu-QL.22-BX.Củ Chi.	28	8-12
8	Liên tỉnh	Mộc Bài	Bến Thành	703	BX.Mộc Bài - Đ.Xuyên Á - QL.22 An Sương - Bến Thành.	80	20-30

“Nguồn: Sở GTVT Tây Ninh năm 2011”.

Hình 1.2 Sơ đồ mạng lưới xe buýt tỉnh Tây Ninh



### 1.3.3.6. Tình hình quản lý, khai thác vận tải

#### a) Hàng lang vận tải

- **Hàng lang vận tải liên tỉnh:** kết nối Tây Ninh với các tỉnh lân cận và cả nước thông qua các tuyến đường chính như: QL.22, QL.22B, ĐT.782, ĐT.784, ĐT.785, đường Đất Sét Bến Củi, gồm các hàng lang vận tải sau:

- + Cửa khẩu Mộc Bài-Quốc lộ 22- TP.Hồ Chí Minh.
- + Xa Mát - QL.22B - TP.HCM.
- + Kà Tum (Tân Châu) - ĐT.785 - ĐT.784 - ĐT.782- TP.Hồ Chí Minh.
- + Tây Ninh – ĐT.784 – Ngã Ba Đất Sét- Dầu Tiếng (Bình Dương).

Vận tải hành khách liên tỉnh đã tiến hành khai thác được 8 tuyến Tây Ninh-TP.HCM, 11 tuyến đi các tỉnh Miền Đông (Bình Dương, Bình Phước, Bà Rịa-Vũng Tàu, Đồng Nai), 27 tuyến đi các tỉnh Miền Tây và một số tuyến khác như: Tây Ninh-Đà Lạt, Tây Ninh-Đắk Lắk, Tây Ninh-Hải Dương, Tây Ninh- Hưng Yên, Tây Ninh-Bắc Giang.

Vận tải hàng hóa liên tỉnh: phần lớn hàng hóa xuất phát từ các khu-cụm công nghiệp, các vùng nguyên liệu...đến các vùng tiêu thụ như TP.Hồ Chí Minh, Bình Dương, các tỉnh Miền Tây... Phương thức vận chuyên chủ yếu bằng đường bộ, đường thủy hoặc kết hợp

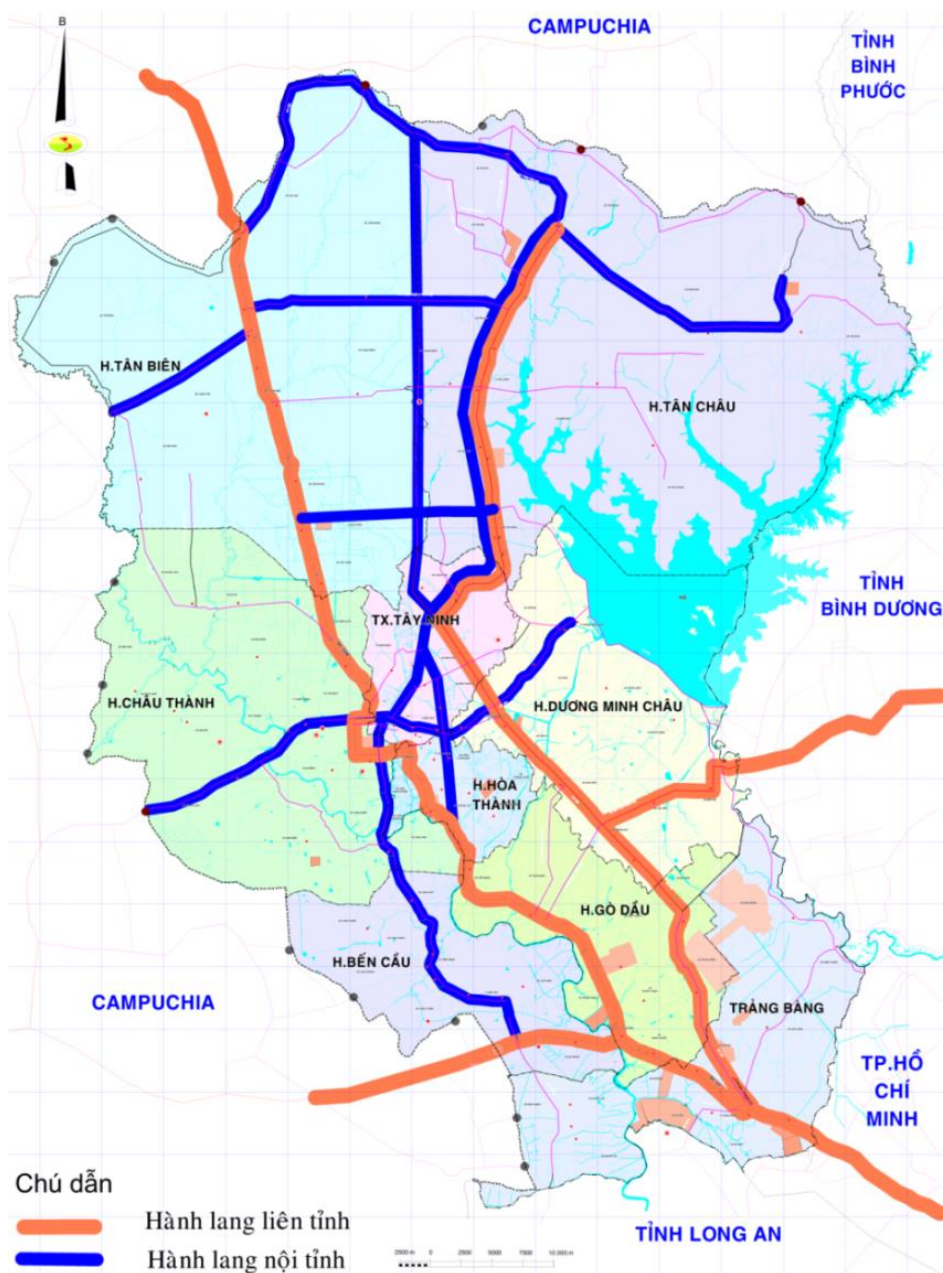
thủy-bộ. Các mặt hàng xuất khẩu (Bột Mì, Cao Su, Đường...) được vận chuyển tới khu vực cảng TP.HCM và Bà Rịa Vũng Tàu.

- **Hành lang vận tải nội tỉnh:** Kết nối các huyện/thị trong tỉnh thông qua các tuyến đường tỉnh, đường huyện.

Vận tải hành khách nội tỉnh: Do đặc thù về khoảng cách đi lại ngắn nên đa số người dân sử dụng phương tiện cá nhân. Hiện tại chỉ khai thác 1 tuyến hành khách nội tỉnh là BX.Hòa Thành- BX.Tân Châu, và 5 tuyến buýt nội tỉnh.

Vận tải hàng hóa nội tỉnh: chủ yếu phục vụ vận chuyển hàng hóa của người dân trong tỉnh, trực tiếp đưa hàng hóa từ nơi sản xuất đến các nơi tập kết hàng, các khu công nghiệp. Đồng thời có vai trò như một mạng lưới phân phối hàng hóa từ các trung tâm về đến nơi tiêu thụ.

**Hình 1.3 Hiện trạng hành lang vận tải tỉnh Tây Ninh**



## b) Sản lượng vận tải

Hiện nay, tỉnh có phương thức vận tải là đường bộ và đường thủy nội địa, trong đó vận tải đường bộ là phương thức chủ đạo, chiếm trên 98% khối lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển.

**Bảng 1.11 Khối lượng hành khách vận chuyển**

Năm	2007	2008	2009	2010	2011	Tăng trưởng bq/năm
<b>Tổng (Nghìn người)</b>	<b>10.934</b>	<b>11.676</b>	<b>12.487</b>	<b>13.097</b>	<b>14.238</b>	<b>6,8%</b>
Phân theo thành phần kinh tế						
Nhà nước	968	1.092	1.313	74	42	-26,1%
Ngoài nhà nước	9.567	9.799	10.594	12.989	14.196	10,6%
Phân theo ngành hoạt động						
Đường bộ	10.815	11.554	12.344	12.957	14.087	6,8%
Đường thủy	119	122	143	140	151	7,7%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Tây Ninh năm 2011”.

**Bảng 1.12 Khối lượng hàng hóa vận chuyển**

Năm	2007	2008	2009	2010	2011	Tăng trưởng bq/năm
<b>Tổng (Nghìn tấn)</b>	<b>6.325</b>	<b>7.521</b>	<b>7.698</b>	<b>8.323</b>	<b>9.025</b>	<b>9,5%</b>
Phân theo thành phần kinh tế						
Nhà nước	-	-	-	-	-	
Ngoài nhà nước	6.325	7.521	7.698	8.323	9.025	9,5%
Phân theo ngành hoạt động						
Đường bộ	6.230	7.347	7.572	8.212	8.911	9,5%
Đường thủy	95	174	126	111	114	11,6%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Tây Ninh năm 2011”.

Khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách tăng dần theo từng năm. Năm 2011, khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 9.025 nghìn tấn, tốc độ tăng trưởng bình quân 2007-2011 đạt 9,5%/năm; khối lượng vận chuyển hành khách đạt 14.238 nghìn người, tốc độ tăng trưởng bình quân 2007-2011 đạt 6,8%/năm.

Giai đoạn 2007-2011, doanh thu trong ngành vận tải và bốc xếp không ngừng tăng nhanh, đóng góp rất nhiều cho nền kinh tế của tỉnh Tây Ninh. Doanh thu năm 2011 của các doanh nghiệp ngoài nhà nước đạt trên 1000 tỷ đồng, tăng trưởng bình quân hàng năm 17,9 % (vận tải đường bộ thu trên 1000 tỷ đồng, tốc độ tăng trưởng 17,1 %; vận tải đường sông thu trên 12 tỷ đồng, tốc độ tăng trưởng 18,1 %).

Với đặc thù của vận tải đường sông là chuyên chở hàng hóa có khối lượng lớn, công kênh, ít gây ô nhiễm môi trường nhưng phụ thuộc nhiều vào địa hình lòng sông... nên những năm qua mặc dù có phát triển nhưng chưa cao, tỷ lệ đảm nhận của đường sông còn quá thấp so với đường bộ. Với lợi thế có hai tuyến sông lớn đi qua (Sông Sài Gòn nối vùng TP.HCM với Tây Ninh, Sông Vàm Cỏ Đông nối Tây Ninh với vùng ĐBSCL) nên Tây Ninh có nhiều thuận lợi để phát triển giao thông đường thủy. Trong thời gian tới tỉnh đang và sẽ chú trọng đầu tư xây dựng bến bãi, nạo vét những vị trí bị bồi lắng, thu gom bèo dâu tây... đảm bảo các phương tiện vận tải thủy lưu thông an toàn, đặc biệt là các tàu có trọng tải lớn.

**Bảng 1.13 Doanh thu vận tải và bốc xếp**

Năm	2007	2008	2009	2010	2011	Tăng trưởng bq/năm
<b>Tổng (Triệu đồng)</b>	<b>687.491</b>	<b>833.765</b>	<b>988.486</b>	<b>1.216.494</b>	<b>1.568.117</b>	20,3%
Phân theo thành phần kinh tế						
Nhà nước	37.603	44.361	49.060	8.707	5.107	-26,0%
Ngoài nhà nước	645.884	779.558	932.342	1.207.787	1.563.010	22,2%
Phân theo ngành hoạt động						
Đường bộ	678.460	821.872	974.520	1.202.404	1.559.920	20,6%
Đường thủy	9.031	11.893	13.966	14.090	8.197	-1,9%

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Tây Ninh năm 2011”.

**Bảng 1.14 Khối lượng luân chuyển hàng hóa và hành khách**

Năm	Loại hình	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Phân theo thành phần kinh tế</b>						
Nhà nước	Hành khách (Nghìn người.Km)	35.442	35.248	33.642	21.239	14.707
	Hàng hóa (Nghìn tấn.Km)	-	-	-	-	-
Ngoài nhà nước	Hành khách (1000 người.Km)	749.717	807.727	852.068	900.056	894.143
	Hàng hóa (Nghìn tấn.Km)	510.082	556.512	586.461	643.396	671.951
<b>Phân theo ngành hoạt động</b>						
Đường bộ	Hành khách (Nghìn người.Km)	801.883	872.547	906.395	920.734	908.602
	Hàng hóa (Nghìn tấn.Km)	493.696	529.159	569.587	625.316	655.827
Đường thủy	Hành khách (Nghìn người.Km)	477	487	571	561	248
	Hàng hóa (Nghìn tấn.Km)	16.386	27.353	16.873	18.081	16.124

“Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Tây Ninh năm 2011”.

#### 1.4. Đánh giá tình hình thực hiện Quy hoạch tổng thể GTVT được duyệt năm 2007

##### -Ưu điểm:

Quy hoạch phê duyệt năm 2007 đã nêu được cơ bản định hướng phát triển mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh Tây Ninh, kết nối thông suốt giữa các trung tâm kinh tế với nhau, giữa Tây Ninh với các tỉnh thành lân cận.

##### - Nhược điểm:

+ Tính kết nối nội vùng giữa một số huyện ở khu vực phía Nam trong đồ án Quy hoạch phê duyệt năm 2007 còn hạn chế (do bị sông Vàm Cỏ Đông chia cắt) như: Bến Cầu với Gò Dầu, Châu Thành-Hòa Thành.

+ Trong thời gian vừa qua có nhiều đồ án quy hoạch mới được phê duyệt liên quan trực tiếp đến GTVT tỉnh Tây Ninh mà đồ án quy hoạch GTVT năm 2007 chưa đề cập, do đó cần điều chỉnh một số hướng tuyến, phân kỳ đầu tư... sao cho phù hợp trong thời gian tới.

+ Do tình hình khách quan về biến động kinh tế trong cả nước, cũng như tình Tây Ninh dẫn đến nguồn vốn đầu tư cho giao thông bị hạn chế nên tiến độ xây dựng các

công trình giao thông còn chậm so với phân kỳ đầu tư trong đồ án quy hoạch GTVT phê duyệt năm 2007.

Đánh giá cụ thể tình hình thực hiện Quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Tây Ninh được phê duyệt năm 2007 như sau:

**a) Hệ thống đường Quốc lộ, cao tốc:**

Theo Quy hoạch được phê duyệt năm 2007 tỉnh Tây Ninh có 5 tuyến Quốc lộ và 1 tuyến đường cao tốc, với tổng chiều dài 327Km, thực hiện trong giai đoạn từ 2007-2020. Đến nay tỉnh đã thực hiện được 35,19% khối lượng, với tổng chiều dài 115,0Km:

**Bảng 1.15 So sánh QH lập năm 2007 và hiện trạng các tuyến Quốc lộ**

Stt	Tên đường	QH 2007		Hiện trạng		Đánh giá
		C.dài (Km)	Cấp đường	C.dài (Km)	Cấp Đường	
1	QL 22	28,05	I	28,05	I, II	TH
2	QL 22B	83,50	III	83,50	II, III	TH
3	QL 14C	165,00	III			C
4	Đường Hồ Chí Minh	21,60	III			TC
5	Đường tránh QL.22	3,45	III	3,45	III	TH
6	Cao tốc TP.HCM-Mộc Bài	29,00	CT			C
<b>Tổng</b>		<b>327,0</b>		<b>115,0</b>		<b>35,19%</b>

(Ghi chú: TH: đường đã thực hiện, C : đường chưa thực hiện, TC:đường đang thi công).

**b) Hệ thống đường tỉnh:**

Theo Quy hoạch đã được phê duyệt năm 2007 tỉnh Tây Ninh có 45 tuyến đường tỉnh. Trong đó các đường trục chính được quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, các tuyến còn lại hầu hết đạt tiêu chuẩn đường cấp IV. Hiện nay, Tây Ninh có 40 tuyến do tỉnh quản lý (trong đó có 5 tuyến phát sinh ngoài quy hoạch do nhu cầu phát triển kinh tế của địa phương). Tổng chiều dài thực hiện theo quy hoạch đạt 46%.

- 04 tuyến đã chuyển cấp quản lý: Đường 30/4, đường Hoàng Lê Kha, đường Nguyễn Thái Học, đường Tủa Hai: trong quy hoạch năm 2007 là đường tỉnh nhưng hiện nay đã được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị và do Thị xã/ Thị trấn quản lý. Đây là các tuyến đường có cự ly ngắn, đi qua khu vực đô thị đông dân cư, chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại của một bộ phận người dân trong khu vực, không phù hợp với chức năng của một tuyến đường tỉnh.

- 6 tuyến đã có quy hoạch nâng cấp:

+ Đường vào tiểu đoàn 14 (nay là đường vào Trung Đoàn 174): Dài 5,8Km, phục vụ nhu cầu đi lại của địa phương.

+ Đường Tà Xì-Tân Phú: Giữ nguyên hiện trạng đường huyện quản lý, vì mở rộng quy mô kỹ thuật rất khó khăn vì tuyến đi qua khu vực rừng bảo tồn vườn quốc gia Lò Gò-Xa Mát.

+ Đường Trường Đông-Cầu Khởi-Phước Ninh: Đoạn từ Trường Đông đến Cầu Khởi không được mở mới theo quy hoạch, do nhu cầu đi lại chưa cao, thay vào đó hướng tuyến được thay đổi theo hướng Thạnh Đức-Cầu Khởi để đáp ứng nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa khu vực nông trường cao su Gò Dầu.

+ Đường Tầm Lanh-Suối Nhánh, đường Phước Minh-Lộc Ninh, đường Suối Dây Bồ  
Túc: chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại của địa phương.

- 5 tuyến phát sinh thêm ngoài quy hoạch:

+ ĐT. Xi Măng FiCo-ĐBP 815: Do nhu cầu vận chuyển nguyên vật liệu, sản phẩm từ khu vực nhà máy xi măng Fico đến các vùng sản xuất tăng cao trong giờ gian qua nên đoạn đường đã được đầu tư xây dựng mới (từ ĐT.794 đến Nhà máy xi măng Fico) do tính quản lý..

+ Tuyến nhánh đường nối ĐT.793-Nông trường Nước trong: Phục vụ nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa nông sản ngày càng tăng ở khu vực Nông trường Nước trong và kết nối với các trục đường tỉnh khác (ĐT.793, Tân Hà-Tân Hiệp).

+ Đường K48: Phát sinh do nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa tăng cao từ khu vực TX.Tây Ninh đến khu Nhà máy đường Bourbon.

+ ĐT.795.2: Kết nối ĐT.794 với ĐT.795.1 tới TT.Tân Châu, lưu lượng phương tiện tăng cao, nhiều xe có tải trọng lớn.

+ ĐT.Thạnh Đức-Cầu Khởi: Kết nối khu nông trường cao su Gò Dầu với các nơi chế biến và tiêu thụ thông qua QL.22B và ĐT.784.

### **c) Hệ thống đường huyện, đường xã, đường đô thị**

Theo “Quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Tây Ninh đến 2010 và tầm nhìn đến 2020” đã được phê duyệt năm 2007, giai đoạn thực hiện từ 2007-2020. Sau 6 năm khối lượng thực hiện theo quy hoạch đạt được như sau:

+ **Đường huyện:** Quy hoạch năm 2007 có 259 tuyến đường huyện với chiều dài 1313Km, đạt tiêu chuẩn đường cấp IV. Hiện tại có 228 tuyến với chiều dài 997,35Km (trong đó có 416,46 Km đường nhựa hóa đạt tiêu chuẩn quy hoạch), thực hiện được 32,1 % khối lượng công việc.

+ **Đường xã:** Tổng chiều dài các tuyến đường xã thực hiện theo quy hoạch 2007 là 3000 Km, hiện nay đã thực hiện được 2705,7 Km. Đạt khối lượng 90% (tuy nhiên tỷ lệ nhựa hóa rất thấp chỉ chiếm 2,4% tổng chiều dài).

+ **Đường phố chính đô thị:** Theo QH năm 2007 đến năm 2010 sẽ nâng cấp tất cả các tuyến trong nội thị đạt tiêu chuẩn đường đô thị (các tuyến đường phố chính của thị xã, thị trấn được nhựa hóa và bê tông hóa). Hiện nay, tỷ lệ nhựa hóa đường đô thị chính đạt 34,3%, vậy khối lượng công việc thực hiện theo quy hoạch đạt 34%.

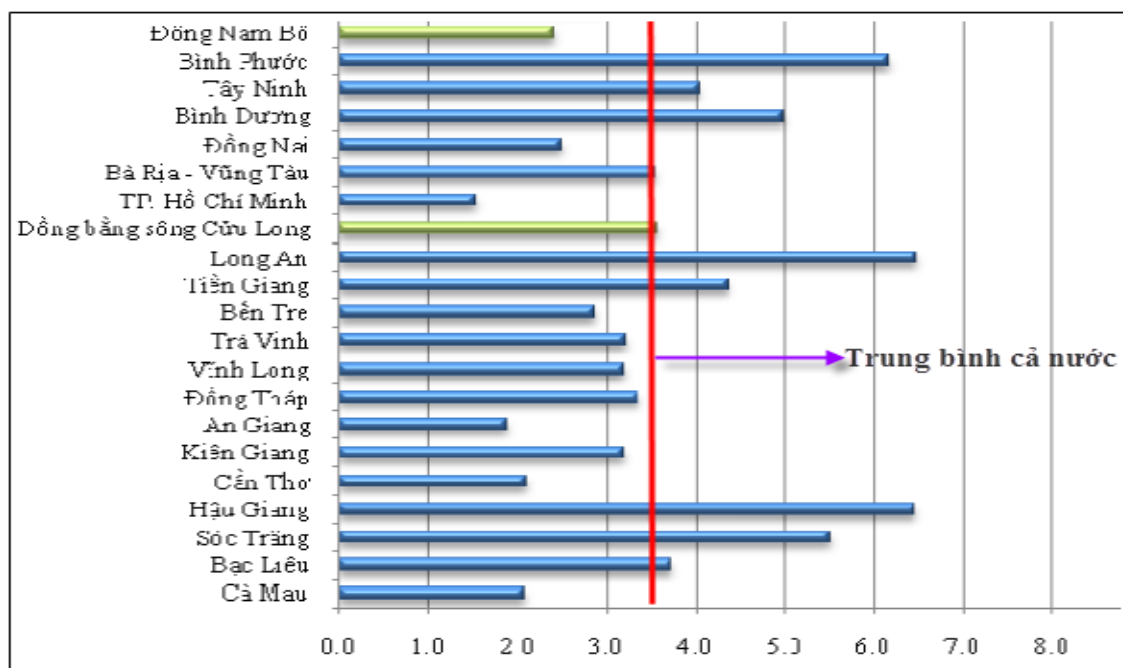
## **1.5. Tình hình trật tự an toàn giao thông**

Theo thống kê năm 2011 của Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia thì tỷ lệ số người chết do TNGT/10.000 phương tiện của tỉnh Tây Ninh khoảng 4,0 cao hơn so với cả nước (3,5).

Trong những năm gần đây số vụ tai nạn giao thông đang tăng dần, năm 2011 cả tỉnh xảy ra 238 vụ tai nạn giao thông, làm 203 người chết, 160 người bị thương. Điều này cho thấy sự phát triển kinh tế đã đẩy nhanh tăng trưởng số lượng phương tiện tham gia giao thông, trong khi chất lượng mạng lưới đường chưa đảm bảo và ý thức một số người dân tham gia giao thông còn hạn chế.



**Hình 1.4 Tỷ lệ người chết do TNGT/10.000 phương tiện của các tỉnh phía Nam**



## 1.6. Nhận xét và đánh giá hiện trạng GTVT

### a) Nhận xét và đánh giá chung hệ thống GTVT

Hiện nay, hệ thống giao thông đường bộ của Tây Ninh chủ yếu dựa trên hai tuyến Quốc lộ (QL.22, QL.22B) và các tuyến tỉnh lộ (ĐT.785, ĐT.793, ĐT.784, ĐT.781, ĐT.895...) tạo thành hệ thống các trục dọc và trục ngang của tỉnh. Đường Quốc lộ được nhựa hóa 100%, đường tỉnh nhựa hóa 89,9%. Đường huyện nhựa hóa được 41,8%, đường đô thị có tỷ lệ nhựa hóa đạt 34,3%, đường xã đa số là đường đất và cấp phối, nhựa hóa 2,4%. Mật độ đường bộ trung bình đạt 1,17 Km/Km<sup>2</sup>; tại khu vực các đô thị đạt 3,5Km/Km<sup>2</sup>, đặc biệt tại TT.Hoà Thành đạt 9,8 Km/Km<sup>2</sup>, thấp nhất là TT. Tân Châu đạt 1,48Km/Km<sup>2</sup>.

Các tuyến Quốc lộ được thường xuyên duy tu bảo dưỡng nên chất lượng tuyến tốt. Các tuyến đường tỉnh đang trong quá trình đầu tư nâng cấp nên một số tuyến chất lượng chưa cao, còn hệ thống đường giao thông nông thôn bao gồm đường huyện và đường xã chất lượng chưa tốt.

Một số các tuyến đường tải trọng cầu không phù hợp vì vậy khả năng thông tuyến còn bị giới hạn đối với các xe có tải trọng lớn. Một số tuyến do không được duy tu kịp thời nên đã bị hư hại mặt đường gây cản trở lưu thông nhất là vào mùa mưa.

Mạng lưới đường bộ hình thành các liên kết đối nội, đối ngoại phát triển tốt ở hai hướng Bắc Nam, tuy nhiên hướng Đông-Tây khu vực các huyện phía nam của tỉnh (Trảng Bàng, Bến Cầu, Gò Dầu, Dương Minh Châu) còn hạn chế.

Vận tải hành khách công cộng (bằng xe buýt, Taxi...) trên địa bàn tỉnh còn hạn chế, phương tiện cá nhân vẫn là phương thức đi lại chính. Hiện có 8 tuyến buýt đang hoạt động trên các trục đường chính, xe Taxi hoạt động chủ yếu ở Thị xã và các Thị trấn lớn..

Nhìn chung, mạng lưới giao thông của tỉnh Tây Ninh cơ bản đã được hình thành, nhưng chưa đáp ứng kịp thời nhu cầu phát triển nhanh chóng của kinh tế-xã hội của tỉnh cũng như của vùng và cả nước. Nhiều tuyến đường cần phải bảo dưỡng và nâng cấp để hòa vào mạng lưới giao thông quốc gia và Quốc tế phù hợp với cả nước và khu vực.

## **b) Lợi thế-cơ hội**

**Vị trí:** Tỉnh Tây Ninh có vị trí chiến lược quan trọng về kinh tế, văn hoá, chính trị, xã hội, quốc phòng, an ninh trong khu vực, trong đó ngành GTVT luôn đóng vai trò quan trọng cho sự phát triển kinh tế - xã hội, hệ thống giao thông là cơ sở hạ tầng quan trọng nhất đảm bảo lưu thông hàng hoá, giao lưu văn hoá và phục vụ các nhu cầu an ninh, quốc phòng góp phần tích cực trong công cuộc xây dựng và phát triển của tỉnh nói riêng và của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung.

**Đối ngoại quốc tế:** Tây Ninh nằm trên trục đường Xuyên Á kết nối Việt Nam với các nước Đông Nam Á qua QL.22 và QL.22B. Ngoài ra, có đường biên giới dài 240Km với Campuchia qua 2 cửa khẩu quốc tế (Mộc Bài, Xa Mát), 4 cửa khẩu chính (Kà Tum, Chàng Riệc, Phước Tân, Tống Lê Chân) và 8 cửa khẩu phụ, tất cả đều có đường giao thông kết nối trực tiếp góp phần thúc đẩy giao thương hàng hóa với nước bạn Campuchia.

**Đối ngoại với tỉnh thành lân cận:** Tây Ninh nằm ở vị trí giao nhau của hai trục giao thông quan trọng: Tây Nguyên-ĐBSCL (qua đường Hồ Chí Minh), Tây Ninh-TP.Hồ Chí Minh-Đồng Nai, Bà Rịa Vũng Tàu. Ngoài ra, hệ thống giao thông đã và đang hình thành các trục đường kết nối Tây Ninh với các tỉnh lân cận như: ĐT.786, ĐT.787A kết nối Tây Ninh-Long An; QL.22 kết nối Tây Ninh-TP.HCM; ĐT.Đất Sét-Bến Củi, đường Hồ Chí Minh kết nối Tây Ninh-; ĐT.794 kết nối Tây Ninh-Bình Phước.

**Đối nội:** Hệ thống giao thông của tỉnh đã hình thành các trục giao thông Bắc-Nam tương đối đầy đủ (QL.22-QL.22B, ĐT.784- ĐT.793, ĐT.785, ĐT.786...), và một số trục liên kết Đông Tây ở các huyện phía bắc (ĐT.794- Thiệu Ngôn Tân Hiệp, ĐT.795, ĐT.781).

Giao thông đường thủy cũng đóng vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển hệ thống GTVT của tỉnh, với 2 tuyến sông chính là sông Sài Gòn kết nối các Cảng ở Tây Ninh với Nhóm Cảng biển số 5 (ở TP.HCM, Đồng Nai, Bà Rịa Vũng Tàu) và sông Vàm Cỏ Đông kết nối Tây Ninh với các Cảng ở ĐBSCL.

## **c) Hạn chế- Thách thức**

Do đang trong quá trình đầu tư xây dựng nên nhiều tuyến đường có chất lượng tuyến chưa đồng bộ, thiếu duy tu bảo dưỡng, nhiều đoạn còn đường đất và CPSĐ (Đặc biệt là đường huyện, đường xã), còn nhiều cầu yếu chưa đồng bộ với tải trọng đường.

Một số trục đối ngoại, đối nội khu vực các huyện phía Nam do bị bao bọc bởi hai con sông lớn là sông Vàm Cỏ Đông và sông Sài Gòn nên liên kết Đông -Tây khu vực này còn hạn chế như: kết nối giữa Bến Cầu và Gò Dầu duy nhất chỉ có QL.22, thiếu kết nối giữa Châu Thành với Hòa Thành, cũng như giữa Trảng Bàng với Bình Dương ...

Hệ thống giao thông vận tải đường thủy nội địa chưa phát triển, sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy còn quá thấp (gần 2% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển), khả năng liên kết thủy-bộ còn nhiều hạn chế.

Tình hình đời sống kinh tế người dân càng được nâng cao, số lượng phương tiện cá nhân tham gia giao thông ngày càng nhiều, trong lúc hạ tầng giao thông chưa phát triển kịp, ý thức tham gia giao thông còn hạn chế...nên chất lượng đường ngày càng xuống cấp, số lần vi phạm giao thông tăng cao.

Nhu cầu về nguồn vốn đầu tư rất lớn, theo kế hoạch nguồn vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông hàng năm còn rất thấp chưa đáp ứng được nhu cầu xây dựng và phát triển mới của ngành GTVT.

## PHẦN II. DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI

### 2.1. Định hướng phát triển kinh tế xã hội

#### 2.1.1. Quan điểm phát triển

Tiếp tục xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, khuyến khích và tạo điều kiện cho các thành phần kinh tế phát triển bình đẳng, tạo điều môi trường thu hút các nhà đầu tư trong tỉnh, trong nước và từ nước ngoài vào đầu tư trên địa bàn tỉnh. Khuyến khích và tạo môi trường thuận lợi cho khu vực doanh nghiệp phát triển, coi các doanh nghiệp là lực lượng chính thúc đẩy sự phát triển của toàn nền kinh tế.

Phát huy hơn nữa thế mạnh về vị trí địa lý, nguồn lực và các tiềm năng tại chỗ trong quan hệ hợp tác với bên ngoài; tạo sự hợp tác chặt chẽ giữa nền kinh tế Tây Ninh với cả nước, trước hết là với vùng KTTĐPN; tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy quan hệ hợp tác kinh tế Quốc tế với các nước trong khu vực nhằm thu hút đầu tư trong và ngoài nước, phát triển thị trường. Tận dụng và phát triển mạnh kinh tế cửa khẩu, đẩy mạnh phát triển các ngành công nghiệp và dịch vụ, nâng cao hiệu quả, tính cạnh tranh của sản phẩm và phát triển xuất khẩu.

Cùng với cả nước và vùng kinh tế trọng điểm phía nam chủ động hội nhập kinh tế Quốc tế và khu vực, tham gia vào quá trình phân công lao động Quốc tế và khu vực. Chú trọng đầu tư chiều sâu, tăng cường đầu tư nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ, phát triển mạnh các ngành, lĩnh vực mà tỉnh có tiềm năng và lợi thế, nâng cao năng lực cạnh tranh theo phương châm hướng tới công nghiệp hóa, hiện đại hóa; từng bước hình thành các khu-cụm công nghiệp làm hạt nhân cho phát triển mạng lưới đô thị, và tạo ra hệ thống tổ chức không gian lãnh thổ hài hòa, bền vững; xây dựng một nền nông lâm nghiệp có hàm lượng công nghệ cao theo hướng đa dạng hóa gắn kết với bảo vệ tài nguyên, bảo vệ môi trường sinh thái.

Kết hợp đồng bộ giữa phát triển sản xuất với phát triển cơ cấu hạ tầng trên các vùng, kể cả nông thôn và vùng sâu, vùng xa; hình thành hệ thống điểm dân cư kiểu đô thị với các thị trấn, thị tứ, các trung tâm dịch vụ, thương mại theo hướng công nghiệp hóa, đô thị hóa với quy mô nhỏ và vừa, thích hợp với từng huyện.

Phát triển kinh tế bền vững trên cơ sở gắn tăng trưởng kinh tế với bảo đảm thực hiện công bằng, tiến bộ xã hội; nâng cao đời sống vật chất, đời sống văn hóa của nhân dân, giảm dần sự chênh lệch giữa nông thôn với đô thị, tạo ra sự phát triển hài hòa giữa các vùng, tạo việc làm cho người lao động, chuyển dần cơ cấu lao động từ nông nghiệp sang công nghiệp và dịch vụ.

Ưu tiên phát triển nguồn nhân lực, đẩy mạnh sự nghiệp giáo dục, đào tạo nguồn nhân lực, cùng với việc đưa nhanh các tiến bộ khoa học-công nghệ vào sản xuất, coi đây như là một nhân tố quyết định đến sự phát triển kinh tế của tỉnh; bảo vệ, tái sinh làm giàu tài nguyên rừng, đất đai, nguồn nước, bảo vệ môi trường.

Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế và củng cố an ninh quốc phòng, xây dựng nền quốc phòng toàn dân. Xây dựng các chính sách và định chế đặc thù, linh hoạt cho vùng biên giới, cửa khẩu của tỉnh nhằm đảm bảo ổn định chính trị, giữ vững chủ quyền biên giới Quốc gia và trật tự an toàn xã hội trên địa bàn.

## 2.1.2. Mục tiêu

### a) Mục tiêu tổng quát

Xây dựng Tây Ninh cơ bản trở thành một tỉnh công nghiệp vào năm 2020 với hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế-xã hội tương đối hiện đại và đồng bộ, gắn liền với sự phát triển kết cấu hạ tầng của vùng đô thị thành phố Hồ Chí Minh và toàn vùng KTTĐPN. Nâng cao tiềm lực và sức cạnh tranh của toàn nền kinh tế, hội nhập thành công, nắm bắt những cơ hội thuận lợi do nhập kinh tế quốc tế mang lại nhằm phát triển kinh tế-xã hội nhanh, bền vững.

Duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững, tạo chuyển biến mạnh về tốc độ phát triển, hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế; nâng cao chất lượng nguồn năng lượng, không ngừng cải thiện nâng cao đời sống nhân dân; giữ vững ổn định chính trị và trật tự an toàn xã hội; tạo tiền đề để đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa nhằm thực hiện thành công mục tiêu đề ra.

### b) Mục tiêu cụ thể

#### 1/Về kinh tế:

Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân giai đoạn 2011-2020 khoảng 15,0-15,5%. Trong đó nông, lâm nghiệp, thủy sản tăng bình quân 5,5-6,0%, công nghiệp-xây dựng tăng bình quân khoảng 20,0-21,0%, dịch vụ khoảng 14,7-15,2%.

Dự báo đến năm 2015, GDP bình quân đầu người tính theo giá hiện hành đạt 2.852 USD/người (giá so sánh 1994 là 1.983 USD/người); năm 2020, GDP bình quân đầu người tính theo giá thực tế sẽ đạt 4.800USD/người (giá so sánh 1994 là 3.700USD/người).

Tỷ lệ huy động GDP vào ngân sách phấn đấu đạt 10-12% vào năm 2020.

#### 2/ Về xã hội:

Giai đoạn 2011-2015:

- Phấn đấu đạt tỷ lệ lao động qua đào tạo và dạy nghề đạt khoảng 60% năm 2015. Giải quyết việc làm khoảng 18.000-19.000 lao động mỗi năm.

- Đến năm 2015, 100% trẻ em đến 6 tuổi vào lớp 1; trên 99% hộ dân được sử dụng điện lưới quốc gia

Giai đoạn 2016-2020:

- Phấn đấu đạt tỷ lệ lao động qua đào tạo và dạy nghề đạt khoảng 70% vào năm 2020. Tạo điều kiện giải quyết việc làm khoảng 19.000-20.000 lao động mỗi năm, giải quyết cơ bản vấn đề lao động và giảm tỷ lệ thất nghiệp ở khu vực đô thị dưới 3,5%.

- Hoàn thành phổ cập bậc trung học trước năm 2020.

- Hạn chế tốc độ gia tăng dân số.

- 100% số hộ dân được sử dụng điện lưới quốc gia vào năm 2020.

#### 3/ Về môi trường

Tỷ lệ che phủ tự nhiên trong giai đoạn 2010-2020 đạt trên 40%.

Năm 2020, toàn bộ các thị xã, thị trấn có công trình thu gom, xử lý chất thải tập trung, 100% số cơ sở sản xuất mới xây dựng có công trình xử lý chất thải đảm bảo tiêu chuẩn môi trường hoặc áp dụng công nghệ sạch, số cơ sở sản xuất đạt tiêu chuẩn môi trường đạt trên 80% năm 2015, 90% năm 2020.

Đến năm 2020, 100% dân cư thành thị và nông thôn được sử dụng nước sạch hợp vệ sinh.

#### **4/ Quốc phòng an ninh**

Đảm bảo quốc phòng, an ninh, giữ vững chủ quyền biên giới. Ổn định chính trị, kiềm chế gia tăng, giảm dần các loại tội phạm và tệ nạn xã hội.

### **2.2. Quy hoạch phát triển ngành và lĩnh vực**

#### **2.2.1. Nông-lâm-thủy sản**

##### **1/ Nông nghiệp**

Phát triển nền nông nghiệp toàn diện và bền vững. Đẩy mạnh chuyển đổi cơ cấu nội bộ ngành theo hướng tăng dần tỷ trọng ngành chăn nuôi; thực hiện công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp nông thôn, gắn phát triển nông nghiệp với thị trường. Trên cơ sở thị trường, những điều kiện tự nhiên, tập quán canh tác...tăng nhanh các cây công nghiệp phục vụ xuất khẩu, phát triển sản xuất rau quả sạch phục vụ nhu cầu trong tỉnh, các khu vực đô thị, đặc biệt là TP.Hồ Chí Minh, ổn định diện tích cao su. Có biện pháp duy trì, ổn định phát triển vùng nguyên liệu mía...Thực hiện thâm canh trên diện tích đất nông nghiệp hiện có.

Phát triển nền nông nghiệp với nhiều thành phần kinh tế. Khuyến khích mạnh mẽ kinh tế trang trại, kinh tế hợp tác và hợp tác xã, coi hộ gia đình là đơn vị kinh tế tự chủ trong tất cả các lĩnh vực hoạt động sản xuất nông nghiệp. Thành phần kinh tế nhà nước cần tập trung vào việc sản xuất và cung ứng các loại giống cây trồng, vật nuôi, nghiên cứu ứng dụng, đổi mới kỹ thuật canh tác trong nông nghiệp. Kinh tế tập thể được khuyến khích phát triển nhằm tăng cường vai trò của nhóm hộ nông dân trong khuôn khổ của những thay đổi về tổ chức hợp tác xã nông nghiệp cho phù hợp với tình hình mới của nền kinh tế thị trường.

Đưa tiến bộ khoa học kỹ thuật và các công nghệ mới vào sản xuất, sử dụng các loại giống cây trồng mới năng suất cao, thâm canh tăng vụ, tập trung xây dựng hệ thống thủy lợi, kiên cố hóa 100% hệ thống kênh mương, đảm bảo chủ động tưới tiêu.

##### **2/ Lâm nghiệp**

Sử dụng hợp lý, hiệu quả quỹ đất dành cho lâm nghiệp khoảng 70.000 ha, trong đó đất rừng 57.000 ha. Từng bước tạo mới rừng tự nhiên bằng các giải pháp khoanh nuôi và bảo vệ, đồng thời tăng vốn rừng bằng các loại cây đáp ứng nhu cầu sử dụng lâm sản cũng như nhu cầu phòng hộ. Bảo tồn và đa dạng hóa sinh học, ngăn chặn sự diệt vong của các loài, nhóm loài, quần thể động thực vật ở các vùng sinh thái. Bảo tồn và phát triển các hệ sinh thái quý hiếm, tính đa dạng sinh học tạo tiềm năng cho phát triển du lịch.

##### **3/ Thủy sản**

Sự phát triển ngành thủy sản phải đảm bảo những yêu cầu về bảo vệ môi trường nước, nguồn tài nguyên quý giá cho sự phát triển sản xuất và sinh hoạt của dân cư trong tỉnh và các tỉnh, thành phố liên quan. Sử dụng hợp lý các vùng nước mặt: Hồ Dầu Tiếng, các hệ thống sông Sài Gòn, sông Vàm Cỏ Đông để phát triển thủy sản quy mô vừa và nhỏ.

## 2.2.2. Công nghiệp và xây dựng

### 1/ Công nghiệp

Phát triển nhanh và vững chắc các ngành công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp làm động lực thúc đẩy tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế của tỉnh theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Tập trung phát triển các ngành công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp sạch, công nghiệp hỗ trợ bao gồm: cơ khí chế tạo, điện tử, viễn thông, tin học, công nghiệp hóa chất dược phẩm, công nghiệp chế biến... Đến năm 2020 về cơ bản Tây Ninh có một nền công nghiệp bền vững với cơ cấu hợp lý, phù hợp với điều kiện và tiềm năng, lợi thế của mình.

Tốc độ tăng trưởng giá trị công nghiệp bình quân giai đoạn 2011-2015 đạt 21-22%, giai đoạn 2016-2020 đạt 20-21%.

Cơ cấu ngành công nghiệp chuyển dịch theo hướng tập trung phát triển các ngành công nghiệp chủ yếu: Khai thác và chế biến khoáng sản; chế biến lương thực thực phẩm; chế biến gỗ, giấy; sản xuất vật liệu xây dựng; hóa chất, dược phẩm; dệt may, da giày; cơ khí, gia công kim loại, sản xuất và phân phối điện nước.

Phát triển công nghiệp tập trung, gắn sự phát triển các khu-cụm công nghiệp với sự phát triển của hệ thống đô thị, dịch vụ; chú trọng hình thành các khu nhà ở công nhân trong hệ thống đô thị ven khu-cụm công nghiệp. Quỹ đất khu-cụm-điểm công nghiệp đến năm 2020 là 10.000 ha.

### 2/ Xây dựng

Đẩy mạnh đầu tư, tăng cường nguồn nhân lực của các cơ sở, doanh nghiệp hoạt động trong ngành xây dựng theo hướng hiện đại hóa từ thiết kế đến thi công cả về nguồn nhân lực, trang thiết bị nhằm đảm bảo được các công trình, dự án lớn trong các hoạt động kinh tế xã hội.

Tạo điều kiện thuận lợi cho việc thành lập và đi vào hoạt động sản xuất kinh doanh đối với các doanh nghiệp xây dựng.

Hoàn thiện hơn nữa môi trường pháp lý, môi trường đầu tư và các hoạt động trợ giúp cho các doanh nghiệp ngành xây dựng phát triển.

Xây dựng lực lượng ngành xây dựng đủ mạnh để có thể giải quyết cơ bản nhu cầu xây dựng trong tỉnh và tiến tới tham gia các hoạt động xây dựng ngoài tỉnh và hợp tác quốc tế.

## 2.2.3. Thương mại-dịch vụ và du lịch

Phát triển các ngành dịch vụ với tốc độ nhanh và chất lượng cao, bảo đảm sự phát triển toàn diện và bền vững. Phân đầu tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm khu vực dịch vụ đạt 14,5-15% giai đoạn 2010-2015, đạt 15-15,5% giai đoạn 2016-2020.

Phát triển thương mại theo hướng hình thành các trung tâm thương mại ở đô thị, các cụm thương mại ở nông thôn, hệ thống chợ, siêu thị. Tập trung phát triển khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài, Xa Mát...các trung tâm thương mại ở Thị xã, Hòa Thành, Gò Dầu. Hoàn thiện mạng lưới chợ, nhất là các chợ đầu mối, chợ cửa khẩu, chợ biên giới, siêu thị ở đô thị.

Về xuất khẩu: tập trung khai thác, sản xuất các mặt hàng xuất khẩu có giá trị kinh tế cao, tăng sản lượng chế biến trong các sản phẩm, hạn chế xuất khẩu dưới dạng nguyên liệu

thô. Nâng cao hiệu quả xúc tiến thương mại, tạo điều kiện hỗ trợ doanh nghiệp khảo sát thị trường, tham gia hội chợ triển lãm. Phát triển mậu dịch biên giới.

Về du lịch tập trung đầu tư phát triển du lịch với các loại hình du lịch sinh thái gắn với di tích lịch sử văn hóa, các làng nghề truyền thống của tỉnh. Chú trọng xây dựng các sản phẩm du lịch độc đáo mang phong cách riêng của Tây Ninh. Tập trung nâng cấp, cải tạo, phát triển các điểm du lịch hiện có như: Khu di tích lịch sử Trung Ương Cục, núi Bà Đen, Tòa Thánh Tây Ninh, Hồ Dầu Tiếng, du lịch sinh thái rừng, khu công viên vui chơi, giải trí....

#### **2.2.4. Phát triển các lĩnh vực văn hóa-xã hội**

Phát triển giáo dục đào tạo theo hướng hiện đại hóa và chuẩn hóa giáo dục, nâng cao chất lượng đội ngũ nhà giáo và cán bộ quản lý giáo dục; Đến năm 2015, hoàn thành phổ cập trung học phổ thông; triển khai phổ cập mầm non cho trẻ em 5 tuổi. Thực hiện đề án dạy nghề cho lao động nông thôn. Phát triển nguồn nhân lực phục vụ cho công nghiệp hóa, hiện đại hóa, nâng cao tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt 70% vào năm 2020.

Thực hiện công bằng trong chăm sóc và bảo vệ sức khỏe cho nhân dân, đảm bảo cho mọi người dân đều được khám, chữa bệnh ban đầu và cung cấp các dịch vụ y tế cơ bản. Đa dạng hóa và không ngừng nâng cao chất lượng các loại hình khám, chữa bệnh, phát triển dịch vụ y tế theo nhu cầu, tiến tới quản lý sức khỏe đến từng hộ gia đình.

Phát triển các hoạt động văn hóa thông tin hài hòa giữa việc thực hiện nhiệm vụ thông tin tuyên truyền, nâng cao chất lượng các hoạt động văn hóa, văn nghệ, thông tin và các phương tiện vui chơi giải trí, đáp ứng nhu cầu đời sống văn hóa-tinh thần của nhân dân; thực hiện tốt chủ trương xã hội hóa các hoạt động văn hóa, thể thao và các giá trị di sản văn hóa dân tộc trên địa bàn.

Phát triển khoa học công nghệ theo hướng: đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ sinh học, công nghệ chế biến và công nghệ thông tin, tăng cường năng lực khoa học công nghệ trong điều tra khảo sát và sử dụng hợp lý tài nguyên thiên nhiên, ứng dụng các hệ thống quản lý tiên tiến...

Bảo vệ môi trường và phát triển bền vững, xây dựng các nhà máy xử lý chất thải sinh hoạt, rác thải công nghiệp. trạm xử lý chất thải. Lựa chọn công nghệ tiên tiến phù hợp với điều kiện địa phương. Tăng cường thanh tra giám sát các nguồn thải của các cơ sở sản xuất công nghiệp, du lịch.

#### **2.2.5. Tổ chức không gian lãnh thổ**

##### **1) Phát triển các vùng kinh tế-xã hội**

- Vùng phía bắc: Bao gồm các huyện Tân Châu, Tân Biên, Dương Minh Châu, Châu Thành dự kiến phát triển vùng bảo tồn rừng, phát triển nông nghiệp theo hướng hình thành các vùng cây công nghiệp tập trung, phát triển du lịch, phát triển kinh tế cửa khẩu với quy mô hợp lý và hình thành các cụm công nghiệp quy mô vừa, hợp lý gắn với việc bố trí lại dân cư.

- Vùng trung tâm: Bao gồm TX.Tây Ninh, Hòa Thành dự kiến phát triển thành vùng trung tâm kinh tế, chính trị, xã hội của tỉnh với hạt nhân là TX.Tây Ninh (Hướng phát triển lên thành phố trực thuộc); phát triển dịch vụ thương mại, bưu chính viễn thông, tài chính ngân hàng, du lịch... Hình thành và phát triển các cụm công nghiệp sạch, chất lượng cao,

làng nghề tiểu thủ công nghiệp, phát triển các công nghiệp với việc hình thành các khu đô thị và các trung tâm thương mại và dịch vụ hiện tại.

- Vùng phía nam: Bao gồm các huyện Trảng Bàng, Gò Dầu, Bến Cầu dự kiến phát triển các cụm-khu công nghiệp, dịch vụ thương mại. Phát triển các ngành công nghiệp dịch vụ, công nghiệp xuất khẩu hướng tới khai thác thị trường Campuchia, Thái Lan... Phát triển nông nghiệp sinh thái bền vững, hình thành các điểm đô thị, dân cư nông thôn gắn liền với sự phát triển của các khu-cụm công nghiệp và khu kinh tế cửa khẩu.

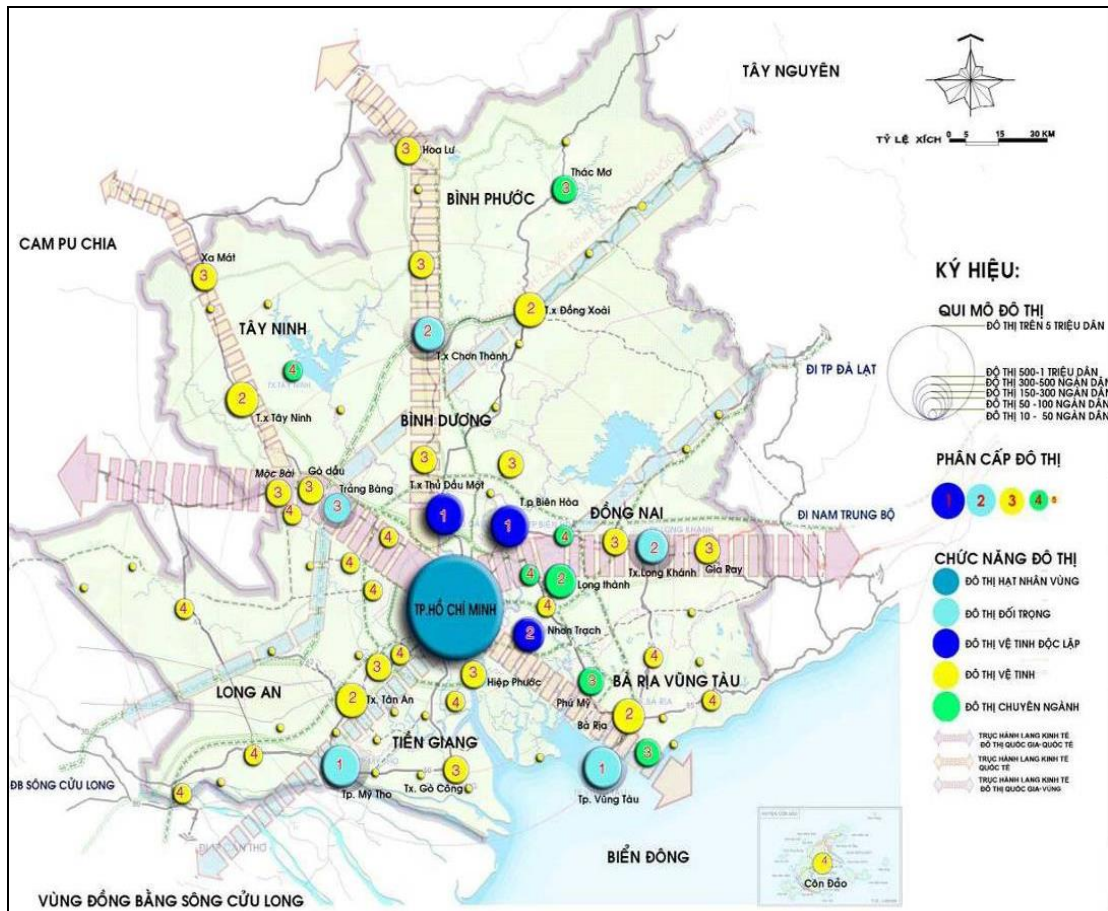
## 2) Phát triển không gian đô thị

Phát triển mạng lưới đô thị phù hợp và dựa trên cơ sở phân bố lực lượng sản xuất, tham gia vào phát triển kinh tế xã hội. Các đô thị trên địa bàn tỉnh phải được phát triển và phân bố hợp lý, tạo ra sự cân đối giữa các vùng lãnh thổ trong tỉnh, đẩy nhanh quá trình phát triển của mỗi vùng lãnh thổ đó theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa, kết hợp đẩy mạnh đô thị hóa nông thôn và xây dựng nông thôn mới. Hệ thống đô thị của Tây Ninh sẽ bao gồm: TX.Tây Ninh, các thị trấn huyện lỵ, các trung tâm cụm xã và các thị tứ cửa khẩu và công nghiệp.

### 2.3. Đánh giá tác động của quy hoạch vùng kinh tế có liên quan

Theo định hướng phát triển vùng KTTĐPN thì Tây Ninh nằm trên trục hành lang xuyên á, với các khu đô thị phía tây bắc (TX.Tây Ninh, Trảng Bàng, Gò Dầu), các khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài, Xa Mát...

#### Hình 2.1 Định hướng phát triển vùng KTTĐPN





- Dự báo dân số và đô thị: Phạm vi vùng gồm Tp.Hồ Chí Minh và 7 tỉnh (Đồng Nai, Bà Rịa- Vũng Tàu, Tây Ninh, Bình Dương, Bình Phước, Long An, Tiền Giang), hiện có tổng dân số trên 15 triệu dân, dự báo đạt 20-22 triệu dân vào năm 2020; Dân số đô thị đạt 16 – 17 triệu dân (77% - 80% tổng dân số).

- Cơ cấu kinh tế vùng dự kiến: Công nghiệp - dịch vụ đạt 56% ; Thương mại- dịch vụ đạt 41% và nông lâm ngư nghiệp đạt 3%.

## 2.4. Dự báo nhu cầu vận tải

### 2.4.1. Phương pháp dự báo

Các bước dự báo bao gồm:

- Mô hình phát sinh và thu hút chuyển đi - để tính số lượng các chuyến đi phát sinh và thu hút theo từng khu vực phân tích.

- Mô hình phân bổ chuyển đi - để tính số lượng chuyến đi thực hiện giữa các khu vực phân tích.

- Mô hình tỷ lệ đảm nhận phương thức - để tính số lượng chuyến đi thực hiện bằng các phương thức vận tải khác nhau giữa các khu vực.

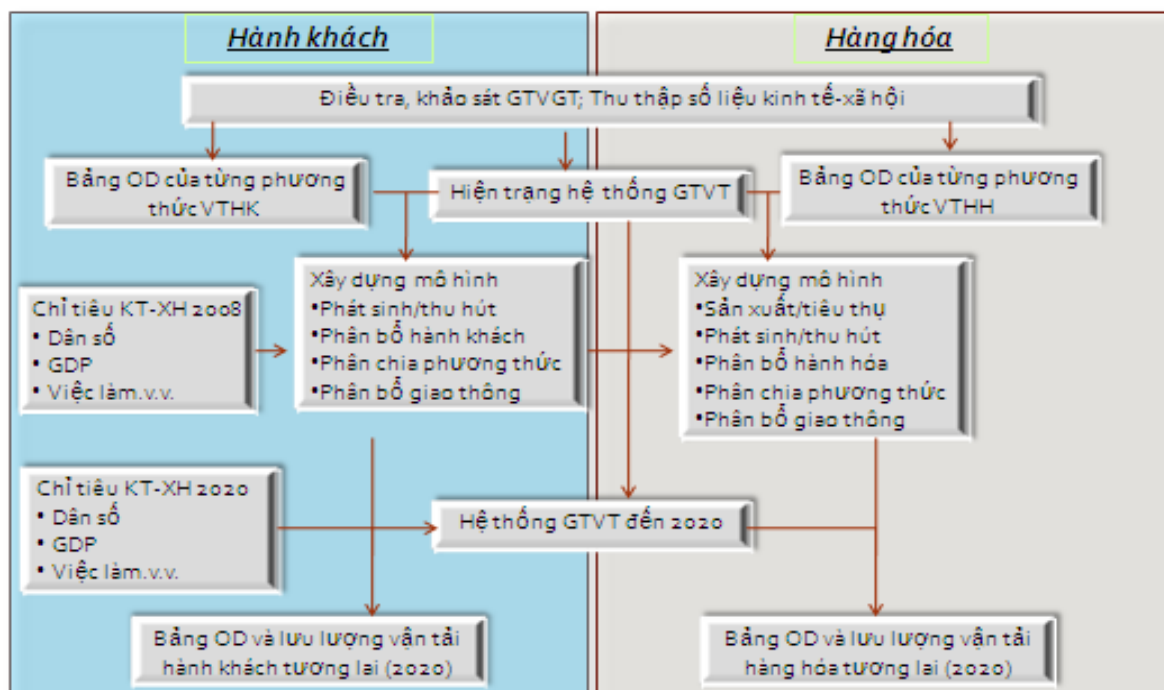
- Mô hình phân bổ giao thông - để tính số lượng chuyến đi trên đường đối với từng phương thức vận tải khác nhau để phân tích tình hình giao thông.

Khi xây dựng và áp dụng mô hình, đã tập trung vào những vấn đề sau:

- **Mô hình đa lớp:** Để tạo điều kiện thử nghiệm kịch bản tăng trưởng theo phương pháp tương tác, trong đó mô hình sử dụng đất và tác động giao thông có thể được phân tích dễ dàng, nghiên cứu đã xây dựng và sử dụng một mô hình đơn giản hóa, còn mô hình chi tiết được sử dụng để phân tích mạng lưới với quy mô đầy đủ.

- **Điều chỉnh mô hình:** Mô hình này đã được điều chỉnh sao cho việc ước tính giao thông bằng mô hình này giải thích đặc điểm của GT hiện tại.

**Hình 2.2** Mô hình phương pháp dự báo



### 2.4.2. Dự báo nhu cầu giao thông

**a/. Nhu cầu vận tải:** Nhu cầu vận tải tương lai được dự báo theo phương pháp hệ số tăng trưởng, tính theo công thức sau:

$$y_n = y_0 (1 + \alpha_n)^n$$

Trong đó :

$y_0, y_n$	Khối lượng vận tải năm gốc và năm dự báo thứ n
$\alpha_n$	Hệ số tăng trưởng năm thứ n
n	Năm dự báo

Với hệ số tăng trưởng năm thứ n được xác định theo mô hình đàn hồi có dạng như sau:

$$\alpha_n = \frac{x_n}{E_0} = \frac{\Delta y_0 \times x_n}{\Delta x_0}$$

$\Delta x_0$       Tốc độ tăng trưởng của nhân tố ảnh hưởng đến tỷ lệ gia tăng của khối lượng vận tải trong giai đoạn hiện tại

$\Delta y_0$       Tốc độ tăng trưởng của khối lượng vận tải trong giai đoạn hiện tại

$x_n$         Tốc độ tăng trưởng của nhân tố ảnh hưởng trong giai đoạn dự báo

Có rất nhiều nhân tố ảnh hưởng đến nhu cầu vận tải hàng hoá như GDP, dân số, cơ cấu ngành nghề,... Theo kinh nghiệm của các chuyên gia và các dự án nghiên cứu về vận tải trước đây cho thấy GDP là nhân tố ảnh hưởng nhiều nhất đến khối lượng vận chuyển.

**Bảng 2.1      Dự báo khối lượng vận tải hàng hóa và hành khách**

Chỉ tiêu		2011	2015	2020	2030
<b>Tốc độ tăng GDP</b>		13,50%	15,50%	16,00%	15,00%
<b>Vận tải hàng hóa</b>	Tốc độ tăng	6,00%	26,69%	26,14%	24,42%
	Khối lượng vận chuyển (nghìn tấn)	7.952	18.564	42.829	95.130
<b>Vận tải hành khách</b>	Tốc độ tăng	10,90%	18,60%	27,86%	25,96%
	Khối lượng vận chuyển (nghìn người)	13.097	25.274	60.482	138.978

Sản lượng vận tải được thể hiện trong niên giám thống kê hàng năm của tỉnh chỉ là sản lượng thực hiện của lực lượng phương tiện đăng ký trên địa bàn tỉnh đảm nhận. Thực tế còn một khối lượng lớn hàng hóa, hành khách do các đơn vị vận tải của các tỉnh và ngành khác tham gia vận chuyển đi/đến và trên địa bàn tỉnh.

Tổng khối lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển thực tế trên địa bàn sẽ cao hơn khoảng 2 lần khối lượng hàng hóa dự báo trên đây.

Hiện nay, vận tải hàng hóa bằng đường bộ là chủ yếu nhưng trong tương lai Tây Ninh sẽ chú trọng phát triển mạng lưới vận tải thủy, theo “Quy hoạch chi tiết phát triển giao thông đường sông của tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020” thì đường thủy sẽ

đảm nhận khoảng 15-20% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa, 3-5% khối lượng vận chuyển hành khách.

Từ các yếu tố trên, ta có thể ước tính khối lượng vận chuyển như sau:

**Bảng 2.2 Dự báo khối lượng vận tải theo phương thức vận tải**

Chỉ tiêu	2015	2020	2030
<b>Vận tải hàng hóa (nghìn tấn)</b>	<b>37.129</b>	<b>85.659</b>	<b>190.260</b>
- Đường bộ	32.302	69.812	157.915
- Đường thủy	4.827	15.847	32.344
<b>Vận tải hành khách (nghìn người)</b>	<b>26.194</b>	<b>50.548</b>	<b>120.965</b>
- Đường bộ	25.408	49.032	117.336
- Đường thủy	786	1.516	3.629

**b) Nhu cầu giao thông:** Trong tương lai Tây Ninh được dự báo trong mối quan hệ với các tỉnh lân cận và VKTTĐPN.

**Bảng 2.3      Lưu lượng giao thông vào nút trong năm hiện tại**

<b>Lưu lượng xeqđ trên các tuyến đường năm hiện tại</b>							
<b>Stt</b>	<b>Vị trí</b>	<b>Loại nút</b>	<b>Hướng Chính</b>	<b>Nch (xeqđ /nd)</b>	<b>Nch (xeqđ /gcd)</b>	<b>Nph (xeqđ /nd)</b>	<b>Nph (xeqđ /gcd)</b>
1	QL. 22B - ĐT. 792	N3	QL. 22B	2.772	367	659	145
2	ĐT. 793 - ĐT. Thiện Ngôn Tân Hiệp	N4	ĐT. 793	1.897	293	913	150
3	QL. 22B - ĐT. Thiện Ngôn - Tân Hiệp	N3	QL. 22B	3.733	415	545	76
4	QL. 22B - ĐT.795	N3	QL. 22B	7.692	826	1.299	173
5	ĐT. 793 - ĐT. 795	N4	ĐT. 795	2.043	264	1.788	263
6	ĐT. 785 - ĐT. 795	N4	ĐT. 785	8.826	899	4.757	635
7	QL. 22B - ĐT. Bourbon	N3	QL. 22B	6.635	649	1.322	142
8	ĐT. 793 - ĐT. Bourbon	N4	ĐT. Bourbon	2.512	344	2.468	294
9	ĐT. 785 - ĐT. Bourbon	N4	ĐT. 785	4.970	774	785	309
10	QL. 22B - ĐT. 788	N3	QL. 22B	5.134	578	1.136	157
11	ĐT. 793 - ĐT.785	N4	ĐT. 785	8.116	845	4.008	453
12	QL. 22B - ĐT. 798	N4	QL. 22B	7.180	909	3.206	386
13	ĐT. 784 ND - ĐT.781	N3	ĐT. 784 ND	4.335	633	1.396	188
14	QL. 22B - ĐT. 781	N3	QL. 22B	5.031	501	1.879	188
15	QL. 22B - ĐT. 781 (gần ranh TX.Tây Ninh)	N3	QL. 22B	4.473	526	2.795	365
16	QL. 22B - ĐT. 786	N4	QL. 22B	3.249	409	2.214	309
17	QL. 22B - 30/4	N3	QL. 22B	8.155	966	3.734	428
18	ĐT. 784 ND - ĐT.790	N4	ĐT. 784 ND	4.379	439	2.342	308
19	ĐT. Đất Sét_Bến Củi - ĐH. Lộc Ninh_Phước Minh	N4	ĐT. Đất Sét_Bến Củi	1.178	142	954	112
20	ĐT.Đất sét_Bến Củi - ĐT. 784	N3	ĐT. 784	5.836	564	2.100	197
21	QL. 22B - ĐT. Thạch Đức _Cầu Khởi	N4	QL. 22B	8.088	742	499	69
22	QL.22B - ĐT. Trà Võ _Đất Sét	N4	QL. 22B	12.250	1.110	1.208	118
23	QL.22B- Đ.Xóm Bó _Bàu Đồn	N3	QL. 22B	12.554	1.178	717	72
24	Đ.Tránh Xuyên Á - ĐT. 782	N3	Đ.Tránh Xuyên Á	6.920	880	2.249	235
25	Đ.Tránh Xuyên Á - ĐT. 787B	N4	Đ.Tránh Xuyên Á	8.585	867	3.964	545
26	QL.22- Đ. Tránh Xuyên Á	N3	QL. 22B	17.545	2.141	9.290	991

**Bảng 2.4 Kết quả dự báo lưu lượng xe vào nút đến năm 2020**

<b>Dự báo lưu lượng xe con quy đổi năm 2020</b>							
Stt	Vị trí	Loại nút	Hướng Chính	Nch, xeqđ/ngđ	Nch, xeqđ/gcđ	Nph, xeqđ/ngđ	Nph, xeqđ/gcđ
1	QL. 22B - ĐT. 792	N3	QL. 22B	6.028	<b>723</b>	982	<b>118</b>
2	ĐT. 793 - ĐT. 797 (Thiên Ngôn Tân Hiệp)	N4	ĐT. 793	4.235	<b>508</b>	2.038	<b>245</b>
3	QL. 22B - ĐT. 797 (Thiên Ngôn Tân Hiệp)	N3	QL. 22B	8.336	<b>1.000</b>	1.217	<b>146</b>
4	QL. 22B - ĐT. 795	N3	QL. 22B	8.588	<b>1.031</b>	2.611	<b>313</b>
5	ĐT. 793 - ĐT. 795	N4	ĐT. 795	4.562	<b>547</b>	3.992	<b>479</b>
6	ĐT. 785 - ĐT. 795	N4	ĐT. 785	13.795	<b>1.655</b>	7.436	<b>892</b>
7	QL. 22B - ĐT. 781B (ĐT. Bourbon)	N3	QL. 22B	14.816	<b>1.778</b>	2.953	<b>354</b>
8	ĐT. 793 - ĐT. 781B (ĐT. Bourbon)	N4	ĐT. 781B	5.608	<b>673</b>	5.510	<b>661</b>
9	ĐT. 785 - ĐT. 781B (ĐT. Bourbon)	N4	ĐT. 785	11.099	<b>1.332</b>	1.753	<b>210</b>
10	QL. 22B - ĐT. 788	N3	QL. 22B	11.465	<b>1.376</b>	2.537	<b>304</b>
11	ĐT. 793 - ĐT. 785	N4	ĐT. 785	12.687	<b>1.522</b>	6.265	<b>752</b>
12	QL. 22B - Đ. Vành đai TX. Tây Ninh (ĐT. 798)	N4	QL. 22B	12.826	<b>1.539</b>	5.727	<b>687</b>
13	ĐT. 784 - ĐT. 781 (Cầu K13)	N3	ĐT. 784	9.681	<b>1.162</b>	3.118	<b>374</b>
14	QL. 22B - ĐT. 781	N3	QL. 22B	11.234	<b>1.348</b>	4.196	<b>504</b>
15	QL. 22B - ĐT. 781	N3	QL. 22B	9.989	<b>1.199</b>	6.242	<b>749</b>
16	QL. 22B - ĐT. 786	N4	QL. 22B	7.255	<b>871</b>	4.943	<b>593</b>
17	QL. 22B - 30/4	N3	QL. 22B	14.568	<b>1.748</b>	6.671	<b>800</b>
18	ĐT. 784 - ĐT. 790	N4	ĐT. 784	9.779	<b>1.174</b>	5.229	<b>627</b>
19	ĐT. 781 - ĐT. 782B (ĐH. Lộc Ninh-Phước Minh)	N4	ĐT. 781	2.631	<b>316</b>	2.130	<b>256</b>
20	ĐT. 784 - ĐT. 789B (Đất sét-Bến Cùi)	N3	ĐT. 784	13.032	<b>1.564</b>	4.689	<b>563</b>
21	QL. 22B - ĐT. 784B (Đường T.Đức - Cầu Khởi)	N4	QL. 22B	18.061	<b>2.167</b>	1.114	<b>134</b>
22	QL. 22B - ĐT. 789B (ĐT. Trà Vĩ - Đất Sét)	N4	QL. 22B	27.354	<b>3.283</b>	2.696	<b>324</b>
23	QL. 22B - ĐH. 504 (Xóm Bó - Bàu Đôn)	N3	QL. 22B	28.034	<b>3.364</b>	1.600	<b>192</b>
24	Đ. Tránh Xuyên Á - ĐT. 782	N3	Đ. Tránh Xuyên Á	15.453	<b>1.854</b>	5.023	<b>603</b>
25	Đ. Tr. Xuyên Á - ĐT. 787B	N4	Đ. Tránh Xuyên Á	15.336	<b>1.840</b>	8.851	<b>1.062</b>
26	QL. 22 - Đ. Tránh Xuyên Á	N3	QL. 22B	31.342	<b>3.761</b>	16.595	<b>1.991</b>

## PHẦN III. QUY HOẠCH TỔNG THỂ GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐẾN NĂM 2020 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

### 3.1. Quan điểm và mục tiêu phát triển hệ thống GTVT

#### 3.1.1. Quan điểm

- Quy hoạch giao thông vận tải phải phù hợp với phương hướng phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh, đặc biệt các điểm tập trung dân cư, vùng sản xuất nông, lâm nghiệp, khu công nghiệp, đầu mối giao thông, khu du lịch...Đồng thời phải đảm bảo an ninh quốc phòng.

- Lấy quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông là khâu cơ bản. Nhằm kết nối hệ thống giao thông tỉnh với hệ thống giao thông Quốc gia và các tỉnh thuộc vùng KTTĐPN.

- Có tầm nhìn chiến lược lâu dài, xây dựng hệ thống giao thông liên hoàn kết nối hợp lý giữa các trục Quốc lộ, đường tỉnh với các đường thủy...Coi trọng phát triển giao thông nông thôn.

- Về vận tải: Tổ chức phân công luồng tuyến hợp lý đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và nhu cầu đi lại của người dân. Đảm bảo lưu thông thông suốt, an toàn trong mọi tình huống và kết nối giữa các tuyến liên tỉnh, tuyến nội tỉnh.

- Đảm bảo môi sinh và môi trường bền vững.

- Giao thông vận tải là ngành sản xuất đặc biệt vừa mang tính phục vụ vừa mang tính kinh doanh, không chỉ xét hiệu quả kinh tế, mà cần xét đến yếu tố phục vụ dân sinh.

- Trên cơ sở phát huy nội lực, huy động mọi nguồn lực đầu tư xây dựng phát triển hệ thống GTVT.

#### 3.1.2. Mục tiêu

##### a) Mục tiêu tổng quát

Từng bước tạo ra một hệ thống GTVT đồng bộ và liên hoàn, có khả năng phát triển bền vững. Đảm bảo lưu thông nhanh chóng, thuận tiện, an toàn, đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng gia tăng và đa dạng hóa phục vụ chiến lược phát triển về kinh tế-xã hội của tỉnh, đảm bảo an ninh và quốc phòng.

##### b) Mục tiêu cụ thể

#### 1/. Về cơ sở hạ tầng GTVT

- Gắn kết mạng lưới giao thông của tỉnh với mạng lưới giao thông Quốc gia, đảm bảo tính liên thông và chuyển tiếp liên tục giữa hệ thống giao thông đối nội (trong tỉnh) với hệ thống giao thông đối ngoại, tạo điều kiện để tỉnh Tây Ninh tiếp cận nhanh và trực tiếp với thị trường trong Vùng và Quốc tế.

- Xây dựng hoàn chỉnh các trục giao thông đối ngoại bao gồm trục giao thông Quốc tế xuyên Á, đường Hồ Chí Minh kết nối tỉnh Tây Ninh với các tỉnh Tây Nguyên và ĐBSCL, xây dựng tuyến đường sắt TP.HCM-Mộc Bài và TP.HCM-Xa Mát.

- Xây dựng tuyến vòng tránh các khu đô thị trên địa bàn tỉnh, góp phần chỉnh trang đô thị, đảm bảo an toàn giao thông và môi trường đô thị.

- Cải tạo, nâng cấp các đầu mối giao thông đảm bảo nhu cầu giao lưu thông suốt. Cần xem xét hoạch định dự trữ quỹ đất để cải tạo các đầu mối trong tương lai.

#### 2/. Về vận tải



- Phát triển các tuyến vận tải hành khách đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân, tăng khả năng kết nối trực tiếp từ tỉnh đến các tỉnh khác có nhu cầu. Về vận tải hành khách nội tỉnh, mở rộng mạng lưới tuyến, chú trọng phục vụ nhu cầu của người dân ở các vùng xa đi về trung tâm. Từng bước đổi mới phương tiện để nâng cao khả năng vận chuyển, đảm bảo tính an toàn và giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

- Phát triển loại hình vận tải bằng giao thông công cộng, khuyến khích người dân đi lại bằng phương tiện giao thông công cộng, giảm dần phương tiện cá nhân trong các khu đô thị.

- Vận tải hàng hóa đường bộ hiện đang là phương thức vận tải chính( đảm nhận trên 98% khối lượng vận chuyển toàn tỉnh) đảm bảo sự lưu thông hàng hóa và hành khách đi lại trong nội tỉnh và đi/đến các tỉnh khác.

- Phát triển giao thông vận tải đường thủy, để chia sẻ bớt áp lực hiện đang rất cao của vận tải đường bộ, giảm được tai nạn giao thông và bảo vệ môi trường tốt hơn. Với hệ thống các khu cụm công nghiệp của tỉnh thì giao thông thủy là một lợi thế để xuất nhập và phân phối hàng hóa một cách thuận tiện và hiệu quả nhất.

### 3.2. Các tiêu chuẩn thiết kế quy hoạch

#### 3.2.1. Đường bộ

##### a) Phân cấp kỹ thuật

##### 1/. Phân cấp theo chức năng đường

Theo TCVN 4050-2005, phân cấp kỹ thuật dựa trên chức năng của tuyến đường trong hệ thống đường được quy định theo bảng sau:

**Bảng 3.1 Phân cấp kỹ thuật đường ô tô theo chức năng của đường**

Cấp thiết kế của đường	Chức năng
Cao tốc	Đường trục chính, thiết kế theo TCVN 5729 : 1997
Cấp I	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của đất nước. Quốc lộ.
Cấp II	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của đất nước. Quốc lộ.
Cấp III	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của đất nước, của địa phương. Quốc lộ hay đường tỉnh.
Cấp IV	Đường nối các trung tâm của địa phương, các điểm lập hàng, các khu dân cư. Quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện.
Cấp V	Đường phục vụ giao thông địa phương. Đường tỉnh, đường huyện, đường xã.
Cấp VI	Đường huyện, đường xã.

## 2/. Phân cấp đường bộ theo cấp quản lý

Hệ thống đường bộ được chia thành 6 hệ thống như sau:

- **Hệ thống Quốc lộ:** Là các đường trục chính của mạng lưới đường bộ, có tác dụng đặc biệt quan trọng phục vụ sự phát triển kinh tế-xã hội, quốc phòng, an ninh của đất nước và khu vực gồm:

+ Đường nối liền Thủ đô Hà Nội tới các thành phố trực thuộc Trung ương, với trung tâm hành chính các tỉnh

+ Đường nối trung tâm hành chính 3 tỉnh hoặc thành phố trực thuộc trung ương trở lên.

+ Đường nối liền từ cảng biển quốc tế, cửa khẩu chính trên đường bộ.

- **Hệ thống đường tỉnh:** là các đường trục trong địa bàn 1 tỉnh hoặc 2 tỉnh gồm đường nối trung tâm hành chính của tỉnh với trung tâm hành chính của huyện hoặc với trung tâm hành chính của tỉnh lân cận; đường nối Quốc lộ với trung tâm hành chính của huyện.

- **Hệ thống đường huyện:** là các đường nối từ trung tâm hành chính của huyện với trung tâm hành chính của xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính của huyện lân cận; đường nối đường tỉnh với trung tâm hành chính của xã hoặc trung tâm cụm xã.

- **Hệ thống đường xã:** Là các đường nối từ trung tâm hành chính xã với các thôn, xóm hoặc các đường nối giữa các xã.

- **Hệ thống đường đô thị:** Là các đường nằm trong phạm vi địa giới hành chính nội thành, nội thị.

- **Hệ thống đường chuyên dùng:** Là các đường chuyên dùng phục vụ cho vận chuyển, đi lại của một hoặc nhiều cơ quan, doanh nghiệp tư nhân.

### b) Các yếu tố kỹ thuật

#### 1/. Tốc độ thiết kế

Tốc độ thiết kế theo các cấp đường dựa theo điều kiện địa hình quy định như sau:

**Bảng 3.2 Tốc độ thiết kế của các cấp đường**

Cấp thiết kế	I	II	III	IV	V	VI
Địa hình	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng
Tốc độ thiết kế (Km/giờ)	120	100	80	60	40	30

Chú thích: Việc phân biệt địa hình được dựa trên cơ sở độ dốc ngang phổ biến của sườn đồi, sườn núi như sau: Đồng bằng và đồi  $\leq 30\%$ ; núi  $> 30\%$ .

#### 2/. Mặt cắt ngang

Tùy theo cấp thiết kế của đường và tốc độ thiết kế, việc bố trí phần xe chạy, lề, dải phân cách, đường bên và các làn xe phụ (làn phụ leo dốc, làn chuyển tốc) trên mặt cắt ngang đường phải tuân thủ các giải pháp tổ chức giao thông quy định như sau:



**Bảng 3.3 Giải pháp tổ chức giao thông trên mặt cắt ngang đường**

Cấp TK của đường		I	II	III	IV	V	VI
Tốc độ thiết kế Km/h	Đồng bằng và đồi	120	100	80	60	40	30
Bố trí đường bên <sup>*)</sup>		Có	Có	Không	Không	Không	Không
Bố trí làn dành riêng cho xe đạp và xe thô sơ.		Xe đạp và xe thô sơ bố trí trên đường bên.		- Bố trí trên phần lề gia cố. - Có dải phân cách bên bằng vạch kẻ.	Không có làn riêng; xe đạp và xe thô sơ đi trên phần lề gia cố.		Xe thô sơ và xe đạp đi chung trên phần xe chạy.
Sự phân cách giữa hai chiều xe chạy.		Có dải phân cách giữa hai chiều xe chạy.		Khi có 2 làn xe không có dải phân cách giữa. Khi có 4 làn xe dùng vạch liền kẻ kép để phân cách.			
Chỗ quay đầu xe.		Phải cắt dải phân cách giữa để quay đầu xe		Không khống chế.			
Không chệch chỗ ra vào đường.		Có đường bên chạy song song với đường chính. Các chỗ ra, vào cách nhau ít nhất 5 Km và được tổ chức giao thông hợp lý.		Không khống chế.			

Chiều rộng tối thiểu của các yếu tố trên mặt cắt ngang đường được quy định tùy thuộc cấp thiết kế của đường như qui định ở **Bảng 3.4**

**Bảng 3.4 Chiều rộng tối thiểu các yếu tố trên mặt cắt ngang**

Cấp thiết kế của đường	I	II	III	IV	V	VI
Tốc độ thiết kế, Km/h	120	100	80	60	40	30
Số làn xe tối thiểu dành cho xe cơ giới (làn)	6	4	2	2	2	1
Chiều rộng 1 làn xe (m)	3,75	3,75	3,50	3,50	2,75	3,50
Chiều rộng phần xe chạy dành cho cơ giới (m)	2 x 11,25	2 x 7,50	7,00	7,00	5,50	3,5
Chiều rộng dải phân cách giữa(m)	3,00	1,50	0	0	0	0

Cấp thiết kế của đường	I	II	III	IV	V	VI
Chiều rộng lề và lề gia cố <sup>1)</sup> (m)	3,50 (3,00)	3,00 (2,50)	2,50 (2,00)	1,00 (0,50)	1,00 (0,50)	1,50
Chiều rộng nền đường (m)	32,5	22,5	12,00	9,00	7,50	6,50
<sup>1)</sup> Số trong ngoặc ở hàng này là chiều rộng phần lề có gia cố tối thiểu. Khi có thể, nên gia cố toàn bộ chiều rộng lề đường, đặc biệt là khi đường không có đường bên dành cho xe thô sơ.						

### 3/. Cầu trên đường bộ

Theo tiêu chuẩn TCVN 4054-2005 các loại cầu và đường hầm trên đường ô tô phải thoả mãn chiều rộng của đường trên cầu:

- Với cầu có chiều dài  $\geq 100$  m, chiều rộng đường theo tiêu chuẩn tĩnh không của thiết kế cầu.

- Với cầu có chiều dài  $< 100$  m, chiều rộng đường lấy bằng phần xe chạy cộng với bề rộng cần thiết đảm bảo năng lực thông hành người đi bộ và xe thô sơ nhưng không rộng hơn bề rộng nền đường.

- Với cầu có chiều dài  $< 25$  m, chiều rộng đường bằng khổ cầu.

#### 3.2.2. Đường thủy

##### a) Phân cấp kỹ thuật theo chức năng của đường thủy theo TCVN 5664-2009

**Bảng 3.5 Phân cấp kỹ thuật theo vai trò và chức năng của đường thủy nội địa**

Cấp KT	Vai trò và chức năng của đường thủy nội địa
Đặc biệt	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan trên 4x600T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải trên 1.000T
I	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan đến 4x600T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 1.000T
II	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan 4x400T, 2x600T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 600T
III	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan đến 2x400T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 300T
IV	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan 2x100T và phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 100T
V	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai với cỡ phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 50T
VI	- Là phần đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai với cỡ phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 10T

**b) Các yếu tố kỹ thuật**

Việc xác định cấp cho từng tuyến sông, kênh phải dựa trên cơ sở tính toán từng chỉ tiêu về kích thước luồng lạch, kích thước công trình.... Bảng quy định cấp theo tiêu chuẩn phân cấp kỹ thuật được thể hiện như sau:

**Bảng 3.6 Tiêu chuẩn phân cấp kỹ thuật đường thủy nội địa**

Cấp	Kích thước đường thủy					Kích thước Âu nhỏ nhất			Khẩu độ khoang thông thuyền		Chiều cao tĩnh không		C.sâu đặt dây cáp/đường ống
	Sông		Kênh		Bán kính cong	C. dài	C. rộng	Độ sâu ngưỡng	Kênh	Sông	Cầu	Đường dây điện	
	Sâu	Rộng	Sâu	Rộng									
Đặc biệt	Tùy thuộc vào tàu thiết kế					Tùy thuộc vào tàu thiết kế			Tùy thuộc vào tàu thiết kế				
I	>4,0	>125	>4,5	>80	>550	100	12,5	3,8	>75	>120	11	12+ΔH	2,0
II	>3,5	>65	>3,5	>50	>500	100	12,5	3,5	>50	>60	9,5	12+ΔH	2,0
III	>2,8	>50	>3,0	>35	>350	95,0	10,5	3,4	>30	>50	7 (6)	12+ΔH	1,5
IV	>2,6	>35	>2,8	>25	>100	75,0	9,5	2,7	>25	>30	6 (5)	7+ΔH	1,5
V	>2,1	>25	>2,2	>15	>80	18,0	5,5	1,9	>15	>25	4 (3,5)	7+ΔH	1,5
VI	>1,3	>14	>1,3	>10	>70	12,0	4,0	1,3	>10	>13	3 (2,5)	7+ΔH	1,5

*Ghi chú: + Áp dụng đối với đường thủy nội địa khu vực bao gồm các tỉnh, thành phố khu vực phía Nam.*

- + Chiều rộng sông kênh là bề rộng tại đáy luồng.
- + Độ dư an toàn ΔH theo quy định hiện hành.
- + Trị số ( ) không ưu tiên sử dụng.

**3.2.3. Phạm vi đất dành cho đường bộ**

Theo nghị định 11/2010/NĐ-CP ban hành ngày 24 tháng 02 năm 2010, phạm vi đất dành cho đường bộ gồm đất của đường bộ và đất hành lang an toàn đường bộ.

**a) Đất của đường bộ**

Bao gồm phần đất trên đó công trình đường bộ được xây dựng và phần đất dọc hai bên đường bộ để quản lý, bảo trì, bảo vệ công trình đường bộ (dưới đây gọi tắt phần đất dọc hai bên đường bộ để quản lý, bảo trì, bảo vệ công trình đường bộ là phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ).

Phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ dùng để giữ vật tư sử dụng cho bảo trì, để di chuyển hoặc đặt các thiết bị thực hiện việc bảo trì, để chất bẩn từ mặt đường ra hai bên đường, chống xâm hại công trình đường bộ.

Phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ có bề rộng theo cấp đường, được xác định từ mép ngoài cùng của nền đường bộ (chân mái đường đắp hoặc mép ngoài của rãnh dọc tại các vị trí không đào không đắp hoặc mép đỉnh mái đường đào) ra mỗi bên như sau:

- + 03 mét đối với đường cao tốc, cấp I, cấp II;
- + 02 mét đối với đường cấp III;
- + 01 mét đối với đường cấp IV, cấp V, cấp VI;

## **b) Hành lang an toàn đường bộ**

**1/. Giới hạn hành lang đối với đường:** Là phần đất dọc hai bên đất của đường bộ nhằm đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ công trình đường bộ. Giới hạn hành lang an toàn đường bộ được quy định như sau:

- Đối với đường ngoài đô thị: Căn cứ cấp kỹ thuật của đường theo quy hoạch, phạm vi hành lang an toàn của đường có bề rộng tính từ đất của đường bộ trở ra hai bên là:

- + 47 mét đối với đường cao tốc;
- + 17 mét đối với đường cấp I, cấp II;
- + 13 mét đối với đường cấp III;
- + 09 mét đối với đường cấp IV, cấp V;
- + 04 mét đối với đường có cấp thấp hơn cấp V.

- Đối với đường đô thị, bề rộng hành lang an toàn được tính từ mép đường đến chỉ giới xây dựng của đường theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Đối với đường cao tốc đô thị, bề rộng hành lang an toàn là 40 mét.

- Đối với đường bộ có hành lang an toàn chồng lấn với hành lang an toàn đường sắt thì phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn cho đường sắt, nhưng ranh giới hành lang an toàn dành cho đường sắt không được chồng lên công trình đường bộ.

Trường hợp đường bộ, đường sắt liền kề và chung nhau rãnh dọc thì ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía nền đường cao hơn, nếu cao độ bằng nhau thì ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía đường sắt.

- Đối với đường bộ có hành lang an toàn chồng lấn với hành lang bảo vệ đường thủy nội địa thì ranh giới hành lang an toàn là mép bờ tự nhiên.

**2/. Giới hạn hành lang an toàn đối với cầu, cống:** Theo quy định tại Điều 16 nghị định 11/2010/NĐ-CP được quy định như sau:

### **Hành lang an toàn đối với cầu trên đường ngoài đô thị**

- Theo chiều dọc cầu tính từ đuôi mố cầu ra mỗi bên:
  - + 50 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét trở lên;
  - + 30 mét đối với cầu có chiều dài dưới 60 mét.
- Theo chiều ngang cầu tính từ mép ngoài cùng đất của đường bộ trở ra mỗi phía:
  - + 150 mét đối với cầu có chiều dài lớn hơn 300 mét;
  - + 100 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét;
  - + 50 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét;
  - + 20 mét đối với cầu có chiều dài nhỏ hơn 20 mét.

### **Hành lang an toàn đối với cầu trên đường trong đô thị:**



- Theo chiều dọc cầu được xác định như đối với cầu trên đường ngoài đô thị;
- Theo chiều ngang cầu, đối với phần cầu chạy trên cạn kể cả phần cầu chạy trên phần đất không ngập nước thường xuyên được tính từ mép ngoài đất của đường bộ ra mỗi bên 07 mét; đối với phần cầu còn lại, quy định như điểm b khoản 1 Điều này;
- Tại các nút giao thông đô thị, các cầu vượt, hầm chui và cầu dành cho người đi bộ qua đường theo thiết kế được cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Hành lang an toàn đối với công tương ứng với hành lang an toàn đường bộ nơi đặt công.

### **3/. Giới hạn khoảng cách an toàn đường bộ đối với phần trên không**

- Đối với đường là 4,75m tính từ điểm cao nhất của mặt đường trở lên theo phương thẳng đứng. Đối với đường cao tốc theo tiêu chuẩn quốc gia.
- Đối với cầu là bộ phận kết cấu cao nhất của cầu, nhưng không thấp hơn 4,75m tính từ điểm cao nhất của mặt cầu (phần xe chạy) trở lên theo phương thẳng đứng.
- Chiều cao đường dây thông tin đi phía trên đường bộ phải bảo đảm khoảng cách tối thiểu từ điểm cao nhất của mặt đường đến đường dây thông tin theo phương thẳng đứng là 5,50m.
- Chiều cao đường dây tải điện đi phía trên đường bộ hoặc gắn trực tiếp trên kết cấu của cầu phải bảo đảm an toàn cho hoạt động giao thông vận tải và an toàn lưới điện tùy theo điện áp của đường dây điện.

### **4/. Giới hạn khoảng cách an toàn đường bộ theo chiều ngang**

Phần dưới mặt đất, phần dưới mặt nước đối với công trình đường bộ do cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền quyết định đối với từng công trình cụ thể, phù hợp với yêu cầu kỹ thuật, bảo đảm an toàn giao thông, an toàn công trình và không ảnh hưởng đến việc quản lý, bảo trì đường bộ.

#### **3.2.4. Hành lang an toàn đường thủy**

##### **a) Hành lang bảo vệ luồng**

1/. Trường hợp luồng không sát bờ

- Đối với luồng trên hồ, vịnh và cửa sông ra biển: từ trên 20 mét đến 25 mét;
- Đối với luồng cấp I, cấp II : Từ trên 15 mét đến 20 mét;
- Đối với luồng cấp III, cấp IV: Từ trên 10 mét đến 15 mét;
- Đối với luồng cấp V, cấp VI: 10 mét.

2/. Trường hợp luồng sát bờ: Phạm vi hành lang bảo vệ luồng phía sát bờ được tính từ mép bờ tự nhiên trở vào phía bờ tối thiểu không dưới 5 mét; nếu luồng trong khu vực thành phố, thị xã, thị trấn thì phạm vi hành lang bảo vệ luồng có thể dưới 5 mét do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định.

3/. Trường hợp phạm vi hành lang bảo vệ luồng trùng với hành lang an toàn đường bộ, đường sắt thì phạm vi hành lang bảo vệ luồng được tính từ mép luồng tới mép bờ tự nhiên.

4/. Trường hợp phạm vi hành lang bảo vệ luồng trùng với hành lang an toàn cầu đường bộ, cầu đường sắt thì thực hiện theo quy định về bảo vệ hành lang an toàn cầu.

5/. Trường hợp phạm vi hành lang bảo vệ luồng trùng với phạm vi bảo vệ các công trình phòng, chống lụt, bão, bảo vệ đê thì thực hiện theo quy định của pháp luật về phòng, chống lụt, bão, pháp luật về đê điều.

**b) Phần trên không, phần dưới mặt nước, phần dưới đáy sông: Theo cấp kỹ thuật đường thủy nội địa hiện hành.**

### 3.2.5. Đặt tên đường quy hoạch

Việc đặt tên hoặc số hiệu đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 4 nghị định 11/2010/NĐ-CP ban hành ngày 14/ 02/2010. Đối với hệ thống đường bộ của tỉnh Tây Ninh, hệ thống đường bộ địa phương được đặt tên hoặc số hiệu như sau:

#### a) Đối với hệ thống đường tỉnh:

Khi đặt số hiệu đường tỉnh gồm chữ viết hệ thống đường tỉnh (ĐT), dấu chấm (.), số tự nhiên gồm 3 chữ số từ 781-799 (đối với tỉnh Tây Ninh). Trường hợp đường tỉnh hết số hiệu quy định thì sử dụng số hiệu đường tỉnh theo quy định kèm theo một chữ cái, lần lượt từ B đến Z để đặt số hiệu.

#### b) Đối với hệ thống đường đô thị, đường chuyên dùng

- Khi đặt số hiệu đường đô thị, đường chuyên dùng thì cách tương tự như quy định việc đặt số hiệu cho đường tỉnh; riêng số tự nhiên bắt đầu từ 01; chữ viết tắt của hệ thống đường được quy định như sau:

+ Chữ viết tắt hệ thống đường đô thị là “ĐĐT.”

+ Chữ viết tắt hệ thống đường chuyên dùng là “ĐCD.”

Trường hợp đường đô thị trùng với Quốc lộ thì sử dụng cả tên đường đô thị và tên, số hiệu Quốc lộ.

**c) Đối với hệ thống đường huyện, đường xã:** Không đặt tên theo số hiệu mà đặt tên gồm chữ “ĐH” đối với đường huyện và “Đường” đối với đường xã kèm theo tên địa danh hoặc tên tập quán.

## 3.3. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

### 3.3.1. Quy hoạch hệ thống giao thông đường bộ

#### 3.3.1.1. Hệ thống giao thông Quốc gia trên địa bàn tỉnh

##### a) Các tuyến nâng cấp, cải tạo

**1/. Quốc lộ 22:** Từ thành phố Hồ Chí Minh đến cửa khẩu Mộc Bài (Tây Ninh). Đoạn thuộc địa phận tỉnh Tây Ninh bắt đầu tại ranh huyện Trảng Bàng- huyện Củ Chi (TP.HCM) đi qua huyện Trảng Bàng, huyện Gò Dầu và kết thúc ở cửa khẩu Mộc Bài với chiều dài 28,05Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp II - I, quy mô 4-6 làn xe dự kiến hoàn thành trước 2020.

**2/. Quốc lộ 22B:** Điểm đầu tại thị trấn Gò Dầu (giao QL.22), điểm cuối cửa khẩu Xa Mát với tổng chiều dài 83,51Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III-II, quy mô 4 làn xe, dự kiến hoàn thành trước 2020.

##### b) Các tuyến mở mới

**1/. Đường Hồ Chí Minh:** Đoạn đi qua Tây Ninh dài khoảng 21,6Km, điểm đầu tại ranh Bình Dương, điểm cuối ranh huyện Đức Hòa (Long An). Tuyến tạo nên trục giao thông kết nối QL.22, ĐT.782, và các tuyến đường huyện tạo thành mạng lưới giao thông

liên hoàn đồng bộ. Dự kiến xây dựng trước 2020 với quy mô đường cấp III. Sau năm 2020 nâng cấp thành đường cao tốc cấp 100 với quy mô 4 làn xe.

## **2/. QL 14C:**

Đây là tuyến đường ven biên giới Quốc gia qua nhiều tỉnh thành với tổng chiều dài khoảng 300Km, trong đó đoạn qua Tây Ninh dài 165Km. Bắt đầu từ ranh Bình Phước và kết thúc ở ranh huyện Đức Huệ (Long An). Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, riêng đoạn từ ranh Bình Phước đến ngã ba Cà Tum đạt tiêu chuẩn đường cấp II. Dự kiến hoàn thành trước năm 2020.

**3/. Cao tốc TP.Hồ Chí Minh – Mộc Bài:** Đoạn đi qua Tây Ninh dài khoảng 25,4Km, là tuyến nối vùng kinh tế trọng điểm phía Nam TP. Hồ Chí Minh với cửa khẩu Quốc tế Mộc Bài, giáp ranh biên giới Campuchia, ngoài ra còn tạo thêm lợi thế tiềm năng thu hút đầu tư để phát triển các khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ dọc tuyến. Quy hoạch đến năm 2020 sẽ xây dựng xong toàn tuyến với quy mô 4 - 6 làn xe.

## **4/. Cao tốc Gò Dầu – Xa Mát:**

Để thúc đẩy sự thông thương với Campuchia trong thời gian tới, việc hình thành tuyến đường cao tốc từ Tp.HCM đi Khu kinh tế Cửa khẩu Quốc tế Xa Mát và nối sang Campuchia là hết sức quan trọng. Đồng thời là một trong ba trục hành lang kinh tế kết nối Vùng KTTĐPN với Campuchia.

Tuyến đường cao tốc này sẽ bổ sung vào Quy hoạch sau (Sau khi UBND Tỉnh lập thủ tục hồ sơ trình Bộ GTVT xem xét chấp nhận chủ trương bổ sung tuyến cao tốc này vào trong danh mục các dự án thuộc Quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020).

Dự kiến tuyến dài 72Km, điểm đầu giao đường cao tốc TP.Hồ Chí Minh-Mộc Bài tại huyện Gò Dầu, điểm cuối tại Cửa khẩu Xa Mát.

### **3.3.1.2. Hệ thống đường bộ do tỉnh quản lý**

**1/. ĐT.781:** Dài 59Km, bắt đầu từ Cửa khẩu Phước Tân và kết thúc tại cầu Sài Gòn (Ranh Bình Dương). Đây là một trục giao thông rất quan trọng của tỉnh, đi qua nhiều khu vực đô thị quan trọng như: Khu đô thị mới cửa khẩu Phước Tân, TT. Châu Thành, TX Tây Ninh, TT.Dương Minh Châu và cuối tuyến đi ngang qua khu du lịch sinh thái Hồ Dầu Tiếng. Do đó, ngoài vai trò vận chuyển hàng hóa, hành khách nội tỉnh, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, dịch vụ, du lịch của tỉnh thì trong tương lai ĐT.781 có vai trò đối ngoại rất quan trọng, mở rộng giao lưu kinh tế-văn hóa với nước bạn-Campuchia qua cửa khẩu Phước Tân.

Tuyến bao gồm những đoạn sau:

– Đoạn từ cửa khẩu Phước Tân đến TT.Châu Thành, dài 17,4Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m và lộ giới 45m. Trong đó: mở mới 2,4Km đoạn tránh thị trấn Châu Thành. Hoàn thành 2016-2020.

– Từ TT.Châu Thành đến ĐT.784, dài 12,1Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III (những đoạn đi qua thị xã, thị trấn được quy hoạch theo tiêu chuẩn đường đô thị theo quy hoạch thị xã, thị trấn đó).

– Đoạn từ ĐT.784 đến TT.Dương Minh Châu (tại ngã ba Bờ Hồ), dài 12Km (3Km đi qua TT.Dương Minh Châu). Quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN rộng 7m, nền 12m, lộ giới 45m, hoàn thành trước 2015.

– Đoạn còn lại dài 17,5Km, từ ngã ba Bờ Hồ đến cầu Sài Gòn (ranh Bình Dương),

quy hoạch đạt chuẩn đường cấp III, mặt rộng 7m, nền 12m, lộ giới 45m, hoàn thành trước 2015.

**2/. ĐT.781B:** Tuyến được hình thành do sự kết hợp và mở mới trên cơ sở 2 tuyến đường tỉnh là đường Bờ Hồ - Bàu Vuông – Cống số 3 và đường Bourbon với tổng chiều dài 41,2Km, Bắt đầu từ giao ĐT.781 (TT.Dương Minh Châu), đi qua khu vực nhà máy đường Bourbon, cụm công nghiệp Thanh Xuân (Tân Biên) và kết thúc tại ĐT.788. Tuyến tạo thành một trục ngang quan trọng, có vai trò kết nối các trục giao thông chính của tỉnh như QL.22B, QL.14C, ĐT.788, ĐT.793, ĐT.785...góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội ở các địa phương mà tuyến đường đi qua, đặc biệt các xã biên giới. Quy hoạch toàn tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp III, lộ giới 45m. Tuyến chia thành các đoạn sau:

+ Đoạn đầu tuyến từ giao ĐT.781 (TT.Dương Minh Châu) đến ngã tư giao với ĐH.718 (giáp CCN Thanh Xuân-Tân Biên) được nâng cấp từ ĐT. Bờ Hồ-Bàu Vuông-Cống Số 3 và đường Bourbon với chiều dài 25,6Km, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m. Dự kiến hoàn thành trong giai đoạn từ 2016 đến 2020

+ Đoạn tiếp theo từ ngã tư giao với ĐH.718 đến giao với QL.22B với chiều dài 3,07Km (đoạn này đi qua CCN Thanh Xuân – Tân Biên). Đoạn này sẽ xem xét mở rộng mặt đường hoặc làm đường gom khi lưu lượng xe tăng để phục vụ nhu cầu lưu thông.

+ Đoạn cuối mở mới một đoạn từ điểm giao với QL.22B kéo tới ĐT.788 với tổng chiều dài 12,53Km, mặt đường bê tông nhựa (hoặc BTXM) rộng 7m, nền rộng 12m. Dự kiến xây dựng sau năm 2020.

**3/. ĐT.782:** Dài 24,8Km, tuyến qua 3 huyện là Trảng Bàng, Gò Dầu và Dương Minh Châu với điểm đầu giao đường tránh Xuyên Á (TT.Trảng Bàng), điểm cuối tại ngã ba Cây Me (giao ĐT.789). Tuyến đi qua Khu liên hợp Công nghiệp - đô thị - dịch vụ Phước Đông – Bời Lời- hiện là một trong những dự án có quy mô lớn nhất miền Đông Nam Bộ. Do đó, khi dự án này hoàn thiện sẽ thu hút một lượng rất lớn người lao động trong và ngoài tỉnh, số lượng phương tiện tham gia giao thông sẽ tăng lên đáng kể. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp II, mặt BTN với quy mô 4 làn xe và lộ giới 60m. Trong đó đoạn từ đầu tuyến đến ngã ba Bàu Đồn được đầu tư hoàn chỉnh trước 2015.

Tuyến đường đi qua khu vực đông dân cư và khu công nghiệp Phước Đông-Bời Lời, trong các năm tới lao động tập trung về đây tăng nhanh, do đó để đảm bảo ATGT và đảm bảo tốc độ lưu thông của các phương tiện giao thông liên tỉnh, đề xuất xem xét xây dựng hai đường gom chạy song song hai bên tuyến ở những đoạn có tình hình giao thông phức tạp nhằm tách riêng dòng giao thông địa phương và dòng giao thông liên tỉnh.

**4/. ĐT.782B:** Dài 33,68Km, bắt đầu từ TT.Bến Cầu và kết thúc tại Bờ Hồ Dầu Tiếng. Một số đoạn trên tuyến được nâng cấp từ các tuyến như: ĐH.Cầu Phao; ĐH.Tầm Lanh – Trông Mít; ĐH.Lộc Ninh – Phước Minh. Tuyến hình thành một trục ngang quan trọng, giúp kết nối các tuyến đường QL.14C, QL.22B, ĐT.784, ĐT.781, tạo thuận lợi cho việc đi lại của người dân. Từ nay đến 2020 tiến hành duy tu, bảo dưỡng những đoạn đường huyện hiện có. Quy hoạch toàn tuyến sau 2020 đạt chuẩn cấp III, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m.

**5/. ĐT.783:** Dài 13,1Km, điểm đầu giao QL.22B và điểm cuối giao ĐT.791 tại ngã ba Lò Gò. Quy hoạch hoàn thành trong giai đoạn 2016- 2020 với các đoạn cụ thể như sau:

Đoạn đầu từ giao QL.22B đến Kênh 6 (Thanh Tây, Tân Biên) với chiều dài 5,8Km. Đoạn này có hướng tuyến trùng với quy hoạch QL.14C, theo quy mô quy hoạch của QL.14C kéo dài.



Đoạn còn lại từ Kênh 6 (Thanh Tây, Tân Biên) đến ngã ba Lò Gò giao ĐT.791 với chiều dài 7,3Km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, mặt BTN 7m, nền 9m, lộ giới 30m.

**6/. ĐT.784:** Bắt đầu từ ngã ba Bàu Đồn (ĐT.782) và kết thúc ở ngã tư Tân Bình (giao ĐT.785) tuyến hình thành từ sự kết hợp của hai tuyến ĐT.784 và ĐT.784nd, có tổng chiều dài 30,7Km. Đây là một đoạn trong trục giao thông chính theo hướng Bắc – Nam của tỉnh, chia sẽ một phần lớn lưu lượng phương tiện tham gia giao thông cho QL.22B. Trong tương lai ĐT.784 nằm trên hành lang vận chuyển hàng hóa chủ đạo của tỉnh bắt đầu từ TP.HCM-Trảng Bàng-TX.Tây Ninh-các khu kinh tế cửa khẩu (Chàng Riệc, Vạc Sa, Kà Tum) và ngược lại. Quy hoạch đến năm 2020 đạt chuẩn đường cấp II, mặt BTN rộng 15m, nền rộng 22,5m với lộ giới 63m.

**7/. ĐT.784B:** Được hợp thành từ ĐT.Thạnh Đức-Cầu Khởi và ĐH.Láng-Cầu Khởi-Phước Minh. Bắt đầu từ giao QL.22B (huyện Gò Dầu), đi qua các huyện Gò Dầu, Dương Minh Châu và kết thúc tại giao ĐT.781 (giáp Hồ Dầu Tiếng). Toàn tuyến dài 23,5Km, đi qua nhiều khu vực trồng cây công nghiệp như cao su, mía, mì... và kết nối với nhiều tuyến hành lang vận tải lớn rất thuận lợi cho vận chuyển sản phẩm nông nghiệp từ nơi sản xuất đến các nhà máy chế biến, nơi tiêu thụ. Quy hoạch trong giai đoạn 2016- 2020 đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m.

**8/. ĐT.784C** (Đoạn ĐT.784 đi qua Bàu Năng-Chà Là) : Điểm đầu giao với ĐT.784, điểm cuối ĐT.781, dài 3,1 Km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m. Giai đoạn thực hiện 2016-2020.

**9/. ĐT.785:** Tuyến dài 56,7Km, điểm đầu tại TX.Tây Ninh, điểm cuối khu kinh tế cửa khẩu Vạc Sa.

+ Đoạn từ ngã tư cầu Quan đến ngã ba Lâm Vô giao ĐT.790 (đường 30-4) với chiều dài 2,5Km, xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị.

+ Đoạn từ Km2+500 (giao đường 30-4) đến Km30+00 ranh thị trấn Tân Châu với chiều dài 27,5Km. Đoạn này đi qua khu vực TX.Tây Ninh, qua các khu công nghiệp Tân Bình, Thạnh Tân, và các cơ sở khai thác khoáng sản dưới chân núi Bà Đen nên dân cư tập trung đông, mật độ phương tiện lưu thông cao, tải trọng xe lớn. Do đó, quy hoạch đề xuất nâng cấp đạt chuẩn đường cấp II, mặt đường BTN (BTXM) rộng 15m, nền rộng 22,5m, lộ giới 63m, hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

+ Đoạn đi qua khu vực thị trấn Tân Châu, được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị với chiều dài 2,0Km.

+ Đoạn tiếp theo từ TT.Tân Châu ngã ba Kà Tum (giao với ĐT.794) có chiều dài 13,4Km, góp phần vận chuyển một khối lượng lớn sản phẩm nông nghiệp trong địa phương và khu công nghiệp Tân Hội, kết nối với QL.14C (Dự kiến). Quy hoạch đạt chuẩn đường cấp II, mặt BTN (BTXM) rộng 15m, nền rộng 22,5m với lộ giới 63m, hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

+ Đoạn cuối từ ngã 3 Kà Tum (giao ĐT.794) đến Cửa khẩu Vạc Sa, dài 11,3Km, được nâng cấp đạt chuẩn đường cấp III, mặt BTN (BTXM) rộng 7 m, nền rộng 12m (gia cố lề cùng kết cấu mỗi bên 2m), lộ giới 45m, hoàn thành trong giai đoạn 2016 - 2020.

**10/. ĐT.785B (Tuyến chính đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong):** Dài 15,4 Km, điểm đầu giao với ĐT.793 tại xã Tân Hà, điểm cuối giao với ĐT.785 tại ngã ba cây xăng Tân Hội. Quy hoạch theo tiêu chuẩn cấp IV, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng

9m, lộ giới 30m. Giai đoạn thực hiện 2016-2020.

**11/. ĐT.785C (Đường Tân Hà Tân Hiệp):** Dài 10,8Km, điểm đầu giao với ĐT.792 tại ngã ba Bàu Đá, điểm cuối giao với tuyến chính đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong (ĐT.785B). Quy hoạch theo tiêu chuẩn cấp IV, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m. Giai đoạn thực hiện 2016-2020.

**12/. ĐT.785D (Tuyến nhánh đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong):** Dài 4,134Km, điểm đầu giao ĐT.785B, điểm cuối giao ĐT.785C. Đây là một tuyến ngắn, chủ yếu phục vụ nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa nông sản của người dân địa phương. Quy hoạch theo tiêu chuẩn cấp IV, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m. Giai đoạn thực hiện 2016-2020.

**13/. ĐT.786:** Dài 45,15Km, điểm đầu giao Đường Trung Nữ Vương tại TX.Tây Ninh, điểm cuối Ranh Long An. Tuyến hình thành từ sự kết hợp hai tuyến đường tỉnh cũ là ĐT.786 và ĐT.786 nối dài. Quy hoạch hoàn thành đến năm 2020, gồm những đoạn sau:

Đoạn đầu từ giao đường Trung Nữ Vương tới giao QL.22B với chiều dài 2,5Km, đi qua khu vực đông dân cư và khu công nghiệp Thanh Điền, dự báo lưu lượng giao thông tăng nhanh, quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp II, mặt BTN (BTXM), rộng 15m, rộng nền 22,5m, lộ giới 63m.

Đoạn tiếp theo từ giao QL.22B đến giao ĐH. Long Giang-Ninh Điền với chiều dài 17,83Km. Đây là trục giao thông chính nối từ TX.Tây Ninh-Châu Thành-Bến Cầu. Quy hoạch đạt chuẩn đường cấp III, mặt rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m.

Đoạn cuối từ giao ĐH. Long Giang-Ninh Điền đến ranh tỉnh Long An với chiều dài 24,82Km. Quy hoạch đạt chuẩn đường cấp III, mặt BTN với lộ giới 45m (trong đó có 3,08Km xây dựng mới tránh TT.Bến Cầu). Đoạn này có quy hoạch trùng với quy hoạch QL.14C.

**14/. ĐT.786B:** Đi qua hai huyện Bến Cầu và Gò Dầu. Toàn tuyến dài 8,4Km, bắt đầu từ TT.Bến Cầu đi theo hướng bắc, qua sông Vàm Cỏ Đông và kết nối vào QL.22B. Quy hoạch trong giai đoạn 2013 –2015 đạt tiêu chuẩn cấp III, mặt đường rộng 7m, nền 12m, lộ giới 45m. Định hướng đến năm 2030 nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp II.

+ Đoạn từ TT.Bến Cầu tới Km2+300, nằm trong khu vực Thị trấn có chiều dài 2,3Km, được quy hoạch theo tiêu chuẩn đường đô thị.

+ Đoạn từ Km2+300 đến cầu Bến Đình, nâng cấp từ ĐH.Bến Đình, có chiều dài 3,3Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, mặt đường rộng 7m, nền 12m, lộ giới 45m.

+ Đoạn cuối mở mới từ cầu Bến Đình đến QL.22B dài 2,8Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt 7m, nền 12m, lộ giới 45m.

**15/. ĐT.787:** Dài 5,2Km, điểm đầu từ giao QL.22, điểm cuối ranh Long An giao với ĐT.825 (Long An). Tuyến đi qua khu công nghiệp Buorbon-An Hòa và TT.Trảng Bàng nên lưu lượng giao thông cao, dòng xe liên tỉnh lớn. Quy hoạch hoàn thành trước 2020 với các đoạn cụ thể như sau:

+ Đoạn từ QL.22 tới cầu Quan, dài 3,7Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt 7m, nền 12m, lộ giới 45m..

+ Đoạn cuối từ Cầu Quan tới ranh Long An dài 1,5Km, theo quy hoạch khu công nghiệp Bourbon-An Hòa.

**16/. ĐT.787B:** Bắt đầu tại ngã tư Hai Châu (giao đường Xuyên Á tránh thị trấn Trảng Bàng) và kết thúc tại ngã ba Bùng Bình giao ĐT.789 với chiều dài 15 Km (2,8Km

đi qua khu vực TT.Trảng Bàng được quy hoạch theo chuẩn đường đô thị), 12,2Km còn lại quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, mặt BTN(BTXM) rộng 7m, nền 12m, lộ giới 45m trong giai đoạn trước 2015.

**17/. ĐT.788:** Tuyến đi qua hai huyện Châu Thành và Tân Biên, đi qua nhiều khu vực trồng cây công nghiệp như: mía, mì, cao su...có vai trò quan trọng trong việc vận chuyển các sản phẩm nông nghiệp, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của khu vực biên giới, đồng thời đảm bảo an ninh quốc phòng. Điểm đầu tại ngã ba Vĩnh (giao Quốc lộ 22B), điểm cuối tại ngã 3 Lò Gò (giao ĐT.783 và ĐT.791) với chiều dài 31,2Km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN (BTXM) rộng 7m, nền rộng 12m với lộ giới 45m, hoàn thành trong giai đoạn 2016 - 2020.

**18/. ĐT.788B (Đường Phước Vinh-Sóc Thiết):** Toàn tuyến dài 10,645Km, điểm đầu giao với ĐH.Thạnh Tây-Hòa Hiệp (huyện Tân Biên), điểm cuối giao với ĐT.788, quy hoạch hướng tuyến trùng QL.14C, đạt tiêu chuẩn cấp IV, hoàn thành trước 2020.

**19/ ĐT.789:** Dài 27,0Km, điểm đầu ranh Củ Chi-TP.HCM, điểm cuối giao ĐT.781 tại Cầu 33. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN (BTXM) rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**20/ ĐT.789B:** Tuyến hình thành trên cơ sở kết hợp của hai tuyến đường tỉnh cũ là ĐT. Trà Võ-Đất Sét và ĐT. Đất Sét-Bến Củi với tổng chiều dài 32,6Km, bắt đầu từ Cầu Tàu (ranh Bình Dương) đi theo hướng tây nam và kết thúc tại khu kinh tế Cửa khẩu Mộc Bài. Tuyến có vai trò kết nối các trục giao thông chính của tỉnh (QL.22, QL.22B, ĐT.784, ĐT.789...), kết nối với khu cụm Cảng Fico, cảng tổng hợp Tiên Thuận ...tạo thành mạng lưới giao thông thủy bộ liên hoàn. Tạo liên kết nối đôi ngoại với Bình Dương qua tuyến ĐT.750 đảm nhận vận chuyển hàng hóa nội tỉnh và liên tỉnh, Quốc tế. Quy hoạch theo từng đoạn như sau:

+ Đoạn đầu từ Cầu Tàu (ranh Bình Dương) đến ngã ba Đất Sét (giao ĐT.784) được nâng cấp từ ĐT. Đất Sét-Bến Củi với chiều dài 13,55Km. Dự kiến quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN (BTXM) rộng 7m, nền 12m, với lộ giới 45m. Thực hiện trong giai đoạn 2013 -2015.

+ Đoạn từ ĐT.784 đến QL.22B được nâng cấp từ đường ĐT.Trà Võ – Đất Sét với chiều dài 9Km. Dự kiến quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN (BTXM) rộng 7m, nền 12m với lộ giới 45m. Thực hiện trong giai đoạn 2016 – 2020.

+ Đoạn tiếp theo được mở mới hoàn toàn từ QL.22B đến ĐH.202 (ĐH.Địa Đạo-Bến Khuát) với chiều dài 4,4Km. Quy hoạch đạt quy mô đường cấp III, mặt BTN(BTXM) rộng 7m, nền rộng 12m với lộ giới 45m. Thực hiện sau 2020.

+ Đoạn còn lại dài 5,65Km được nâng cấp từ ĐH.202 (ĐH.Địa Đạo-Bến Khuát) và ĐH.201 (ĐH.Cầu Phao). Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN(BTXM) rộng 7m, nền đường rộng 12m với lộ giới 45m. Hoàn thành sau năm 2020.

(Tuyến đường này sẽ xem xét mở rộng mặt đường hoặc làm đường gom ở những đoạn có các khu, cụm công nghiệp hình thành và phát triển để phục vụ nhu cầu lưu thông).

**21/ ĐT.790:** Dài 16,267Km, bắt đầu từ ngã ba trường CĐSP mới (giao ĐT.785), kết thúc tại ĐT.781B (giáp Hồ Dầu Tiếng). Tuyến kết nối khu vực TX.Tây Ninh qua khu du lịch sinh thái Núi Bà tới Hồ Dầu Tiếng.

+ Đoạn đầu thuộc địa bàn thị xã Tây Ninh, bắt đầu từ ngã ba trường CĐSP mới (giao ĐT.785) đến ranh giữa TX.Tây Ninh và huyện Dương Minh Châu, dài 7,537Km, theo tiêu

chuẩn đường đô thị Thị xã.

+ Đoạn từ ranh thị xã Tây Ninh đến đường Suối Đá-Khe Dol với chiều dài 3,1Km, hiện đang được đầu tư xây dựng theo tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN (BTXM), rộng 7m, nền 12m với lộ giới 45m. Hoàn thành trong giai đoạn 2013 - 2015.

+ Đoạn cuối tuyến mở mới hoàn toàn từ Đ.Suối Đá-KheDol (ĐT.790B) đến ĐT.781B với chiều dài 5,63Km, tuyến nối từ khu du lịch sinh thái Núi Bà đến Hồ Dầu Tiếng mà không phải đi qua khu vực TT.Dương Minh Châu. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt nhựa (Hoặc BTN) rộng 7m, nền rộng 12m với lộ giới 45m. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**22/ ĐT.790B (Đường Suối Đá KheDol):** Dài 7,6Km, điểm đầu TT.Dương Minh Châu, điểm cuối giao ĐT.785. Quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp III, mặt 7m, nền 12m, lộ giới 45m. Thực hiện trong giai đoạn 2016-2020.

**23/ ĐT.791:** Đây là tuyến đường chạy dọc theo biên giới Việt Nam-Campuchia nên có vai trò cực kỳ quan trọng trong việc đảm bảo an ninh quốc phòng, đồng thời việc nâng cấp ĐT.791 từ đường CPSĐ lên đường BTN tạo thuận lợi cho người dân đi lại, giao lưu trao đổi hàng hóa, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, nâng cao đời sống người dân khu vực biên giới. Toàn tuyến dài 35,6Km, bắt đầu từ Ngã ba Lò Gò giao ĐT.783 và ĐT.788, kết thúc giao QL.22B (gần Cửa khẩu Xa Mát). Quy hoạch đạt chuẩn đường cấp IV, mặt nhựa hoặc BTXM rộng 7m, nền rộng 9m với lộ giới 30m, hoàn thành trong giai đoạn 2016 - 2020 (Trùng tuyến với đường tuần tra biên giới do Bộ Quốc Phòng đầu tư).

**24/ ĐT.792:** Dài 76,9Km, bắt đầu từ Cửa khẩu Xa Mát (giao QL.22B), chạy dọc theo biên giới Việt Nam-Campuchia và kết thúc giao ĐT.794 (gần ranh Bình Phước). Tuyến đường kết nối tất cả các khu cửa khẩu phía bắc của tỉnh Tây Ninh (cửa khẩu Quốc tế Xa Mát, cửa khẩu Chàng Riệc, Vạc Sa, Cà Tum, Tổng Lê Chân), có vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế khu vực biên giới, đảm bảo an ninh Quốc phòng. Đoạn từ Ngã ba Cửa khẩu Xa Mát đến ngã ba Cua chữ V quy hoạch tiêu chuẩn cấp III; Đoạn còn lại đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, mặt nhựa (hoặc BTXM) rộng 7m, nền 9m với lộ giới 30m (tuyến này trùng với đường tuần tra biên giới do Bộ Quốc Phòng đầu tư).

**25/. ĐT.792B (tên cũ ĐT.Xi măng Fico-ĐBP 815):** Bắt đầu tại ngã ba Nhà máy xi măng Fico (giao ĐT.794), kết thúc tại ĐT.792 (ngã ba Cây Cày) giáp với Cửa khẩu Tổng Lê Chân, dài 10,282Km. Quy hoạch dự kiến hoàn thành trước 2015, cụ thể:

+ Đoạn đầu từ giao với ĐT.794 tới nhà máy xi măng FICO dài 3,5Km được quy hoạch với quy mô đường cấp II, mặt BTXM với quy mô 4 làn xe, lộ giới 63m.

+ Đoạn còn lại từ nhà máy xi măng FICO tới ĐT.792, dài 6,782Km, được quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV mặt BTN (BTXM) rộng 7 m, nền 9 m với lộ giới 30 m.

**26/. ĐT.792C (Đường TW Cục):** Dài 13,2 Km, điểm đầu tại ngã ba Cua chữ V (giao với ĐT 792), điểm cuối tại ngã tư Chàng Riệc. Quy hoạch theo tiêu chuẩn cấp III, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m. Giai đoạn thực hiện trước 2015.

**27/. ĐT.792D (Đường Ngã ba Sô Lô-ĐBP 819):** Dài 4,2Km, điểm đầu giao ĐT.792 tại Cửa khẩu chính Cà Tum, điểm cuối giao ĐT.785. Đây là tuyến giao thông đối ngoại quan trọng kết nối Tây Ninh với Campuchia qua cửa khẩu Cà Tum. Quy hoạch trong giai đoạn 2016-2020 đạt tiêu chuẩn cấp II mặt BTN (BTXM) rộng 15m, nền 22,5m, lộ giới 63m.

**28/. ĐT.793:** Dài 39,987Km, bắt đầu từ ĐT.785 (TX.Tây Ninh), đi qua ranh hai

huyện Tân Châu, Tân Biên và kết thúc tại ngã ba Xe Cháy (giao ĐT.792). Tuyến giao cắt với nhiều trục đường ngang quan trọng (QL.14C, ĐT.781B, ĐT.785, ĐT.797...) tạo thành một mạng lưới giao thông đường bộ liên hoàn, thuận tiện cho người dân đi lại, buôn bán trao đổi hàng hóa, thúc đẩy phát triển kinh tế ở những khu vực còn khó khăn. Đồng thời ĐT.793 còn kết hợp với ĐT.784 và ĐT.782 tạo thành một trục dọc xuyên suốt toàn tỉnh. Trục đường này có vai trò rất quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội của toàn tỉnh, trong tương lai phần lớn hàng hóa sẽ được vận chuyển theo trục đường này để giảm bớt lưu lượng cho QL.22B và đi tránh trung tâm huyện/thị.

Quy hoạch giai đoạn 2016 – 2020 đạt chuẩn đường cấp III, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m. Định hướng đến năm 2030 nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp II.

**29/. ĐT.793B (Đường K48):** Điểm đầu Km0+00 tại ngã ba Núi Phụng, điểm cuối Km7+711 tại ngã ba giao ĐT.781B, dài 7,71Km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m. Giai đoạn thực hiện 2016-2020.

**30/. ĐT.794:** Dài 34,9 Km, điểm đầu tại ngã 3 Kà Tum (giao ĐT.785), có điểm cuối tại cầu Sài Gòn 1 (ranh Bình Phước). Tuyến có hướng tuyến trùng với quy hoạch QL.14C. Quy hoạch trong giai đoạn trước 2015 đạt chuẩn đường cấp II, lộ giới 63m, hướng tuyến trùng QL.14C.

**31/. ĐT.795:** (Hợp thành từ ĐT.795 và ĐT.795.1): Dài 45,6Km, điểm đầu giao QL.22B-TT.Tân Biên, điểm cuối bờ hồ Dầu Tiếng, xã Tân Thành (Tân Châu). Quy hoạch tuyến đường gồm những đoạn sau:

+ Đoạn đầu tuyến từ Km0+00 đến Km2+000 tiến hành bảo dưỡng theo định kỳ theo tiêu chuẩn đường đô thị và do UBND huyện Tân Biên quản lý.

+ Đoạn từ Km2+00 đến Km17+00 có chiều dài 15Km, quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp II, với mặt BTN (BTXM) rộng 15m, nền rộng 22,5m, lộ giới 63m. Giai đoạn thực hiện 2013 - 2015.

+ Đoạn từ Km17+00 đến cầu Tha La , dài 3,9Km, quy hoạch theo đô thị thị trấn Tân Châu.

+ Đoạn từ cầu Tha La đến giao ĐT.795B (ĐT.795.2) dài 7,7Km. Quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp III, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m với lộ giới 45m. Giai đoạn thực hiện từ 2016-2020.

+ Đoạn còn lại từ giao ĐT.795B đến bờ hồ Dầu Tiếng, xã Tân Thành (Tân Châu), được nâng cấp từ ĐT.795.1 và ĐH.14 (Tân Châu) với chiều dài 17,0Km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m. Giai đoạn thực hiện 2016-2020.

**32/. ĐT.795B (ĐT.795.2):** Dài 11,1Km, điểm đầu giao ĐT.795, điểm cuối giao ĐT.794. Quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp III, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m với lộ giới 45m. Giai đoạn thực hiện từ 2016-2020.

**33/. ĐT.796:** Dài 14,3Km, điểm đầu giao ĐT.781 tại ngã 3 Bến Sỏi, điểm cuối giao ĐT.786 tại ngã tư Long Vĩnh. Quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp III, mặt BTN rộng 7m, nền 12m với lộ giới 45m, hoàn thành trong giai đoạn 2016 - 2020. (Trong đó 11,5Km đầu có hướng tuyến trùng với QL.14C).

**34/. ĐT.797:** Nâng cấp từ ĐT.Thiện Ngôn-Tân Hiệp và mở mới một đoạn ở huyện Tân Châu, dài 36,6Km, điểm đầu QL.22B, điểm cuối ĐT.794. Toàn tuyến tạo thành một trục ngang nối liền hai huyện Tân Châu và Tân Biên, kết nối với nhiều trục dọc quan trọng

như : QL.22B, ĐT.793, ĐT.785, đi qua khu vực sản xuất nông nghiệp, thuận tiện cho vận chuyển hàng hóa nông sản. Từ đó, hình thành hành lang vận tải hàng hóa nội tỉnh. Quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp III, với mặt BTN rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m. Dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2016 -2020 gồm:

+ Đoạn đầu nâng cấp từ ĐT. Thiện Ngôn-Tân Hiệp với chiều dài 21,4Km, điểm đầu tại ngã ba Thiện Ngôn (giao QL.22B), điểm cuối giao với ĐT.785.

+ Đoạn cuối tuyến 15,2 Km mở mới hoàn toàn từ giao ĐT.785 đến giao ĐT.794.

**Bảng 3.7 Các tuyến đường tỉnh sẽ thay đổi cấp quản lý thành đường quốc lộ và đường đô thị:**

Stt	Tên đường	Điểm Đầu	Điểm cuối	C.dài (Km)	Chuyển cấp
1	ĐT.794	ĐT.785 (Ngã 3 Cà Tum)	Cầu Sài Gòn	34,90	Chuyển cho Trung Ương quản lý sau khi QL.14C hình thành.
2	ĐT.783	N3 Thiện Ngôn	kênh 6	5,80	
3	ĐT.Phước Vinh-Sóc Thiết	ĐH.Thạnh Tây-Hòa Hiệp	ĐT.788	10,65	
4	ĐT.781	ĐH.22 (Châu Thành)	ĐH.23 (Châu Thành)	3,56	
5	ĐT.796	Ngã ba Bến Sỏi (ĐT.781)	ĐH.26 (Châu Thành)	11,5	
6	ĐT.786	Áp Bảo-Long Tân,Bến Cầu	Mộc Bài	6,40	
7	ĐT.786nd	ngã tư Mộc Bài (giao QL.22)	Ranh tỉnh Long An	12,50	
8	ĐT.798	ĐT.785	QL.22B	6,70	Chuyển thành đường đô thị
9	ĐT.799	ĐT.790	QL.22B	12,00	
10	ĐT.797	Lý Thường Kiệt	QL.22B	7,20	
11	Trung Nữ Vương	Vòng Xoay 30/4-Trần Hưng Đạo	QL.22B	4,05	

### 3.3.1.3. Hệ thống cầu đường tỉnh

Để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo sự đồng bộ giữa hệ thống cầu và đường tỉnh. Quy hoạch đến năm 2020 trên hệ thống đường tỉnh có 86 cầu (Trong đó có 2 cầu vượt sông Vàm Cỏ Đông định hướng xây dựng sau năm 2020), với tổng chiều dài 3.486,69m, kết cấu BTCT hoặc BTCT DUỖL, tiến hành xây mới và nâng cấp các cầu yếu đạt tải trọng tính toán HL93. Đồng thời tiến hành duy tu, bảo dưỡng thường xuyên các cầu hiện hữu có tải trọng khai thác 30 Tấn trở lên và đến năm 2020 nâng cấp toàn bộ hệ thống cầu đạt tải trọng tính toán HL93. (Chi tiết xem phụ lục 5A – Quy hoạch hệ thống cầu trên đường tỉnh).

### 3.3.1.4. Hệ thống đường huyện

Trong giai đoạn từ nay đến năm 2020, tiến hành đầu tư nâng cấp các tuyến đường hiện hữu và đề xuất thêm một số tuyến đường chính yếu trên địa bàn các huyện. Các tuyến

đường mới sẽ kết nối với các tuyến hiện hữu tạo thành hệ thống giao thông liên hoàn, góp phần tạo ra mạng lưới thông suốt từ huyện đến trung tâm các xã, đảm bảo đi lại nhanh chóng, thuận tiện. Định hướng phát triển sau năm 2020, nâng cấp toàn bộ các tuyến đường huyện tối thiểu đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt LN rộng 7m, nền 9m, lề gia cố mỗi bên 1,0m, hành lang an toàn 9m, phân bảo trì đường bộ mỗi bên 1m, lộ giới 32-38m.

Xây dựng hệ thống đường huyện được thực hiện theo các nghị quyết của HĐND TX.Tây Ninh và 8 huyện về việc điều chỉnh Quy hoạch giao thông nông thôn huyện các huyện/thị của tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020. (Xem chi tiết trong phụ lục 3).

**Bảng 3.8 Thống kê quy hoạch hệ thống đường huyện đến năm 2020**

Stt	Huyện/Thị	Quy hoạch			
		Chiều dài (Km)	Nâng Cấp	Kéo dài	Mở mới
1	Trảng Bàng	175,04	133,25	10,84	30,95
2	Bến Cầu	115,15	69,96	12,80	32,39
3	Châu Thành	200,02	145,53	7,30	47,19
4	Dương Minh Châu	171,85	60,51	104,74	6,60
5	Gò Dầu	129,69	77,86		51,83
6	Hòa Thành	89,82	77,67		12,15
7	Tân Biên	182,40	84,14		98,26
8	Tân Châu	233,89	181,95		51,94
9	TX.Tây Ninh	41,32			41,32
	<b>Tổng</b>	<b>1.339,17</b>	<b>697,62</b>	<b>124,84</b>	<b>341,68</b>

**1) Huyện Trảng Bàng**

Quy hoạch dựa trên các điều chỉnh đã được thông qua trong Nghị quyết Số 05/2012/NQ-HĐND ngày 28/6/2012 của HĐND huyện Trảng Bàng về việc điều chỉnh Quy hoạch GTNT huyện Trảng Bàng, tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

**a) Các tuyến đường huyện chuyển cấp quản lý**

Bình Nguyên 1, Nguyễn Văn Rốp, 22/12, Lãnh Binh Tông, Trung Nhì, Trung Trắc, Gia Long, Đặng Văn Trước, Quang Trung, Duy Tân quy hoạch đề xuất chuyển thành đường đô thị; ĐH Phước Hậu 1, Xe Làng và ĐH Chùa Đá hạ xuống thành đường xã do các tuyến quá ngắn không phát huy được công năng của các tuyến đường huyện. Ngoài ra đề xuất hạ cấp thành đường do xã quản lý một số đoạn tuyến sau:

- Hương lộ 12: đoạn từ trường tiểu học Bờ Lờ điểm Sóc Lào đến gần Kênh N15, dài 0,4 Km.

- ĐH Bình Nguyên II: đoạn từ Km 00+350 đến Cầu Gòng Nổi, dài 1,2 Km.

**b) Nâng cấp các tuyến đường hiện hữu:**

Các tuyến đường huyện hiện hữu được nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV mặt BTN rộng 7 m, lề đường mỗi bên 10 m, với phần gia cố 0,5 m, nền 9 m; hành lang bảo vệ đối với đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m. Nâng cấp các tuyến dự kiến như sau:

- Giai đoạn từ nay đến 2015: Nâng cấp và cải tạo các tuyến ĐH.101 (Đường huyện 12), ĐH.102 (Đường Thuận Lợi), ĐH.105 (Đường bầu Chèo), ĐH.109 (Bình Thủy),



ĐH.110 (Sông Lô), ĐH.114 (Gia Lộc-Lộc Hưng), ĐH.116 (đường vào đài tưởng niệm), ĐH.122 (ĐH.Bến Kinh), ...

- Giai đoạn 2016-2020: Tiếp tục nâng cấp và cải tạo các tuyến ĐH.111 (Lộc Phước-Sông Lô), ĐH.115 (An Phú-An Hòa), ĐH.117 (Hương lộ 10), ĐH.118 (An Phú Khương), ĐH.120 (Hương lộ 08), ĐH.106 (Hương lộ 02), ĐH.121 (An Thạnh-Phước Chỉ). Riêng ĐH.118 (ĐH An Phú Khương) quy hoạch đạt cấp III mặt BTN 7m nền 12m lộ giới 45m.

### **c) Kéo dài các tuyến đường hiện hữu**

Đề xuất kéo dài các tuyến đường huyện hiện hữu nhằm tăng cường khả năng liên thông phục vụ nhu cầu sản xuất và đi lại của người dân trên địa bàn huyện các đoạn kéo dài sẽ được đầu tư cùng cấp với các tuyến đường huyện hiện hữu. Cụ thể như sau:

**1/. ĐH.104 (ĐH Lộc Hòa-Trảng Cỏ):** Kéo dài từ Kênh TN-18 theo hướng đông nam-tây bắc một đoạn 2,5 Km đến Kênh 16, tạo thành trục song song với ĐT.789 nối kết xã Lộc Hưng và xã Đôn Thuận. Đoạn kéo dài được nâng cấp từ các tuyến đường xã và đường mòn hiện hữu. Toàn tuyến dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**2/. ĐH.105 (ĐH Bàu Chèo):** Kéo dài từ điểm cuối tuyến một đoạn 0,4 Km đến giao với ĐH.102 (ĐH. Thuận Lợi). Đoạn kéo dài được mở mới hoàn toàn, dự kiến hoàn thành trước 2015.

**3/. ĐH.108 (ĐH Bình Nguyên):** Đoạn từ điểm đầu tuyến tại QL 22 đến giao với đường Bình Nguyên II, quy hoạch đề xuất thành một đoạn của đường Hồ Chí Minh, kéo dài 1,6 Km từ điểm cuối tuyến đến sông Vàm Cỏ Đông. Đoạn kéo dài được hình thành trên cơ sở mở mới. Là tuyến độc đạo phục vụ nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa của toàn bộ khu vực phía tây nam, xã Gia Bình. Dự kiến hoàn thành trước 2015.

**4/. ĐH.112 (ĐH Cây Dương):** Kéo dài 3,1 Km từ điểm giao với ĐH.106 (Hương lộ 02) đến ĐH.111 (ĐH Lộc Phước-Sông Lô), đồng thời để thuận lợi trong quá trình quản lý quy hoạch đề xuất gộp ĐH.Lò Ô và ĐH Cây Dương thành ĐH.112. Tuyến đường này cùng với ĐT.787B tạo thành hai trục song song liên kết toàn bộ mạng lưới giao thông phía tây huyện Trảng Bàng. Đoạn kéo dài được hình thành trên cơ sở mở mới 3,1 Km, đoạn còn lại được nâng cấp từ các tuyến đường xã và đường mòn hiện hữu. Toàn tuyến được quy hoạch hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**5/. ĐH.113 (ĐH Cầu Chùa):** Quy hoạch đề xuất kéo dài một đoạn 3,2 Km từ điểm giao với ĐH.112 đến giao với ĐH.106 (Hương lộ 02). Tuyến tăng cường khả năng nối kết giữa huyện với Tp.Hồ Chí Minh dự kiến hoàn thành trước năm 2015. Đoạn kéo dài được hình thành trên cơ sở nâng cấp các tuyến đường hiện hữu của xã.

### **d) Đề xuất mở mới các tuyến đường huyện**

Mở mới các tuyến đường theo trục Bắc-Nam và Đông-Tây nhằm tạo sự liên hoàn trong mạng lưới đường huyện cũng như đảm bảo mật độ đường phân bố đều trên địa bàn huyện. Các tuyến đường huyện đề xuất mở mới như sau:

**1/. ĐH.125 (ĐH Đôn Thuận-Trảng Cỏ):** Tuyến phục vụ nhu cầu giao lưu đi lại của người dân khu vực phía nam xã Đôn Thuận, dài 4,2 Km, điểm đầu giao đường Hồ Chí Minh tại ấp Trảng Cỏ xã Lộc Hưng, điểm cuối giao ĐH.102 tại ấp Ông Lén, xã Đôn Thuận. Quy hoạch giai đoạn 2016-2020 xây dựng tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30 m.

**2/. ĐH.126 (ĐH Lộc Khê-Lộc Hòa):** Tuyến dài 1,8 Km (mở mới hoàn toàn), điểm đầu giao ĐH.105 (ĐH Bàu Chèo), điểm cuối giao ĐH.104 (Lộc Hòa-Trảng Cỏ). Sau năm



2015 tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt BTN rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

**3/. ĐH.127 (ĐH Gia Lâm-An Bình):** Tuyến dài 3,0Km, điểm đầu giao ĐH Gia Lộc-Lộc Hưng tại ấp Gia Lâm- xã Gia Lộc, điểm cuối giao ĐH.112 tại ấp An Bình xã An Tịnh. Quy hoạch trong giai đoạn 2016-2020, tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt BTN rộng 7m; nền rộng 9 m, lộ giới 30 m. Tuyến được hình thành trên cơ sở mở mới 0,9Km và nâng cấp đoạn còn lại từ các tuyến đường xã và đường mòn sẵn có.

**4/. ĐH.128 (ĐH An Bình):** Tuyến dài 3,2Km, điểm đầu giao đường Xuyên Á tránh thị trấn, điểm cuối giao ĐH.112 tại ấp An Bình-xã An Tịnh. Giai đoạn từ nay đến 2015 tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt BTN rộng 7m; nền rộng 9 m, lộ giới 30 m. Tuyến được hình thành trên cơ sở mở mới 0,7 Km và nâng cấp đoạn còn lại từ các tuyến đường xã và đường mòn sẵn có.

**5/. ĐH.129 (ĐH An Tịnh):** Tuyến dài 1,4 Km, điểm đầu giao ĐH.112, điểm cuối giao ĐH.116 (đường vào đài tưởng niệm). Trước năm 2015 tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt BTN, rộng 7m; nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

**6/. ĐH.130 (ĐH An Hòa):** Tuyến dài 1,9 Km (mở mới hoàn toàn), điểm đầu giao QL 22 tại điểm giao với đoạn tránh thị trấn, điểm cuối giao ĐT.787A tại ấp An Lợi xã An Hòa. Sau năm 2015 tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt BTN rộng 7m; nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

**7/. ĐH.131 (ĐH KCN BourBon):** Tuyến dài 5,2Km (mở mới hoàn toàn) điểm đầu giao Hương lộ 10 tại ngã ba Cây Khế, điểm cuối tại KCN BourBon. Quy hoạch sau năm 2015, tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III, mặt BTN rộng 9m; nền rộng 12m; lộ giới 45 m.

**8/. ĐH.132 (Đường Tuần tra Biên giới):** Tuyến dài 9,4Km, hình thành trên cơ sở mở mới 8,0 Km và nâng cấp các tuyến đường xã, đường lô cao su và đường mòn. Tuyến chạy dọc theo biên giới Campuchia có ý nghĩa quan trọng về mặt an ninh quốc phòng. Quy hoạch giai đoạn 2016-2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt BTN rộng 7m, nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

## **2) Bến Cầu**

Quy hoạch dựa trên các điều chỉnh đã được thông qua trong Nghị quyết Số 03/2010/NQ-HĐND ngày 7/7/2010 của HĐND huyện Bến Cầu về việc điều chỉnh Quy hoạch giao thông nông thôn huyện Bến Cầu, tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

### **a) Nâng cấp các tuyến đường hiện hữu:**

Các tuyến đường huyện hiện hữu được nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7 m, lề đường mỗi bên 1m với phần gia cố 0,5 m, nền 9 m, lộ giới 30 m. Ngoài ra đường Rừng Dầu – Mộc Bài (đoạn 1) và Đ.Long An thuộc đường Biên Mậu được đầu tư xây dựng riêng. Tiến trình nâng cấp các tuyến dự kiến:

+ Giai đoạn từ nay đến 2015: Nâng cấp và cải tạo các tuyến: ĐH.202 (Đường Địa Đạo – Bến Xóm Khuất: đoạn 1), ĐH.210 (Long Hòa – Long Hưng), ĐH.212 (Đường Tân Lập – Bàu Tràm), ĐH.204 (đường Rừng Dầu-Phước Tây), ĐH.205 (đường Rừng Dầu-Mộc Bài (Đoạn 2)).

+ Giai đoạn 2016-2020: Tiếp tục nâng cấp và cải tạo các tuyến sau: ĐH.208 (Đường Long Chữ), ĐH.207 (An Thạnh – Phước Chí), ĐH.201 (Đoạn 3 và đoạn 4 đường Cầu Phao – Giồng Quéo), ĐH.203 (Đường Long Giang – Long Phước), ĐH.206 (Đường Long Chữ - Long Khánh), ĐH.209 (Long Khánh – Bàu Nỏ), ĐH.213 (Đường Quỳnh), ĐH.214 ( Long Chữ - Long Phước(Lộ Kiểm)), ĐH.204 (đường Rừng Dầu-Phước Tây: 1,8Km đoạn còn lại).

### **b) Kéo dài các tuyến đường hiện hữu**



**1/. ĐH.202 (Đường Địa Đạo – Bến Xóm Khuất: đoạn 2):** Kéo dài một đoạn 2Km từ ĐH.202 (đường Địa Đạo bến xóm Khuất) đến ĐT.786B trên cơ sở nâng cấp đường xã và đường mòn hiện hữu. Tuyến kéo dài theo hướng Bắc tạo thành trục dọc, tăng khả năng liên kết khu vực Bến xóm Phúc (gần sông vàm Cỏ Đông), đặc biệt khu vực trung tâm xã Lợi Thuận và phía Bắc Thị trấn đến huyện Gò Dầu. Đồng thời sẽ tạo thành một phần đường vành đai khu vực phía Đông huyện. Tuyến dự kiến quy hoạch giai đoạn đến 2015, đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, mặt láng nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30 m.

**2/. ĐH.215 (ĐH An Thạnh – Phước Chỉ nối dài):** Dài 3,0 Km được hình thành trên cơ sở nâng cấp 2,6 Km đường xã hiện hữu, làm mới 0,4Km. Tuyến được kéo dài từ QL22 đến ĐH.201 sẽ hình thành một trục dọc, tuyến vành đai Đông Nam huyện chạy song song ĐT786 nối kết khu vực phía Nam với khu vực Đông Bắc huyện. Bên cạnh đó đây sẽ là trục giao thông đối ngoại thuận tiện cho người dân đi lại và vận chuyển hàng hóa từ huyện Trảng Bàng qua địa bàn huyện và đến huyện Gò Dầu. Tuyến dự kiến xây dựng ở giai đoạn 2 sau 2015 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt láng nhựa rộng 7 m, nền 9 m, lộ giới 30 m.

**3/. ĐH.216 (ĐH Bàu Năng – Bàu Dài):** Tuyến kéo dài từ ĐH.213 đến ĐH.204 tạo thành trục ngang Đông Tây giáp ranh huyện Châu Thành dài 6,6 Km gồm 5,7 Km tuyến đường xã hiện hữu LP15 và mở mới 0,9 Km. Đồng thời tuyến cũng là một phần vành đai phía Bắc, rút ngắn thời gian đi lại và thuận tiện trong việc vận chuyển hàng hóa của người dân từ khu vực Tây Bắc về phía Đông huyện. Dự kiến quy hoạch giai đoạn 2 đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, mặt láng nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30 m.

**4/. ĐH.204 (Rừng Dầu – Mộc Bài nối dài):** Dài 2,6 Km được kéo dài từ đường H-BC-06 đến QL22A, dài 2,6 Km (mở mới). Tuyến hình thành sẽ tạo thành tuyến vành đai biên giới Campuchia, đồng thời là đường vành đai phía Đông Nam huyện tạo thuận lợi đi lại và vận chuyển hàng hóa từ khu vực biên giới qua cửa khẩu quốc tế Mộc Bài về trung tâm các xã, thị trấn. Dự kiến quy hoạch giai đoạn 2 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m.

### **c) Đề xuất mở mới các tuyến đường huyện**

**1/. ĐH.217 (ĐH Long Thạnh – Bến Đình):** Dài 4,9 Km, điểm đầu giao ĐT.786 tại xã Long Chữ đi theo hướng Bắc Nam, qua khu vực phía Đông Bắc của xã Tiên Thuận và kết thúc ở đường lộ Bến Đình gần sông vàm Cỏ Đông giáp ranh huyện Gò Dầu. Tuyến kết nối toàn bộ mạng lưới khu vực phía Đông xã Tiên Thuận với ĐT.786. Tuyến được xây dựng sẽ nối vào đường quy hoạch Bến Đình huyện Gò Dầu, từ đó rút ngắn quãng đường đi của người dân khu vực phía Bắc của huyện đến khu vực phía Tây Bắc huyện Gò Dầu. Tuyến dự kiến xây dựng giai đoạn 2016-2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7 m, nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

**2/. ĐH.218 (ĐH Long Hòa – Bến Đình):** Nối kết ĐT.786 đến đường Long Thạnh – Bến Đình (BC-M1) dài 4,4 Km, hình thành trên cơ sở nâng cấp 2,7 Km đường xã hiện hữu và mở mới 1,7 Km. Cùng với ĐH Long Khánh – Bàu Nô tạo thành trục ngang xuyên suốt địa bàn huyện từ Đông sang Tây, đồng thời rút ngắn khoảng cách đi lại và tăng cường năng lực của mạng lưới giao thông khu vực phía Đông của huyện. Đến 2015 dự kiến nâng cấp tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7m; nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

**3/. ĐH.219 (ĐH Bàu Đé - Xóm Lò):** Tuyến mở mới trên cơ sở nâng cấp các tuyến đường xã và đường mòn hiện hữu nhằm tăng trục ngang nối kết khu vực phía Đông huyện trên địa bàn xã Tiên Thuận. Tuyến dài 4,1 Km, nâng cấp từ 3,9Km đường hiện hữu và làm mới 0,2 Km. Quy hoạch đến 2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7m, nền

rộng 9 m, lộ giới 30 m.

**4/. ĐH.220 (ĐH Long Giang – Long Thuận):** Dài 8,1 Km kéo dài từ ĐH Long Giang – Long Phước đến ĐH Long Hòa – Long Hưng trên cơ sở nâng cấp đường xã hiện hữu (dài 4,1Km) và mở mới 1,0 Km. Tuyến chạy song song với ĐT.786 nhằm giảm khoảng cách đi lại của người dân xã Long Thuận đến xã Long Giang. Quy hoạch giai đoạn 2016 - 2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m.

**5/. ĐH.221 (Đ. Vào KCN số 4):** Dài 3,7 Km, bắt đầu ĐH.207 đi vào khu công nghiệp số 4, chạy dọc theo rạch Gò Suối. Dự kiến quy hoạch tuyến giai đoạn 2016 - 2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m.

**6/. ĐH.204 (Đường Tuần tra Biên giới):** Được hình thành từ việc nâng cấp 13Km đường Rừng Dầu Phước Tây, mở mới 7,3Km (từ cầu Thúc Múc tới đường Rừng Dầu-Mộc Bài) và 3,2Km đường Rừng Dầu Mộc Bài. Tuyến bắt đầu từ ranh Châu Thành tới Cửa Khẩu Mộc Bài.

### **3) Châu Thành**

Quy hoạch dựa trên các điều chỉnh đã được thông qua trong Nghị quyết Số 03/2012/NQ-HĐND ngày 13/7/2012 của HĐND huyện Châu Thành về việc điều chỉnh Quy hoạch giao thông nông thôn huyện Châu Thành, tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

#### **a) Nâng cấp các tuyến đường hiện hữu:**

Đặc điểm chung của hầu hết các tuyến đường này là quanh co, chất lượng xuống cấp gây khó khăn cho người dân khi đi lại nhất là vào mùa mưa. Vì vậy, quy hoạch dự kiến sẽ tiến hành nhựa hóa toàn bộ mạng lưới đường huyện vào năm 2020. Tiến trình đầu tư cụ thể như sau:

+ Giai đoạn từ nay đến năm 2015: Các tuyến đường huyện hiện hữu cần tiến hành duy tu và bảo dưỡng sửa chữa những tuyến đường nhựa đảm bảo nhu cầu đi lại của người dân, đồng thời tiến hành nhựa hóa những tuyến có hiện trạng là cấp phối và đất đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phân gia có 0,5 m, nền 9 m, hành lang bảo vệ mỗi bên 10 m, lộ giới 32m, gồm các tuyến đường sau: ĐH.305 (đường huyện 9), ĐH.309 (đường huyện 13), ĐH.311 (đường huyện 14B), ĐH.324 (đường huyện 16), ĐH.312 (đường huyện 17), ĐH.316 (đường huyện 21), ĐH.317 (đường huyện 22), ĐH.318 (đường huyện 23), ĐH.320 (đường huyện 25).

+ Giai đoạn 2016-2020 chuẩn hóa toàn bộ mạng lưới đường huyện đạt tiêu chuẩn cấp IV: ĐH.301 (đường huyện 2), ĐH.323 (đường huyện 3), ĐH.322 (đường huyện 4), ĐH.302 (đường huyện 6B), ĐH.303 (đường huyện 7), ĐH.306 (đường huyện 10), ĐH.307 (đường huyện 11B), ĐH.308 (đường huyện 12), ĐH.310 (đường huyện 14), ĐH.313 (đường huyện 18), ĐH.314 (đường huyện 19), ĐH.315 (đường huyện 20), ĐH.319 (đường huyện 24), ĐH.304 (đường huyện 24B), ĐH.321 (đường huyện 26).

- Đường huyện 5, đường huyện 6, đường huyện 7 (đoạn từ điểm đầu đến Km7+570), đường huyện 29: Nâng cấp thành QL14C.

- Đường huyện 01 : đi qua khu vực thị trấn nên được xây dựng theo tiêu chuẩn đường đô thị và chuyển giao cho thị trấn quản lý.

- Đường huyện 30 : chuyển cho xã Long Vĩnh quản lý và đổi tên thành đường 30.

- Đường huyện 8 được quy hoạch thành đường Tuần tra biên giới.

#### **b) Kéo dài các tuyến đường hiện hữu**

##### **1/. ĐH.302 (Đường huyện 6B)**



Dài 3,0Km, có điểm đầu tại ĐH.303 và kết thúc tại Ấp Hòa Hợp ở xã Hòa Thạnh phục vụ cho việc vận chuyển và đi lại của người dân ấp Hòa Hợp ra ĐH.303 để về trung tâm huyện hoặc biên giới Campuchia. Nay kéo dài một đoạn tại vị trí Ấp Hòa Hợp ở xã Hòa Thạnh một đoạn 1,15Km và nối kết vào tuyến vành đai biên giới, rút ngắn khoảng cách đi về trung tâm cho khu vực dân cư ấp Hòa Hợp. Có chiều dài 4,15Km, quy hoạch đến năm 2015 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

## **2/. ĐH.307 (Đường huyện 11B)**

Chiều dài tuyến là 9,85Km : một đoạn 8,65 Km (hiện trạng ĐH 11B 7,5Km nối tiếp đoạn 1,15Km của ĐH 1 và một đoạn 1,2Km đường xã nâng cấp thành ĐH 11B) là tuyến kết nối khu dân cư 2 xã Hảo Đước và Trí Bình có điểm đầu tại ĐT 781 và kết thúc tại ĐH4. Từ nay đến năm 2015, tổ chức duy tu bảo dưỡng thường xuyên đảm bảo nhu cầu đi lại. Quy hoạch giai đoạn 2016-2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m.

### **c) Đề xuất mở mới các tuyến đường huyện**

#### **1/. ĐH.321-đoạn 2 (Đường Long Vĩnh-Trường Đông)**

Trên cơ sở tăng cường giao lưu đi lại giữa xã Long Vĩnh của huyện Châu Thành với huyện Hòa Thành sẽ tiến hành mở mới thêm một đoạn đường nối tiếp vào điểm cuối của ĐH.321 tại ấp Long Đại của xã Long Vĩnh. Tuyến có chiều dài 3,6Km giao với kênh Nhà nước và kết thúc tại ĐH.605(đường Nguyễn Lương Bằng huyện Hòa Thành) tạo thành trục giao thông liên huyện có ý nghĩa quan trọng trong tương lai. Quy hoạch đến 2015 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

#### **2/. ĐH.325 (Đường tuần tra biên giới)**

Bắt đầu từ ĐT.788, điểm cuối giao với ĐH.313. Tuyến dài 36,9Km, hình thành trên cơ sở nâng cấp Đường huyện 08 và nâng cấp các tuyến đường xã, đường mòn. Tuyến có vai trò quan trọng về an ninh quốc phòng và thúc đẩy phát triển kinh tế các xã biên giới.

#### **3/. ĐH.326 (Đường Phước Vinh-An Cơ)**

Tuyến có điểm đầu tại QL 14C đi qua địa bàn ấp 1 xã Phước Vinh và ấp An Thọ xã An Cơ kết thúc tại điểm cuối ranh Châu Thành-Tân Biên. Tuyến có chiều dài 6,78Km là một trong những tuyến đường liên huyện trên địa bàn huyện Châu Thành có vai trò quan trọng trong công tác đối ngoại. Quy hoạch dự kiến đầu tư trong giai đoạn từ năm 2016-2020, đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

#### **4/. ĐH.327 (Đường Hòa Hội-Bến Trường)**

Tuyến có điểm đầu tại ĐH.318 (Đ.Huyện 23) xã Hòa Hội và kết thúc tại sông Vàm Cỏ Đông dài là 2,57Km. Tuyến có vai trò kết nối xã Hòa Hội và xã Hảo Đước, tuy nhiên cần phải có bến phà để nối kết, nếu điều kiện cho phép cần đầu tư cầu qua sông Vàm Cỏ để giao thông được thông suốt. Quy hoạch dự kiến đầu tư trong giai đoạn từ nay đến 2015, đạt tiêu chuẩn cấp IV mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

### **4) Dương Minh Châu**

Quy hoạch dựa trên các điều chỉnh đã được thông qua trong Nghị quyết Số 05/2012/NQ-HĐND ngày 28/6/2012 của HĐND huyện Dương Minh Châu về việc điều chỉnh Quy hoạch giao thông nông thôn huyện Dương Minh Châu, tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

#### **a) Các tuyến đường chuyển cấp quản lý:**

+ĐH.04, ĐH.07 chuyển thành đường do xã quản lý do các tuyến đường quá ngắn không phát huy được công năng của các tuyến đường huyện.

+ ĐT 784-Lấp Biển (ĐH.04), ĐH.07 quy hoạch đề xuất hạ xuống thành đường do xã quản lý vì các tuyến quá ngắn không phát huy được công năng của tuyến đường huyện.

+ ĐH Lộc Ninh - Phước Minh, ĐH.08: được nâng cấp thành ĐT.782B.

### **b) Nâng cấp các tuyến đường huyện hiện hữu**

**1/. ĐH.401 (ĐH Truong Mít-Cầu Khởi):** Tuyến nối 2 xã Cầu Khởi và Truong Mít dài 6,2 Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại ấp Thuận Hòa xã Truong Mít, điểm cuối giao ĐH.01 tại ấp Khởi Nghĩa xã Cầu Khởi. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**2/. ĐH.402 (ĐH Trường Hòa-Chà Là):** Dài 1,8Km, điểm đầu ĐT.784, điểm cuối ranh Hòa Thành, Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn 2013-2015

**3/. ĐH.403 (ĐH.11):** Dài 4,1 Km, điểm đầu giao ĐT.781 tại ấp Phước Long 1, điểm cuối tại ranh thị xã Tây Ninh. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**4/. ĐH.404 (ĐH.16):** Dài 5,5 Km, nối xã Bến Củi và xã Phước Minh, điểm đầu giao đường Đất Sét - Bến Củi tại ấp 3 xã Bến Củi, điểm cuối giao đường Lộc Ninh - Phước Minh tại xã Phước Minh. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**5/. ĐH.405 (ĐH Sân Đình 1):** Tuyến có vai trò kết nối ĐT.781 với ĐT.790 tạo thành tuyến đường ngắn đi từ huyện đến khu du lịch núi Bà. Tuyến dài 2,7 Km, điểm đầu giao ĐT.781 tại ấp Phước Long 1, điểm cuối tại ấp Phước Long 2, xã Phan. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**6/. ĐH.406 (ĐH. Suối Đá – Phan):** Có vai trò như tuyến Sơn Đình 1, dài 2,8 Km, điểm đầu giao ĐT.781 tại ấp Phước Hòa-Suối Đá, điểm cuối giao ĐT.790, xã Phan. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**7/. ĐH.407 (Tầm Lanh - Truong Mít):** Tuyến có vai trò kết nối hai huyện Gò Dầu với huyện Dương Minh Châu. Đoạn nằm trên địa bàn xã Truong Mít, dài 1,1 Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại ấp Thuận An, điểm cuối giáp ranh xã Hiệp Thạnh huyện Gò Dầu. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**8/. ĐH.408 (Đường vào cầu Bà Mai):** Tuyến dài 1,1 Km, điểm đầu giao ĐT.784 tại xã Chà Là, điểm cuối giáp ranh huyện Gò Dầu. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phần gia cố 0,5 m, hành lang an toàn đường bộ trở ra hai bên là 9 m, lộ giới 30 m. Hệ thống cầu-cống đạt tải trọng tối thiểu HL93. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**9/. ĐH.409 (ĐH.01):** Tuyến có vai trò kết nối xã Cầu Khởi với xã Lộc Ninh, dài 10,9 Km, điểm đầu giao ĐT.784, điểm cuối giao ĐT.Đất sét Bến Củi. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**10/. ĐH.410 (ĐH.02):** Dài 6,0 Km, điểm đầu giao đường Đất Sét-Bến Củi tại ấp Thuận Phước, điểm cuối giao ĐH.01 tại Cầu Khởi. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m.

**11/. ĐH.411 (Đường Truong Mít- Suối Nhánh):** Dài 5,5Km, điểm đầu giao ĐT.784, điểm cuối giao ĐH.415. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m.

**12/. ĐH.412 (ĐH Suối Đá - Phước Ninh):** Tuyến 5,8 Km, nối xã Suối Đá và Phước Ninh, điểm đầu giao ĐT.781 tại xã Suối Đá, điểm cuối giao đường Phước Ninh - Láng-Cầu Khởi tại UBND xã Phước Ninh. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**13/. ĐH.413 (ĐH Phước Ninh - Phước Minh):** Tuyến đường duy nhất nối trung tâm hai xã Phước Minh, Phước Ninh dài 7,0 Km, điểm đầu giao đường Phước Ninh - Láng - Cầu Khởi tại ấp Phước Hiệp xã Phước Ninh, điểm cuối giao đường Phước Minh-Lộc Ninh. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

### **c) Đề xuất kéo dài các tuyến đường huyện**

**1/. ĐH.414 (Đường huyện 09):** Tuyến bắt đầu từ đường Phước Minh- Lộc Ninh đến giao với ĐT.784B. Trong đó 1,3Km đầu được nâng cấp từ đường hiện hữu và mở mới hoàn toàn 5,8Km đoạn qua xã Phước Minh. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**2/. ĐH.415 (ĐH.03):** Do tuyến hiện hữu được hình thành bám sát các khu vực dân cư nên tuyến hình thành nhiều đoạn gấp khúc với tầm nhìn hạn chế. Đề xuất tuyến mới nối từ ĐH.409 ra ĐT.781 tạo thành tuyến trục ngang chạy song song với ĐT.784, nối liền các ấp của xã Phan, Chà Là, Cầu Khởi với nhau san sẻ lưu lượng ĐT.784 Tuyến dài 11,6 Km, điểm đầu giao ĐT.781, điểm cuối giao đường ĐH.01. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**3/. ĐH.416 (ĐH.06):** Có hướng tuyến chạy song song với đường Láng - Cầu Khởi - Phước Ninh và hình thành trên cơ sở nâng cấp toàn bộ tuyến ĐH.411 hiện hữu, còn lại mở mới hai đoạn từ ĐH.409 đến ĐH.411 hiện có và đường Phước Minh - Phước Ninh đến ĐT.781. Tuyến mới dài 8,0 Km, điểm đầu giao với ĐT.781, điểm cuối giao với ĐH.01. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trước 2015.

**4/. ĐH.417 (ĐH.10):** Sau khi khu hành chính của xã Suối Đá chuyển tới vị trí mới nằm dọc ĐH.10 nên trong tương lai sẽ là trục đường duy nhất nối trung tâm xã và trung tâm huyện. Mặt khác, để thuận tiện cho việc đi lại giữa hai xã dọc theo ranh giới hai huyện Tân Châu và Dương Minh Châu, đề xuất mở mới 1 đoạn tuyến dài 1,5 Km từ kinh tiêu đến ranh huyện Tân Châu. Tuyến mới dài 7,3 Km, điểm đầu giao với ĐT.790B (đường Suối Đá - Khe Dol), điểm cuối ranh huyện Tân Châu. Quy hoạch đạt cấp III, mặt nhựa rộng 7m, nền 12m, lộ giới 45 m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**5/. ĐH.418 (ĐH.13):** Tuyến có vai trò kết nối các ấp của hai xã Chà Là và Phan với nhau. Tuyến dài 7,8 Km, điểm đầu giao ĐT.781, điểm cuối giao với ĐT.784. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m. Hoàn thành trước 2015.

**6/. ĐH.419 (Đường Phan - Chà Là: ĐH.14):** Có vai trò giống như ĐH.413, dài 5,7 Km, điểm đầu giao ĐT.784, điểm cuối giao ĐH.413. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m. Hoàn thành trong giai đoạn trước 2015.

**7/. ĐH.420 (ĐH Lộc Tân - Suối Nhánh):** Đề xuất nối dài tuyến đoạn tuyến Lộc Tân - Suối Nhanh ĐT.782B nhằm tăng khả năng phục vụ nhu cầu đi lại của người dân các xã của huyện Dương Minh Châu với xã Đôn Thuận của huyện Trảng Bàng. Tuyến mới dài

5,5 Km, điểm đầu đường ĐT.789B (Đất Sét - Bến Củi), điểm cuối là ĐT.782B (Tầm Lanh Suối Nhánh). Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn 2010-2015.

**8/. ĐH.421 (Đường vành đai thị trấn):** Tuyến dài 3,2 Km, điểm đầu giao ĐH.420, đi theo hướng Đông nối ĐT.781B(Đường Bờ Hồ-Bàu Vương-Cống Số 3). Quy hoạch mở mới hoàn toàn, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m. Hoàn thành trong giai đoạn 2010-2015.

#### **d) Đề xuất mở mới tuyến đường huyện**

Mở mới tuyến ĐH.422 (Đường Lộ Kiểm) từ đường Phước Minh-Lộc Ninh đến Ấp Láng-xã Chà Là (giao ĐT.784B), tuyến dài 6,6Km, Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

### **5) Gò Dầu**

Quy hoạch thực hiện dựa trên các điều chỉnh đã được thông qua trong Nghị quyết Số 05/2012/NQ-HĐND ngày 05/7/2012 của HĐND huyện Gò Dầu về việc điều chỉnh Quy hoạch giao thông nông thôn huyện Gò Dầu, tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

#### **- Các tuyến đường huyện thuộc phạm vi quy hoạch đô thị:**

Bao gồm 4 tuyến: Đ.Trần Quốc Đại; Đ.Lê Hồng Phong, Đ.Hùng Vương, Lê Văn Thới. Các tuyến này sẽ thực hiện theo quy hoạch xây dựng của Thị trấn Gò Dầu.

#### **a) Nâng cấp các tuyến đường hiện hữu:**

Từ nay đến năm 2020 đề xuất nâng cấp, với quy mô tối thiểu đạt tiêu chuẩn cấp IV với mặt láng nhựa hoặc BTN nóng rộng tối thiểu 7m, nền 9m, lộ giới 30m. Đối với ĐH.Cầu Sao-Xóm Đồng sẽ được đầu tư nâng cấp đạt cấp III, mặt láng nhựa hoặc thảm BTN nóng rộng tối thiểu 7m, nền 12m, lộ giới 45m. Lộ trình thực hiện các tuyến được trình bày chi tiết trong phụ lục.

+ Giai đoạn trước 2015: Đường Lon Cây Cày, Xóm Bó Bàu Đôn, Cao Sơn Tự (bảo dưỡng 0,75Km láng nhựa hiện hữu, nâng cấp 1,75Km đường CPSĐ); Đường Rõng Tượng Tròn, Gò Dầu-Đôn Thuận (Đoạn 2),

+ Giai đoạn 2016-2020: đường Phước Thạnh-Phước Đông, Man Chà, Phước Thạnh-Cầu Độn.

Từ nay đến 2020, thực hiện duy tu bảo dưỡng thường xuyên các tuyến đường sau: đường Ấp Rộc, Phước Trạch-Hiệp Thạnh, Phước Thạnh- Bàu Đôn, Phước Hội-Phước Bình, đường Nông Trường, Hương Lộ 1, Cây Me, Hương Lộ 2, Suối Cao, Gò Dầu-Đôn Thuận (Đoạn 1).

#### **b) Đề xuất mở mới các tuyến đường huyện**

##### **1/. ĐH.520 (Đường nối kết Thanh Phước-Phước Thạnh):**

Được nâng cấp từ các tuyến đường xã và đường mòn của xã Phước Thạnh và Thanh Phước, dài 4,20Km, điểm đầu giao ĐH.514 (ĐH.Cầu Sao-Xóm Đồng), điểm cuối giao với ĐH.509 (ĐH. Phước Hội-Phước Bình). Quy hoạch đến năm 2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m. Hoàn thành trong giai đoạn từ nay đến 2015.

##### **2/. ĐH.521 (Đường Trục Giữa):**

Tuyến chạy từ phía Đông sang Tây huyện, song song QL.22B. Tuyến dài 16,2Km, điểm đầu giao ĐH.505 (đường Phước Trạch-Hiệp Thạnh), điểm cuối giao ĐH.501 (ĐH.Lon Cây Cày), trên cơ sở nâng cấp một số tuyến đường xã, đường mòn hiện hữu và

mở mới một số đoạn tuyến. Đến năm 2015, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m.

### **3/. ĐH.522 (Đường vòng phía Bắc):**

Là tuyến vành đai phía Bắc, đi qua các xã Bàu Đồn, Hiệp Thạnh, Thạnh Đức và Cẩm Giang. Tuyến dài 18Km, điểm đầu ĐT.782 - điểm cuối ĐH.501, trên cơ sở nâng cấp một số tuyến đường xã, đường mòn hiện hữu và mở mới một số đoạn tuyến. Tuyến kết nối toàn bộ mạng lưới đường khu vực phía Bắc xã Thạnh Đức, Hiệp Thạnh và phía Tây xã Bàu Đồn. Đến năm 2020, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m.

### **4/. ĐH.523 (Đường vòng phía Nam):**

Tuyến chạy cặp bờ sông Vàm Cỏ, dài 11,3Km. Điểm đầu ĐT.786B, điểm cuối ĐH.506 (đường Cao Sơn Tự). Việc xây dựng tuyến sẽ giải quyết nhu cầu đi lại của người dân khu vực phía Tây huyện, đồng thời tạo tiền đề cho sự phát triển mạng lưới đường thủy trên sông Vàm Cỏ. Tuyến được mở mới hoàn toàn. Quy hoạch đến 2020 tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m.

### **5/. ĐH.524 (Đường Trường Hòa-Thạnh Đức):**

Là tuyến kết nối huyện Gò Dầu và huyện Hòa Thành, được nâng cấp từ đường lô cao su dài 1,2Km và mở mới đoạn còn lại. Tuyến dài 1,8Km, điểm đầu ĐT.Thạnh Đức-Cầu Khởi - điểm cuối ranh Gò Dầu-Hòa Thành. Đến năm 2020, xây dựng tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m.

### **6/. ĐH.525 (Đường Nguyễn Văn Linh nối dài):**

Tuyến được mở mới hoàn toàn dài 0,33Km. Điểm đầu giao ĐH.501, điểm cuối ranh Gò Dầu-Hòa Thành. Khi hình thành sẽ nối thông huyện Gò Dầu và Hòa Thành. Quy hoạch đến năm 2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9m, phần đất bảo vệ đường 1,0m, hành lang bảo vệ đối với đường mỗi bên 9m, lộ giới 30m.

### **7/. ĐH.526 (Đ. Vào cảng Thạnh Phước):**

Tuyến được mở mới hoàn toàn, bắt đầu từ QL.22A, điểm cuối tại cảng Thạnh Phước, dài 1,3Km, mặt đường rộng 7m, nền rộng 9m. Tuyến đường hình thành nối liền khu cảng sông với các tuyến đường chính, tạo sự liên kết thủy bộ, giúp hàng hóa được vận chuyển thuận lợi, nhanh chóng.

## **6) Hòa Thành**

Quy hoạch dựa theo những điều chỉnh đã được thông qua trong Nghị quyết Số 04/2012/NQ-HĐND ngày 27/6/2012 của HĐND huyện Hòa Thành về việc điều chỉnh Quy hoạch GTNT huyện Hòa Thành, tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

### **a) Các tuyến đường huyện thuộc phạm vi quy hoạch đô thị:**

Bao gồm 26 tuyến nằm trong TT. Hòa Thành với tổng chiều dài 19,1Km: 8 tuyến đường bát quái, An Dương Vương, Nguyễn Huệ, Lý Thường Kiệt, Châu Văn Liêm, Phạm Văn Đồng, Huỳnh Thanh Mừng, Đường khu phố 1,2,4 (5 tuyến), đường ranh Thị Trấn-Long Thành Trung, Nguyễn Trung Trực, Thành Thái, Phan Đăng Lưu, Xuân Hồng, Thị Trấn-Hiệp Thành. Các Tuyến này sẽ thực hiện theo quy hoạch xây dựng của thị trấn Hòa Thành.

### **b) Nâng cấp các tuyến đường hiện hữu:**

Giai đoạn từ nay đến năm 2015: Thực hiện nhựa hóa toàn tuyến theo tiêu chuẩn



đường cấp IV với mặt rộng 7m, nền 9m, lộ giới 30m hoặc giữ nguyên như hiện nay các tuyến sau: ĐH.601 (Đường Trần Phú), ĐH.602 (Đường Nguyễn Chí Thanh), ĐH.603 (Đường Nguyễn Văn Linh), ĐH.604 (Đường Nguyễn Lương Bằng), ĐH.609 (Đường cầu Bà Mai), ĐH.611 (Đường Long Yên), ĐH.614 (Đường Bàu Éch).

Giai đoạn năm 2016-2020: Đầu tư xây dựng tuyến đạt chuẩn cấp IV với mặt nhựa 2 làn xe rộng 7 m, nền rộng 9 m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phần gia cố 0,5 m; phần đất bảo trì đường 1m, hành lang bảo vệ đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m các tuyến sau: ĐH.606 (Đường Trịnh Phong Đáng), ĐH.607 (Đường Ngô Quyền), ĐH.608 (Đường Trường Xuân), ĐH.610 (Đường vào chợ Trường Lưu), ĐH.612 (Đường Gò Duối), ĐH.613 (Đường Thượng Thâu Thanh), ĐH.615 (Đường Hiệp Trường), ĐH.616 (Đường Hiệp Tân), ĐH.617 (Đường Nguyễn Văn Cừ), ĐH.618 (Đường Hóc Trâm), ĐH.619 (Đường Lộ 20 Trường Đông), ĐH.620 (Đường Long Thành Trung), ĐH.621 (Đường Long Kim), ĐH.622 (Đường Long Thới), ĐH.623 (Đường Sân Cu).

### **c) Đề xuất mở mới các tuyến đường huyện**

**1/. ĐH.625 (Đường Long Thành Bắc – Trường Hòa):** Là tuyến giao thông liên xã giữa Long Thành Bắc và Trường Hòa, phần lớn tuyến đi qua khu vực trồng cây nông sản và cao su hỗ trợ vận chuyển hàng nông sản và mủ cao su từ vùng nguyên liệu ra đường Trường Hòa - Chà Là. Tuyến góp phần hoàn chỉnh mạng lưới giao thông khu vực phía Bắc của huyện. Dài 3,15Km, hình thành trên cơ sở nâng cấp 1,81Km đường xã hiện hữu và mở mới đoạn còn lại. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt BTN rộng 7m, nền 9m.

**2/. ĐH.626 (Đường Trường Hòa – Thạnh Đức):** Có hướng tuyến song song ĐH.604 (đoạn kéo dài), có điểm đầu giao ĐH.609 (đường cầu Bà Mai) tại ấp Trường Thiện, đi theo đường xã hiện hữu, giao cắt ĐH.608 (Trường Xuân), theo hướng Đông Nam đi qua địa phận huyện Gò Dầu, điểm cuối giao ĐT.Thạnh Đức - Cầu Khởi. Toàn tuyến dài 5,1Km, đoạn trên địa bàn huyện dài 3,6Km, trong đó nâng cấp 1,2Km đường xã và mở mới đoạn còn lại.

Đọc tuyến, có 2 khu dân cư ấp Trường Thiện (xã Trường Hòa) và 1 khu dân cư ấp Trường Lưu (xã Trường Đông) với chiều dài tuyến đi qua khoảng 600m, còn lại, phần lớn tuyến đi qua khu vực trồng cây ăn quả (nhãn, măng cầu...) và cao su.

**3/. ĐH.624 (Đường Trường Tây):** Hướng tuyến chạy từ Bắc xuống Nam Huyện, đi qua trung tâm xã Trường Tây, điểm đầu giao ĐH.604 (Nguyễn Văn Linh), điểm cuối giao ĐH.618 (Hóc Trâm), dài 5,4Km. Hình thành trên cơ sở nâng cấp các tuyến đường xã hiện hữu. Khi hình thành, tuyến hỗ trợ vận chuyển hàng nông sản khu vực sản xuất nông nghiệp phía Bắc về nhà dân và nơi tiêu thụ, đồng thời đáp ứng tốt hơn nhu cầu đi lại của người dân về chợ Long Hải, trung tâm y tế xã và các trường học tập trung dọc tuyến.

## **7) Tân Biên**

Quy hoạch dựa theo những điều chỉnh đã được thông qua trong Nghị quyết Số 04/2012/NQ-HĐND ngày 29/6/2012 của HĐND huyện Tân Biên về việc điều chỉnh Quy hoạch giao thông nông thôn huyện Tân Biên, tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

### **a) Nâng cấp các tuyến đường hiện hữu:**

Dự kiến đầu tư xây dựng chia thành 2 giai đoạn:

- Giai đoạn Từ nay đến năm 2015:

+ Tiến hành duy tu và bảo dưỡng sửa chữa những ồ gà, những đoạn hư hỏng đảm bảo nhu cầu đi lại của người dân trên các tuyến sau: ĐH.702 (ĐH Cần Đăng – Trảng Dông),

ĐH.704 (ĐH Thanh Bình – cầu Xe Be), ĐH.706 (ĐH Tân Phong – Chóp Mạt -từ điểm đầu tới Km3+110, dài 3,11 Km).

+ Dự kiến đầu tư xây dựng, đạt tiêu chuẩn đường cấp IV với mặt nhựa 2 làn xe rộng 7m, nền rộng 9m, lề đường mỗi bên 1m với phần gia cố 0,5 m; hành lang bảo vệ đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m: ĐH.703 (ĐH Thanh Bình–xóm Chằm–sông Tà Bông), ĐH.705 (ĐH Nông sản–Tân Lập), ĐH.706 (ĐH Tân Phong – Chóp Mạt: từ Km3+110 đến cuối tuyến dài 1,24Km), ĐH.707 (ĐH căn cứ chính phủ), ĐH.708 (ĐH Tà Xìa Tân Phú), ĐH.709 (ĐH Thanh Tây-Hòa Hiệp).

- Giai đoạn năm 2016-2020 : đầu tư xây dựng tuyến đạt chuẩn cấp IV với mặt nhựa 2 làn xe rộng 7 m, nền rộng 9 m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phần gia cố 0,5 m; phần đất bảo trì đường 1m, hành lang bảo vệ đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m các tuyến sau: ĐH.702 (ĐH Cần Đăng – Trảng Dông), ĐH.704 (ĐH Thanh Bình – cầu Xe Be), ĐH.706 (ĐH Tân Phong – Chóp Mạt -từ điểm đầu tới Km3+110, dài 3,11 Km), ĐH.701 (ĐH Thị trấn–Lâm trường, dài 4Km).

– Đề xuất chuyển giao cho thị trấn quản lý và đầu tư quy hoạch theo tiêu chuẩn đường đô thị: ĐH Đường trục thị trấn, ĐH 30/4.

– Đề xuất chuyển giao cho thủy lợi quản lý ĐH Kênh Tây.

– Trên tuyến có cầu Suối Tre qua suối Bến Đá là cầu BTCT, tải trọng 30T, chất lượng tốt, cần duy tu bảo dưỡng hàng thường xuyên.

– ĐH Thanh Bình – Tân Phong: Tuyến đường này sẽ được đổi hướng tuyến để thành đường Thanh Bình – Gò Cát nối xuống kênh Tân Hưng.

– ĐH ranh Nông lâm: toàn tuyến được nâng cấp thành một đoạn của Quốc lộ 14C trên địa bàn huyện.

### **b) Đề xuất mở mới các tuyến đường huyện**

Mở mới các tuyến đường như sau nhằm tạo sự liên hoàn trong mạng lưới đường huyện cũng như đảm bảo mật độ đường phân bố đều trên địa bàn huyện. Các tuyến đường huyện đề xuất mở mới như sau:

#### **1/. ĐH.710 (ĐH Thanh Tây-Tân Lập)**

Bắt đầu từ ranh TT.Tân Biên đi theo hướng Bắc giáp với ĐT.797 (Đường Thiện Ngôn Tân Hiệp), dài 9,1Km,nâng cấp để đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, mặt đường nhựa với 2 làn xe rộng 7m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phần gia cố 0,5 m; hành lang bảo vệ đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m. Dự kiến đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2016-2020.

**2/. ĐH.711 (ĐH Thanh Bắc – Bàu Bền):** Là tuyến đường kéo dài về hướng Bắc của ĐH.704 (Thanh Bình – Cầu Xe Be), có điểm đầu tại ĐT 783 nối dài, điểm cuối là ấp Thanh An của xã Thanh Bắc, nối kết ĐT 783 và Đường TW Cục, tuyến được nâng cấp từ tuyến đường xã ấp Tân Hiệp xã Thanh Bắc, và mở mới thêm 7,68 Km về phía bắc. Ấp Thanh An sẽ là một khu đô thị mới trong tương lai (theo quy hoạch các cụm công nghiệp tỉnh Tây Ninh đến năm 2020) vì thế tuyến đường này có vai trò kết nối quan trọng trong giai đoạn 2015 trở về sau. Tuyến dài 12,5Km, dự kiến đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2016-2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7 m, nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

#### **3/. ĐH.712 (ĐH ĐT 791-ĐT 783)**

Việc xây dựng tuyến sẽ giải quyết nhu cầu đi lại của người dân khu vực phía trung tâm xã Tân Bình với vùng vành đai biên giới, rút ngắn khoảng cách đi lại giảm bớt áp lực giao thông cho Quốc lộ 22B và tăng cường năng lực của mạng lưới giao thông khu vực

phía Tây Bắc huyện với Khu kinh tế cửa khẩu Xa Mát trong tương lai. Tuyến được mở mới hoàn toàn dài 6,73 Km, điểm đầu nối với QL 14C, điểm cuối giao với ĐT791 tại cầu Ván-sông Đa Ha. Dự kiến đầu tư xây dựng giai đoạn 2016-2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7 m, nền rộng 9 m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phần gia cố 0,5 m; hành lang bảo vệ đối với đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m.

#### **4/. ĐH.713 (ĐH áp 3 Trà Vong)**

Tuyến mở mới trên cơ sở nâng cấp các tuyến đường xã và đường mòn nhằm tăng khả năng kết nối tại trung tâm xã Trà Vong với khu vực phía Đông và với TX Tây Ninh, đồng thời đi qua cụm công nghiệp Thanh Xuân (126ha) đã được quy hoạch giai đoạn 2016-2020. Tuyến có điểm đầu tại QL 22B, đi theo ĐH.713 (đường áp 3 Trà Vong), qua trường tiểu học Trà Vong C, nối thẳng vào đường tổ 2 Trà Hiệp và nối sang TX Tây Ninh. Tuyến dựa trên cơ sở nâng cấp 2 tuyến đường xã cũ và mở mới thêm 3,72 Km. Tuyến dài 9,0 Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9 m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phần gia cố 0,5 m; hành lang bảo vệ mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m.

#### **5/. ĐH.714 (ĐH Thạnh Tây – ĐT.783)**

Được nâng cấp từ các tuyến đường xã và đường mòn của xã Tân Bình và Thạnh Tây, dài 9,5 Km (trong đó mở mới là 5,53 Km) điểm đầu giao ĐT 783 tại đường B11 cũ, đi theo hướng Nam, điểm cuối giao với ĐH.701 (ĐH Thạnh Tây – Hòa Hiệp). Hiện nay người dân sống dọc ĐT 783 muốn xuống khu vực Thạnh Tây Hòa Hiệp đều đi vào những con đường xã như Ngã 3 Cây Sến, đường B11... nhưng mặt đường không đủ cường độ để chịu lưu lượng lớn, vì vậy dẫn đến tình trạng đường xuống cấp khá nhanh. Tuyến ĐH.714 được nâng cấp từ những tuyến đường hiện hữu đi qua vùng dân cư đông đúc sẽ tăng khả năng kết nối của ĐT 783 xuống khu vực Thạnh Tây Hòa Hiệp, đồng thời giảm sự ãu nối trực tiếp vào Quốc lộ. Tuyến cùng với 2 tuyến đường dự kiến là ĐH.714 tạo thành 1 trục hành lang phía tây song song và chia sẻ lưu lượng xe lưu thông với QL22B. Quy hoạch giai đoạn 2016-2020, đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

#### **6/. ĐH.715 (ĐH Thạnh Tây – Thạnh Bình)**

Được nâng cấp từ tuyến đường xã Suối Mây và đường ranh thị trấn thuộc xã Thạnh Tây, đồng thời mở mới thêm 2,75 Km để nối vào ĐT 783, toàn tuyến dài 9,08Km. Điểm đầu tại ranh TT Tân Biên-xã Thạnh Tây, điểm cuối tại ĐT 783 nối dài. Tuyến được dự kiến đầu tư giai đoạn 2016-2020, xây dựng đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7 m, nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

#### **7/. ĐH.716 (ĐH Thạnh Tây – ĐT 793)**

Là tuyến liên huyện, tăng cường giao lưu đi lại giữa thị trấn Tân Biên, xã Thạnh Tây, Thạnh Bình với xã Thạnh Đông, Tân Phú của huyện Tân Châu. Tuyến có điểm đầu tại đường Phan Chu Trinh của thị trấn, chạy theo hướng Đông song song với ĐT.795, cắt ĐH.709, ĐT 793 và nối vào ĐH.821 (thuộc huyện Tân Châu). Tuyến đường đi qua vùng dân cư đông đúc và vùng chuyên canh lúa lớn của xã Thạnh Tây và Thạnh Bình, khi hình thành sẽ giảm áp lực giao thông cho ĐT 795. Dài 10,07 Km được quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa 2 làn xe rộng 7m, nền rộng 9m, lộ giới 30m. Dự kiến đầu tư giai đoạn trước 2015.

#### **8/. ĐH.717 (ĐH Thạnh Tây-Mỏ Công-Trà Vong)**

Điểm đầu tại ĐH.701, chạy song song với Quốc lộ 22B qua khu dân cư của 3 xã Tân Phong, Mỏ Công, Trà Vong. Tuyến có giao cắt với ĐH.706, ĐH.719 và kết thúc tại

ĐH.720 (ĐH. Bà Huỳnh). Toàn tuyến dài 8,37 Km dựa trên cơ sở 2,37 Km đường xã hiện hữu và mở thêm 6Km đường mới. Tuyến được xây dựng giai đoạn 2010-2015 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt đường nhựa rộng 7m, nền rộng 9 m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phần gia cố 0,5 m; hành lang bảo vệ đối với đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m.

#### **9/. ĐH.718 (ĐH Thạnh Bình-Trà Vong)**

Là tuyến nối dài của ĐH.704 xuống phía Nam, điểm đầu tại ĐT 795, chạy thẳng xuống phía Nam và kết thúc tại đường dự kiến ĐH.713, cặp ngay tại khu công nghiệp Thanh Xuân (126ha) (ấp Thanh Xuân, xã Trà Vong). Toàn tuyến dài 13,1Km trong đó có 2,5Km là nâng cấp lên từ đường xã tổ 7 Thạnh Lợi và đường mòn; 10,6 Km được mở mới hoàn toàn. Dự kiến đầu tư xây dựng trước 2015 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa 2 làn xe rộng 7m, nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

#### **10/. ĐH.719 (ĐH 327 Chàng Riệp)**

Điểm đầu từ ĐT.793 đến Đường Trung Ương Cục, dài 6,4Km, Dự kiến đầu tư xây dựng giai đoạn từ nay đến năm 2015 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa 2 làn xe rộng 7m, nền rộng 9 m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phần gia cố 0,5 m; hành lang bảo vệ đối với đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m.

#### **11/. ĐH.720 (ĐH Bà Huỳnh)**

ĐH .720 có điểm đầu tại QL 22B, chạy dọc đường ranh giới Tân Biên – Châu Thành, kết thúc tại ĐH.719, phục vụ nhu cầu đi lại và vận chuyển các mặt hàng nông sản giữa 3 xã Trà Vong, Mỏ Công, Hòa Hiệp. Toàn tuyến dài 6,49Km, đi theo hướng Tây Bắc, quy hoạch trong giai đoạn 2016-2020 đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền rộng 9 m, lộ giới 30 m.

#### **12/. ĐH.721 (ĐH Thạnh Bình –Gò Cát)**

Bắt đầu từ vị trí giao với ĐT 795, và kết thúc ở kênh Tân Hưng. Toàn tuyến dài 6,3Km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa với 2 làn xe rộng 7m, lộ giới 30 m. Tuyến hình thành này sẽ giải quyết nhu cầu đi về trung tâm huyện của người dân dọc kênh thông qua việc kết nối với ĐT 795. Ngoài ra tuyến còn phục vụ nhu cầu vận chuyển các mặt hàng nông sản do đi khu vực trồng chuyên canh lúa, mía...trên địa bàn xã Tân Phong và Thạnh Tây. Dự kiến đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2016-2020.

### **8) Huyện Tân Châu**

Quy hoạch đường huyện được dựa trên các điều chỉnh đã được thông qua trong Nghị quyết Số 03/2012/NQ-HĐND ngày 13/7/2012 của HĐND huyện Châu Thành về việc điều chỉnh Quy hoạch giao thông nông thôn huyện Châu Thành, tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

#### **a) Các tuyến đường chuyển cấp quản lý:**

-Đường Đông Thành-Đông Hồ, ĐH.02: chuyển cho xã quản lý.

#### **b)Nâng cấp các tuyến đường hiện hữu:**

Các tuyến đường huyện hiện hữu được nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV mặt BTN rộng 7 m, lề đường mỗi bên 10 m, với phần gia cố 0,5 m, nền 9 m; hành lang bảo vệ đối với đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m. Nâng cấp các tuyến dự kiến như sau:

- Giai đoạn từ nay đến 2015: Nâng cấp và cải tạo các tuyến ĐH.801 (Đường Tân Hiệp -Sóc Miên), ĐH 805 (ĐH.04 –Suối Dây: hình thành trên cơ sở sát nhập hai tuyến là Suối Dây - Tân Phú và ĐH.04, dài 13,3 Km), ĐH.803 (Đường lộ 224), ĐH.804 (ĐH.20), ĐH.807 (Đường Thanh Niên), ĐH.809 (Đường Tân Thành - Cầu Sập), ĐH.812 (Đường Tầm Phô - Sân Bay), ĐH.817 (Đường ấp Tân Châu-ĐH.2B), ĐH.818 (Đường lên mũi

Kennedi).

- Giai đoạn 2016-2020: Tiếp tục nâng cấp và cải tạo các tuyến ĐH.808 (Đường Suối Ngô - Sóc Tà Em), ĐH.810 (Đường Tân Đông - Suối Dây), ĐH.811 (Đường Ngã Tư Tân Thành), ĐH.814 (Đường Đông Thành - Suối Dầm - Đông Hà), ĐH.815 (Đường Đông Thành - Suối Lam), ĐH.816 (Thanh Nghĩa: ĐH.07), ĐH.818 (Đường Tân Hưng - Thanh Tân), ĐH.819 (Đường Tân Thạnh), ĐH.820 (ĐH.01), ĐH.821 (ĐH.05), ĐH.822 (ĐH.09), ĐH.813 (ĐH.13).

### **c/. Đề xuất mở mới các tuyến đường huyện**

Từ nay đến năm 2020, dự kiến nâng cấp và mở mới thêm 8 tuyến đường. Cụ thể:

**1/. ĐH.823 (Đường Tân Thành - Suối Ngô - Tân Hòa):** Dài 11,7 Km, điểm đầu giao với ĐT.795.1, điểm cuối giao với đường lộ 244, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**2/. ĐH.824 (Đường Ấp 6-ĐT.792):** Dài 10,6 Km, điểm đầu giao QL.14C tại ấp 2 xã Suối Ngô, đi theo hướng Bắc nối vào ĐT.792 gần ranh Campuchia. Tuyến được mở mới hoàn toàn, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành 2016-2020.

**3/. ĐH.825 (Đường Trục P25):** Tuyến nối kết tuyến chính đường nối ĐT.793-Nông Trường Nước Trong với ĐT.792 và phục vụ giao lưu, đi lại giữa hai xã Tân Hà và Tân Hội dài 6,8 Km, quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành 2016-2020.

**4/. ĐH.826 (Đường Tân Thạnh đi ĐT.793):** Xây dựng nhằm tăng cường khả năng kết nối huyện Tân Biên với khu vực phía tây xã Tân Hưng. Tuyến dài 5,9 Km, điểm đầu giao với ĐT.785 tại ấp Tân Trung A xã Tân Hưng, điểm cuối nối với ĐT.793 trên địa bàn huyện Tân Biên. Quy hoạch đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành 2016-2020.

**5/. ĐH.827 (ĐH.03):** Dài 5,4 Km, điểm đầu giao đường vào trung đoàn 104 tại ấp Tân Xuân xã Tân Phú, theo hướng Bắc đến giao với ĐH.821 tại ấp Thanh Hiệp xã Thanh Đông. Quy hoạch tuyến đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**6/. ĐH.828 (Đường Trắng Trai - Tân Hòa):** Dài 5,4 Km, điểm đầu giao tại ngã ba giao giữa ĐH.803 với ĐH.808 (đường Suối Ngô - Sóc Tà Em), điểm cuối giao với ĐH.807 (đường Thanh Niên). Quy hoạch tuyến đạt cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lề đường mỗi bên 1,0 m với phân gia cố 0,5 m; hành lang bảo vệ đối với đường mỗi bên 9 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020.

**7/. ĐH.829 (ĐH.10):** Đoạn đường xã Tân Hưng dài 2,2 Km, điểm đầu giao ĐH.781B (đường Bờ Hồ - Bàu Vuông - Cống số 3), điểm cuối tại ranh huyện Dương Minh Châu. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong GD 2016-2020.

**8/. ĐH.830 (ĐH. Tránh Thị Trấn):** Tuyến đi vòng qua TT.Tân Châu, dài 4Km. Dự kiến xây dựng đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7,0 m, nền 9,0 m, lộ giới 30 m. Hoàn thành trong GD 2016-2020.

### **9) Thị xã Tây Ninh**

Theo phân cấp hiện tại trên địa bàn thị xã không có các tuyến đường huyện. Tuy nhiên với nhu cầu đi lại ngày cao của người dân đồng thời để chia sẻ lưu lượng giao thông



trên các tuyến đường tỉnh và cũng như đảm bảo an toàn cho người tham gia lưu thông, vì vậy quy hoạch dự kiến xây dựng các tuyến đường huyện nhằm đảm bảo nhu cầu đi lại cho người dân trên địa bàn thị xã. Các tuyến đường huyện có thể mở mới hoàn toàn hay được nâng cấp từ các tuyến đường xã...

### **Các tuyến đường mở mới:**

#### **1/. ĐH.901 (ĐH.Kênh Tây – Thạnh Trung: ĐH.07)**

Tuyến có chiều dài 4,0Km, bắt đầu tại điểm giao với Đường Cặp Kênh (tại ấp Tân Phước, xã Tân Bình) và kết thúc tại điểm giao với ĐH.Thạnh Đông – Tân Lập (ấp Thạnh Trung, xã Thạnh Tân). ĐH.Kênh Tây – Thạnh Trung có vai trò kết nối dân cư 2 xã Thạnh Tân và Tân Bình, sẽ chia sẻ một phần lưu lượng trên tuyến ĐT.793. Tuyến được hình thành từ việc nâng cấp tuyến 2.2 Km đường xã của xã Tân Bình (đường Tổ 15 dài 1,1Km và đường tổ 17 dài 1,1Km) và mở mới một đoạn 1,8 Km. Từ nay đến năm 2015 sẽ tiến hành cắm mốc lộ giới. Giai đoạn 2016-2020 sẽ tiến hành mở mới toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

#### **2/. ĐH.902 (ĐH.Thạnh Đông – Tân Lập: ĐH.02)**

Đây là trục ngang chính có chiều dài 10,4 Km, bắt đầu tại ranh huyện Dương Minh Châu (ấp Thạnh Đông, xã Thạnh Tân) và kết thúc tại ranh huyện Tân Biên (ấp Tân Lập, xã Tân Bình); Là tuyến đường có vai trò khá quan trọng trong việc thông thương giữa các xã ở phía Bắc thị xã. Khi tuyến hình thành, đây cũng là tuyến đường ngắn nhất đi đến huyện Tân Biên và huyện Tân Châu của người dân ở 2 xã Thạnh Tân, xã Tân Bình, tăng cường mối giao lưu giữa khu nội thị và ngoại thị. Hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020, đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

#### **3/. ĐH. 903 (ĐH.Thạnh Đông – Giồng Cà:ĐH.03)**

Dài 11,9Km, điểm đầu giao với ĐH.Thạnh Đông – Tân Lập ( tại ấp Thạnh Đông, xã Thạnh Tân) và kết thúc tại ranh huyện Châu Thành (ấp Kinh Tế, xã Bình Minh). Tuyến được hình thành từ việc nâng cấp tuyến 4,1 Km đường xã (đường Giồng Cà 2 của Bình Minh dài 0,62Km, đường Xe Sâu, xã Thạnh Tân dài 2,88Km và đường Tổ 4 Thạnh Trung, xã Thạnh Tân dài 0,6Km), còn lại mở mới 7,8Km. Từ nay đến năm 2015 sẽ tiến hành cắm mốc lộ giới. Giai đoạn 2016-2020 sẽ tiến hành mở mới toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

#### **4/. ĐH. 904 (ĐH.785 – Giồng Cà:ĐH.04)**

Bắt đầu từ giao ĐT.785 chạy dọc lên phía Bắc xã giao cắt với ĐT.798 và ĐH.Thạnh Đông – Giồng Cà và kết thúc tại ranh huyện Tân Biên (tại ấp Bàu Lùn, xã Bình Minh). Tuyến có chiều dài 8,9 Km, được hình thành từ việc nâng cấp tuyến đường xã thuộc xã Bình Minh là Giồng Cà 1 dài 6,95Km và đường Đồng Cỏ 1 dài 1,4 Km; đồng thời mở mới thêm 0,6Km kết nối vào đường ĐT.785. Từ nay đến năm 2015, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

#### **5/. ĐH.905 (ĐH.798 – Bàu Lùn : ĐH.05)**

Bắt đầu từ tại điểm giao với ĐT.798 và kết thúc tại ranh huyện Tân Biên (tại ấp Bàu Lùn, xã Bình Minh). Tuyến có chiều dài 4,1Km. Tuyến được hình thành từ việc nâng cấp tuyến 3,9Km đường xã Trà Tuông - Bàu Lùn và mở mới một đoạn 0,2Km. Từ nay đến năm 2015 sẽ tiến hành cắm mốc lộ giới. Giai đoạn 2016-2020 sẽ tiến hành mở mới toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.



## **6/. ĐH.906 (ĐH.Thạnh Tân – Tân Châu: ĐH.06)**

Tuyến có chiều dài 2,0Km. Tuyến bắt đầu tại điểm giao với ĐH.Thạnh Đông – Giồng Cà, chạy về hướng Tây, giao với ĐH.Thạnh Đông – Tân Lập và kết thúc tại ranh huyện Tân Châu (giao với ĐH.01 của huyện Tân Châu). Tuyến hình thành sẽ đáp ứng nhu cầu giao lưu của người dân thị xã và người dân huyện Tân Châu. Tuyến được hình thành từ việc nâng cấp tuyến 0.4 Km đường xã (đường Xe Sâu của xã Thạnh Tân) và mở mới một đoạn 1,6Km. Từ nay đến năm 2015 sẽ tiến hành cắm mốc lộ giới. Giai đoạn 2016-2020 sẽ tiến hành mở mới toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp IV, mặt nhựa rộng 7m, nền 9 m, lộ giới 30m.

### **3.3.1.5. Hệ thống cầu trên đường huyện**

Để đáp ứng nhu cầu phát triển của các huyện/thị trong tương lai, các cầu hiện hữu trên đường huyện đã xuống cấp, không đủ năng lực đáp ứng nhu cầu giao thông cần được nâng cấp, xây mới, kết cấu BTCT, đạt tải trọng HL 93 theo tiêu chuẩn thiết kế cầu 22TCN 272 – 05.

Cập nhật theo Quyết định số: 2729/QĐ-UBND ngày 27/12/2012 của UBND tỉnh Tây Ninh về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch giao thông nông thôn tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010 đến năm 2020.

Trong đó chi phí đầu tư xây dựng cầu qua sông Vàm Cỏ Đông (cầu An Hòa- huyện Trảng Bàng) trên tuyến đường huyện Lái Mai (ĐH.119) do tỉnh đầu tư, giai đoạn hoàn thành 2016-2020.

*(Chi tiết xem Phụ lục 5B- Quy hoạch hệ thống cầu trên đường huyện)*

### **3.3.1.6. Hệ thống đường xã**

Xây dựng mạng lưới đường xã được thực hiện theo các Nghị quyết của HĐND TX.Tây Ninh và 8 huyện về việc điều chỉnh Quy hoạch giao thông nông thôn các huyện/thị của tỉnh Tây Ninh giai đoạn 2010-2020.

- Đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống GTNT phải phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội trên địa bàn nhằm tạo sự gắn kết, liên hoàn thông suốt từ hệ thống giao thông quốc gia đến đường tỉnh, đường huyện, đường xã; giữa các vùng chuyên canh sản xuất hàng hóa lớn, vùng nguyên liệu với các khu, cụm công nghiệp chế biến, giữa sản xuất-chế biến và tiêu thụ; Đồng thời kết hợp giữa phát triển kinh tế và đảm bảo an ninh quốc phòng.

- Quy hoạch hệ thống GTNT cần phát huy lợi thế về địa lý và điều kiện tự nhiên của từng huyện, kết hợp giữa giao thông với thủy lợi, nông lâm nghiệp và các ngành kinh tế khác trên địa bàn nhằm đảm bảo khả năng vận chuyển hàng hóa và đi lại của nhân dân.

- Trong phát triển GTNT, phải quán triệt và thực hiện tốt phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”. Cần phải huy động và sử dụng có hiệu quả mọi nguồn lực để phát triển GTNT, các dự án phát triển kinh tế-xã hội, các dự án trong chương trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa nông nghiệp và nông thôn.

- Những xã có kinh tế chưa phát triển, nhân dân còn nghèo, tỉnh cần quan tâm hỗ trợ đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, tạo động lực cho kinh tế phát triển.

- Tổ chức đưa các loại hình vận tải hành khách cũng như hàng hóa và phương tiện vận tải phù hợp với điều kiện địa phương vào hoạt động khai thác.

- Các tuyến đường GTNT có chức năng nối kết các khu dân cư và vùng sản xuất nông

nghiệp ra đường huyện. Các tuyến này phục vụ cho việc vận chuyển, đi lại sinh hoạt hàng ngày của người dân địa phương.

- Những tuyến đường xã đi qua các khu vực đô thị, thị trấn, thị tứ, trung tâm xã đã có phê duyệt quy hoạch xây dựng thì áp dụng theo đề xuất của quy hoạch đó.

Quy hoạch đường xã trong giai đoạn I (từ 2013 đến 2015) tỷ lệ cứng hóa mặt đường đạt 20-30% và phấn đấu đến năm 2020 tỷ lệ cứng hóa mặt đạt từ 60-70%.

### 3.3.1.7. Quy hoạch các điểm đầu nối hệ thống đường gom và đường GTCC

**1/. Quốc lộ 22:** Cập nhật theo Quyết định số 37/QĐ-UBND ngày 10/01/2011 của UBND tỉnh Tây Ninh (Đã thỏa thuận với Bộ GTVT tại văn bản số: 7717/BGTVT-KCHT ngày 03/11/2010): Tổng số điểm đầu nối quy hoạch tuyến QL.22 trên địa bàn tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 là 14 điểm, trong đó nút giao đồng mức giản đơn có 8 điểm, nút giao điều khiển bằng đèn tín hiệu có 2 điểm, nút giao khác mức liên thông có 2 điểm, nút giao hình xuyên, điều khiển bằng đèn tín hiệu có 2 điểm.

- Điều khiển dòng giao thông qua các nút tại điểm đầu nối các Quốc lộ và hệ thống GTCC vào QL. 22 được tiến hành như sau:

+ Đầu nối QL.22B (Km 48+100) và tuyến N2(Km 42+600) vào QL.22 được bố trí giao cắt khác mức liên thông.

+ Đầu nối ĐT.782 (Km 35+600) và Đường An Bình- Cây Khế vào QL.22 được bố trí nút giao điều khiển bằng đèn tín hiệu.

+ Đầu nối Ngã ba đường tránh (Km 38+550) và đường vào KCN Trảng Bàng vào QL.22 tại Km 32+840 được bố trí nút giao hình xuyên điều khiển bằng đèn tín hiệu.

+ Còn lại đầu nối các đường xã, dân sinh, KCN vào QL.22 được bố trí nút giao cùng mức giản đơn.

Ngoài ra có bổ sung thêm 2 điểm đầu nối vào QL22 đoạn qua huyện Gò Dầu: Đầu nối ngã ba vào cảng Thanh Phước (Km46+375) và đầu nối ngã ba vào khu công nghiệp Đại An Sài Gòn (Km49+94,4).

**Bảng 3.9 Số lượng các giao cắt của các Quốc lộ và đường GTCC với QL.22**

Stt	Đơn vị Hành chính	Số lượng	Ngã tư	Ngã ba	
				Trái	Phải
1	Huyện Trảng Bàng	8	6	1	1
2	Huyện Gò Dầu	4	1		3
3	Huyện Bến Cầu	4		3	1
<b>Tổng cộng</b>		<b>16</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

### 2/. Quốc lộ 22B

- Cập nhật theo Quyết định số 37/QĐ-UBND ngày 10/01/2011 của UBND tỉnh Tây Ninh (Đã thỏa thuận với Bộ GTVT tại văn bản số: 7717/BGTVT-KCHT ngày 03/11/2010): Tổng số điểm đầu nối quy hoạch vào Quốc lộ 22B là 55 điểm, trong đó nút giao đồng mức giản đơn có 42 điểm, nút giao điều khiển bằng đèn tín hiệu có 2 điểm, nút giao khác mức liên thông có 1 điểm, đồng mức kênh hóa là 10 điểm

- Điều khiển dòng giao thông qua nút tại các điểm đầu nối của các Quốc lộ và hệ



thông GTCC vào QL.22B được tiến hành như sau:

+ Bố trí nút giao điều khiển bằng đèn tín hiệu tại các điểm giao giữa QL 22B với Đường 30/4 tại Km 33+175; ĐT 786 tại Km 35+800.

+ Bố trí nút giao đồng mức kênh hóa tại các điểm giao giữa QL.22B với ĐT Trà Võ-Đất Sét tại Km 12+300; ĐT.799 tại Km 25+250; ĐT.797 tại 26+125; Đường vào KCN Thanh Điền tại Km 36 + 100; ĐT Trung Nữ Vương tại Km 40+100; ĐT.781 tại Km 40+600 và Km 41+805; ĐT.788 tại Km 49+500; ĐT Bourbon tại Km 59+800; ĐT.783 tại Km 75+700.

+ Còn lại đầu nối đường huyện, đường xã, đường vào khu công nghiệp vào QL.22B được bố trí nút giao cùng mức giản đơn.

Ngoài ra bổ sung một điểm đầu nối vào Khu công nghiệp Hiệp Thạnh (Km2+975).

**Bảng 3.10 Số lượng các điểm đầu nối đường GTCC vào QL.22B**

Stt	Loại đường	Số lượng	Ngã tư	Ngã ba	
				Trái	Phải
1	Huyện Gò Dầu	14	6	3	5
2	Huyện Hoà Thành	11	2	3	6
3	Huyện Châu Thành	13	2	5	6
4	TX Tây Ninh	1	1		
5	Huyện Tân Biên	17	3	7	7
<b>Tổng cộng</b>		<b>56</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>24</b>

Trong đó đoạn đi qua huyện Hòa Thành từ vị trí giao đường Nguyễn Văn Cừ đến ranh thị xã Tây Ninh được xây dựng đường gom theo tiêu chuẩn đường đô thị (tách riêng với QL.22B), do đó một số tuyến đường nội thị được đầu nối vào tuyến đường gom này, không đầu nối trực tiếp vào QL.22B.

### 3/ Đường Hồ Chí Minh

Theo “Quy hoạch các điểm đầu nối, các tuyến đường địa phương vào đường Hồ Chí Minh trên địa bàn tỉnh Tây Ninh”, tuyến có 17 điểm đầu nối trong đó đường GTCC hiện trạng là 11 điểm, đường GTCC theo quy hoạch là 6 điểm:

- + Quốc lộ : 2 điểm
- + Đường tỉnh : 2 điểm
- + Đường huyện : 6 điểm
- + Đường xã : 4 điểm
- + Đường chuyên dùng : 2 điểm
- + Đường sắt : 1 điểm

Quy hoạch các vị trí đầu nối vào tuyến đường Hồ Chí Minh theo từng giai đoạn cụ thể như sau:

- Giai đoạn từ này đến năm 2020 khi đường Hồ Chí Minh được xây dựng với quy mô là đường cấp III thì các điểm đầu nối được quy hoạch như sau:

+ Nút giao thông cùng mức kênh hóa: Tại điểm đầu nối giữa ĐT.789(Km 41+400), ĐT.782( Km 54+700), ĐH Rõng Trượng (Km 57+150) với đường HCM.

+ Nút giao cắt hình xuyến: Tại điểm đầu nối giữa Quốc lộ 22 (Km 58+000) với

đường HCM.

+ Nút giản đơn: Là những điểm đầu nối còn lại.

- Giai đoạn sau năm 2020 khi đường Hồ Chí Minh được đầu tư xây dựng với quy mô là đường cao tốc các điểm đầu nối tại các nút giao giữa đường sắt HCM-Tây Ninh (Km 54+250), đường cao tốc HCM – Mộc Bài (Km 54+000), ĐH An Thái (đường vào KCN Bourbon Km 61+300), đường vào khu liên hợp Phước Đông Bời Lời (Km44+800), đường Suối Lầy ( Km 49+180), đường vào Khu Công nghiệp Bàu Hai Năm (Km 51+170) với đường HCM thành nút giao khác mức.

### 3.3.1.8. Hệ thống công trình phục vụ vận tải đường bộ

#### a) Hệ thống bến xe

**1/. TX.Tây Ninh:** Hiện tại trên địa bàn TX. Tây Ninh có 1 bến xe khách được bố trí ở đường Trưng Nữ Vương. Giai đoạn từ nay đến 2020 tiếp tục khai thác với diện tích 11.054m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn loại 2. Sau năm 2020, khi lưu lượng hành khách và phương tiện tăng cao sẽ di dời ra ngoài khu vực trung tâm Thị xã.

**2/. Trảng Bàng:** Quy hoạch đến năm 2020 sẽ nâng cấp bến xe khách Trảng Bàng, quy mô diện tích là 6.100 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến xe loại 3. Sau năm 2020 di dời bến xe ra khu vực phía bắc thị trấn, gần đường Hồ Chí Minh.

**3/. Gò Dầu:** Từ nay đến năm 2020 sẽ xây dựng bến xe với quy mô là 6.600 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến xe loại 3. Sau 2020 khi lưu lượng phương tiện và hành khách tăng cao, sẽ di dời bến xe ra ngoài khu trung tâm, nằm ở khu vực phía nam Thị trấn, bến xe hiện tại được chuyển thành bến xe buýt.

**4/. Bến Cầu:** Từ nay đến năm 2020 dự kiến sẽ xây dựng thêm 1 bến xe khách huyện ở khu vực cầu Địa Xù với quy mô 6.900 m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến xe loại 3.

**5/. Dương Minh Châu:** Dự kiến xây dựng mới 1 bến xe khách ở vị trí nằm tại ngã ba giao giữa ĐT.781 và đường Suối Đá - Khe dol, đạt tiêu chuẩn bến loại 3, diện tích 15.000 m<sup>2</sup>. Hoàn thành giai đoạn 2010-2020. Và nâng cấp bãi đỗ xe tải, có vị trí nằm tại ngã ba giao giữa ĐT.781 và ĐT.784ND tại cầu K13. Dự kiến xây dựng giai đoạn trước 2015.

**6/. Hòa Thành:** Dự kiến xây dựng 1 bến xe khách có diện tích 5.900m<sup>2</sup>, đạt tiêu chuẩn bến xe loại 3 với đầy đủ các khu chức năng phục vụ nhu cầu cần thiết của hành khách. Thực hiện sau 2015. Tuy nhiên, quy mô của bến xe này sẽ được nghiên cứu chi tiết hơn trong quy hoạch đô thị thị trấn Hòa Thành.

Trên địa bàn huyện Hòa Thành còn một đầu mối trung chuyển hàng rất lớn đó là chợ Long Hoa. Đây là trung tâm thương mại dịch vụ của tỉnh Tây Ninh. Lượng phương tiện hàng hóa đến và đi tại đây là khá lớn, cần thiết phải có một bến xe tải đáp ứng việc trung chuyển hàng hóa và thực hiện các tác vụ liên quan của khu vực chợ Long Hoa và các chợ đầu mối nông sản. Quy hoạch đề xuất xây dựng bãi đỗ xe tải với quy mô 2,5ha trên địa bàn Thị trấn, nằm phía sau trường TH Nguyễn Đình Chiểu.

**7/. Tân Châu:** Quy hoạch đề xuất di chuyển bến xe khách hiện hữu đến vị trí mới nằm trên ranh giới thị trấn Tân Châu và xã Thạnh Đông (ấp Thạnh Hiệp) giáp ĐT.785, xây dựng đạt tiêu chuẩn bến loại 3, diện tích 5000 m<sup>2</sup>. Quy hoạch giai đoạn 2016-2020.

Nhằm phục vụ nhu cầu phát triển hệ thống tuyến vận tải hành khách công cộng trên địa bàn huyện Tân Châu trong những năm gần đây. Do vậy dự kiến sẽ xây dựng hai bến

cuối của xe buýt tại xã Tân Hà và Tân Hòa, mỗi bến có diện tích là 1000 m<sup>2</sup>.

Nhu cầu vận chuyên hàng hóa giao lưu với Campuchia tại một số cửa khẩu dọc biên giới ngày một tăng cao. Vì vậy, dự kiến sẽ xây dựng một bến xe tải có vị trí nằm trên đường ĐT.785 (hiện trạng là đường Kà Tum - Tân Hà), ấp Đông Hiệp, xã Tân Đông với diện tích dự kiến là 10.000 m<sup>2</sup>.

**8/. Tân Biên:** Trên địa bàn huyện hiện có 1 bến xe khách tại thị trấn Tân Biên, tuy nhiên, xét nhu cầu vận tải hiện nay cùng với nhu cầu vận tải trong tương lai thì bến xe hiện hữu không đủ khả năng đáp ứng. Quy hoạch đề xuất nên mở rộng bến xe hiện tại lên 12.000 m<sup>2</sup>, xây dựng đạt tiêu chuẩn bến xe loại 4 sau năm 2016.

Ngoài ra, còn có các bãi đậu xe tải ở các khu vực cửa khẩu như: Cửa khẩu chính Chàng Riệc; Cửa khẩu phụ Tân Phú, Tân Nam.

**9/. Châu Thành:** Quy hoạch đề xuất bến xe khách có diện tích 12.000m<sup>2</sup> nằm bên ĐT.781, cách ngã 4 huyện khoảng 350m. Ngoài ra huyện Châu Thành còn bãi đỗ xe rộng 20.738m<sup>2</sup> ở khu cửa khẩu Phước Tân.

**10/. Bến xe Mộc Bài:** Tiếp tục đầu tư, bảo dưỡng thường xuyên, nâng cao chất lượng phục vụ, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người dân, có diện tích 10.000m<sup>2</sup>, tiêu chuẩn loại 2, đóng vai trò đầu mối giao thông quan trọng, chủ yếu phục vụ nhu cầu trao đổi hàng hóa, hành khách giữa Việt Nam và các nước trong khu vực. Đơn vị trực tiếp khai thác, quản lý là công ty Cổ phần bến xe khách Mộc Bài.

#### **b) Trạm dừng nghỉ**

Theo quy hoạch của BGTVT đến năm 2020 sẽ xây dựng 1 trạm dừng nghỉ tại xã Gia Bình huyện Trảng Bàng với quy mô 10 ha nằm tại ngã tư giao giữa đường Xuyên Á (QL.22) với đường Hồ Chí Minh. Các phương tiện tham gia giao thông liên tỉnh có thể tiếp nhiên liệu và hành khách được đáp ứng những nhu cầu phục vụ khác.

### **3.3.1.9. Quy hoạch nút giao thông**

#### **a) Mục tiêu**

Nút giao thông là nơi tập trung nhiều xung đột, nhiều tai nạn, gây nên ách tắc. Quy hoạch nút giao thông nhằm giải quyết các xung đột (hoặc triệt để hoặc giảm mức độ) để đạt các mục tiêu:

- + Đảm bảo năng lực thông xe qua nút một cách hợp lý để đảm bảo chất lượng dòng xe qua nút;
- + Đảm bảo an toàn giao thông;
- + Có hiệu quả về kinh tế;
- + Đảm bảo mỹ quan và vệ sinh môi trường.

#### **b) Phân loại nút giao thông**

Căn cứ vào phương pháp hóa giải các xung đột mà phân ra các loại hình NGT:

1/Nút giao thông khác mức, dùng công trình (hầm hay cầu) cách ly các dòng xe để hóa giải xung đột.

2/ Nút giao thông cùng mức:

+ Nút đơn giản: Các xung đột còn có thể chấp nhận được (khi lưu lượng xe rẽ trái dưới 30 xcqđ/h và tốc độ xe rẽ dưới 25 Km/h). Loại hình này có thể có mở rộng hay không mở rộng;

+ Nút kênh hóa khi một số luồng xe rẽ có yêu cầu (về lưu lượng rẽ và tốc độ xe rẽ), các làn xe rẽ sẽ được tách riêng, có bảo hộ (bằng đảo, bằng vạch kẻ và nút đó được gọi là nút kênh hóa). Loại nút kênh hóa sẽ ấn định được góc giao có lợi cho xung đột, tạo diện tích cho xe chờ cơ hội trước khi cắt các dòng xe khác;

+ Nút hình xuyên: chuyển các xung đột nguy hiểm kiểu giao cắt thành xung đột trộn dòng.

+ Nút điều khiển bằng tín hiệu đèn: cách ly các luồng xe xung đột bằng cách phân chia theo thời gian.

### c) Cơ sở lựa chọn loại hình nút giao thông

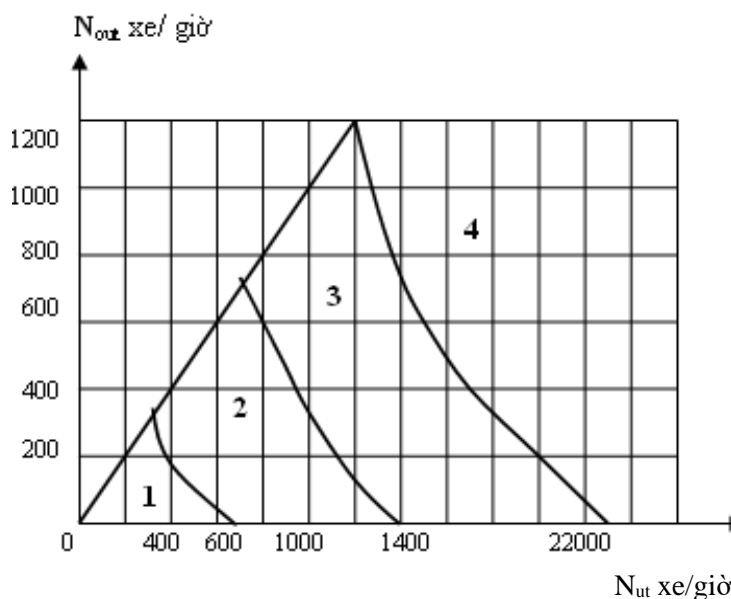
#### 1/. Cơ sở lý thuyết

##### - Biểu đồ RuzKov

Việc áp dụng các loại hình nút giao thông hợp lý dựa trên lưu lượng xe chạy trên đường chính cũng như đường phụ. Các nhà nghiên cứu về giao thông trên cơ sở lý thuyết và quan trắc thực tiễn trong nhiều năm đưa ra các biểu đồ phạm vi áp dụng cho nút giao thông. Dưới đây đưa ra biểu đồ đề nghị cho phạm vi áp dụng các loại hình nút giao thông của A.A Ruzkov

**Hình 3.1 Đồ thị của A.A Ruzkov ( Nga )**

- +Vùng 1: NGT điều chỉnh.
- +Vùng 2: NGT tự điều chỉnh.
- +Vùng 3: NGT có điều chỉnh.
- +Vùng 4: Nút giao khác mức.
- + $N_{ut}$  : Lưu lượng xe quy đổi xe theo hướng ưu tiên ( Xe / giờ ).
- + $N_{out}$  : Lưu lượng xe quy đổi theo hướng không ưu tiên. ( Xe / giờ).



##### - Phạm vi áp dụng các loại hình nút giao thông theo TCVN 4050-05:

Việc lựa chọn loại hình chủ yếu căn cứ vào:

- Các nhân tố ảnh hưởng như đã nêu trên.
- Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật.
- Phát huy sự sáng tạo của người thiết kế.
- Khi cần có thể tham khảo các số liệu theo lưu lượng giao thông trong nút:

**Bảng 3.11 Phạm vi áp dụng các loại hình nút giao thông**

Lưu lượng xe trên đường	Lưu lượng xe trên đường phụ, xcqd/nđ		
	Nút đơn giản	Nút kênh hóa	Các loại

chính, xcqd/nđ.		Có đảo trên đường phụ	Có đảo, làn chờ và làn đón xe rẽ trái trên đường chính	hình khác
≤ 1 000	≤ 500	500 ÷ 1 000	-	-
≤ 2 000	≤ 500	500 ÷ 2 000	-	-
≤ 3 000	≤ 450	450 ÷ 1 000	1 000 ÷ 1 700	≥ 1 700
≤ 4 000	≤ 250	≤ 250	250 ÷ 1 200	> 1 200
≤ 5 000	-	-	≤ 700	> 700
> 5 000	-	-	≤ 400	> 400

Tùy theo lưu lượng xe chạy trong nút có thể chọn các loại hình nút khác nhau như:

- + NGT đơn giản (không có đảo giao thông, không có dải chuyển tốc);
- + NGT có đảo dẫn hướng trên đường phụ;
- + NGT có đảo dẫn hướng cả trên đường chính và đường phụ và có dải chuyển tốc trên đường chính;
- + NGT hình xuyên.

## 2/. Cơ sở thực tiễn.

Để tổ chức giao thông cho nút giao thông thì cần phải căn cứ vào:

- Lưu lượng giao thông quy đổi ra xe con qua nút của năm tương lai.
- Đặc điểm hình học (bề rộng làn đường, số làn đường tại mặt cắt qua nút, cách bố trí giải phân cách, sơn kẻ vạch phân luồng giao thông...).
- Tính chất của các tuyến đường hình thành nút giao.
- Cơ cấu phương tiện, trình độ dân trí, mức độ phát triển đô thị và quy luật đi lại của các phương tiện, các giao cắt nguy hiểm mà nút hay xảy ra.
- Tình hình ùn tắc giao thông, các xung đột và những chuyển động sai tại nút.

## 3/. Phân tích nút giao thông

### - Phân tích nút

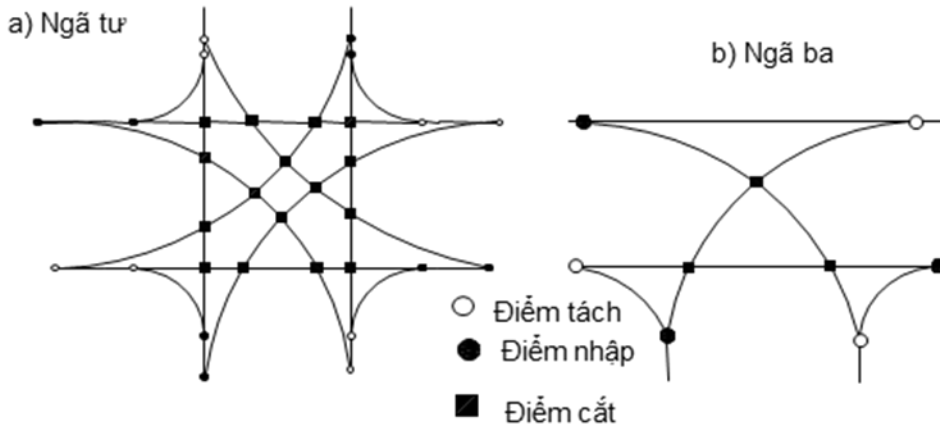
Độ phức tạp của nút xác định theo công thức:  $M = n_t + 3n_n + 5n_c$

Trong đó:  $n_t$ ,  $n_n$ ,  $n_c$  lần lượt là số điểm tách, nhập và giao cắt trong nút.

Theo tiêu chuẩn trên thì độ phức tạp của nút được đánh giá như sau:

- + Khi  $M < 10$  : Nút rất đơn giản
- + Khi  $M = 10 - 25$  : Nút đơn giản
- + Khi  $M = 25 - 55$  : Nút phức tạp vừa phải
- + Khi  $M > 55$  : Nút phức tạp

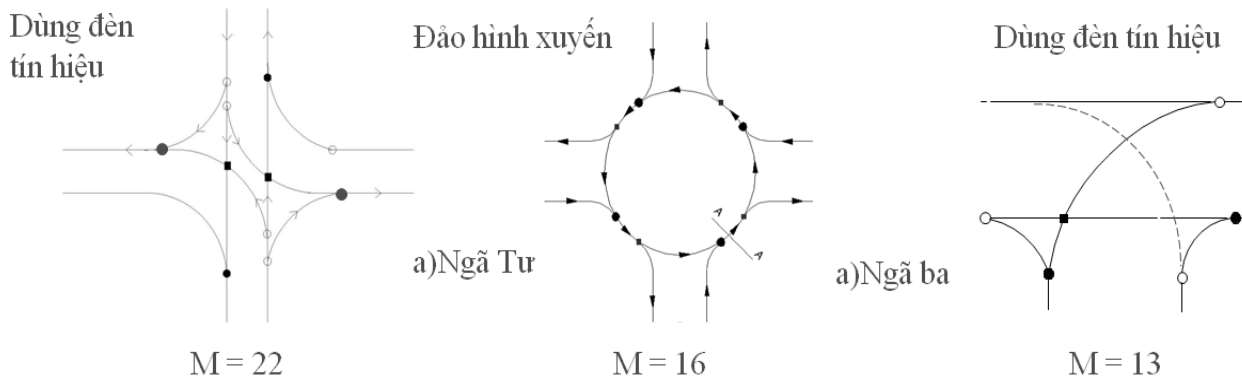
❖ **Khi chưa quy hoạch:**



M=122: Nút phức tạp

M=27: Nút phức tạp vừa phải

❖ **Khi được quy hoạch**



Sau khi bố trí đèn tín hiệu, đảo hình xuyên... số điểm xung đột tại nút giảm đáng kể. Từ những nút giao phức tạp trước đó được chuyển thành các nút giao đơn giản.

**- Đề xuất loại hình nút**

- Tất cả các nút giao với đường cao tốc Tp.HCM – Mộc Bài, Cao tốc Gò Dầu-Xa Mát, Đường Sắt HCM-Mộc Bài, Đường Sắt Gò Dầu-Xa Mát: Quy hoạch đề xuất là các nút giao khác mức. Mô hình của các nút này sẽ được nghiên cứu chi tiết trong các dự án nghiên cứu khả thi sau này khi các tuyến đường được xây dựng.

Ngoài ra, Vị trí nút giao giữa ĐT.784 và ĐT.781 (tại cầu K13): Đây là vị trí giao nhau giữa nhiều tuyến đường tỉnh có lưu lượng xe lớn như: ĐT.781, ĐT.784, đường vành đai 2 của Thị xã (Dự kiến), đồng thời còn giao với tuyến Kênh Tây nên số điểm xung đột rất lớn, thuộc nút giao rất phức tạp. Do đó, Quy hoạch đề xuất áp dụng **nút giao khác mức** tại vị trí này. Diện tích khoảng 130.000m<sup>2</sup>.

### Hình 3.2 Hình minh họa nút giao khác mức



- Trong phạm vi đồ án này ta chỉ Quy hoạch các nút giao thông hiện hữu, các nút giao giữa đường Quốc lộ và đường tỉnh sau đây:

+ Nút 1: QL.22B giao với ĐT.792, áp dụng nút giao thông bố trí đảo và đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 30.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 2: ĐT.793 giao với ĐT.797 (Thiện Ngôn Tân Hiệp), nút giao thông ngã tư có bố trí đảo dẫn hướng cho làn rẽ phải và có đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 30.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 3: Nút giao ngã ba Thiện Ngôn giữa QL,22B và ĐT.Thiện Ngôn Tân Hiệp, có bố trí đảo dẫn hướng cho làn rẽ phải và có đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 35.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 4: Nút giao ngã ba Thanh Tây giữa QL,22B và ĐT.795, có bố trí đảo dẫn hướng cho làn rẽ phải và có đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 35.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 5: Nút ngã tư giao nhau giữa ĐT.795 và ĐT.793, áp dụng mô hình vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, có điều tiết lưu thông bằng hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 40.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 6: Nút ngã tư Đồng Pal giao giữa ĐT.785 với ĐT.795. Hiện tại là nút giao thông hình xuyên, nằm trong TT.Tân Châu. Trong tương lai, khi lưu lượng giao thông qua nút tăng, Ta tiến hành cải tạo nút, mở rộng bán kính cong, giữ nguyên bán kính đảo hình xuyên, bố trí đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 40.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 7: Nút ngã ba giao giữa QL.22B và đường Bourbon, bố trí đèn tín hiệu, hoàn thành trong hai giai đoạn:

- Giai đoạn trước 2015: Cải tạo nút ngã ba, có đèn tín hiệu và đảo dẫn hướng.

- Giai đoạn 2016-2020: Khi kéo dài đường Bourbon (ĐT.781B) tới ĐT.788 thì ta cải tạo thành nút giao ngã tư, có bố trí đèn tín hiệu và đảo dẫn hướng. Diện tích khoảng 35.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 8: Nút ngã tư giao giữa ĐT.793 và đường Bourbon, áp dụng mô hình vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, có điều tiết lưu thông bằng hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 40.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 9: Nút giao giữa ĐT.785, ĐT.781B (Đường Bourbon, Đường Bờ Hồ-Bầu Vương-Cổng Số 3), áp dụng mô hình vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, có điều tiết lưu thông bằng hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 35.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 10: Nút giao ngã ba Vĩnh giữa QL.22B và ĐT.788, bố trí đảo dẫn hướng cho làn rẽ phải và có đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 40.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 11: Nút giao ngã tư Tân Bình giữa ĐT.785 và ĐT.793, áp dụng mô hình vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, có điều tiết lưu thông bằng hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 35.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 12: Nút giao giữa QL.22B và ĐT.798, áp dụng mô hình vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, kết hợp hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 30.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 13: Nút giao giữa QL.22B và ĐT.78. Quy hoạch đề xuất mở rộng nút, bố trí đảo dẫn hướng và dùng đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 25.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 14: Theo quy hoạch chung TX.Tây Ninh đây là nút giao giữa ĐT.781 và Đường vành đai thị xã, áp dụng mô hình vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, có điều tiết lưu thông bằng hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 30.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 15: Nút giao ngã tư có đèn tín hiệu giao giữa QL.22B và ĐT.786, bố trí đèn tín hiệu và đảo dẫn hướng làn rẽ phải. Diện tích khoảng 25.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 16: Nút ngã ba giao giữa QL.22B và Đường 30/4. Quy hoạch đề xuất mở rộng nút, bố trí đảo dẫn hướng, và có làn dành riêng cho làn rẽ trái và dùng đèn tín hiệu 3 pha. Diện tích khoảng 35.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 17: Nút giao ngã tư Núi giữa ĐT.790 và ĐT.784, quy hoạch nút vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, bố trí đèn tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 30.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 18: Nút ngã tư giao giữa ĐT.781 và ĐT.782B (Đường Phước Minh-Lộc Ninh). Quy hoạch đề xuất nút giao thông tự điều chỉnh, có đảo dẫn hướng. Diện tích khoảng 25.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 19: Nút ngã ba giao giữa ĐT.784 và ĐT.789B (đường Đất Sét Bến Cùi), quy hoạch đề xuất mở rộng nút, bố trí đảo dẫn hướng, và dùng đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 25.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 20: Nút giao giữa QL.22B và ĐT.784B (Thanh Đức Cầu Khởi), quy hoạch đề xuất mở rộng nút, bố trí đảo dẫn hướng, dùng đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 30.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 21: Nút giao giữa QL.22B và ĐT.789B (Trà Vở Đất Sét), quy hoạch đề xuất mở rộng nút, bố trí đảo dẫn hướng, dùng đèn tín hiệu. Diện tích khoảng 25.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 22: nút giao giữa QL.22B và ĐH.504 (đường Xóm Bó Bàu Đôn), quy hoạch đề xuất mở rộng nút, bố trí đảo dẫn hướng, và dùng đèn tín hiệu (Ưu tiên cho hướng đi thẳng trên QL.22B). Diện tích khoảng 20.000m<sup>2</sup>.

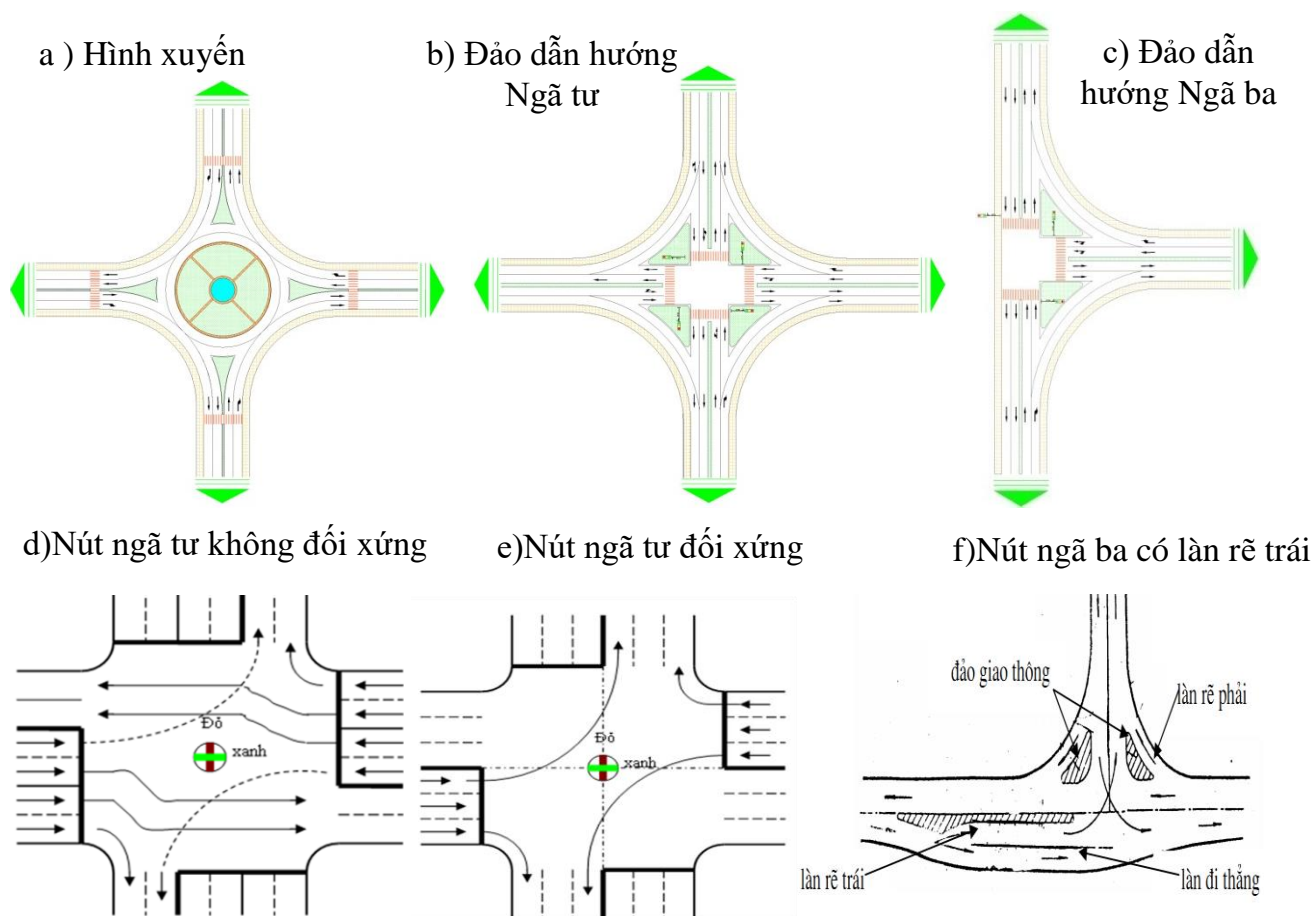
+ Nút 23: Nút giao giữa Đường tránh Xuyên Á và ĐT.782, áp dụng mô hình vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, có điều tiết lưu thông bằng hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 55.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 24: Nút giao ngã 4 giữa Đường tránh Xuyên Á, ĐT.787B và Đường Nguyễn Văn Rốp, áp dụng mô hình vòng xuyên 4 nhánh đồng mức, có điều tiết lưu thông bằng hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 50.000m<sup>2</sup>.

+ Nút 25: Nút giao tại Ngã ba ngân hàng-TT.Trảng Bàng giữa QL.22 và đường tránh Xuyên Á, được cải tạo thành nút ngã tư, có bố trí đảo hình xuyên, có điều tiết lưu thông bằng hệ thống tín hiệu giao thông. Diện tích khoảng 40.000m<sup>2</sup>.



**Hình 3.3 Các loại hình nút giao cùng mức**



**Bảng 3.12 Quy hoạch các nút giao thông chính của tỉnh Tây Ninh**

Stt	Nút giao thông	Kiểu nút	Diện tích (m <sup>2</sup> )	Giai đoạn
<b>A</b>	<b>Nút khác mức</b>			
1	Cao Tốc HCM-Mộc Bài - ĐT.787B	Không liên thông	75.000	Từ nay đến 2020
2	Cao Tốc HCM-Mộc Bài - Đường HCM	Liên thông	125.000	Từ nay đến 2020
3	Cao Tốc HCM-Mộc Bài - ĐT.782	Liên thông	120.000	Từ nay đến 2020
4	Cao Tốc HCM-Mộc Bài - QL.22B	Liên thông	120.000	Từ nay đến 2020
5	Cao Tốc HCM-Mộc Bài - QL.22	Liên thông	125.000	Từ nay đến 2020
6	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.782B	Không liên thông	75.000	Sau 2020
7	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.789B	Liên thông	100.000	Sau 2020
8	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.784B	Không liên thông	75.000	Sau 2020
9	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.781	Liên thông	120.000	Sau 2020
10	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.790	Liên thông	125.000	Sau 2020
11	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.785	Liên thông	125.000	Sau 2020
12	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.781B	Liên thông	100.000	Sau 2020
13	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.795	Liên thông	110.000	Sau 2020
14	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -ĐT.797	Liên thông	120.000	Sau 2020
15	Cao Tốc HCM-Mộc-Xa Mát -QL.22B	Liên thông	120.000	Sau 2020

Stt	Nút giao thông	Kiểu nút	Diện tích (m <sup>2</sup> )	Giai đoạn
16	ĐT.784 và ĐT.781 (Cầu K13)	Liên thông	130.000	Từ nay đến 2020
<b>B</b>	<b>Nút cùng mức</b>			
1	QL. 22B - ĐT. 792	Đảo+ đèn tín hiệu	30.000	2016-2020
2	ĐT. 793 - ĐT. 797 (Thiện Ngôn Tân Hiệp)	Đảo+ đèn tín hiệu	30.000	2016-2020
3	QL. 22B - ĐT. 797 (Thiện Ngôn Tân Hiệp)	Đảo+ đèn tín hiệu	35.000	2016-2020
4	QL. 22B - ĐT.795	Đảo+ đèn tín hiệu	35.000	Trước 2015
5	ĐT. 793 - ĐT. 795	Vòng Xuyên	40.000	2016-2020
6	ĐT. 785 - ĐT. 795	Vòng Xuyên	40.000	2016-2020
7	QL. 22B - ĐT.781B (ĐT. Bourbon)	Đảo+ đèn tín hiệu	35.000	2016-2020
8	ĐT. 793 - ĐT.781B (ĐT. Bourbon)	Vòng Xuyên	40.000	2016-2020
9	ĐT. 785 - ĐT.781B (ĐT. Bourbon)	Vòng Xuyên	35.000	Trước 2015
10	QL. 22B - ĐT. 788	Đảo+ đèn tín hiệu	40.000	Trước 2015
11	ĐT. 793 - ĐT.785	Vòng Xuyên	35.000	2016-2020
12	QL. 22B – Đường Vành đai TX.Tây Ninh (ĐT.798)	Vòng Xuyên	30.000	2016-2020
13	QL. 22B - ĐT.781	Đảo+ đèn tín hiệu	25.000	2016-2020
14	QL. 22B (giao đường Vành đai TX) - ĐT.781	Vòng Xuyên	30.000	2016-2020
15	QL. 22B - ĐT.786	Đảo+ đèn tín hiệu	25.000	2016-2020
16	QL. 22B - 30/4 (gần ngã ba Mít Một)	Đảo+ đèn tín hiệu	35.000	2016-2020
17	ĐT. 784 - ĐT.790	Vòng Xuyên	30.000	2016-2020
18	ĐT. 781 – ĐT. 782B (ĐH. Lộc Ninh-Phước Minh)	Đảo+ đèn tín hiệu	25.000	2016-2020
19	ĐT. 784- ĐT.789B (Đất sét-Bến Cùi)	Đảo+ đèn tín hiệu	25.000	2016-2020
20	QL. 22B - ĐT. 784B ( Đường Thạch Đức Cầu Khởi)	Đảo+ đèn tín hiệu	30.000	2016-2020
21	QL.22B - ĐT.789B (ĐT. Trà Võ - Đất Sét)	Đảo+ đèn tín hiệu	25.000	2016-2020
22	QL.22B- ĐH.504 (Xóm Bó _ Bàu Đôn)	Đảo+ đèn tín hiệu	20.000	2016-2020
23	Đ.Tránh Xuyên Á - ĐT. 782	Vòng Xuyên	55.000	2016-2020
24	Đ.Tránh Xuyên Á - ĐT. 787B	Vòng Xuyên	50.000	2016-2020
25	QL.22- Đ. Tránh Xuyên Á	Vòng Xuyên	40.000	2016-2020

### 3.3.2. Quy hoạch hệ thống đường sắt quốc gia

Theo quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/9/2009 về việc “Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030”, theo quyết định số 925/QĐ – TTg ngày 29/06/2009 về việc phê duyệt “quy hoạch xây dựng vùng biên giới Việt Nam – Campuchia” và quyết định 568/QĐ-TTg ngày 08-04-2013 về việc “điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT TP.Hồ Chí Minh” thì trên địa bàn tỉnh Tây Ninh có tuyến đường sắt quốc gia đi qua, khổ đường đôi 1.435mm, điện khí hóa, và kết nối với tuyến đường sắt TP.Hồ Chí Minh-Mỹ Tho-Cần Thơ tại ga Tân Chánh Hiệp (TP.HCM). Bao gồm 2 tuyến sau: Tuyến thành phố Hồ Chí Minh – cửa khẩu



Mộc Bài và tuyến thành phố Hồ Chí Minh – cửa khẩu Xa Mát.

### **1/. Tuyến đường sắt HCM - Mộc Bài:**

Hướng tuyến đề xuất đi song song với đường cao tốc HCM-Mộc Bài, đi qua ba huyện của tỉnh Tây Ninh là Trảng Bàng, Gò Dầu, Bến Cầu với chiều dài 25,3Km, dự kiến xây dựng sau 2020.

### **2/. Tuyến đường sắt Gò Dầu – Xa Mát:**

Tuyến đường sắt này có vai trò kết nối TP.HCM-Tây Ninh-Cửa khẩu quốc tế Xa Mát. Tuyến đường hình thành sẽ góp phần thúc đẩy vận chuyển hàng hóa, hành khách có khối lượng lớn giữa Việt Nam và Campuchia, đồng thời phát triển kinh tế xã hội khu vực và cả nước. Hướng tuyến song song với Quốc lộ 22B, dài khoảng 72Km. Dự kiến xây dựng sau năm 2020 và được chia làm hai giai đoạn:

+ Giai đoạn 1: Dự kiến hoàn thành đoạn từ Gò Dầu đến TX.Tây Ninh, dài 28Km.

+ Giai đoạn 2: Tiến hành xây dựng đoạn tiếp theo từ TX.Tây Ninh đến Cửa Khẩu Quốc tế Xa Mát, dài 44Km.

### **3/. Ga đường sắt:**

Đầu tư xây dựng 5 nhà ga đường sắt trên địa bàn tỉnh nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách: ga Trảng Bàng, ga Gò Dầu, ga Mộc Bài, ga Thị xã, ga Xa Mát; quy mô mỗi nhà ga có diện tích tối thiểu 1ha. Ngoài ra, còn xây dựng trung tâm tiếp vận, kho bãi tại khu vực nhà ga Trảng Bàng.

#### **3.3.3. Quy hoạch bãi đáp trực thăng**

Tây Ninh với định hướng phát triển du lịch với chất lượng cao gắn với phát triển các khu du lịch như: Khu du lịch núi Bà Đen; khu du lịch sinh thái Ma Thiên Lãnh; khu du lịch sinh thái Hồ Dầu Tiếng; khu du lịch Lò Gò – Xa Mát... do đó nhu cầu du lịch sẽ tăng cao hơn nữa trong thời gian tới và việc phát triển hệ thống hạ tầng du lịch sẽ như điều kiện tất yếu mà tỉnh sẽ phải thực hiện trong thời gian tới. Đề xuất xem xét xây dựng bãi đáp trực thăng đáp ứng nhu cầu du lịch của khách thập phương, các doanh nhân, cứu thương cứu hộ...

+ Giai đoạn sau năm 2020: Xây dựng một bãi đáp trực thăng tại núi Bà Đen.

+ Định hướng đến năm 2050: Xây dựng một bãi đáp trực thăng ở phía Tây Bắc thị xã Tây Ninh.

#### **3.3.4. Quy hoạch hệ thống giao thông đường thủy nội địa**

Quy hoạch hệ thống đường thủy nội địa của tỉnh Tây Ninh được thực hiện theo Quyết định 11/2012/QĐ-UBND ngày 08/02/2012 phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển GTVT đường sông tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn sau 2020.

##### **3.3.4.1. Quy hoạch các luồng hàng chủ yếu.**

#### **1/. Luồng hàng trên sông Sài Gòn:**

Đoạn sông Sài Gòn thuộc địa phận tỉnh Tây Ninh đề xuất bố trí cảng từ đoạn Bùng Binh xuống hạ lưu giáp với địa phận huyện Củ Chi – Tp.HCM: cảng Tổng hợp và cảng vật liệu xây dựng. Chân hàng là các cảng đầu mối tại Tp HCM như Tân Thuận, Tân Cảng..., và các cảng ở Nhơn Trạch (Đồng Nai), Bà Rịa - Vũng Tàu.

Định hướng quy hoạch: Đoạn sông từ cảng Vật liệu xây dựng Bùng Binh (hiện hữu)

đến ngã ba Bùng Binh (thuộc địa phận của tỉnh) dài 3,0Km, rộng xấp xỉ 100m, sâu - 1,87m/0HD, bán kính cong 100m. Đoạn này có chiều rộng, chiều sâu và bán kính cong sông đảm bảo cho phương tiện thủy có trọng tải đến 500T khai thác thuận lợi. Không cần phải nạo vét luồng, chỉ lắp đặt phao tiêu báo hiệu đường thủy.

Về khẩu độ, tính không của các cầu qua sông: Có cầu Bình Lợi và cầu Phú Long có tính không thấp (1,5m và 3,5m) là không đảm bảo. Bộ GTVT và Sở GTVT TP.HCM đã có kế hoạch nâng cấp các cầu này trong định hướng quy hoạch của ngành, nhưng đến nay vẫn chưa tiến hành thực hiện được do nhiều lý do mà chủ yếu là chưa bố trí được nguồn vốn.

Hiện tuyến sông Sài Gòn đoạn từ cách hạ lưu đập Dầu Tiếng 3Km về hạ lưu đang do trung ương khai thác quản lý đã có bố trí 31 phao báo hiệu, 69 báo hiệu bờ, 2 đèn hiệu cao 12m.

## **2/. Luồng hàng trên sông Vàm Cỏ Đông:**

Từ Tây Ninh (cụm cảng Gò Dầu, Bến Kéo-Hòa Thành...) đi Tp.HCM qua các sông: Vàm Cỏ Đông – sông Chợ Đệm – Bến Lức - Kênh Đồi – Kênh Tẻ - Cảng Sài Gòn ( cho các tàu thuyền nhỏ) hay tuyến Vàm Cỏ Đông – Vàm Cỏ – Kinh Nước Mặn – Sông Cần Giuộc – sông Nhà Bè – cảng Sài Gòn (cho các tàu cỡ lớn). Cự ly vận chuyển khoảng 192Km. Loại hàng vận chuyển chủ yếu gồm hàng xuất-nhập khẩu (nông lâm sản và xăng dầu...). Khi cụm cảng Sài Gòn được di dời hoàn chỉnh về Hiệp Phước Nhà Bè, cự ly vận chuyển sẽ tăng thêm khoảng 30 Km nữa.

Định hướng quy hoạch: Tuyến sông Vàm Cỏ Đông, đoạn từ cảng Hảo Đước đến Phước Chỉ có chiều dài 84Km, chiều rộng đáy sông 60 m, độ sâu 5,5m, bán kính cong  $R=120m$ . Đoạn này có chiều rộng luồng đạt tiêu chuẩn sông cấp III ( $B_l > 50m$ ), độ sâu đạt tiêu chuẩn sông cấp I ( $H_l > 4m$ ), độ tĩnh không các cầu qua sông đạt tiêu chuẩn cấp IV ( $TK = 6m$ ). Đảm bảo cho các phương tiện sà lan tự hành và sông pha biển có trọng tải (1000T đến 2000T) qua lại thuận lợi. Do vậy không cần phải nạo vét mà chỉ cần lắp đặt phao tiêu báo hiệu.

## **3/. Quy hoạch các tuyến kênh rạch nội tỉnh:**

### **- Rạch Trắng Bàng:**

Hướng tuyến và cự ly: Đây là rạch kết nối thị trấn Trắng Bàng ra sông Vàm Cỏ Đông, có chiều dài 10,05Km. (Đoạn có khả năng khai thác vận tải)

Vai trò của tuyến: là trục giao thông thủy giao lưu hàng hóa khu vực thị trấn Trắng Bàng với các cảng sông trong tỉnh và ngoài tỉnh.

Quy hoạch đạt cấp VI (phía Nam), chiều rộng 15m, sâu -1,3m, chiều cao tính không cầu 2,5m. Hiện tại còn vướng tĩnh không một cầu Bình Tranh (tĩnh không =1,5m, khẩu độ= 8m).

Đầu tư : Khối lượng nạo vét khoảng 70.000m<sup>3</sup>. Lắp đặt 30 bộ phao tiêu báo hiệu, 23 bộ báo hiệu bờ. Bố trí các mốc chỉ giới đường thủy nội địa theo quy định: 42 mốc cho hai bên bờ

**- Rạch Tây Ninh:** Là rạch kết nối thị xã Tây Ninh ra sông Vàm Cỏ Đông, có chiều dài 10,267Km (đoạn có khả năng khai thác vận tải)

Vai trò của tuyến: là tuyến đường thủy giao lưu hàng hóa từ thị xã Tây Ninh đến các cụm cảng nội tỉnh và liên tỉnh.

Định hướng quy hoạch: nạo vét mở rộng luồng ở các đoạn cạn và hẹp (chiều dài 1.200m) đạt tiêu chuẩn cấp VI: chiều rộng 15m, độ sâu luồng Hct = 1,4m, tĩnh không của các cầu bắc qua rạch là Ho = 3,0m. Nạo vét mở rộng luồng và cải tạo độ sâu cho ghe có trọng tải ≤ 50T và sà lan trọng tải ≤ 200T lưu thông. Khối lượng nạo vét khoảng 150.000m<sup>3</sup>. Lắp đặt 25 bộ phao tiêu báo hiệu.

Vạch định chỉ giới bờ đường thủy cấp VI (Bcg=10m), bố trí mốc chỉ giới: 54mốc.

- **Rạch Bảo:** Đây là rạch kết nối các kênh rạch của thị trấn Bến Cầu với sông Vàm Cỏ Đông, có chiều dài 4,113Km.

Vai trò của tuyến: là trục đường thủy giao lưu hàng hóa từ thị trấn Bến Cầu và các xã trong khu vực của huyện đến các cảng nội tỉnh và liên tỉnh, phạm vi lưu thông được từ cầu Long Thuận qua địa phận các xã Long Giang, Long Thuận, Tiên Thuận ra Vàm Bảo giáp sông Vàm Cỏ Đông.

Định hướng quy hoạch: nạo vét các bãi cạn đạt tiêu chuẩn kênh cấp V (bề rộng 25m), độ sâu luồng Hct ≥ 2,1m và tĩnh không của các cầu bắc qua rạch là Ho = 4,0m để cho ghe có trọng tải ≤ 100T và sà lan có trọng tải ≤ 500T lưu thông. Khối lượng nạo vét khoảng 120.000m<sup>3</sup>. Lắp đặt 13 phao tiêu báo hiệu. Vạch định chỉ giới bờ đường thủy cấp V (Bcg = 10m). Mốc chỉ giới: 24 mốc.

- **Rạch Bến Đá:** Đây là rạch kết nối từ thị trấn Tân Biên đến sông Vàm Cỏ Đông, đoạn có thể lưu thông tốt từ cầu Vĩnh, xã An Cơ (từ ĐT.788) có chiều dài khảo sát 7,765Km (đoạn có khả năng khai thác vận tải).

Vai trò của tuyến : là tuyến đường thủy giao lưu hàng hóa từ thị trấn Tân Biên đến các cụm cảng nội tỉnh và liên tỉnh.

Định hướng quy hoạch : Nạo vét mở rộng luồng ở các đoạn cạn và hẹp (chiều dài 1.200m) đạt tiêu chuẩn cấp IV (chiều rộng 35m), độ sâu luồng Hct ≥ 2,6m và tĩnh không của các cầu bắc qua rạch là Ho = 6,0m. Nạo vét mở rộng luồng và cải tạo độ sâu cho ghe có trọng tải ≤ 200T và sà lan trọng tải ≤ 700T lưu thông. Khối lượng nạo vét khoảng 552.000m<sup>3</sup>. Lắp đặt 38 phao tiêu báo hiệu và 18 báo hiệu bờ.

Vạch định chỉ giới bờ đường thủy cấp IV (Bcg=15m). Cắm 44 mốc chỉ giới đường thủy nội địa.

### 3.3.4.2. Quy hoạch cảng –bến thủy nội địa

Trên địa bàn tỉnh được quy hoạch 24 vị trí cảng (12 cảng tổng hợp; 3 cảng xăng dầu; 9 cảng-bến vật liệu xây dựng); các khu bến dành cho du lịch; các bến hàng hóa, vật liệu khác. Ước tính nhu cầu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sông Tây Ninh đến năm 2020 sẽ đạt hơn 16 triệu Tấn/năm (chiếm khoảng 20% khối lượng vận tải toàn ngành). Do đó cần phải Quy hoạch hệ thống Cảng sông trên địa bàn tỉnh để tổ chức xếp dỡ hàng hóa giải phóng tàu, sà lan nhanh chóng.

#### a) Cảng, bến tổng hợp:

1/. Cảng tổng hợp Bến Kéo: Nâng cấp, mở rộng cảng đạt công suất thiết kế 1.000.000 tấn/năm vào năm 2020, có khả năng tiếp nhận tàu 1000T. Quy hoạch gồm 9 bến (2 bến cũ), nhằm phục vụ cho nhu cầu thông qua hàng hóa nông sản, vật liệu xây dựng, đặc biệt là nguyên liệu và sản phẩm của Nhà máy xi măng Tây Ninh... Với tổng diện tích 19,19ha. Định hướng đến năm 2030, công suất đạt 1.500.000 tấn/năm.

2/. Cảng tổng hợp Bourbon An Hòa: Nâng cấp, mở rộng cảng đến năm 2020 đạt công

suất thiết kế 600.000 tấn/năm, có khả năng tiếp nhận tàu 2000T, gồm 2 bến có diện tích 3,64ha. Chủ yếu phục vụ hàng bao kiện. Định hướng đến năm 2030, công suất đạt 1.000.000 tấn/năm.

3/. Cảng tổng hợp Thanh Phước: Nâng cấp, mở rộng cảng đạt công suất thiết kế 800.000 tấn/năm vào năm 2020, có khả năng tiếp nhận tàu 2.000T, gồm 9 bến có diện tích 36ha. Chủ yếu phục vụ hàng container và hàng bao kiện. Định hướng đến năm 2030, công suất đạt 1.000.000 tấn/năm.

4/. Cảng tổng hợp Fico Tây Ninh: Công suất thiết kế đạt 2.000.000 tấn/năm vào năm 2020, gồm 5 bến có diện tích 10ha, có khả năng tiếp nhận tàu 1.000T. Phục vụ xếp dỡ hàng container, hàng bao kiện...

5/. Cảng Đại An Sài Gòn: Thuộc khu công nghiệp Đại An Sài Gòn, nằm ở bờ phải sông Vàm Cỏ Đông thuộc xã An Thạnh (Bến Cầu), cách hạ lưu cầu Gò Dầu 2.328m. Diện tích 12ha, công suất thiết kế 300.000 tấn/năm vào năm 2020, có khả năng tiếp nhận tàu 1.000T.

6/. Cảng tổng hợp Ninh Điền: Quy hoạch gồm 2 bến, có diện tích 4,34ha.

7/. Cảng tổng hợp Trí Bình: Quy hoạch gồm 8 bến, có diện tích 17,36ha. Phục vụ xếp dỡ hàng container, hàng bao kiện...

8/. Cảng tổng hợp Tiên Thuận: Quy hoạch gồm 3 bến có diện tích 6,51 ha. Phục vụ xếp dỡ hàng container, hàng bao kiện...

9/. Cảng tổng hợp thị trấn Gò Dầu: Quy hoạch gồm 5 bến có diện tích 10,85 ha. Phục vụ xếp dỡ hàng tổng hợp, hàng bao kiện...

10/. Cảng tổng hợp Lộc Thuận: Quy hoạch gồm 3 bến có diện tích 4,65 ha. Chủ yếu phục vụ hàng bao kiện.

11/. Cảng tổng hợp Địa Xù (Khu Cửa Khẩu Mộc Bài): Quy hoạch gồm 6 bến, với diện tích 7ha. Chủ yếu phục vụ hàng container và hàng bao kiện.

12/. Cảng tổng hợp Trí Việt (cách FicoCiment 1,6Km về hạ lưu): Quy hoạch gồm 2 bến. Chủ yếu phục vụ hàng hàng bao kiện phân bón.

### **b) Cảng xăng dầu**

1/. Cảng xăng dầu Trí Bình(nằm trong cụm cảng Trí Bình): Công suất thiết kế năm 2020 đạt 230.000 tấn/năm, 1 bến.

2/. Cảng xăng dầu Long Thành Nam: Nâng cấp, cải tạo từ bến cũ trong cụm cảng Bến Kéo. công suất thiết kế năm 2020 đạt 240.000 tấn/năm, 1 bến.

3/. Cảng xăng dầu thị trấn Gò Dầu: Nằm trong cụm cảng Gò Dầu, công suất thiết kế đạt 223.422 tấn/năm vào năm 2020, 1 bến.

### **c) Cảng vật liệu xây dựng**

1/. Cảng Hảo Đức: Nâng cấp, mở rộng đạt công suất thiết kế 1.630.321 tấn/năm vào năm 2020, gồm 5 bến có diện tích 4.65ha.

2/. Cảng Trí Bình: Nâng cấp, mở rộng cảng đạt công suất thiết kế 850.000 tấn/năm, gồm 4 bến. Chủ yếu bốc xếp: than đá, puzolan, thạch cao, clinker...

3/. Cảng Gò Dầu: Công suất thiết kế đến năm 2020 đạt 517,407 tấn/năm, gồm 2 bến với diện tích 1,86ha.

4/. Cảng An Hòa: Công suất thiết kế đến năm 2020 đạt 422.760 tấn/năm, gồm 2 bến

với diện tích 1,56ha.

5/. Cảng trên sông Sài Gòn: Vị trí cách cầu Sắt (Cầu Sài Gòn) 100m về phía hạ lưu, thuộc ấp 1-xã Bến Cùi (huyện Dương Minh Châu).

6/. Bến Bùng Binh: Công suất thiết kế năm 2020 đạt 95.858 tấn/năm, có 1 bến diện tích 1,56ha.

7/. Bến Fico: Công suất thiết kế đến năm 2020 đạt 2.343.845 tấn/năm, gồm 2 bến.

8/. Bến Rạch Bảo: Công suất thiết kế đến năm 2020 đạt 517,407 tấn/năm, gồm 2 bến với diện tích 1,56ha.

9/. Cụm bến tại ấp Long Chấn-xã Long Vĩnh-huyện Châu Thành (gần cầu Gò Chai) trên sông Vàm Cỏ Đông: bến tổng hợp và bến xăng dầu.

Ngoài ra còn có các khu cảng hành khách đặc biệt khác :

+ Cảng khu du lịch sinh thái Phước Đông Bờ Lờ diện tích khoảng 250 ha, chiều dài mặt sông (sông Sài Gòn) khoảng 2400m từ hạ lưu cầu Thanh An đến ranh giáp đường ĐT787 (Ngã tư ĐT.787 và ĐT.789) ấp Bùng Binh.

+ Cảng phục vụ Khu du lịch sinh thái Đảo Nhím (ở Hồ Dầu Tiếng ).

### **3.4. Quy hoạch phát triển hệ thống vận tải**

#### **3.4.1. Quy hoạch vận tải**

##### **a) Vận tải hàng hóa**

- **Các sản phẩm nông nghiệp:** Hiện nay, tỉnh Tây Ninh có nhiều sản phẩm nông nghiệp được cung cấp cho các tỉnh lân cận và xuất khẩu ra nước ngoài như: Sản phẩm từ cao su, tinh bột mì, hạt điều nhân, mía, gia súc...

- **Các sản phẩm khác:** Ngoài các sản phẩm tự sản xuất được như xi măng, cát, đá...còn lại các loại vật tư khác phục vụ xây dựng, sản xuất và hàng tiêu dùng của người dân như phân bón, sắt-thép, xăng dầu, máy móc, thiết bị, hàng bách hóa...chủ yếu được nhập từ , Đồng Nai, thành phố Hồ Chí Minh.

Các loại hàng hóa sẽ được vận chuyển chủ yếu bằng đường bộ qua các trục giao thông chính (QL.22, QL.22B, ĐT.782, ĐT.784, ĐT.785, ĐT.793...) hoặc bằng đường thủy (theo hai hệ thống sông Vàm Cỏ Đông, Sông Sài Gòn) đến các tỉnh ĐBSCL, TP.HCM và cụm cảng biển Nhóm 5.

Phát triển vận tải trên hệ thống đường bộ và đường thủy sẽ góp phần rất lớn trong việc trao đổi hàng hóa, sản phẩm giữa các vùng trong tỉnh cũng như đối với các tỉnh lân cận...tạo tiền đề trong việc phát triển kinh tế của vùng nói chung và của tỉnh nói riêng.

##### **b) Vận tải hành khách liên tỉnh và nội tỉnh**

- **Hành khách liên tỉnh:** Tây Ninh hiện đang khai thác được 51 tuyến liên tỉnh chủ yếu đi đến các tỉnh Miền Đông và Miền Tây Nam bộ. Các tuyến này chủ yếu hoạt động trên các trục đường chính (QL.22, QL.22B, ĐT.784, ĐT.785...). Trong tương lai khi nhu cầu đi lại gia tăng thì sẽ phát triển các hướng giao lưu với các tỉnh liền kề như , Bình Phước, Long An...theo các trục đường tỉnh khác như: ĐT.784-Đất Sét Bến Cùi; ĐT.794 và ĐT.786.

Do vậy, cần phải từng bước nâng cấp chất lượng dịch vụ trên các tuyến vận tải hành khách đã có, mở rộng thêm các luồng vận tải hành khách mới nhằm đảm bảo khả năng giao lưu trực tiếp và thuận lợi giữa Tây Ninh với các tỉnh thành trong cả nước.

- Hành khách nội tỉnh: các tuyến nội tỉnh dần được thay thế bằng vận tải hành khách công cộng (xe buýt).

### **c) Phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt**

Mục tiêu tổng thể là xây dựng hệ thống các phương thức vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) làm nền tảng cho sự phát triển một hệ thống giao thông vận tải bền vững với các mục tiêu cụ thể sau:

- + Đưa vận tải hành khách công cộng phục vụ tốt hơn nhu cầu của người dân.
- + Kiểm chế tai nạn và cải thiện an toàn giao thông của tỉnh và vùng phụ cận.
- + Giảm thiểu tiêu thụ năng lượng và lượng chất thải từ hệ thống giao thông nói chung và các phương thức VTHKCC nói riêng nhằm bảo vệ môi trường.
- + Thúc đẩy giao lưu phát triển kinh tế giữa tỉnh Tây Ninh và các tỉnh lân cận.

#### **- Đề xuất mở mới các tuyến: giai đoạn từ nay đến 2020**

+ Khu kinh tế Cửa khẩu Phước Tân - TT.Dương Minh Châu: Tuyến buýt nội tỉnh, dài khoảng 40Km; Lý trình: Cửa khẩu Phước Tân-TT.Châu Thành- BX.Tây Ninh- ĐT.781-TT.Dương Minh Châu.

+ TT.Tân Biên- Xã Suối Dây (Tân Châu): Tuyến Buýt nội tỉnh, dài khoảng 30Km; Lý trình: TT.Tân Biên-ĐT.795-TT.Tân Châu-Suối Dây.

+ TT.Tân Biên-ngã ba Cà Tum: Tuyến nội tỉnh, lý trình: TT.Tân Biên- khu kinh tế Cửa khẩu QT Xa Mát- ĐT.792- Đường TW cục-khu kinh tế Cửa khẩu Chàng Riệc-ĐT.792-Cửa khẩu Vạc Sa- Cửa khẩu Cà Tum- ngã ba Cà Tum, dài khoảng 50Km.

+ TX.Tây Ninh-Dầu Tiếng: Đây là tuyến buýt liên tỉnh, lý trình: TX Tây Ninh-ĐT.784- Ngã Ba Đất Sét- đường Đất Sét Bến Củi-TT.Dầu Tiếng, dài khoảng 38Km.

### **3.4.2. Phương tiện**

#### **a) Hàng hóa**

Trong phạm vi tính toán quy hoạch giao thông vận tải, việc phân tích và lựa chọn phương tiện vận tải bộ được tiến hành dựa trên loại hàng hóa và cự ly vận tải. Đề xuất các loại xe tải phù hợp với các loại hàng hóa như sau:

- Hàng rau quả, thực phẩm, trái cây sử dụng xe < 5 tấn.
- Hàng vật tư nông nghiệp và vật liệu xây dựng sử dụng xe 5-10 tấn.
- Hàng thiết bị công nghiệp và phục vụ xây dựng cơ bản sử dụng xe >10 tấn.
- Hàng đông lạnh sử dụng xe chuyên dụng.
- Xe tải chuyên dụng cỡ lớn 15-40 T với vận tải hàng container, hàng siêu trường siêu trọng.

Chú trọng phát triển các loại phương tiện mới phù hợp với mạng lưới cầu đường theo cấp tải trọng, đặc biệt chú trọng công tác đăng kiểm phương tiện cơ giới để nâng cao an toàn vận tải.

#### **b) Hành khách**

Phát triển các loại xe khách hiện đại, kiên quyết loại bỏ các xe chở khách đã quá niên hạn sử dụng, gây mất an toàn giao thông và tính mạng của người dân. Sử dụng các loại xe khách đến 50 ghế (giường nằm, ghế mềm, có điều hòa) với vận tải liên tỉnh có cự ly dài; các loại xe khách đến 40 ghế với vận tải nội vùng.

Đối với các tuyến buýt nội tỉnh và lân cận, việc lựa chọn loại xe sử dụng trên các



tuyến phải căn cứ vào tình hình cụ thể trên mỗi tuyến. Cơ sở để lựa chọn loại xe buýt phù hợp là khả năng chuyên chở và tiện nghi của phương tiện phải phù hợp với nhu cầu vận chuyển của hành khách, chiều dài trung bình chuyên đi và tiện nghi mà hành khách được hưởng trong suốt chuyến đi. Một yếu tố rất quan trọng khi lựa chọn loại phương tiện là dựa trên chi phí khai thác đối với mỗi loại xe, mỗi ghế xe; tần suất chạy xe và hệ số sử dụng sức chứa.

Phương tiện vận tải hành khách được lựa chọn phải đảm bảo các yêu cầu sau:

- Theo Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh vận tải ô tô, trong đó quy định điều kiện kinh doanh vận tải khách bằng xe buýt là “Ô tô có từ 17 ghế trở lên và có diện tích sàn xe dành cho khách đứng theo tiêu chuẩn quy định, có màu sơn đặc trưng được đăng ký với Sở GTVT”.

- Nâng cao tiện nghi và chất lượng phục vụ hành khách, sử dụng các xe có gắn máy lạnh.

- Ngoài ra yếu tố phục vụ người tàn tật cũng phải được xem xét khi đầu tư mới phương tiện.

### 3.5. Quỹ đất dành cho giao thông

Quỹ đất dành cho giao thông bao gồm đất dùng cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, gồm cả phần nền và phần diện tích dành cho hành lang an toàn giao thông; đất dùng cho bến xe, bãi đỗ, cảng, bến...

Dựa các tiêu chuẩn kỹ thuật và các quy định về bảo vệ hành lang an toàn giao thông... ước tính được tổng quỹ đất dành cho giao thông trên địa bàn tỉnh như sau:

**Bảng 3.13 Quỹ đất dành cho giao thông**

Loại đường	Diện tích (ha)			
	Hiện trạng	2013-2015	2016-2020	Sau 2020
Quốc lộ	805,6	1.253,9	1.564,8	1.564,8
Cao tốc			228,6	228,6
Đường tỉnh	1.448,8	2.378,4	2.956,7	2.956,7
Đường huyện	1.542,9	1.851,6	3.628,4	3.619,4
Đường xã	5.317,5	5.657,2	3.714,4	3.714,4
Đường đô thị	1.139,0	1.560,0	1.939,8	2.060,0
Đường sắt			93,6	260,0
Đường thủy	7,5	7,5	25,4	25,4
Cảng, bến	41,4	59,0	159,2	159,2
Bến xe, ga	4,2	7	14,0	19,0
<b>Tổng</b>	<b>10.307,0</b>	<b>12.774,7</b>	<b>14.324,9</b>	<b>14.607,5</b>

(Ghi chú: Chưa tính quỹ đất dành cho đường cao tốc Gò Dầu-Xa Mát)

### 3.6. Quy hoạch công nghiệp GTVT

- Cơ khí: Trước mắt tập trung củng cố các cơ sở hiện có, đầu tư thay thế những thiết bị cũ bằng thiết bị tiên tiến, hiện đại... tổ chức đào tạo nâng cao tay nghề cho lao động công nghiệp tại địa phương. Khuyến khích đầu tư, trang thiết bị và hoàn thiện công nghệ cho xí nghiệp cơ khí và các depot.

- Kiểm định xe cơ giới: Đảm bảo đủ năng lực hoạt động phục vụ nhu cầu kiểm định phương tiện vận tải đường bộ và xe máy công trình trên địa bàn tỉnh.

- Công nghiệp vật liệu xây dựng: Phát triển các chủng loại vật liệu xây dựng, trong đó loại vật liệu thô như đá, cát... phục vụ xây dựng giao thông. Chú trọng bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ môi trường. Hướng phát triển là giảm nhịp độ khai thác các loại tài nguyên, sản xuất các loại vật liệu xây dựng mới, chất lượng cao...

- Cơ sở dạy nghề: Hình thành các trung tâm phục vụ cho đào tạo nguồn nhân lực điều khiển phương tiện vận tải bộ, bảo dưỡng sửa chữa các loại phương tiện cơ giới và đào tạo công nhân kỹ thuật cho xây dựng công trình giao thông.

### 3.7. Định hướng phát triển mạng lưới GTVT đến năm 2030

#### 3.7.1. Hệ thống đường bộ

- Đường Hồ Chí Minh: chuyển thành đường cao tốc với quy mô 4 làn xe  
- Đường tỉnh: Nâng cấp các tuyến trục chính bắc nam, đông tây đạt chuẩn đường cấp II. Chuẩn hóa các tuyến ĐT còn lại đạt tiêu chuẩn cấp III, cụ thể:

+ ĐT.782B: mở mới, đạt tiêu chuẩn đường cấp III, mặt 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m;

+ ĐT.789B: đoạn mở mới từ QL.22B đến ĐH.202 (ĐH. Địa Đạo-Bến Khuất), dài 4,4Km. Quy hoạch đạt quy mô đường cấp III, mặt BTN(BTXM) rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m.

+ ĐT.781B: Đoạn mở mới từ QL.22B đến ĐT.788, Quy hoạch đạt cấp III, mặt BTN(hoặc BTXM) rộng 7m, nền rộng 12m, lộ giới 45m.

+ ĐT.786B: Nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp II;

+ ĐT.793: Nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp II;

+ ĐT.792B: Nâng cấp đoạn từ nhà máy xi măng FICO tới cửa khẩu Tổng Lê Chân (giao ĐT.792), dài 6,782Km, đạt tiêu chuẩn đường cấp II.

- Đường huyện: Các tuyến trục chính đề xuất nâng cấp, mở rộng lên 4 làn xe.

- Đường đô thị: Đầu tư xây dựng đường tránh QL.22B đoạn qua TT.Gò Dầu

- Hệ thống bến xe khách: Sau năm 2020 di dời một số bến xe ra ngoài khu vực trung tâm như: BX.Tây Ninh, Trảng Bàng, Gò Dầu.

- Xây dựng thêm 2 cầu vượt sông Vàm Cỏ Đông trên tuyến ĐT.782B và ĐT.789B.

#### 3.7.2. Hệ thống đường sắt, bãi đáp trực thăng

- Đường sắt Gò Dầu-Xa Mát: Định hướng đến năm 2030 xây dựng trước đoạn đường sắt từ TT.Gò Dầu đến TX.Tây Ninh, đoạn còn lại tiến hành xây dựng trong giai đoạn sau.

- Quy hoạch đến năm 2030, tỉnh Tây Ninh sẽ xây dựng một bãi đáp trực thăng trên khu du lịch Núi Bà và một bãi đáp trực thăng phía Tây Bắc thị xã Tây Ninh trước 2050.

### 3.8. Tác động của phát triển GTVT đến môi trường

#### 3.8.1. Môi trường tự nhiên

##### a) Ô nhiễm nguồn nước

Trong quá trình thi công các dự án cầu, các hoạt động như khoan lỗ nhồi cọc, đổ bê tông dưới nước, đóng cọc sẽ tác động lớn đến môi trường nước. Các chất thải, nước thải hay nước đổ bê tông rò rỉ ra sông gây ô nhiễm dòng nước, làm gia tăng các chất lơ lửng trong nước, tăng độ đục của nước. Mặt khác, các hoạt động này còn làm thay đổi môi trường sống của các sinh vật sống trong môi trường nước mặt.

Nguồn nước ngầm có thể bị ô nhiễm do nguồn nước mặt bị ô nhiễm. Các lỗ khoan đổ bê tông, rò rỉ nước bê tông và các chất phụ gia khác có thể xâm nhập vào nguồn nước ngầm. Hơn nữa, nguồn nước có thể bị ô nhiễm do dầu, mỡ, sơn... từ các trạm máy, thiết bị thi công.

Khi nâng cấp đường thủy do tác động của việc nạo vét sẽ dẫn đến việc ô nhiễm nguồn nước, tăng ngập mặn, thay đổi mực nước lũ do mở rộng và làm sâu đường thủy,....

Các biện pháp xử lý đề xuất :

- Sử dụng phương pháp thi công hợp lý nhằm hạn chế tối đa ô nhiễm.
- Thi công vào mùa khô nhằm hạn chế lan truyền chất ô nhiễm.
- Thu hồi tái chế dầu mỡ từ các thiết bị thi công.
- Đối với nâng cấp đường thủy: Xem xét nạo vét đất axit sun phát trong mùa mưa vì các dòng kênh cao hơn sẽ hỗ trợ trong việc làm loãng nước thoát axit.

##### b) Ô nhiễm không khí và tiếng ồn

Trong quá trình thi công và vận hành khai thác các tuyến đường, môi trường không khí sẽ bị ô nhiễm bụi, khí thải và tiếng ồn. Nguồn phát sinh bụi, khí thải và tiếng ồn chủ yếu từ quá trình hoạt động của các máy móc thiết bị thi công, trạm nghiền đá, trạm trộn bê tông, các phương tiện vận chuyển nguyên vật liệu, khu vực đun nhựa đường... Bụi, khí thải, tiếng ồn gây ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường sống của con người và động thực vật khu vực thi công, đặc biệt là sức khỏe của công nhân lao động trên công trường.

Các biện pháp xử lý đề xuất :

- Sử dụng thiết bị giảm thanh cho các trang thiết bị thi công.
- Thực hiện phun tưới nước làm hạn chế bụi theo thời gian quy định.
- Trang bị bảo hộ lao động cho công nhân đồng thời nâng cao ý thức bảo vệ sức khỏe và an toàn lao động trong đội ngũ công nhân.

#### 3.8.2. Môi trường xã hội

##### a) Vấn đề về định cư và tái định cư

Sự phát triển của hệ thống đường sá sẽ dẫn tới xu hướng người dân định cư ở ven hai bên đường ngày càng nhiều để thuận lợi cho việc làm ăn kinh tế. Đồng thời với quá trình định cư của người dân, sẽ hình thành các khu thương mại, khu công nghiệp, khu vui chơi giải trí... và tạo thuận lợi cho quá trình đô thị hoá tăng cao.

Các tuyến dự kiến đầu tư sẽ tạo điều kiện thuận lợi đi lại của người dân, trên cơ sở đó sẽ hình thành các khu dân cư mới. Do đó, nhà nước cần có chính sách đầu tư y tế, giáo dục, điện nước, an ninh trật tự... đảm bảo nhu cầu cuộc sống người dân.

### **b) An toàn giao thông**

Cùng với việc phát triển của phương tiện giao thông, sẽ xuất hiện các vụ tai nạn giao thông do nhiều nguyên nhân khác nhau, không chỉ gây ra tổn thất mát mát về tính mạng và tài sản của nhân dân mà còn ảnh hưởng tới tâm lý của mọi người trong xã hội. Chính vì thế mà công tác đảm bảo an toàn giao thông là việc làm rất quan trọng của tất cả cơ quan đơn vị có liên quan. Trong quá trình triển khai các dự án GTVT cần có các giải pháp hữu hiệu về tái định cư, về an toàn giao thông, phát huy tác dụng tích cực của dự án đối với kinh tế xã hội.

Các tuyến đường sau khi hoàn thành nâng cấp cải tạo và mở mới sẽ góp phần giảm tai nạn giao thông, nhất là sau khi mở rộng và xây dựng mới các tuyến Quốc lộ, cao tốc và hệ thống đường tỉnh. Tuy nhiên trong quá trình thi công cần có biện pháp hợp lý phân luồng giao thông, các tín hiệu biển báo... để giảm tối thiểu nguy cơ gây tai nạn giao thông và ách tắc giao thông. Khi đi vào vận hành khai thác, cần phải có các thiết bị an toàn giao thông như biển báo hạn chế tốc độ,... đồng thời nâng cao ý thức an toàn giao thông cho người điều khiển phương tiện.

### **c) Điều kiện sinh sống**

Với mạng lưới giao thông phát triển, đi lại dễ dàng và thuận lợi sẽ tăng khả năng tiếp cận với các dịch vụ xã hội của người dân, cải thiện đáng kể mức sống của người dân sinh sống trên địa bàn tỉnh đặc biệt tại các vùng sâu, vùng xa.

## **3.9. Nhu cầu vốn đầu tư**

Đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Tây Ninh theo quy hoạch được tính cho một khoảng thời gian dài, do vậy để đảm bảo cho việc đầu tư đạt hiệu quả cao, phục vụ thiết thực cho quá trình phát triển kinh tế-xã hội, phân kỳ đầu tư là một vấn đề quan trọng. Vốn nâng cấp, cải tạo và xây dựng mới các công trình giao thông đường bộ được phân bổ theo các giai đoạn sao cho khối lượng vốn đầu tư hợp lý và khả thi. Công tác phân kỳ đầu tư trong nghiên cứu lập quy hoạch giao thông vận tải được căn cứ trên các quan điểm sau:

- Ưu tiên đầu tư cho các công trình trọng điểm, phục vụ thiết thực cho quá trình phát triển kinh tế-xã hội trên địa bàn tỉnh.

- Khối lượng vốn đầu tư theo các giai đoạn đảm bảo phù hợp với nội dung đã được xác định trong quy hoạch, phải phù hợp với khả năng tìm kiếm các nguồn vốn thích hợp.

- Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải theo quy hoạch đến năm 2020 là 20,824,4 tỷ đồng, được phân kỳ theo 2 giai đoạn như sau:

**a) Giai đoạn 2013 đến 2015:** Nguồn vốn cần đầu tư là 7.261,8 tỷ đồng (Chiếm 35% tổng nguồn vốn), bình quân hơn 2.420,6 tỷ đồng/năm, cụ thể:

**Bảng 3.14 Phân kỳ nguồn vốn giai đoạn 2013-2015**

*ĐV: Tỷ đồng*

Stt	Hạng mục	Tổng	Nguồn vốn		
			TW	Tỉnh	Vốn khác
1	Hệ thống đường tỉnh		30%	40%	30%
		2.539,3	761,8	1.015,7	761,8
2	Hệ thống đường huyện		10%	15%	75%
		1.114,8	111,5	167,2	836,1
3	GTNT		7%	25%	68%
		1.029,9	72,1	257,5	700,3
4	Đường gom và đầu nối		80%	20%	
		1.556,7	1245,4	311,3	
5	Hệ thống bến xe, bãi đỗ xe tải			60%	40%
		10,0		6,0	4,0
6	Hệ thống đường thủy		6%	10%	84%
		95,5	5,7	9,6	80,2
7	Hệ thống cảng				100%
		625,6			625,6
8	Vận tải công cộng			100%	
		50,0		50,0	
9	Duy tu bảo dưỡng		30%	70%	
		240,0	72	168	
<b>Tổng</b>		<b>7.261,8</b>	<b>2.268,5</b>	<b>1.985,3</b>	<b>3.008,0</b>

**(\*) Dự án ưu tiên**

**- Tiêu chí đánh giá các dự án ưu tiên**

Giao thông đường bộ có nhiệm vụ phục vụ nhu cầu sản xuất, lưu thông hàng hóa, nhu cầu đi lại của nhân dân trong khu vực và khách du lịch cũng như việc giao lưu giữa các địa phương với nhau. Đặc biệt với các tỉnh biên giới như tỉnh Tây Ninh, giao thông đường bộ còn đảm nhận thêm một chức năng nữa đó là đảm bảo an ninh quốc phòng.

Trong toàn bộ mạng lưới đường bộ, mỗi tuyến đường đảm nhận một hoặc một số chức năng chính với mức độ quan trọng khác nhau. Căn cứ vào chức năng tuyến đường đảm nhận và mức độ quan trọng của từng chức năng, Tư vấn đề xuất “4 tiêu chí đánh giá” sử dụng để xác định danh sách thứ tự tuyến đường ưu tiên đầu tư. Nhóm “4 tiêu chí đánh giá” bao gồm:

+ **Kết nối:** Thực hiện nối kết giữa 2 hay nhiều khu vực với nhau, giữa tỉnh Tây Ninh với các tỉnh thành lân cận, vốn bị hạn chế về giao lưu do không có hoặc chất lượng đường giao thông không đảm bảo. Việc kết nối sẽ thúc đẩy giao lưu hàng hóa giữa các địa phương, thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực.

+ **Phục vụ sản xuất:** Đáp ứng nhu cầu vận chuyển nguyên, nhiên, vật liệu và thành phẩm cho các khu-cụm công nghiệp, cơ sở chế biến trong dân; vận chuyển hàng nông sản từ nơi sản xuất đến nơi bảo quản, tiêu thụ ...

+ **Đáp ứng nhu cầu dân sinh:** Là đảm bảo đi lại hằng ngày cho người dân như đi làm, đi chợ, đi học, đi bệnh viện, đi thăm họ hàng ...

+ **An ninh quốc phòng:** Phục vụ tuần tra, bảo vệ chủ quyền, an ninh biên giới; đảm bảo di chuyển nhanh chóng đến nơi an toàn cho người dân vùng biên nếu chiến sự xảy ra.



**- Các dự án ưu tiên giai đoạn 2013-2015**

Tập trung hoàn thành các công trình giao thông đường bộ quan trọng của tỉnh như:

+ ĐT.781 (Đoạn từ cầu K13 đến ngã ba Suối Đá): Kinh phí 81,824 tỷ đồng, kết nối TX.Tây Ninh với TT.Dương Minh Châu;

+ ĐT.782: Kết nối ĐT.784 tạo thành trục giao thông quan trọng, phục vụ vận chuyển hàng hóa trong khu vực, đi qua khu công nghiệp Phước Đông-Bờ Lồi, kinh phí 716 tỷ đồng.

+ ĐT.786: Kết nối các trung tâm kinh tế của huyện/thị, kinh phí 293,4 tỷ đồng;

+ ĐT.786B, ĐT.795: Kết nối các trung tâm kinh tế của huyện/thị.

+ ĐT.790 (từ TX.Tây Ninh đến đường Suối Đá-khedol, đang được xây dựng): Phục vụ nhu cầu đi lại, tham quan du lịch từ TX.Tây Ninh đến khu du lịch Núi Bà Đen.

+ ĐT.792: Phục vụ nhu cầu đi lại, sản xuất hàng hóa. Đồng thời có vai trò quan trọng về đảm bảo an ninh quốc phòng.

+ Đường nhà máy xi măng Fico (ĐT.792B): Phục vụ vận chuyển nguyên, vật liệu và thành phẩm từ nhà máy xi măng Fico đến các vùng sản xuất và tiêu thụ.

+ Các đường biên mậu (đường từ ĐT.792 ra tới cửa khẩu Chàng Riệc; đường từ ĐT.791 ra cửa khẩu phụ Tân Phú, Tân Nam): Phát triển kinh tế cửa khẩu và đảm bảo an ninh quốc phòng.

**b) Giai đoạn từ 2016-2020:** Nguồn vốn cần đầu tư là **13.562,6** tỷ đồng (chiếm 65% tổng nguồn vốn), bình quân hơn **2.712,5** tỷ đồng/năm, cụ thể:

**Bảng 3.15 Phân kỳ nguồn vốn giai đoạn 2016-2020**

*ĐV: Tỷ đồng*

Stt	Hạng mục	Tổng	Nguồn vốn		
			TW	Tỉnh	Vốn khác
1	Hệ thống đường tỉnh		30%	40%	30%
		7.051,9	2.115,6	2.820,8	2.115,6
2	Hệ thống đường huyện		10%	15%	75%
		2.709,2	270,9	406,4	2.031,9
3	GTNT		7%	25%	68%
		1.253,7	87,8	313,4	852,5
4	Đường gom và đầu nối		80%	20%	
		623,4	498,7	124,7	
5	Hệ thống bến xe, bãi đỗ xe tải			60%	40%
		41,5		24,9	16,6
6	Hệ thống đường thủy		6%	10%	84%
		8,3	0,5	0,8	6,9
7	Hệ thống cảng				100%
		1.374,7			1.374,7
8	Vận tải công cộng			100%	
		100,0		100,0	
9	Duy tu bảo dưỡng		30%	70%	
		400,0	120	280	
	<b>Tổng</b>	<b>13.562,6</b>	<b>3.093,4</b>	<b>4.071,0</b>	<b>6.398,2</b>

**(\*) Dự án ưu tiên:** Trong giai đoạn này tập trung hoàn thành các công trình giao

thông đường bộ còn lại như: ĐT.791, ĐT.793, ĐT.789, ĐT.788, ĐT.781B, ĐT.783...

## PHẦN IV. CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN QUY HOẠCH

### 4.1. Các giải pháp, chính sách quản lý quy hoạch

- Việc đầu tư cải tạo nâng cấp, xây dựng mới các tuyến giao thông và các công trình phục vụ vận tải trên địa bàn tỉnh phải phù hợp với quy hoạch được duyệt và theo đúng các quy định về quản lý đầu tư và xây dựng hiện hành.

- Sở GTVT là cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành chịu trách nhiệm trước UBND tỉnh về quản lý quy hoạch sau khi được phê duyệt.

- Tiến trình đầu tư đảm bảo sự cân đối đồng bộ năng lực giao thông của toàn mạng đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội và phục vụ dân sinh, đồng thời phải đảm bảo an ninh quốc phòng. Đảm bảo tính hiệu quả của dự án trong tiến trình đầu tư.

### 4.2. Các giải pháp, chính sách về nguồn vốn đầu tư

#### a) Các nguồn vốn có thể huy động

Để đầu tư nâng cấp và phát triển cơ sở hạ tầng GTVT trên địa bàn do tỉnh Tây Ninh quản lý, cần một khối lượng vốn đầu tư khá lớn, trong khi nguồn vốn từ ngân sách hạn hẹp. Do đó cần có những chính sách thích ứng, kết hợp sự hỗ trợ của Trung ương với huy động vốn từ nhiều nguồn khác nhau để đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng GTVT trên địa bàn tỉnh.

Các nguồn vốn đầu tư phát triển GTVT:

- Nguồn từ ngân sách trung ương chủ yếu dưới 3 hình thức sau:
  - + Hỗ trợ từ Bộ Giao thông vận tải theo kế hoạch hàng năm.
  - + Vốn đối ứng của các khoản vay nước ngoài (ODA) - cũng từ Bộ GTVT.
  - + Vốn từ các chương trình mục tiêu Quốc gia.
- Nguồn ngân sách địa phương: Đầu tư phát triển hệ thống GTVT từ chi ngân sách hàng năm của tỉnh, huyện và xã. Tuy nhiên, nguồn ngân sách này gặp nhiều hạn chế.
- Nguồn tài trợ từ các dự án nước ngoài: Chính sách huy động vốn của vùng KTTĐPN trong những năm tới là tiếp tục phát huy những cơ chế, chính sách đã thực hiện, tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn ODA hoặc viện trợ không hoàn lại của các nước, các tổ chức Quốc tế đầu tư cho hệ thống giao thông của vùng nói chung trong đó có tỉnh Tây Ninh.
- Các nguồn vốn khác có thể huy động, bao gồm: Thu hút nguồn vốn từ các doanh nghiệp, tổ chức kinh tế, cá nhân thông qua các hình thức phát hành cổ phiếu, trái phiếu.
- Đối với hệ thống giao thông nông thôn, có chính sách khuyến khích theo phương châm “nhà nước và nhân dân cùng làm”, nhà nước hỗ trợ một phần, huy động nhân dân tham gia phần chính yếu (kể cả đóng góp bằng ngày công lao động công ích của mọi thành phần). Tranh thủ nguồn vốn từ các dự án phát triển giao thông nông thôn của Bộ GTVT là nguồn vốn tài trợ của ngân hàng thế giới.

Cùng với việc phát triển kinh tế, hiện đại hoá nông nghiệp nông thôn, sẽ ngày càng có nhiều cơ sở công nghiệp, chế biến sản phẩm, ... đặt tại các vùng nông thôn. Vì vậy, tỉnh cần phải tận dụng được sự đóng góp của các thành phần kinh tế khác nhau trên địa bàn, gắn liền việc sử dụng đường với nghĩa vụ nhưng cũng là quyền lợi của họ. Cần có những chính sách khuyến khích cũng như các chế tài để tranh thủ tối đa nguồn vốn từ các



doanh nghiệp này.

### **b) Sử dụng các nguồn vốn**

- Hệ thống Quốc lộ, cao tốc: Đây là những công trình do Bộ GTVT quản lý với nguồn vốn từ ngân sách Trung ương, vốn vay ODA, vay tín dụng ưu đãi áp dụng cho các tuyến cần nâng cấp nhưng chưa bố trí được vốn ngân sách ....

Trong quá trình thực hiện đầu tư các dự án giao thông Quốc gia trên địa bàn, về phía tỉnh cần phối hợp chặt chẽ với Bộ GTVT trong quá trình xây dựng kế hoạch và lộ trình đầu tư xây dựng các dự án và đảm bảo tiến độ giải phóng mặt bằng đúng với tiến trình thực hiện đầu tư xây dựng.

- Hệ thống đường tỉnh: Là mạng lưới đường bộ quan trọng nối với hệ thống giao thông Quốc gia, có ảnh hưởng rất lớn đến quá trình phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh. Hệ thống này được đầu tư chủ yếu từ ngân sách của tỉnh, đồng thời tranh thủ sự hỗ trợ các chương trình, dự án của Bộ GTVT. Một số tuyến đường tỉnh huyết mạch quan trọng trong mạng lưới giao thông đảm bảo lưu thông hàng hóa và đi lại của người dân nên được ưu tiên đầu tư.

- Hệ thống đường đô thị cần được chú trọng đầu tư đồng bộ đảm bảo cảnh quan đô thị, an toàn giao thông và chống ách tắc giao thông. Hệ thống đường ở các khu dân cư mới tại các khu công nghiệp, nên được đầu tư xây dựng đồng bộ kết cấu cơ sở hạ tầng bao gồm điện, nước, giao thông ...

- Các đường nối vào các khu công nghiệp, khu du lịch ... có thể do các đơn vị này đầu tư. Để đảm bảo tính đồng bộ, trong quy hoạch chi tiết các khu công nghiệp, cần thiết phải xem xét đến việc đầu tư các khu dân cư và cơ sở hạ tầng tại các khu vực này.

- Hệ thống GTNT: Các tuyến đường đầu tư bằng nguồn ngân sách huyện, tranh thủ sự hỗ trợ của các chương trình dự án Quốc gia. Hệ thống đường xã thực hiện theo phương thức nhà nước và nhân dân cùng làm.

- Các công trình phục vụ vận tải như bến xe khách, bãi xe tải có thể được đầu tư bằng vốn ngân sách của tỉnh, hoặc xã hội hóa.

### **c) Các giải pháp thu hút nguồn vốn đầu tư**

Tranh thủ mọi nguồn lực, kêu gọi đầu tư ... để đẩy mạnh đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, tạo ra mạng lưới giao thông đồng bộ, liên thông nhằm phục vụ có hiệu quả các yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh.

- Tỉnh cần xây dựng các chính sách ưu tiên, ưu đãi khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng GTVT, kể cả cầu, đường, bến bãi, phương tiện vận tải,... Cụ thể là miễn giảm thuế các loại trong một số năm, giảm tiền thuê đất cho các loại hình dịch vụ trong GTVT, ưu tiên nhanh chóng trong giải quyết thủ tục đầu tư... Các chính sách này phải đảm bảo nhất quán, lâu dài và đảm bảo quyền lợi chính đáng cho các nhà đầu tư.

- Cần chú trọng đặc biệt đến việc khuyến khích và đa dạng hóa các hình thức huy động vốn từ các thành phần kinh tế trong tỉnh. Mở rộng quan hệ hợp tác với các tỉnh trong vùng KTTĐPN trong việc liên doanh liên kết để phát triển GTVT.

- Chú trọng phương thức đấu giá quyền sử dụng đất. Đây là một phương thức mới, đã được thực hiện thành công ở một số địa phương. Để áp dụng phương thức này, các ban ngành của tỉnh cần nghiên cứu kỹ để có đề xuất chính thức với HĐND và UBND tỉnh.

### **4.3. Các giải pháp, chính sách về khoa học công nghệ**

Triển khai áp dụng các quy trình quy phạm trong xây dựng, quản lý bảo trì công trình giao thông; khuyến khích áp dụng công nghệ, vật liệu mới vào xây dựng; áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành; xây dựng các trung tâm kiểm định, quản lý chất lượng xây lắp công trình. Cụ thể là :

- Những tuyến đường được nâng cấp, xây dựng mới phải đạt tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định tại TCVN 4054-2005.

- Sử dụng vật liệu tại chỗ là chính, chú trọng áp dụng vật liệu mới, công nghệ mới phù hợp với điều kiện cụ thể của từng địa phương, tận dụng tối đa vật liệu tại chỗ như đá, sỏi, cát để xây dựng đường, cầu, cống.

- Áp dụng các công nghệ thi công hiện đại (thi công cầu BTĐƯL bằng công nghệ đúc hẫng, công nghệ cọc khoan nhồi đường kính lớn,...)

- Tích cực và mạnh dạn áp dụng các công nghệ khoa học tiên tiến trong công tác nâng cấp, cải tạo cầu đường, làm đường mới, xử lý những nơi nền đất yếu, ở những con đường hay bị lũ, xạt lở, xử lý chống sạt taluy đường.

### **4.4. Các giải pháp, chính sách về nguồn nhân lực**

- Thực hiện chương trình và mở rộng hình thức đào tạo để nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lý, công nhân lành nghề.

- Mở rộng các hình thức đào tạo ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước và đào tạo nước ngoài, đào tạo theo trường lớp và tự đào tạo.

- Áp dụng chế độ tuyển dụng công khai thông qua thi tuyển, thử việc.

- Thực hiện việc áp dụng chế độ ưu đãi đối với người lao động duy tu bảo dưỡng kết cấu hạ tầng giao thông ở các vùng sâu, vùng xa....

### **4.5. Chính sách quản lý Nhà nước về GTVT**

#### **a) Phát triển GTVT theo quy hoạch, kế hoạch**

- Căn cứ “Chiến lược, quy hoạch phát triển chuyên ngành GTVT” được Chính phủ phê duyệt; và “Quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030” được UBND tỉnh phê duyệt, Sở GTVT sẽ xây dựng kế hoạch ngắn và trung hạn cho việc đầu tư xây dựng các công trình GTVT trên địa bàn tỉnh nhằm đảm bảo các dự án đầu tư, cải tạo nâng cấp các tuyến đường, công trình phục vụ vận tải phù hợp với quy hoạch được duyệt.

- Sau khi “Quy hoạch tổng thể GTVT tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030” được UBND tỉnh phê duyệt, cần thiết triển khai công tác quy hoạch giao thông nông thôn trên địa bàn các huyện để đảm bảo khả năng nối kết và giao thông thông suốt từ tỉnh đến huyện, từ huyện đến xã; phục vụ có hiệu quả cho sự phát triển các ngành kinh tế - xã hội của tỉnh.

- Ngành GTVT cần phối hợp chặt chẽ với các ban ngành chức năng của tỉnh trong quá trình đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng.

#### **b) Chính sách phát triển vận tải**

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh trong lĩnh vực vận tải.

- Thành phần kinh tế hợp tác xã và tư nhân đóng vai trò đặc biệt quan trọng và hiệu quả trong việc cung cấp các dịch vụ vận tải, cần tạo mọi điều kiện thuận lợi nhằm khuyến

khích đầu tư, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, cung ứng dịch vụ vận tải ngày một tốt hơn.

- Có chính sách ưu đãi cho các tổ chức hoạt động dịch vụ vận tải ở khu vực khó khăn như là miễn hoặc giảm các loại thuế (thuế thu nhập doanh nghiệp, ...) Được phân đất làm trụ sở, bãi đỗ xe.

- Tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng đối với mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải. Các phương tiện tham gia kinh doanh vận tải của các thành phần kinh tế phải đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật về an toàn vận tải và bảo vệ môi trường, đồng thời thực hiện đầy đủ nghĩa vụ đóng góp đối với nhà nước (các loại thuế, phí ...). Xây dựng hệ thống giá cước hợp lý.

- Nâng cao chất lượng vận tải và dịch vụ vận tải, hỗ trợ các đơn vị vận tải đổi mới phương tiện về chất lượng và chủng loại phù hợp với yêu cầu vận tải hàng hóa, hành khách trên các tuyến vận tải.

- Quy định, kiểm tra thường xuyên chất lượng phương tiện và dịch vụ trên các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đảm bảo quyền lợi của khách hàng. Phát triển đa dạng các dịch vụ vận tải, ưu tiên phát triển vận tải container, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics để điều tiết hợp lý giữa các phương thức vận tải, đảm bảo nhanh chóng, an toàn, tiện lợi, tiết kiệm chi phí xã hội, bảo vệ môi trường.

- Tăng cường, phát huy vai trò của các cơ quan, hiệp hội bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng các dịch vụ giao thông, vận tải. Tăng cường tuyên truyền để khách hàng ý thức quyền lợi của mình và liên hệ, hợp tác với các cơ quan, hiệp hội chức năng khi nhận thấy bị xâm phạm quyền lợi khách hàng.

### **c) Phát triển giao thông nông thôn**

- Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện chủ trương “Nhà nước và nhân dân cùng làm” để một mặt tranh thủ nguồn lực trong dân, mặt khác nâng cao ý thức trách nhiệm của nhân dân đối với việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông địa phương.

- Tranh thủ các dự án từ nguồn vốn ODA, ngân sách địa phương để phát triển giao thông nông thôn gắn kết với công nghiệp hóa-hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn.

- Có chính sách ưu đãi tín dụng cho các doanh nghiệp và cá nhân mua sắm phương tiện vận tải phục vụ nông thôn, vùng sâu, vùng xa.

- Hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải khi hoạt động tại các vùng kinh tế khó khăn,...

### **d) Chính sách đảm bảo an toàn giao thông**

- Triển khai thường xuyên, đồng bộ các giải pháp giảm thiểu tai nạn giao thông.

- Các giải pháp đảm bảo an toàn giao thông:

+ Xây dựng chiến lược đảm bảo an toàn giao thông cho toàn tỉnh Tây Ninh.

+ Xây dựng các tuyến đường gom dọc các tuyến quốc lộ để tách dòng xe (xe máy, xe thô sơ) địa phương có tốc độ lưu thông thấp.

+ Các tuyến đường tỉnh có lưu lượng giao thông cao hay đi qua các khu công nghiệp tập trung lực lượng lao động lớn...nên xem xét xây dựng các tuyến đường gom cục bộ để tách dòng lưu thông đảm bảo tốc độ cho phương tiện lưu thông.

+ Tổ chức thẩm định an toàn giao thông đối với tất cả các công trình nâng cấp, xây dựng mới, tăng cường áp dụng công nghệ hỗ trợ và kiểm soát giao thông tiên tiến..

+ Quản lý chất lượng phương tiện tham gia giao thông qua việc kiểm định chất lượng

phương tiện.

+ Tăng cường nâng cao chất lượng công tác đào tạo người điều khiển phương tiện. Tuyên truyền giáo dục người dân, đặc biệt là học sinh-sinh viên về việc tuân thủ chấp hành luật lệ an toàn giao thông.

+ Kết hợp với các cơ quan chức năng tăng cường kiểm tra, giám sát hoạt động tham gia giao thông, có biện pháp xử lý đối với đối tượng vi phạm luật giao thông.

**e) Chính sách bảo vệ môi trường**

- Quản lý chặt chẽ các dự án phát triển GTVT từng giai đoạn, quy hoạch giao thông phải phù hợp với quy hoạch các vùng sinh thái, các khu bảo tồn thiên nhiên, sử dụng các kỹ thuật xây dựng tiên tiến trong thi công các công trình, trồng cây xanh ven đường để chống bụi và giảm tiếng ồn, kiểm soát chất lượng phương tiện, giảm thiểu ô nhiễm.

## PHẦN V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

- Việc đầu tư cải tạo, nâng cấp, xây dựng mới các tuyến giao thông và các công trình phục vụ vận tải trên địa bàn tỉnh phải phù hợp với quy hoạch được duyệt và theo đúng các quy định về quản lý đầu tư và xây dựng hiện hành.
- Sở GTVT là cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành chịu trách nhiệm trước UBND tỉnh về quản lý quy hoạch sau khi được phê duyệt.
- Sở GTVT quyết định bổ sung, điều chỉnh cụ thể đối với các tuyến đường, các công trình phục vụ vận tải không trái với chức năng, quy mô của quy hoạch được duyệt. Trường hợp cần bổ sung điều chỉnh quy hoạch được duyệt, Sở GTVT cần có báo cáo trình UBND tỉnh xem xét quyết định.
- Sở Tài nguyên và môi trường, Ủy ban Nhân dân các huyện, thị quản lý chặt chẽ quỹ đất theo quy định của pháp luật nhằm đáp ứng yêu cầu cải tạo nâng cấp phát triển cơ sở hạ tầng GTVT trên địa bàn tỉnh theo quy hoạch được duyệt.
- Sở GTVT và UBND các huyện, thị thường xuyên kiểm tra việc quản lý sử dụng đất theo đầu tư xây dựng mới cơ sở hạ tầng GTVT trên địa bàn tỉnh và cải tạo mạng lưới đường bộ, đảm bảo việc sử dụng đúng mục đích được quy hoạch.
- Tiến trình đầu tư đảm bảo sự cân đối đồng bộ năng lực giao thông của toàn mạng, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội và phục vụ dân sinh, đồng thời phải đảm an ninh quốc phòng. Đảm bảo tính hiệu ích của dự án trong tiến trình đầu tư.
- Trên cơ sở nội dung quy hoạch được phê duyệt, Sở GTVT sẽ tiến hành lập kế hoạch ngắn và trung hạn cho việc phát triển mạng lưới đường bộ trên địa bàn tỉnh, đảm bảo khả năng đáp ứng của nguồn vốn đầu tư cho phát triển mạng lưới giao thông.
- Xác định và cấm mốc chỉ giới theo đúng quy định của pháp luật, giành quỹ đất để mở rộng, nâng cấp các công trình giao thông nhằm giảm thiểu chi phí đền bù và một loạt các vấn đề có liên quan đến giải phóng mặt bằng khi tiến hành xây dựng sau này.
- Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương, doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng các công trình giao thông theo quy hoạch được duyệt bằng các nguồn vốn của các tổ chức, cá nhân với các phương thức BOT, BTO, BT, liên doanh... theo quy định của pháp luật.
- Phối hợp chặt chẽ với Quân sự trong quá trình đầu tư các tuyến đường ở khu vực biên giới để đảm an ninh quốc phòng.

## KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

### A. KẾT LUẬN

Công tác lập quy hoạch đã được tiến hành qua việc điều tra nghiên cứu các số liệu về điều kiện tự nhiên, kinh tế-xã hội, văn hóa, giáo dục, y tế và hiện trạng GTVT, từ đó đưa ra những dự báo nhu cầu và lưu lượng vận tải của tỉnh trong tương lai. Dự án “Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải tỉnh Tây Ninh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” đã được triển khai nghiên cứu và đề xuất các vấn đề sau:

Quy hoạch đã đề xuất phát triển mạng lưới giao thông đường bộ trong giai đoạn từ nay đến năm 2030 như sau:

**Bảng 4.1 So sánh mạng lưới đường bộ trước và sau quy hoạch**

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị	Trước QH	Sau QH
1	Quốc lộ, cao tốc	Km	111,6	395,6
2	Đường tỉnh	Km	759,0	845,5
3	Đường huyện	Km	997,4	1337,0
4	Đường xã	Km	2706,8	3142,9
5	Đường đô thị	Km	210,9	500,0
6	Mật độ	Km/Km <sup>2</sup>	1,2	1,7
		Km/1000 người	4,5	5,0

(Ghi chú: Đường tỉnh bao gồm cả những đoạn dự kiến QL.14C sẽ đi qua như: DT.794, DT.796, DT.786, đường Phước Vinh Sóc Thiét, ...)

Tương ứng với sự phát triển quy mô mạng lưới đường bộ, việc tổ chức và mở rộng các công trình và luồng tuyến vận tải phải hợp lý hơn để phục vụ sản xuất và đi lại của người dân. Việc phát triển vận tải bộ cũng đòi hỏi nguồn vốn đầu tư lớn để mua sắm phương tiện, xây dựng bến bãi, điểm dừng, nhà chờ và các cơ sở vật chất kỹ thuật khai thác vận tải.

### B. KIẾN NGHỊ

- Các tuyến đường quốc gia đi qua địa bàn tỉnh Tây Ninh như: Đường Hồ Chí Minh, Cao tốc TP.HCM-Mộc Bài, QL.14C, QL.22, QL.22B có ý nghĩa rất quan trọng đối với phát triển kinh tế xã hội của tỉnh, đồng thời đảm nhiệm vai trò kết nối vùng KTTĐPN với Tây Nguyên, Đồng bằng sông Cửu Long, và kết nối với Campuchia. Do đó, kiến nghị Chính phủ và Bộ GTVT có sự chú trọng thích đáng về lộ trình thực hiện đầu tư, phối hợp với tỉnh trong quá trình lập dự án, thực hiện dự án.

- Khi quy hoạch được duyệt, kiến nghị UBND tỉnh sớm giao cho ngành chức năng xây dựng kế hoạch, lộ trình triển khai quy hoạch đến các địa phương, các ngành và công bố rộng rãi trong nhân dân, trên các phương tiện thông tin đại chúng.

- Trên cơ sở quy hoạch GTVT được phê duyệt, UBND tỉnh cho phép tiến hành cắm mốc lộ giới của các tuyến đường, tạo thuận lợi trong việc phát triển mới hoặc mở rộng các tuyến đường theo quy hoạch, góp phần giảm chi phí đền bù giải tỏa.

# PHỤ LỤC