

Số: 21/NQ-HĐND8

Bình Dương, ngày 09 tháng 12 năm 2013

NGHỊ QUYẾT
Về Quy hoạch tổng thể Giao thông Vận tải
tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN TỈNH BÌNH DƯƠNG
KHÓA VIII – KỲ HỌP THỨ 10

Căn cứ Luật Tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 26 tháng 11 năm 2003;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 7 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể kinh tế - xã hội; Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2008 của Chính Phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ;

Căn cứ Thông tư số 02/2012/TTLT-BGTVT-BKHĐT ngày 17 tháng 01 năm 2012 của liên Bộ Giao thông vận tải và Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc hướng dẫn nội dung, trình tự lập quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải cấp tỉnh;

Sau khi xem xét Tờ trình số 3339/Ttr-UBND ngày 01 tháng 11 năm 2013 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương về việc phê duyệt đề án Quy hoạch tổng thể Giao thông vận tải tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Báo cáo thẩm tra số 42/BC-HDND ngày 28 tháng 11 năm 2013 của Ban kinh tế - Ngân sách và ý kiến của các đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Nhất trí thông qua Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (*kèm theo phụ lục*).

Điều 2. Giao Ủy ban nhân dân tỉnh tổ chức triển khai thực hiện Nghị quyết này.

Điều 3. Thường trực Hội đồng nhân dân, các Ban của Hội đồng nhân dân, các Tổ đại biểu và đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương khóa VIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 06 tháng 12 năm 2013 và có hiệu lực sau 10 ngày, kể từ ngày thông qua./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Văn phòng: Quốc hội, Chính phủ;
- Các Bộ: GTVT, XD, KHĐT, TC;
- Thường trực Tỉnh ủy, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh;
- Thường trực HĐND, UBND, UBMTTQ tỉnh;
- Đại biểu HĐND tỉnh;
- Các sở, ban, ngành, đoàn thể cấp tỉnh;
- Thường trực HĐND, UBND các huyện, thị, thành phố;
- LĐVP: Tỉnh ủy, Đoàn ĐBQH -HĐND, UBND tỉnh;
- Trung tâm Công báo tỉnh;
- Chuyên viên VP: Đoàn ĐBQH - HĐND, UBND tỉnh;
- Lưu: VT.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Trần Thị Kim Vân

Phụ lục
QUY HOẠCH TỔNG THỂ GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH BÌNH
DƯƠNG ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030
(Kèm theo Nghị quyết số 21 /NQ-HĐND8 ngày 09 tháng 12 năm 2013 của
Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Dương)

I. QUAN ĐIỂM

1. Quy hoạch giao thông vận tải theo hướng đô thị, hiện đại và phù hợp với định hướng phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh, đảm bảo giao thông thông suốt và an toàn.
2. 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.
3. 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 huyện... Coi trọng phát triển giao thông nông thôn.
4. Phối hợp chặt chẽ giữa quy hoạch phát triển giao thông và quy hoạch phát triển đô thị của tỉnh, giao thông phải phục vụ kinh tế và phát triển đô thị.
5. Nghiên cứu bố trí và phát triển hợp lý các công trình giao thông đô thị quan trọng như các đường vành đai, đường xuyên tâm, các bến xe, bãi đậu xe, nhà ga, cảng sông, bến tàu khách, bến tàu du lịch ...
6. Chú trọng công tác quản lý, bảo trì để tận dụng tối đa năng lực kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.
7. Về vận tải: Tổ chức phân luồng tuyến hợp lý đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và nhu cầu đi lại của người dân, kết nối giữa các tuyến liên tỉnh, tuyến nội tỉnh.
8. Đảm bảo môi sinh và môi trường bền vững.
9. 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.
10. Trên cơ sở phát huy nội lực, huy động mọi nguồn lực đầu tư xây dựng phát triển hệ thống giao thông vận tải.

II. MỤC TIÊU

1. Về cơ sở hạ tầng giao thông vận tải:

- a) Phát triển giao thông vận tải phải phục vụ phát triển kinh tế-xã hội và đô thị của tỉnh, do đó đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải chủ yếu là đầu tư mới gắn với cải tạo theo hướng đồng bộ, cân đối, hiện đại và an toàn.
- b) 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 Bình Dương tiếp cận nhanh và trực tiếp với thị trường trong vùng và quốc tế.

c) Xây dựng hoàn chỉnh các trục giao thông đối ngoại của tỉnh.

d) Xây dựng hệ thống giao thông đô thị văn minh, hiện đại, phân đầu dành quỹ đất giao thông nội thị đến năm 2015 đạt 22%, năm 2020 đạt 24%. Đầu tư các tuyến đường chính đô thị kết nối giữa các tuyến đối ngoại với trung tâm đô thị, các khu công nghiệp tập trung trên địa bàn tỉnh.

đ) Phát triển các trục giao thông đường tỉnh theo các hướng Bắc Nam, Đông Tây, tăng cường sự liên kết giữa các khu vực trong tỉnh, các đô thị trong vùng kinh tế trọng điểm với trung tâm thành phố mới Bình Dương.

e) 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.

g) Phát triển hệ thống giao thông nông thôn, đến năm 2020 tỷ lệ nhựa-cứng hóa đạt 100%.

2. Về vận tải:

a) 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.

b) Về vận tải hành khách công cộng, mục tiêu tổng thể là xây dựng hệ thống các phương thức vận tải hành khách công cộng phù hợp, hiệu quả làm nền tảng cho sự phát triển một hệ thống giao thông đô thị bền vững. Đồng thời kết nối với hệ thống giao thông vận tải công cộng vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, nhất là thành phố Hồ Chí Minh và các đô thị trong vùng. Mục tiêu cụ thể sau:

- Đảm bảo năng lực của các phương thức vận tải hành khách công cộng đáp ứng trên 35% nhu cầu đi lại vào năm 2020 và năm 2030 là trên 40%.

- Kiểm chế tai nạn giao thông, cải thiện an toàn giao thông đô thị 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 vận tải hành khách công cộng nói riêng nhằm bảo vệ môi trường đô thị.

- Thúc đẩy sự phát triển kinh tế của tỉnh Bình Dương và các tỉnh trong Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam.

III. NỘI DUNG QUY HOẠCH TỔNG THỂ GIAO THÔNG VẬN TẢI TỈNH BÌNH DƯƠNG ĐẾN NĂM 2020:

1. Hệ thống giao thông đường bộ:

a) Hệ thống giao thông Quốc gia trên địa bàn tỉnh:

- *Quốc lộ 1A*: đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Dương từ cầu Đồng Nai (Km1874+122), đến giáp phường Tam Bình, thành phố Hồ Chí Minh

(Km1881+422), dài 7,3km; Theo Quy hoạch điều chỉnh phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt (quyết định số 568/QĐ-TT ngày 08/4/2013) với quy mô 10 làn xe, tiêu chuẩn đường ô tô cấp I, xây dựng trước 2015.

- *Quốc lộ 1K*: đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Dương từ cầu Hóa An, tỉnh Đồng Nai (Km6+098), đến giáp Thủ Đức (Km11+779), dài 5,68m; Giữ nguyên hiện trạng với quy mô 06 làn xe.

- *Quốc lộ 13*: điểm đầu cầu Vĩnh Bình (Km1+248), điểm cuối cầu Tham Rót (Km65+358), dài 64,1km, được quy hoạch:

+ Đoạn từ cầu Vĩnh Bình đến ranh giữa thành phố Thủ Dầu Một và huyện Bến Cát, duy trì tiêu chuẩn đường cấp I, quy mô 6 làn xe.

+ Đoạn từ ranh giữa thành phố Thủ Dầu Một với huyện Bến Cát đến ranh tỉnh Bình Phước, duy trì tiêu chuẩn đường cấp II, quy mô 6 làn xe.

- *Đường Hồ Chí Minh* (đoạn Chơn Thành - Đức Hòa): điểm đầu tại ranh tỉnh Bình Phước (huyện Chơn Thành), điểm cuối tại ranh huyện Dầu Tiếng, tỉnh Bình Dương và huyện Trảng Bàng, tỉnh Tây Ninh, đoạn đi qua địa bàn tỉnh Bình Dương dài 32km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 02 làn xe, lộ giới 45m, xây dựng trước năm 2020.

- *Vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh*: Đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 24,5km, điểm đầu giao cắt Quốc lộ 1A tại khu vực Tân Vạn, tuyến đi trùng đường Tân Vạn - Mỹ Phước (dài 16,3 km đi trên cao), đến Bình Chuẩn tuyến rẽ trái giao Quốc lộ 13 (tại Km 14 + 200 - lý trình Quốc lộ 13) tại Thủ Dầu Một, điểm cuối vượt sông Sài Gòn tại vị trí cách cảng Bà Lụa hiện hữu về phía hạ lưu khoảng 500m (xây dựng mới cầu Bình Gởi vượt sông Sài Gòn). Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cao tốc loại A với quy mô 6 - 8 làn xe, xây dựng trước năm 2020.

b) Hệ thống đường bộ do tỉnh quản lý:

- Các trục Bắc-Nam dự kiến nâng cấp:

+ *Đường DT741*: Điểm đầu tại Ngã 4 Sứ Sao (Km0+000), điểm cuối tại Bà Tru (Km49+670 ranh tỉnh Bình Dương và Bình Phước) dài 49,67km, duy trì tiêu chuẩn cấp II, quy mô 06 làn xe, lộ giới 54m.

+ *Đường DT742*: Điểm đầu tại Ngã 3 Sao Quỳ giáp Quốc lộ 13 (Km0+000), điểm cuối giáp đường DT747A (Km23+820) dài 23,82km, quy hoạch:

Đoạn từ Quốc lộ 13 (ngã 3 Sao Quỳ) đến giao đường ĐH.407 (Km9+393) giữ nguyên hiện trạng (mở rộng những đoạn chưa đủ 06 làn xe, đầu tư hoàn chỉnh thoát nước, cây xanh, vỉa hè theo quy mô đường đô thị), xây dựng trước năm 2020.

Đoạn còn lại nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp II, quy mô 06 làn xe, lộ giới 42m, xây dựng trước năm 2020.

+ *Đường DT743B*: Điểm đầu ngã 3 Vườn Tràm (Km0+000), điểm cuối giáp đường Độc Lập (đường vào khu công nghiệp Sóng Thần - Km4+300), dài 4,3km, quy hoạch:

Đoạn từ giao đường DT.743C (Ngã tư 550) đến giáp đường Độc Lập (đường vào khu công nghiệp Sóng Thần): quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp II, quy mô 08 làn xe, lộ giới 54m.

Đoạn còn lại duy trì quy mô hiện tại.

+ *Đường DT744*: Điểm đầu giáp QL13 (Km0+000), điểm cuối ngã 3 Minh Hòa (Km62+390), dài 62,39km, quy hoạch:

Đoạn từ ngã 3 Suối Giữa, thành phố Thủ Dầu Một đến ngã 3 Kiểm Lâm, huyện Dầu Tiếng duy trì quy mô hiện trạng các đoạn đã và đang đầu tư với quy mô 04 làn xe, lộ giới 42m (các đoạn qua đô thị được quy hoạch theo đường đô thị).

Đoạn từ ngã 3 Kiểm Lâm, huyện Dầu Tiếng đến ngã 3 Minh Hòa, quy hoạch đường cấp III, quy mô 04 làn xe, lộ giới 42m, xây dựng sau năm 2015.

+ *Đường DT746*: Điểm đầu ngã 3 Bình Quới (Km0+000), điểm cuối giáp đường DT747A (Km60+100), dài 60,1km, quy hoạch:

Quy hoạch toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp II, quy mô 06 làn xe, lộ giới 42m.

Xây dựng mới đoạn trùng đường sắt Dĩ An-Lộc Ninh đi trùng với DT746 tại khu vực Tân Phước Khánh và Bình Chuẩn, giai đoạn đầu xây dựng đạt tiêu chuẩn cấp III, mặt đường rộng 10,5m.

Đoạn từ Cầu Tân Khánh đến Bình Hóa, xây dựng trước năm 2015, các đoạn còn lại xây dựng trong giai đoạn 2016-2020.

+ *Đường DT747A*: Điểm đầu cầu Ông Tiếp (Km0+000), điểm cuối ngã 3 Cống Xanh (km31+330) dài 31,33Km, quy hoạch:

Đoạn từ cầu Ông Tiếp đến cầu Rạch Tre giữ nguyên hiện trạng đến trước năm 2020, lộ giới 42m.

Đoạn từ Dốc Bà Nghĩa – Cống Xanh: Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp II, quy mô 04 làn xe, lộ giới 42m, xây dựng trước năm 2015.

Sau năm 2020, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp II, quy mô 06 làn xe (trừ các đoạn đi qua đô thị được quy hoạch theo đường đô thị).

+ *Đường DT747B*: Điểm đầu ngã 3 Tân Ba (Km0+000) đến Miếu Ông Cù, Hội Nghĩa, điểm cuối giáp DT745A (xã Tân Lập, Tân Uyên - Km21+400) dài 21,4km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp II, quy mô 06 làn xe, lộ giới 42m. Dự kiến xây dựng trước năm 2015.

+ *Đường DT748*: Điểm đầu ngã 4 Phú Thứ (Km0+000), điểm cuối Ngã 3 Giáng Hương (Km37+200), dài 37,2km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe, lộ giới 42m. Dự kiến xây dựng trước năm 2015. Sau năm 2020, tiến hành mở rộng quy mô 06 làn xe.

+ *Đường DT749A*: Điểm đầu Cầu Quan (Km0+000), điểm cuối Ngã 3 Minh Thạnh (Km45+000) dài 45,1km, quy hoạch:

Đoạn từ cầu Quan đến Ngã 3 Thị Tính, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe, lộ giới 42m, dự kiến xây dựng trước năm 2020.

Đoạn từ Ngã 3 Thị Tính đến Minh Thạnh, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe, lộ giới 42m, dự kiến xây dựng sau năm 2020.

- Các trục Bắc-Nam dự kiến xây dựng mới:

+ *Quốc lộ 13 trên cao*: Điểm đầu tại cầu Vĩnh Bình, điểm cuối giáp đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh, dài 37,2 km, quy hoạch:

Trước năm 2020 xây dựng đoạn từ cầu Vĩnh Bình đến Vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh, với quy mô 4 làn xe.

Sau năm 2020, đoạn còn lại xây dựng với quy mô 04 làn xe.

+ *Đường DT746B*: Điểm đầu giao DT746 tại Dốc Cây Quéo (Km0+000), điểm cuối DT746 (xã Tân Thành-Tân Uyên – Km13+800), dài 13,8km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường đô thị 04-06 làn xe, xây dựng trước năm 2020.

+ *Đường DT749C*: Điểm đầu giao DT749B gần Ủy ban nhân dân xã Minh Hòa (Km0+000), điểm cuối tại ranh tỉnh Bình Phước (Km9+000) dài 9km. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp IV, quy mô 02 làn xe, lộ giới 42m, xây dựng trước năm 2015.

+ *Đường Mỹ Phước - Tân Vạn*: Điểm đầu tại ngã 3 Tân Vạn (Km0+000), điểm cuối giao DT.750 tại Long Hòa, Dầu Tiếng (Km54+300), dài 54,3 km. Quy hoạch quy mô 6 làn xe, lộ giới 50m÷64m (Các đoạn đi qua các đô thị, được quy hoạch theo tiêu chuẩn đường đô thị). Riêng đoạn từ ngã 3 Tân Vạn đến Mỹ Phước, xây dựng trước năm 2015.

+ *Đường Đông Phú - Bình Dương*: Đoạn qua địa phận tỉnh Bình Dương dài 3km, từ ranh tỉnh Bình Dương - Bình Phước đến giáp đường DT741 tại xã An Bình huyện Phú Giáo. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 08 làn xe, lộ giới 120m, xây dựng trước năm 2020.

- Các trục Đông –Tây dự kiến nâng cấp:

+ *Đường DT743A*: Điểm đầu Ngã 4 Chợ Đình (Km0+000), điểm cuối ngã 3 Tân Vạn (Km26+7000) dài 26,7km, quy hoạch:

Đoạn từ ngã 4 Chợ Đình đến ngã 4 Miếu Ông Cù, giữ nguyên theo hiện trạng.

Đoạn từ ngã 4 Miếu Ông Cù đến ngã 3 Vườn Tràm quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp II, quy mô 08 làn xe, xây dựng trước năm 2015.

Đoạn từ ngã 3 Vườn Tràm đến Bình Thung, giữ nguyên hiện trạng.

Đoạn từ Bình Thung đến cầu Tân Vạn nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe, xây dựng trước năm 2015.

+ *Đường DT749B*: Điểm đầu cầu Bà Và (ranh tỉnh Bình Phước – Km0+000), điểm cuối lòng hồ Dầu Tiếng (Km21+000) dài 21km. Giữ nguyên hiện trạng tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô 02 làn xe. Sau năm 2020, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe.

+ *Đường DT750*: Điểm đầu giáp DT741 (ngã 3 Bến Trám – Km0+000), điểm cuối Cầu Tàu Dầu Tiếng (Km56+000), dài 56km, quy hoạch:

Trước năm 2020, xây dựng đoạn từ ngã 3 Bến Trám đến ngã 4 làng 10, quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe, lộ giới 42m.

Sau năm 2020, mở rộng đoạn từ ngã 3 Trù Văn Thố đến ngã 4 làng 10, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp II với quy mô 06 làn xe, lộ giới 42m.

+ *Đường Bồ Lá - Bến Súc*: Điểm đầu ngã 3 Bồ Lá (Km0+000), điểm cuối giáp DT744, Bến Súc – Dầu Tiếng (Km44+377) dài 44,37km, quy hoạch:

Đoạn 1: Từ ngã 3 Bồ Lá đến giao đường DT750B quy hoạch thành đường DT745A, đường cấp II, quy mô 06 làn xe, xây dựng sau năm 2015.

Đoạn 2: Từ đường DT.750B đến giao đường DT.749A quy hoạch thành đường DT745C, đường cấp II, quy mô 06 làn xe xây dựng sau năm 2015.

Đoạn 3: Từ đường DT749A đến đường DT744 (Bến Súc), giữ nguyên hiện trạng.

- Các trục Đông –Tây dự kiến xây dựng mới:

+ *Đường DT745A* (Vành đai 5): Điểm đầu giao đường Vành đai 4 tại xã Tân Lập, Tân Uyên, theo đường Bồ Lá-Bến Súc đến Tân Hưng, theo hướng Tây đi trùng Mỹ Phước-Tân Vạn đoạn qua khu công nghiệp Bàu Bàng, qua Long Nguyên đến giao đường DT744 tại Thanh Tuyên, tuyến dài 50,0 km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp II với 6 làn xe, lộ giới 60m. Đoạn từ giao Vành đai 4 đến giao DT741 tại Hưng Hòa, Bến Cát xây dựng trước 2015, đoạn còn lại xây dựng trước năm 2020.

+ *Đường DT745B* (Vành đai 6): Điểm đầu giao Vành đai 4 tại xã Thường Tân, huyện Tân Uyên, qua khu công nghiệp Tân Mỹ-Thường Tân, nối liền các Tân Thành, Tân Định, Vĩnh Hòa, Tân Hiệp đến giao với đường DT750 tại Tân Long, huyện Phú Giáo, tuyến dài 49,8 km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp II với 6 làn xe, lộ giới 60m, dự kiến xây dựng sau năm 2020.

+ *Đường DT745C*: Điểm đầu giao đường DT745A tại Tân Hưng, Bến Cát, điểm cuối giao đường DT.748 tại An Lập, Dầu Tiếng, dài 21,8 km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp II với 6 làn xe, lộ giới 60m, dự kiến xây dựng trước năm 2020.

+ *Đường DT750B*: Điểm đầu giao đường DT745A tại xã Tân Hưng, huyện Bến Cát, theo hướng Đông cắt cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành, DT.750 tại Tân Long, nối vào đường ĐH505, giao đường DT741 tại Phước Vĩnh, theo đường ĐH501 đến ranh tỉnh Đồng Nai (xã Tam lập, huyện Phú Giáo) và kết nối với đường Hiếu Liêm, tuyến dài 33,5km, quy hoạch đạt

tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe, lộ giới 52m. Đoạn từ giao Mỹ Phước - Tân Vạn đến giao đường ĐT741 tại Phước Vĩnh, dự kiến xây dựng trước năm 2020. Đoạn còn lại xây dựng sau năm 2020.

c) Hệ thống đường đô thị:

Quy hoạch hệ thống đường đô thị tuân theo “Quy hoạch chung xây dựng đô thị Bình Dương đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030” và quy hoạch chung, quy hoạch chi tiết của các đô thị huyện, thị xã, thành phố.

d) Hệ thống đường huyện:

Trong giai đoạn từ nay đến năm 2020, tiến hành đầu tư nâng cấp, nhựa hóa các tuyến đường hiện hữu tối thiểu đạt cấp IV, đồng thời mở mới các tuyến để phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của các huyện. Định hướng phát triển sau năm 2020, các tuyến trục chính đề xuất nâng cấp mở rộng lên 04 làn xe (*đính kèm phụ lục*).

d) Hệ thống cầu, nút giao thông:

- **Hệ thống cầu:** Tập trung xây dựng các cầu vượt sông Sài Gòn (xây dựng mới 05 cầu), sông Đồng Nai (xây dựng mới 05 cầu), Thị Tính và sông Bé để tăng cường khả năng liên kết Đông-Tây và với các tỉnh, thành thuộc vùng kinh tế trọng điểm đặc biệt là thành phố Hồ Chí Minh, Tây Ninh, Đồng Nai và Bà Rịa-Vũng Tàu, ..

- **Nút giao thông:** Để đảm bảo giao thông thông suốt, giảm nguy cơ ùn tắc và tai nạn giao thông đề xuất xây dựng các nút giao khác mức tại các giao lộ có lưu lượng lớn. Ngoài ra tại một số vị trí đầu nối từ các khu công nghiệp, cụm công nghiệp vào các trục giao thông chính xem xét xây dựng các hầm đi bộ. Trước 2015 tiến hành thí điểm xây dựng hầm dành cho người đi bộ tại vị trí đầu nối từ khu công nghiệp Việt Nam – Singapore (VSIP) và Quốc lộ 13.

e) Công trình phục vụ vận tải đường bộ:

- **Bến xe:** Nâng cấp và mở mới các bến xe để đáp ứng nhu cầu vận tải phát sinh bên cạnh việc duy trì các luồng tuyến liên tỉnh hiện tại, đồng thời tiến tới mở rộng mạng lưới vận tải ra các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long, miền Đông Nam Bộ, miền Trung, miền Bắc, cụ thể:

+ *Thành phố Thủ Dầu Một:*

Bến xe Bình Dương: Trước năm 2020, giữ nguyên hiện trạng. Sau 2020, chuyển thành bến xe buýt.

Bến xe Phú Chánh: Trước năm 2020, giữ nguyên hiện trạng. Sau 2020, chuyển thành bến xe buýt.

Bến xe Định Hòa: Nằm tại phía Bắc thành phố Thủ Dầu Một, thuộc phường Định Hòa, tại khu vực giữa đường ĐT741 và đường Mỹ Phước-Tân Vạn. Quy hoạch sau 2020 mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 1, diện tích khoảng 5ha.

+ *Thị xã Thuận An:*

Bến xe Vĩnh Phú: Gần Quốc lộ 13, xã Vĩnh Phú, Thuận An. Quy hoạch mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 3, diện tích tối thiểu 1ha.

Bến xe khu vực An Phú: Quy hoạch tối thiểu 2ha.

Bến xe Bình Dương mới: Di chuyển bến xe cũ ra phía Nam thành phố Thủ Dầu Một, khu vực giáp ranh Bình Chuẩn – Thuận Giao – Phú Hòa tại nút giao của đường Mỹ Phước - Tân Vạn với Vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh, quy hoạch sau 2020 mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 1, diện tích khoảng 6 ÷ 10ha.

+ *Thị xã Dĩ An*: Bến xe Miền Đông mới nằm tại phường Long Bình, quận 9, thành phố Hồ Chí Minh và phường Bình Thắng, thị xã Dĩ An, tỉnh Bình Dương, quy hoạch đạt tiêu chuẩn bến loại 1, diện tích xây dựng khoảng 16ha.

+ *Huyện Bến Cát*:

Bến xe Bến Cát: Quy hoạch đạt tiêu chuẩn bến loại 2, diện tích tối thiểu 1ha.

Bến xe Bàu Bàng: Gần nút giao giữa đường ĐT611 và Quốc lộ 13. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn bến loại 2, diện tích tối thiểu 1ha.

+ *Huyện Tân Uyên*:

Bến xe Quang Vinh 3: Duy trì tiêu chuẩn loại 4.

Bến xe Uyên Hưng: Nằm tại nút giao giữa đường ĐT746 và đường ĐT747. Quy hoạch mở mới đạt tiêu chuẩn loại 4, diện tích tối thiểu 1ha.

Bến xe Tân Thành: Nằm trên đường ĐT746 tại thị trấn Tân Thành, huyện Bắc Tân Uyên. Quy hoạch mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 4, tổng diện tích tối thiểu 1,5ha.

+ *Huyện Phú Giáo*: Bến xe Phú Giáo gần nút giao giữa đường Bàu Ao và đường ĐT741. Quy hoạch mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 4, tổng diện tích tối thiểu 2ha.

+ *Huyện Dầu Tiếng*:

Bến xe Dầu Tiếng: Nằm trên đường ĐT750 tại thị trấn Dầu Tiếng. Quy hoạch mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 4, diện tích tối thiểu 2ha.

Bến xe Minh Hòa: Nằm trên tuyến tránh đô thị Minh Hòa (trong tương lai được nâng thành thị trấn). Quy hoạch mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 6.

Bến xe Long Hòa: Nằm tại nút giao giữa đường ĐT750 và đường ĐT749A, nhằm phục vụ đô thị Long Hòa (trong tương lai được nâng thành thị trấn). Quy hoạch mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 6.

Bến xe Bến Súc: Nằm trên tuyến tránh đô thị Bến Súc (trong tương lai được nâng thành thị trấn). Quy hoạch mở mới đạt tiêu chuẩn bến loại 6.

- **Cảng cạn (ICD):**

+ *ICD Sóng Thần*: Tiếp tục hoàn thiện để đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật.

+ *ICD TBS-Tân Vạn*: Quy hoạch đề xuất nâng cấp, mở rộng thành trung tâm logistics Tân Vạn với quy mô 73,12ha.

+ *ICD Hòa Phú*: Tại Khu liên hợp công nghiệp-dịch vụ- đô thị Bình Dương. Quy mô dự kiến khoảng 25ha.

+ *ICD Vĩnh Tân*: Tại KCN đô thị Tân Uyên. Quy mô dự kiến khoảng 25ha.

+ *ICD An Điền*: Tại KCN An Tây, xã An Điền, huyện Bến Cát. Quy mô dự kiến khoảng 30ha.

+ *ICD Bàu Bàng*: Tại KCN Bàu Bàng, Lai Uyên, huyện Bến Cát. Quy mô dự kiến khoảng 20ha.

+ *ICD Thạnh Phước*: Kết hợp trong cảng Thạnh Phước. Quy mô dự kiến khoảng 20ha.

- **Trạm dừng nghỉ**: Để phục vụ các tuyến vận tải liên tỉnh và các tuyến vận tải có cự ly dài, đề xuất xây dựng các trạm dừng nghỉ:

+ *Trạm dừng nghỉ Phước Hòa*: Nằm trên đường ĐT741 gần trạm thu phí Phước Hòa. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn trạm dừng nghỉ loại 1, tổng diện tích khoảng 1,2ha.

+ *Trạm dừng nghỉ Lai Uyên*: Nằm trên Quốc lộ 13, gần nút giao giữa Quốc lộ 13 và đường ĐT750. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn trạm dừng nghỉ loại 3, tổng diện tích khoảng 0,5ha.

+ *Trạm dừng nghỉ Bình Chuẩn - Thuận Giao – Phú Hòa*: Tại nút giao giữa đường Mỹ Phước - Tân Vạn và đường Vành đai 3, quy hoạch đạt tiêu chuẩn trạm dừng nghỉ loại 1, diện tích khoảng 03ha.

- **Bãi đỗ xe công cộng**: Xây dựng một số bãi đỗ xe chính ở các trung tâm đô thị để đáp ứng nhu cầu trong tương lai. Do điều kiện về quỹ đất ở các trung tâm đô thị bị hạn chế nên có thể sử dụng các bãi đỗ xe ngầm hoặc trên cao. Tại khu vực các khu công viên nên xem xét xây dựng bãi đỗ xe ngầm. Ngoài ra, trên một số tuyến đường có thể bố trí điểm đỗ xe trên hành lang đường bộ.

- **Công nghiệp phục vụ giao thông vận tải**:

+ *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. Khuyến khích đầu tư trang thiết bị và hoàn thiện công nghệ cho các nhà máy, xí nghiệp lắp ráp phương tiện giao thông vận tải.

+ *Kiểm định xe cơ giới*: Đảm bảo đủ năng lực hoạt động phục vụ nhu cầu kiểm định cơ giới thủy, bộ. Sau năm 2020, mở thêm các dây chuyền đăng kiểm xe cơ giới thủy, bộ.

2. Hệ thống giao thông đường sắt:

a) Đường sắt quốc gia:

- *Tuyến Bắc-Nam*: Theo quy hoạch đường sắt quốc gia, sẽ xây dựng đoạn tránh thành phố Biên Hòa. Đoạn tránh đi qua tỉnh Bình Dương nằm trong dự án đường sắt trên cao Trảng Bom-Hòa Hưng. Đoạn đi qua địa bàn tỉnh Bình Dương được bố trí 2 ga (Ga Dĩ An thuộc phường Dĩ An, Ga An Bình thuộc phường An

Bình) và 2 trạm khách (trạm khách Nghĩa Sơn thuộc phường Bình An, trạm khách Sóng Thần thuộc phường An Bình).

- *Tuyến Dĩ An - Lộc Ninh*: Thuộc dự án đường sắt Xuyên Á, đoạn đi qua địa bàn tỉnh Bình Dương dài 55,2 km, bố trí 5 ga và 4 trạm khách, theo quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp I, đường đôi, khổ 1.435mm.

- *Tuyến thành phố Hồ Chí Minh-Mỹ Tho-Cần Thơ-Cà Mau*: Đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 5,7 km, quy hoạch xây dựng đường đôi, khổ 1435 mm. Riêng đoạn từ ranh quận Thủ Đức đến ranh quận 12 tuyến dự kiến được bố trí đi trên cao.

b) Đường sắt đô thị:

- *Tuyến số 1 (Thành phố mới Bình Dương-Suối Tiên)*: Tuyến dài 28,2 km, điểm đầu tại ga trung tâm Thành phố mới theo hướng Nam đến đường ĐT742, theo đường Mỹ Phước-Tân Vạn đến ga Suối Tiên. Tuyến đi trên cao, đầu tư xây dựng trước năm 2020.

- *Tuyến số 2 (Thủ Dầu Một-Hồ Chí Minh)*: Tuyến dài 21,4 km, kết nối với tuyến số 1 theo đường Phạm Ngọc Thạch và đi dọc theo Quốc lộ 13 qua Vĩnh Bình kết nối với tuyến metro số 3 trong tương lai của thành phố Hồ Chí Minh tại khu vực ngã 4 Bình Phước. Tuyến đi trên cao, xây dựng sau năm 2020.

- *Tuyến số 3 (Thành phố mới Bình Dương-Mỹ Phước-Bàu Bàng-Long Nguyên)*: Tuyến dài 32,3 km, từ ga trung tâm tại thành phố mới theo đường NT8, Mỹ Phước - Tân Vạn tới khu công nghiệp Mỹ Phước, theo đường ĐH604 qua Mỹ Phước rồi dọc theo Quốc lộ 13 tới Bàu Bàng theo đường ĐT745A tới Long Nguyên. Tuyến đi trên cao, xây dựng sau năm 2020.

- *Tuyến số 4 (Thành phố mới Bình Dương-Uyên Hưng-Tân Thành)*: Tuyến dài 22,3 km, từ ga trung tâm tại thành phố mới theo đường ĐT746B, Tạo lực 5, đại lộ Thủ Dầu Một-Uyên Hưng tới Uyên Hưng, theo đường ĐT746B tới Tân Thành. Tuyến đi trên cao, xây dựng sau năm 2020.

- *Tuyến số 5 (Vĩnh Phú-Uyên Hưng)*: Tuyến dài 27,5 km, từ Vĩnh Phú, Thuận An, đi dọc đường ĐT743 qua ngã 4 Miếu Ông Cù theo đường ĐT747B đến khu công nghiệp Nam Tân Uyên theo ĐT.746 đến trung tâm quận Nam Tân Uyên. Tuyến đi trên cao, xây dựng sau năm 2020.

- *Tuyến số 6 (Thành phố mới Bình Dương-Phước Vĩnh)*: Tuyến dài 29,6 km, từ ga trung tâm thành phố mới theo đường ĐT742 tới ngã 3 Cổng Xanh rồi theo đường ĐT741 tới thị trấn Phước Vĩnh. Tuyến đi trên cao, xây dựng sau năm 2020.

- *Tuyến số 7 (Mỹ Phước-Dầu Tiếng)*: Tuyến dài 38,8 km, kết nối với tuyến 3 tại Mỹ Phước, theo đường ĐT749A qua đô thị Long Nguyên, Long Hòa, theo đường ĐT750 đến thị trấn Dầu Tiếng. Tuyến đi trên mặt đất, xây dựng sau năm 2020.

3. Hệ thống giao thông thủy nội địa:

a) Mạng lưới đường thủy:

- Cần đẩy mạnh khai thác các tuyến đường thủy nội địa trên các sông Sài Gòn, Đồng Nai và Thị Tính nhằm chia sẻ áp lực vận chuyển hàng hóa trên các tuyến giao thông đường bộ.

- Nạo vét, cải tạo sông Thị Tính để phát triển vận tải thủy. Giai đoạn trước mắt sẽ đảm bảo giao thông thủy đến khu vực Mỹ Phước. Giai đoạn sau tùy nhu cầu vận tải để tiến hành nạo vét, cải tạo những đoạn còn lại.

b) Cảng:

- *Cảng Bình Dương*: Quy hoạch đạt công suất 1,8 triệu tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 5.000 tấn, diện tích 7,3 ha.

- *Cảng Thạnh Phước*: Quy hoạch đạt công suất 700 nghìn tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000 tấn diện tích 53 ha.

- *Cảng Thường Tân*: Quy hoạch đạt công suất 500 nghìn tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000 tấn, diện tích 15 ha.

- *Cụm cảng Thái Hòa*: Nằm trên sông Đồng Nai, tại Thái Hòa, Tân Uyên, diện tích 15 ha. Quy hoạch đạt công suất 700 nghìn tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 2.000 tấn.

- *Cảng An Sơn*: Quy hoạch đạt công suất 1 triệu tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 1.000 tấn, diện tích 50 ha.

- *Cảng Rạch Bắp*: Nằm trên sông Sài Gòn, tại An Tây, Bến Cát. Quy hoạch đạt công suất 500 nghìn tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 1.000 tấn.

- *Cảng An Tây*: Nằm trên sông Sài Gòn, gần vành đai 4. Quy hoạch đạt công suất 700 nghìn tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 1.000 tấn, diện tích 30 ha.

- *Cảng Bến Súc*: Nằm trên sông Sài Gòn, gần cầu Bến Súc, Dầu Tiếng. Quy hoạch đạt công suất 1 triệu tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 1.000 tấn, diện tích 30 ha.

- *Cảng Thanh An*: Nằm trên sông Sài Gòn, gần cầu vượt sông Sài Gòn của đường Hồ Chí Minh, diện tích 10 ha. Quy hoạch đạt công suất 500 nghìn tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 1.000 tấn.

- *Cảng Phú An*: Nằm trên sông Thị Tính thuộc xã Phú An, Bến Cát, diện tích 10ha. Quy hoạch đạt công suất 500 nghìn tấn/năm, có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy đến 1.000 tấn.

- *Cảng Tân Vạn*: Nằm trong khu cảng và trung tâm logistics Tân Vạn, trên nhánh sông Đồng Nai quy mô khoảng 6,34ha thuộc phường Bình Thắng, thị xã Dĩ An.

- *Cảng Bà Lụa*: Quy hoạch chuyển thành bến du lịch.

c) Bến thủy nội địa:

Duy trì hoạt động của các bến sông đảm bảo phục vụ du lịch và vận chuyển các mặt hàng nhỏ, lẻ. Ngoài ra, quy hoạch đề xuất mở thêm một số bến trên các

sông Đồng Nai, Sài Gòn, Thị Tính để phục vụ vận chuyển vật liệu xây dựng, đảm bảo mỗi huyện thị có ít nhất 1 bến thủy (trừ huyện Phú Giáo).

d) Bến khách:

Các bến khách ngang sông cần đầu tư nhà chờ, bê tông hóa cầu, bến và đường dẫn để đảm bảo an toàn giao thông cho hành khách qua lại.

4. Quy hoạch phát triển vận tải:

a) Hệ thống xe buýt:

Đảm bảo kết nối trung tâm các đô thị Thuận An, Dĩ An, Thủ Dầu Một, Nam Tân Uyên, Nam Bến Cát với thành phố mới Bình Dương thành một vành đai vận chuyển hành khách nội tỉnh và giữa thành phố mới với các đô thị vệ tinh xung quanh. Hình thành mạng lưới xe buýt đô thị nhằm phục vụ nhu cầu đi lại tốt hơn. Trên các tuyến trực xem xét sử dụng mô hình xe buýt khối lượng lớn. Đảm bảo hệ thống xe buýt đáp ứng 60% trong nhu cầu vận tải hành khách công cộng.

Đến năm 2020, mở thêm 17 tuyến xe buýt để nâng tổng số tuyến xe buýt trên cả địa bàn tỉnh là 38 tuyến. Giai đoạn sau năm 2020, mở thêm 05 tuyến xe buýt.

Trên các tuyến đường có xe buýt, quy hoạch bố trí các bến xe buýt (vị trí dừng đón, trả khách) nằm ngoài làn xe chạy.

b) Các loại hình vận tải hành khách công cộng khác:

Có các chính sách khai thác thống nhất và kết hợp chặt chẽ các phương thức khác nhau của hệ thống vận tải hành khách công cộng nhằm giảm ùn tắc giao thông và tối ưu hóa việc sử dụng không gian công cộng.

Các dịch vụ giao thông công cộng bổ sung như taxi,... đã và sẽ tiếp tục đóng một vai trò quan trọng trong việc đáp ứng nhu cầu đa dạng của người dân về giao thông.

c) Vận tải hành khách: Duy trì các tuyến liên tỉnh đồng thời mở mới đến các tỉnh khác để hoàn thiện hệ thống vận tải hành khách liên tỉnh đáp ứng nhu cầu đi lại của lao động ngoại tỉnh và người dân đến các tỉnh, thành trong cả nước và ngược lại.

d) Vận tải hàng hóa: Trong tương lai trên địa bàn tỉnh sẽ hình thành các luồng hàng khác đặc biệt là các luồng hàng thông qua cửa 3 hành lang kinh tế chiến lược: Luồng hàng từ Campuchia, Tây Ninh, Bình Phước qua Bình Dương đi về khu vực cảng nước sâu ở Vũng Tàu và thành phố Hồ Chí Minh; Luồng hàng từ khu vực Tây Nguyên qua Bình Dương đi về các tỉnh Tây Nam Bộ.

IV. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN ĐẾN NĂM 2030:

1. Hệ thống đường bộ:

a) Hệ thống đường quốc gia:

- *Quốc lộ 1K:* Theo Quy hoạch điều chỉnh phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 được Thủ

tương Chính phủ phê duyệt (quyết định số 568/QĐ-TT ngày 08/4/2013) với quy mô 08 làn xe (mặt cắt ngang 60m), tiêu chuẩn đường ô tô cấp II.

- *Quốc lộ 13*: Đoạn từ ranh thành phố Hồ Chí Minh với tỉnh Bình Dương đến thành phố Thủ Dầu Một tỉnh Bình Dương, theo Quy hoạch điều chỉnh phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt (quyết định số 568/QĐ-TT ngày 08/4/2013) với quy mô 08 làn xe (mặt cắt ngang 60m), tiêu chuẩn đường ô tô cấp I.

- *Đường Hồ Chí Minh*: mở rộng 04 làn xe, theo tiêu chuẩn đường cao tốc.

- *Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh*: Đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 46,2 km, điểm đầu tại cầu Thủ Biên theo hướng Tây giao với quốc lộ 13 (Km30 + 700 - lý trình QL13) tại Bến Cát, vượt sông Sài Gòn tại xã An Tây huyện Bến Cát (xây dựng mới cầu Phú Thuận). Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cao tốc loại A với quy mô 6-8 làn xe, xây dựng sau năm 2020.

- *Cao tốc Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành*: Đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 60km, điểm đầu giao đường Xuyên Á tại giao lộ ngã 4 Gò Dưa (điểm cuối đường Vành đai 2), đi theo tỉnh lộ 43 khoảng 500m rồi rẽ phải theo đường ĐT743B đến ngã 3 Vườn Tràm, theo đường ĐT743A đến giao lộ Miếu Ông Cù, theo đường ĐT747B cắt đường ĐT746 tại Khánh Bình, đến Bình Mỹ theo đường ĐT747 qua ngã 3 Cổng Xanh, cắt đường ĐT750 tại Tân Long, tiếp tục đi về phía Đông Nam của khu công nghiệp và khu dân cư Becamex-Bình Phước, điểm cuối tại Chơn Thành, Bình Phước. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cao tốc với 6-8 làn xe, xây dựng sau năm 2020.

b) Hệ thống đường tỉnh:

- *Đường ĐT741*: Nâng cấp, mở rộng đạt tiêu chuẩn cấp II, quy mô 06 làn xe, lộ giới 54m, xây dựng sau năm 2020.

- *Đường ĐT747*: Mở rộng lên 06 làn xe, lộ 42m, xây dựng sau năm 2020.

- *Đường ĐT748*: Mở rộng lên 06 làn xe, lộ giới 42m, xây dựng sau năm 2020.

- *Đường ĐT749B*: Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe, lộ giới 42m, xây dựng sau năm 2020.

- *Đường ĐT750*: Xây dựng đoạn từ ngã 3 Trừ Văn Thố đến ngã 4 Làng 10, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp II với 6 làn xe, lộ giới 42m, xây dựng sau năm 2020.

- *Quốc lộ 13 trên cao*: Xây dựng đoạn từ Vành đai 3 đến đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh để nối thông toàn tuyến, với quy mô 4 làn xe, xây dựng sau năm 2020.

- *Đường ĐT745B*: Điểm đầu giao Vành đai 4 tại xã Thường Tân, Tân Uyên, điểm cuối giao đường ĐT750 tại Tân Long, huyện Phú Giáo. Tuyến dài

49,8 km, quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp II với 6 làn xe, lộ giới 60m, xây dựng sau năm 2020.

- *Đường DT750B*: Xây dựng đoạn từ giao đường DT741 đến ranh tỉnh Đồng Nai. Quy hoạch đạt tiêu chuẩn cấp III, quy mô 04 làn xe, lộ giới 52m, xây dựng sau năm 2020.

c) Hệ thống đường huyện:

- Các tuyến trục chính, đề xuất nâng cấp, mở rộng lên 04 làn xe.

- Nâng cấp đường DH433 thành đường DT745B.

- Đường DH414 từ khu công nghiệp Tân Mỹ - Thường Tân đến ranh xã Thường Tân quy hoạch thành đường Vành đai 4.

2. Hệ thống đường sắt đô thị: Đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị còn lại (từ tuyến số 2 đến tuyến số 7) để hoàn thiện hệ thống đường sắt đô thị của tỉnh.

3. Vận tải hành khách công cộng: Mở mới các tuyến xe buýt để đáp ứng nhu cầu đi lại. Đồng thời đưa vào khai thác các tuyến vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn như: đường sắt đô thị, buýt nhanh, ...

V. PHÂN KỲ ĐẦU TƯ

1. Giai đoạn trước 2015: Tập trung hoàn thành các công trình giao thông đường bộ quan trọng của tỉnh như: đường Mỹ Phước-Tân Vạn; DT.742; DT746, DT747B; DT743A (đoạn Miếu Ông Cù – Sóng Thần), đường vào Trung tâm Hành chính Chính trị tập trung tỉnh; đường ven sông Sài Gòn trên địa bàn thành phố Thủ Dầu Một và thị xã Thuận An; đường Hội Nghĩa - Cổng Xanh (DT747A); đường Mười Muộn - Tân Thành; cầu nối cù lao Bạch Đằng huyện Vĩnh Cửu tỉnh Đồng Nai; cầu Thới An; đường Thủ Biên – Hưng Hòa (đoạn tuyến của DT745A); mở rộng nút giao Gò Dưa để thông tuyến cao tốc thành phố Hồ Chí Minh – Thủ Dầu Một - Chơn Thành.

2. Giai đoạn 2016 - 2020: Chú trọng phát triển các tuyến vành đai để tăng khả năng kết nối toàn mạng lưới, xây dựng tuyến Quốc lộ 13 trên cao, Vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh, trục Đông – Tây Dĩ An... Ngoài ra, khi trở thành thành phố trực thuộc trung ương thì nhu cầu đi lại sẽ gia tăng nhanh chóng. Do đó cần tập trung phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng, trong giai đoạn đầu chú trọng phát triển loại hình xe buýt. Từng bước phát triển hệ thống đường sắt đô thị, ưu tiên xây dựng tuyến số 1.

3. Đến năm 2030: Mạng lưới giao thông đường bộ được phát triển như sau: đối với đường tỉnh nâng cấp 13 tuyến, 9 tuyến mở mới; đối với đường huyện nâng cấp 576,4 km và mở mới 146,7 km.

Stt	Chỉ tiêu	Trước QH	Sau QH
1	Quốc lộ	77,1	239,8
2	Đường tỉnh	499,3	732,9
3	Đường huyện	570,9	726,1

4	Đường đô thị	785,1	2.500
5	Đường chuyên dùng	2.028,3	3.000
6	Đường xã	3.283	4.000
7	Tỷ lệ cứng hóa (%)	42,5	92
8	Mật độ km/1000 dân	3,7	5,6
9	Mật độ km/km ²	2,4	4,2

VI. NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ

- Nguồn từ ngân sách Trung ương (chiếm 10%) chủ yếu dưới 3 hình thức: 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 Giao thông - Vận tải ; vốn từ các chương trình mục tiêu quốc gia.

- Nguồn ngân sách địa phương (chiếm 30%).

- Nguồn tài trợ từ các dự án nước ngoài (chiếm 20%): 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 Kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung trong đó có tỉnh Bình Dương.

- Các nguồn vốn khác có thể huy động (chiếm 40%): phát hành cổ phiếu, trái phiếu; khuyến khích đầu tư theo phương thức BT, BOT, PPP ... ; đẩy mạnh xã hội hóa trong lĩnh vực vận tải, xây dựng bến thủy nội địa, cảng sông, cảng cạn (ICD), các bến xe khách trên địa bàn tỉnh, ...; huy động vốn ứng trước của các doanh nghiệp, trả chậm có lãi suất hoặc trả bằng tiền thu phí giao thông,...

- 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. Tranh thủ nguồn vốn từ các dự án phát triển giao thông nông thôn của Bộ Giao thông vận tải là nguồn vốn tài trợ của ngân hàng thế giới./.