

Số: 09 /2014/QĐ-UBND

Đồng Xoài, ngày 14 tháng 5 năm 2014

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải  
tỉnh Bình Phước đến năm 2020 và định hướng phát triển đến năm 2030**

**ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH**

Căn cứ Luật Tổ chức HĐND và UBND ngày 26/11/2003;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật của HĐND, UBND năm 2004;

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

Căn cứ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/1/2008 của Chính phủ sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 của Chính phủ;

Căn cứ 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;

Căn cứ Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/12/2008 của Thủ tướng Chính phủ Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

Căn cứ văn bản số 6931/BGTVT-KHĐT ngày 21/8/2012 của Bộ Giao thông vận tải về việc góp ý điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Bình Phước đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 99/1999/QĐ-UB ngày 10/5/1999 của UBND tỉnh Bình Phước về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Bình Phước giai đoạn 1997 – 2020;

Theo đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số 31/SGTVT-TTr ngày 17/4/2014,

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1. Phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Bình Phước đến năm 2020 và định hướng phát triển đến năm 2030, với những nội dung chủ yếu sau:**

**I. Mục tiêu phát triển**

**1. Mục tiêu tổng quát**

Từng bước tạo ra một hệ thống giao thông vận tải (GTVT) đồng bộ, liên hoàn và 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 phục vụ chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, đảm bảo an ninh quốc phòng.

## 2. Mục tiêu cụ thể

### a) 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 với hệ thống giao thông đối ngoại, tạo điều kiện để tỉnh Bình Phước tiếp cận nhanh và trực tiếp với thị trường trong vùng và Quốc tế;

- 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;

- Phân đầu đến năm 2015: nhựa hóa 100% các tuyến đường tỉnh hiện hữu, 60-80% các tuyến đường huyện hiện hữu, 40% các tuyến đường xã hiện hữu đạt cứng hóa. Đồng thời tiến hành mở mới các tuyến đường theo quy hoạch;

- Giai đoạn 2016 - 2020 phân đầu hoàn thành chủ trương xây dựng Nông thôn mới của Chính phủ với 100% các tuyến đường huyện hiện hữu được nhựa hóa và 70-80% các tuyến đường xã hiện hữu đạt cứng hóa. Đồng thời tiến hành mở mới các tuyến đường theo quy hoạch.

### b) Về vận tải

- Vận tải hàng hóa đường bộ hiện đang là phương thức duy nhất đảm bảo sự lưu thông hàng hóa và hành khách đi lại trong nội tỉnh và đi đến các tỉnh khác. 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. Trong tương lai, khi tuyến đường sắt được xây dựng xong sẽ chia sẻ một phần lượng hàng hóa do đường bộ đảm nhận;

- 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 sâu, vùng xa đi về các trung tâm. Từng bước đổi mới và hiện đại hóa phương tiện vận chuyển hành khách, đáp ứng đòi hỏi ngày càng cao về chất lượng dịch vụ của người dân.

## II. Nội dung quy hoạch mạng lưới đường bộ

### A. Hệ thống cao tốc và Quốc lộ

#### 1. Đường cao tốc Tp. Hồ Chí Minh – Thủ Dầu Một - Chơn Thành - Hoa

Lư:

Theo Quyết định số 06/2011/QĐ-TTg ngày 24/01/2011 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, trên địa bàn tỉnh Bình Phước dự kiến xây dựng tuyến cao tốc Tp. Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành. Lộ trình toàn tuyến dài 69km, xuất phát từ đường vành đai 2 trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh (QL.1A), đi qua Thủ Dầu Một (Bình Dương) và kết thúc tại huyện Chơn Thành, quy hoạch xây dựng tuyến đạt quy mô 6-8 làn xe. Dự kiến xây dựng sau năm 2020. Quy hoạch đề xuất phương án tuyến kéo dài đến cửa khẩu Hoa Lư (Lộ trình tuyến đã được quy hoạch và phê duyệt tại Quyết định số 589/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch xây dựng vùng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050; đồng thời tuyến cũng được định hướng và quy hoạch trong quy hoạch xây dựng chung của thị xã Bình Long và quy hoạch Khu kinh tế cửa khẩu Hoa Lư).

## **2. Quốc lộ 14 (đoạn đường Hồ Chính Minh đi qua địa bàn tỉnh)**

Quốc lộ 14 (QL.14) là tuyến đường độc đạo nối hai vùng kinh tế lớn, Tây Nguyên và vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam. Dọc theo trục đường này là vùng có quỹ đất xây dựng lớn, có tuyến đường sắt quy hoạch đi Đắk Nông khai thác bô xít, các điểm du lịch tạo thêm lợi thế tiềm năng để phát triển các đô thị, công nghiệp và dịch vụ dọc tuyến.

Đoạn QL.14 đi qua bàn tỉnh Bình Phước dài 113,06km, đi từ ranh tỉnh Đắk Nông qua huyện Bù Đăng, Đồng Phú, thị xã Đồng Xoài, huyện Chơn Thành, được quy hoạch như sau:

- Đoạn từ Cây Chanh đến thị xã Đồng Xoài dài khoảng 75km được quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp I, với quy mô 4 - 6 làn xe, vận tốc thiết kế 80-100km/h (có tính đến nâng cấp thành đường cao tốc), đang thực hiện theo dự án BOT và dự án vốn trái phiếu Chính phủ đạt quy mô cấp III với 4 làn xe.

- Đoạn từ thị xã Đồng Xoài đến trung tâm hành chính huyện Chơn Thành dài 23,6km, được quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp I, với quy mô 6 làn xe, vận tốc thiết kế 80-100km/h (có tính đến nâng cấp thành đường cao tốc), đang thực hiện theo dự án vốn trái phiếu Chính phủ đạt quy mô cấp III với 4 làn xe.

- Các đoạn tuyến vòng tránh

+ Đoạn tuyến tránh Chơn Thành được xây dựng theo phương án hướng tuyến như sau: điểm đầu giao với QL14 tại Km995+500, đi theo hướng Tây Bắc - Đông Nam và giao QL.13 tại km65+500 đi tiếp qua tỉnh Bình Dương. Đoạn qua địa bàn tỉnh dài 9,5km xây dựng theo tiêu chuẩn cấp III. Dự kiến hoàn thành trong giai đoạn từ nay đến năm 2015.

+ Tuyến tránh thị xã Đồng Xoài dài 6,3km nằm trong quy hoạch điều chỉnh mở rộng của thị xã Đồng Xoài. Điểm đầu tuyến tại Km124+500 và kết thúc tại Km111+200, quy mô 4 làn xe. Dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2016 - 2020.

+ Tuyến tránh thị trấn Đức Phong, huyện Bù Đăng dài 9,1km, điểm đầu Km183+000 và điểm cuối tại Km175+875, quy mô 4 làn xe. Dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2016 - 2020.

+ Lộ giới các đoạn không qua khu quy hoạch thực hiện theo Quyết định số 06/2014/QĐ-UBND ngày 21/3/2014 hoặc Quyết định điều chỉnh, bổ sung, thay thế Quyết định số 06/2014/QĐ-UBND (nếu có) của UBND tỉnh Quy định quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Bình Phước.

## **3. Quốc lộ 13**

Tuyến có vai trò quan trọng trong việc kết nối giữa vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với vùng ngoại vi và đảm nhận chức năng giao thương Quốc tế. Dọc theo tuyến, quỹ đất xây dựng còn tương đối lớn, đồng thời với tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh - Campuchia được quy hoạch sẽ là các nhân tố thuận lợi để phát triển đô thị, công nghiệp và dịch vụ du lịch dọc tuyến. Tuyến có chiều dài 79,9km được quy hoạch với quy mô 6 làn xe, vận tốc thiết kế 80km/h, cụ thể:

- Đoạn từ ranh tỉnh Bình Dương đến thị xã Bình Long dài 32,7km đã được đầu tư theo hình thức BOT với 6 làn xe đang kinh doanh thu phí;

- Đoạn từ thị xã Bình Long đến ngã 3 Chiu Riu dài 33,0km đang được đầu tư theo hình thức BOT với 6 làn xe, dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2016-2020 (giai đoạn 1 hoàn thành trong năm 2014);

- Đoạn ngã ba Chiu Riu đến điểm tiếp giáp Khu kinh tế cửa khẩu Quốc tế Hoa Lư sẽ được đầu tư theo quy mô tại Quyết định số 61/QĐ-TTg ngày 13/01/2010 của Thủ tướng Chính phủ với lộ giới là 48m;

- Các đoạn tuyến vòng tránh:

+ Đoạn tránh thị xã Bình Long dài 15km, quy mô 4 làn xe có điểm đầu tại Km95+000 và điểm cuối tại Km108+000. Dự kiến xây dựng trong giai đoạn 2016-2020;

+ Đoạn tránh thị trấn Lộc Ninh dài khoảng 10km, quy mô 4 làn xe có điểm đầu tại Km117+000 và điểm cuối tại Km127+500. Dự kiến xây dựng trong giai đoạn 2016-2020;

+ Lộ giới các đoạn không qua khu quy hoạch thực hiện theo Quyết định số 06/2014/QĐ-UBND ngày 21/3/2014 hoặc Quyết định điều chỉnh, bổ sung, thay thế Quyết định số 06/2014/QĐ-UBND (nếu có) của UBND tỉnh Quy định quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Bình Phước.

#### **4. Quốc lộ 14C**

Có chức năng đảm bảo an ninh quốc phòng và phát triển kinh tế dọc theo biên giới Campuchia, đoạn qua địa bàn tỉnh có chiều dài khoảng 131,1km, được quy hoạch tối thiểu đường cấp VI hai làn xe, dự kiến hoàn thành sau năm 2015, gồm 3 đoạn:

- Đoạn 1: nâng cấp một đoạn của ĐT.741 từ Bù Gia Mập (ranh Đăk Nông) đến xã Phú Nghĩa, huyện Bù Gia Mập, đi theo đường Gerbert, ĐT Lộc Tấn - Hoàng Diệu đến ngã ba Lộc Tấn, huyện Lộc Ninh;

- Đoạn 2: từ ngã 3 Lộc Tấn (Km127+329) đi theo QL.13 về hướng thị xã Bình Long đến ngã 3 Đồng Tâm (Km109+309);

- Đoạn 3: từ ngã ba Đồng Tâm theo đường Đồng Tâm - Tà Thiết đến Km9+360 theo đường sỏi đỏ hiện hữu của dự án định canh định cư đến ĐT.752 qua địa phận tỉnh Tây Ninh giao với QL.22 ở Mộc Bài và đến Long An nối vào N1.

#### **B. Hệ thống đường sắt**

Theo Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, trên địa bàn tỉnh Bình Phước có 02 tuyến đường sắt:

##### **1. Tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh - Campuchia**

Quy hoạch tuyến đường sắt xuyên Á đường đơn, điểm đầu nối với đường sắt quốc gia tại Dĩ An, tỉnh Bình Dương đi theo hướng song song với QL.13 qua ranh giới Campuchia tại cửa khẩu Quốc tế Hoa Lư, phần lớn đi theo nền đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh trước đây, toàn tuyến dài 128,2km, đoạn qua địa bàn tỉnh khoảng 66,3 km, dự kiến được đầu tư sau năm 2015.

Hướng tuyến: từ Km59+370 tuyến đi vào địa phận tỉnh Bình Phước (thuộc xã Thành Tâm, huyện Chơn Thành), tuyến đi song song phía Tây và cách QL.13 khoảng 430m. Tại Trung tâm huyện Chơn Thành tuyến cách QL.13 khoảng 1000m, đến

Km76+700 tuyến cắt ngang QL.13 và tiếp tục đi song song phía Đông QL.13, đến Km105+000 tuyến rẽ trái cắt QL.13 và tiếp tục đi đến điểm nối ray tiếp giáp với Campuchia tại Km128+200 cửa khẩu Quốc tế Hoa Lư.

Đoạn đi qua địa bàn tỉnh dự kiến sẽ có 8 ga, cụ thể là Chơn Thành (Km61+050), Minh Hưng (Km71+900), Tân Khai (Km79+500), An Lộc (Km89+350), Thạnh Phú (Km95+700), Đồng Tâm (Km102+450), Lộc Ninh (Km111+700) và Hoa Lư (Km122+550).

## **2. Tuyến Chơn Thành - Đăk Nông**

Đây là một phần của dự án phát triển mạng lưới đường sắt Tây Nguyên, bao gồm trục chính là Đà Nẵng – Kon Tum – Đăk Lăk – Buôn Ma Thuột – Chơn Thành – Tp. Hồ Chí Minh. Đoạn tuyến dự kiến có lộ trình nằm song song QL14.

### **C. Hệ thống đường bộ do tỉnh quản lý**

#### **1. Các tuyến đường tỉnh hiện hữu**

Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III có phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ rộng 02m, hành lang an toàn đường bộ 13m, gồm các tuyến sau:

- ĐT.741

+ Đoạn từ Bàu Tru (ranh tỉnh Bình Dương) đến QL.14C dài 93,6km;

+ Đoạn còn lại dài 42,2km được nâng cấp lên QL.14C;

+ Quy hoạch đoạn tránh thị xã Đồng Xoài dài 10km có điểm đầu tại Km70+000 và kết thúc tại Km77+500, quy mô dự kiến 4 làn xe;

- ĐT.751: dài 8,1km điểm đầu tại ngã tư Chơn Thành, điểm cuối tại cầu Bà Và (ranh tỉnh Bình Dương).

- ĐT.752

+ Từ điểm đầu thị xã Bình Long đến Km13+400 dài 13,4 km;

+ Đoạn còn lại dài 3,4km sẽ được nâng cấp thành QL14C;

- ĐT.753: dài 30 km có điểm đầu tại ngã tư Sóc Miên, điểm cuối tại Sông Mã Đà (ranh tỉnh Đồng Nai).

- ĐT.754: dài 12,25km có điểm đầu giao với đường Đồng Tâm – Tà Thiết, điểm cuối tại sông Sài Gòn (ranh tỉnh Tây Ninh).

- ĐT.754B (tuyến Đồng Tâm - Tà Thiết cũ dài 9,36km): tuyến được quy hoạch nâng cấp thành QL14C.

- ĐT.755: quy hoạch kéo dài ĐT.755 một đoạn 17,1km theo hướng song song với QL.14 đến điểm giao với ĐT. Đồng Tâm – Tân Hòa (đường dự kiến mở mới đi qua khu công nghiệp Nam Đồng Phú trên địa bàn huyện Đồng Phú). Chiều dài toàn tuyến 51,03km.

- ĐT.755B (đường Sao Bông - Đăng Hà): dài 33,6km, điểm đầu giao với QL.14, điểm cuối nối tiếp vào ĐT.721 tỉnh Lâm Đồng.

- ĐT.756: dài 50,3km có điểm đầu giao với QL.14 tại Minh Lập, điểm cuối giao với đường Lộc Tấn – Bù Đốp tại xã Lộc Hiệp.

- ĐT.757: dài 35,97km có điểm đầu giao với ĐT.741 tại xã Bù Nho, điểm cuối

giao với QL.13 tại xã Thanh Lương.

- ĐT.758: dài 34,31km có điểm đầu tại xã Thuận Phú, huyện Đồng Phú, điểm cuối giao với ĐT.756 tại xã Tân Hưng, huyện Hớn Quản.

- ĐT.759: dài 49,6km có điểm đầu giao với QL.14 tại ngã ba Bù Na, điểm cuối tại ngã ba Thanh Hòa, huyện Bù Đốp.

- ĐT.759B (đường Lộc Tấn - Hoàng Diệu cũ) phần lớn đoạn tuyến được quy hoạch nâng cấp thành QL.14C. Đoạn còn lại dài 3,7km từ điểm giao với QL.14C đi cửa khẩu Hoàng Diệu.

- ĐT.760: quy hoạch mở mới kéo dài tuyến hiện hữu về phía Tây nối vào QL.13 tại thị trấn Lộc Ninh, huyện Lộc Ninh. Chiều dài toàn tuyến 109km, các đoạn tuyến mở mới và nâng cấp từ đường huyện dài 55,1km.

## **2. Các tuyến đường tỉnh mở mới**

a) Các tuyến quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp II có phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ rộng 03m, hành lang an toàn đường bộ 17m

- ĐT.741B (ĐT. Đồng Phú - Bình Dương): dài 42km, với quy mô chiều rộng giải phân cách giữa 25m, làn đường chính rộng 8,25m x 2 bên, dải phân cách giữa làn đường chính và làn đường gom 01m x 2 bên, làn đường gom rộng 7m x 2 bên, vỉa hè rộng 8,75m x 2 bên, bề rộng nền đường 75m. Dự kiến đầu tư xây dựng trong giai đoạn 2016 - 2020.

- ĐT.752B (ĐT. Minh Lập - Minh Hưng - Đồng Nơ - Tổng Lê Chân): dài 26,9km, quy mô mặt BTN rộng 38m, nền 64m. Dự kiến thực hiện trong giai đoạn sau năm 2016 - 2020.

- ĐT.752C (ĐT. Xa Cát - Minh Đức): dài 16,3km, quy mô mặt BTN rộng 38m, nền 64m. Dự kiến thực hiện trong giai đoạn sau năm 2020.

b) Các tuyến Quy hoạch đạt tiêu chuẩn đường cấp III có phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ rộng 02m, hành lang an toàn đường bộ 13m

- ĐT.753B (ĐT. Phú Riềng - Bù Na - Nam Cát Tiên): dài 55km. Dự kiến hoàn thành giai đoạn sau năm 2020.

- ĐT.754C (ĐT. Hoa Lư - Tổng Lê Chân): dài 38,1km. Dự kiến đầu tư xây dựng giai đoạn sau năm 2020.

- ĐT.756B (ĐT. Đồng Nơ - Tân Khai - Nha Bích): dài tuyến 26,4km. Dự kiến nâng cấp giai đoạn sau năm 2020.

- ĐT.756C (ĐT. Tân Quan - Minh Lập): dài tuyến 10,2km. Dự kiến nâng cấp giai đoạn sau năm 2020.

- ĐT.757B (ĐT. Long Hà - Tân Thành): dài 30,8km. Dự kiến hoàn thành giai đoạn sau năm 2020.

- ĐT.760B (ĐT. Thọ Sơn - Bù Gia Mập): dài 42,5 km. Dự kiến hoàn thành giai đoạn sau năm 2020.

**3. Hệ thống đường huyện:** từ nay đến năm 2020, đầu tư nâng cấp các tuyến đường huyện hiện hữu đạt tiêu chuẩn cấp IV. Dự kiến đến 2020, toàn bộ các tuyến này sẽ được nhựa hóa.

**4. Hệ thống đường đô thị:** các tuyến đường đô thị tập trung trong các khu nội ô thị xã, thị trấn sẽ được đề cập chi tiết trong các quy hoạch khu thị xã, thị trấn. Trong thời gian tới, cần đầu tư nhựa hóa và xây dựng vỉa hè, trồng cây xanh và dải phân cách, trong đó cần phối hợp đồng bộ với các ngành khác như điện, nước để tạo thành hệ thống cơ sở hạ tầng hoàn thiện, phát triển bền vững.

**5. Hệ thống đường xã:** các tuyến đường xã ngoài khu vực đô thị, thị tứ xem xét tối thiểu đưa vào cấp VI, mặt rộng 3,5m, nền 6,0m, đất bảo trì đường mỗi bên rộng 01m, hành lang bảo vệ đường mỗi bên 04m, lộ giới 20m. Dự kiến số km đường xã sẽ gia tăng 10-15% so với hiện nay. Giai đoạn từ nay đến 2015 bền vững hóa 20-30% đường xã.

**6. Hệ thống cầu:** các cầu trên địa bàn tỉnh được xây dựng mới có kết cấu BTĐUL hoặc BTCT tải trọng HL93.

**7. Quy hoạch đầu nối vào Quốc lộ:** các vị trí đầu nối phải đảm bảo đúng các quy định tại 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.

**8. Quy hoạch đường tuần tra biên giới:** đường tuần tra biên giới có vai trò rất quan trọng, gắn kết với hệ thống đường giao thông trong khu vực, tạo ra hệ thống giao thông liên hoàn ở khu vực biên giới, vành đai biên giới, góp phần ổn định an ninh, chính trị khu vực biên giới, phát triển kinh tế - xã hội, xóa đói giảm nghèo cho đồng bào các dân tộc khu vực biên giới.

\* **Đánh giá mạng lưới đường bộ sau quy hoạch:** tổng chiều dài của hệ thống đường bộ tăng thêm 1.792,4km; đường BTN và nhựa từ 2.123,6km (tỷ lệ nhựa hóa 27,7%) sẽ tăng lên 8.081,0km (tỷ lệ nhựa hóa đạt 84,0%); mật độ đường km/km<sup>2</sup> tăng từ 1,17km/km<sup>2</sup> lên 1,44km/km<sup>2</sup>. Các tuyến đường được nâng cấp và xây dựng mới sẽ thúc đẩy kinh tế phát triển.

#### **D. Quy hoạch vận tải**

**1. Luồng tuyến vận tải:** chủ yếu trên 03 trục giao thông chính của tỉnh là QL.13, QL.14 và ĐT.741.

**2. Phương tiện vận tải:** 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.

#### **3. Công trình phục vụ vận tải**

##### **a) Bến xe khách**

- Loại I: bến xe Trường Hải Bình Phước; bến xe cửa khẩu Bônue (Hoa Lư);
- Loại III: bến xe khách Bình Long; bến xe khách Thành Công, thị xã Phước Long;
- Loại IV: bến xe khách Đồng Phú, Lộc Ninh, Bù Đốp, Bù Đăng, Chơn Thành, Hớn Quản, Bù Gia Mập.

##### **b) Bãi đỗ xe tải: quy hoạch xây dựng 2 bãi xe tải**

- Bãi xe tải Chơn Thành: nằm trên QL.13, cách ngã tư Chơn Thành 500m, diện tích 20.000m<sup>2</sup>;
- Bãi xe tải thị xã Đồng Xoài: nằm trên ĐT.741, cách bến xe Trường Hải Bình

Phước khoảng 500m, diện tích 20.000m<sup>2</sup>.

c) Trạm dừng nghỉ: hiện tại có một trạm dừng nghỉ Bù Đăng, nằm trên QL14 thuộc xã Đoàn Kết. Quy hoạch xây dựng thêm 3 trạm dừng nghỉ, gồm: trạm dừng nghỉ Chơn Thành, trạm dừng nghỉ khu vực thị xã Phước Long và trạm dừng nghỉ cửa khẩu Hoa Lư.

d) Cảng nội địa ICD: Bình Phước là tỉnh không có cảng biển, cảng sông, vì vậy hàng hóa xuất nhập khẩu hiện nay đều phải vận chuyển bằng đường bộ đến các cảng nhóm 5 (Tp. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu). Với sự hình thành tuyến đường sắt Xuyên Á nối liền với các nước trong khu vực qua Khu kinh tế cửa khẩu Quốc tế Hoa Lư và phát triển các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh, để thu hút đầu tư cũng như nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa của các doanh nghiệp trong và ngoài nước đầu tư vào sản xuất kinh doanh tại các khu công nghiệp như: Chơn Thành, Minh Hưng, Tân Khai, Khu kinh tế cửa khẩu Hoa Lư...vv, cũng như các tỉnh khu vực Tây Nguyên được thuận lợi và nhanh chóng cần thiết phải xây dựng một cảng nội địa dự kiến đặt tại huyện Chơn Thành với diện tích khoảng 20ha.

### III. Vốn đầu tư và phân kỳ đầu tư

#### 1. Vốn đầu tư

Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển theo quy hoạch GTVT của tỉnh Bình Phước đến năm 2030 khoảng 26.682,7 tỷ đồng (chi tiết tại bảng 1):

**Bảng 1**

Stt	Công trình	Tổng cộng		
		Nâng cấp (km)	Làm mới (km)	VĐT (tỷ đồng)
<b>I</b>	<b>Vốn do TƯ đầu tư</b>	<b>192,8</b>	<b>215,0</b>	<b>9.823,2</b>
1	Cao tốc	113,1	53,6	240,0
2	Quốc lộ	79,7	161,5	7.989,6
3	Công trình cầu (mđ)		630,9	1.593,6
<b>II</b>	<b>Vốn do địa phương đầu tư</b>	<b>1.676,5</b>	<b>2.119,1</b>	<b>16.859,6</b>
<b>A</b>	<b>Đường tỉnh</b>	<b>626,3</b>	<b>265,8</b>	<b>10.782,3</b>
1	Đường tỉnh	532,7	265,8	10.329,3
2	Cầu đường tỉnh	93,6		53,0
3	Bãi xe tải			100,0
4	Cảng nội địa ICD			300,0
<b>B</b>	<b>Đường huyện</b>	<b>1.050,2</b>	<b>1.853,3</b>	<b>6.077,3</b>
1	Đường huyện	797,8	522,0	5.136,6
2	Đường đô thị	252,4	260,3	438,6
4	Cầu đường huyện		1.071,0	186,5
5	Bến xe khách			315,6
	<b>Tổng cộng (I)+(II)</b>	<b>1.869,2</b>	<b>2.334,2</b>	<b>26.682,7</b>



2. Phân kỳ đầu tư phát triển GTVT tỉnh Bình Phước (chi tiết tại bảng 2)

Bảng 2

Stt	Công trình	Đến năm 2015				Đến năm 2020				Sau năm 2020			
		Nâng cấp	Làm mới	K.phí	TB/năm	Nâng cấp	Làm mới	K.phí	TB/năm	Nâng cấp	Làm mới	K.phí	TB/năm
		(km)	(km)	tỷ đồng		(km)	(km)	tỷ đồng		(km)	(km)	tỷ đồng	
<b>I</b>	<b>Vốn do TƯ đầu tư</b>	<b>192,8</b>	<b>653,6</b>	<b>5.708,9</b>	<b>1.427,2</b>		<b>184,3</b>	<b>3.874,3</b>	<b>774,9</b>		<b>8,0</b>	<b>240,0</b>	<b>24,0</b>
1	Cao tốc										8,0	240,0	24,0
2	Quốc lộ	192,8	22,7	4.115,3	1.028,8		184,3	3.874,3	774,9				
3	Công trình cầu (mđ)		630,9	1.593,6	398,4								
<b>II</b>	<b>Vốn do địa phương đầu tư</b>	<b>235,6</b>	<b>492,2</b>	<b>1.146,1</b>	<b>382,0</b>	<b>483,6</b>	<b>633,3</b>	<b>4.783,3</b>	<b>956,7</b>	<b>863,7</b>	<b>1.198,9</b>	<b>10.930,1</b>	<b>1.093,0</b>
<b>A</b>	<b>Đường tỉnh</b>	<b>40,1</b>	<b>115,3</b>	<b>309,3</b>	<b>103,1</b>	<b>165,5</b>	<b>152,6</b>	<b>3.336,6</b>	<b>667,3</b>	<b>327,1</b>	<b>203,3</b>	<b>7.136,4</b>	<b>713,6</b>
1	Đường tỉnh	40,1	10,0	282,9	94,3	165,5	52,6	3.010,0	602,0	327,1	203,3	7.036,4	703,6
2	Cầu đường tỉnh		105,3	26,5	8,8		100,0	26,6	5,3				
3	Bãi xe tải										2 bến	100,0	10,0
4	Cảng nội địa ICD						1 cảng	300,0	60,0				
<b>B</b>	<b>Đường huyện</b>	<b>195,4</b>	<b>376,9</b>	<b>836,8</b>	<b>278,9</b>	<b>318,1</b>	<b>480,8</b>	<b>1.446,7</b>	<b>289,3</b>	<b>536,6</b>	<b>995,6</b>	<b>3.793,7</b>	<b>379,4</b>
1	Đường huyện	132,3	19,8	540,3	180,1	229,8	69,7	1.117,9	223,6	435,6	432,5	3.478,4	347,8
2	Đường đô thị	63,1	78,1	125,3	41,8	88,3	78,1	137,9	27,6	101,0	104,1	175,4	17,5
4	Cầu đường huyện		279,0	48,6	16,2		333,0	58,0	11,6		459,0	79,9	8,0
5	Bến xe khách	3 bến		122,6	40,9	3 bến	3 bến	133,0	26,6			60,0	6,0
	<b>Tổng cộng (I)+(II)</b>	<b>428,3</b>	<b>1.145,7</b>	<b>6.855,1</b>	<b>1.713,8</b>	<b>483,6</b>	<b>817,7</b>	<b>8.657,6</b>	<b>1.731,5</b>	<b>863,7</b>	<b>1.206,9</b>	<b>11.170,1</b>	<b>1.117,0</b>

#### **IV. Chính sách về nguồn vốn**

##### **1. Phương thức huy động nguồn vốn đầu tư**

Về cơ cấu nguồn vốn đầu tư: xây dựng các chính sách khuyến khích đầu tư và tranh thủ huy động sự ủng hộ từ nhân dân và các doanh nghiệp đóng trên địa bàn để sửa chữa, nâng cấp và xây dựng mới theo phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm” trên cơ sở vận động của hệ thống chính trị tại cơ sở và căn cứ vào điều kiện cụ thể của từng trường hợp, UBND xã tổ chức vận động sự đóng góp của nhân dân, các chủ phương tiện xe cơ giới vận tải và các tổ chức ở từng thôn, khu phố tối thiểu 30%, tối đa 50% tổng kinh phí xây dựng công trình, phần còn lại do ngân sách huyện, xã hỗ trợ. Đối với các vùng kinh tế phát triển, khuyến khích động viên nhân dân và các tổ chức đóng góp 100% để xây dựng công trình theo một trong các định hướng sau:

- Vận động nhân dân, tổ chức đóng góp tự nguyện bằng tiền mặt căn cứ vào diện tích sử dụng đường (căn cứ vào chiều dài đường đi qua đất để xác định tỷ lệ đóng góp tối thiểu);

- Trường hợp nhà nước hỗ trợ toàn bộ vật tư, chi phí máy móc thiết bị. Phần lao động thủ công huy động nhân dân đóng góp bằng ngày công lao động;

- Trường hợp nhà nước hỗ trợ một phần vật tư, chi phí máy móc thiết bị. Phần còn lại vận động nhân dân, tổ chức đóng góp vật tư, máy móc thiết bị sẵn có và ngày công lao động;

- Hoặc áp dụng ba trường hợp trên.

- Vận động nhân dân hiến đất để xây dựng đường. Nếu có vật kiến trúc bị ảnh hưởng, nhà nước sẽ hỗ trợ bồi thường giải phóng mặt bằng.

##### **2. Các giải pháp thu hút nguồn vốn đầu tư**

- Tranh thủ các nguồn vốn đầu tư cho giao thông từ Trung ương như vốn ODA, WB, ADB, các nguồn vốn phi chính phủ, từ các chương trình mục tiêu Quốc gia, nguồn trái phiếu Chính phủ ... và nguồn ngân sách địa phương;

- Thu hút nguồn vốn đầu tư từ các doanh nghiệp, tổ chức kinh tế, cá nhân thông qua các hình thức hợp tác đầu tư;

- Khuyến khích thu hút nguồn vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông thông qua mời gọi đầu tư các tuyến giao thông huyết mạch theo hình thức BOT, BT, BTO và nghiên cứu thực hiện theo hình thức PPP (đối tác công – tư);

- Tăng mức đầu tư cho giao thông nông thôn từ ngân sách địa phương;

- Đối với giao thông nông thôn, xây dựng chính sách khuyến khích đầu tư theo phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm giao thông”, “Nhà nhà cùng làm giao thông”, ngành giao thông vận tải cùng với các cấp chính quyền địa phương vận động toàn thể nhân dân địa phương bằng sức người, sức của, cùng với ngân sách địa phương để đầu tư các tuyến đường giao thông nông thôn. Cụ thể, tranh thủ các nguồn vốn từ các dự án phát triển giao thông nông thôn của Trung ương như vốn vay từ WB, vốn các chương trình mục tiêu quốc gia...vv. Đặc biệt là tập trung triển khai hỗ trợ đầu tư cho các xã nông thôn mới trên địa bàn tỉnh theo chỉ đạo của Ban Bí thư Trung ương, của Tỉnh ủy và UBND tỉnh Bình Phước giai đoạn 2012 – 2015.

### 3. Sử dụng nguồn vốn

- Đối với đường Quốc lộ: tiếp tục thực hiện đầu tư QL.13, QL.14 qua địa bàn tỉnh theo hình thức BOT và vốn trái phiếu Chính phủ, phân đầu hoàn thành giai đoạn I các dự án theo phân kỳ đầu tư, đồng thời tranh thủ nguồn vốn hỗ trợ của Trung ương để đầu tư hoàn thiện dự án theo quy hoạch; tiếp tục làm việc với các Bộ, ngành Trung ương tìm kiếm nguồn vốn hỗ trợ để phối hợp với ngân sách địa phương đầu tư nâng cấp các cầu, các đoạn trong nội ô thị trấn, thị tứ; khu KTCK để quy mô trên tuyến được đồng bộ góp phần cải thiện mạng lưới giao thông Quốc gia theo quy hoạch qua các chương trình vốn trái phiếu Chính phủ, vốn ODA, vốn xây dựng các cầu yếu trên hệ thống Quốc lộ, vốn hỗ trợ của các doanh nghiệp (Tập đoàn khai thác Bôxít Tây nguyên...);

- Hệ thống đường tỉnh: tiếp tục kêu gọi đầu tư các tuyến huyết mạch, gồm ĐT.759 Bù Na - Công Chánh, Đồng Phú - Bình Dương, Bù Na - Phú Riềng, Xa Cát - Minh Đức (theo hình thức BT, từ nguồn vốn TPCP, vốn hỗ trợ có mục tiêu, vốn vay ODA, sử dụng quỹ đất rừng nghèo kiệt của tỉnh); nâng cấp hệ thống đường tỉnh hiện có ĐT.753, ĐT.760 (đoạn Minh Hưng - BomBo), ĐT.756, ĐT.757, ĐT.741 (đoạn Bù Gia Mập - Ranh Đak Nông dài 16km) từ nguồn vốn TPCP, ODA, WB (giai đoạn 3, 4 cho các tỉnh phía Nam trong chính sách nâng cấp hệ thống đường QL, ĐT)...vv, và nguồn vốn ngân sách địa phương;

- Kêu gọi các doanh nghiệp kinh doanh đầu tư hạ tầng quan tâm đầu tư hạ tầng giao thông tại các Khu, cụm công nghiệp và khu dân cư, khu du lịch...vv, thông qua các chính sách kêu gọi đầu tư của tỉnh, chính sách miễn giảm thuế, tiền sử dụng đất, cải cách thủ tục đầu tư thể hiện tính nhất quán, đảm bảo quyền lợi chính đáng cho nhà đầu tư...;

- Đầu tư các bến xe: kêu gọi đầu tư theo hình thức xã hội hóa các bến xe khách trên địa bàn tỉnh.

- Hệ thống đường đô thị: tăng cường nguồn vốn đầu tư từ ngân sách, vốn đối đãi lấy CSHT, kết hợp phần vốn ODA (hệ thống thoát nước, xử lý nước thải, cấp nước...) để đầu tư hệ thống giao thông đô thị trên địa bàn.

- Hệ thống đường GTNT: tăng cường nguồn vốn đầu tư từ ngân sách huyện, tranh thủ các nguồn vốn hỗ trợ quốc gia, chương trình mục tiêu...vv. Đặc biệt là phải xây dựng ngay chương trình hành động để kêu gọi đầu tư hệ thống đường xã (xã nông thôn mới giai đoạn 2012 - 2015 và sau 2015) theo phương châm: "Nhà nước và nhân dân cùng làm giao thông", "Nhà nhà cùng làm giao thông"...vv; đồng thời cùng với các cấp chính quyền địa phương vận động toàn thể nhân dân địa phương bằng sức người, sức của, cùng với ngân sách địa phương để đầu tư các tuyến đường GTNT.

### V. Tổ chức thực hiện

1. Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan giúp UBND tỉnh chỉ đạo, tổ chức thực hiện Quyết định này, trong đó tập trung vào các nhiệm vụ chủ yếu sau:

a) Công bố "Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Bình Phước đến năm 2020 và định hướng phát triển đến năm 2030" và tổ chức theo dõi, kiểm tra việc thực hiện Quy hoạch theo quy định.

b) Cùng với Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính lập danh mục đầu tư theo từng giai đoạn thực hiện Quy hoạch.

c) Rà soát các cơ chế, chính sách, các văn bản thuộc thẩm quyền của UBND tỉnh, Chủ tịch UBND tỉnh liên quan đến đầu tư phát triển giao thông vận tải, trình sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với Quy hoạch.

2. Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính phối hợp với Sở Giao thông vận tải cân đối, bố trí vốn để thực hiện có hiệu quả theo Quy hoạch.

3. Các Sở, ngành của tỉnh có trách nhiệm tổ chức thực hiện các nội dung của Quy hoạch có liên quan đến ngành mình theo quy định của pháp luật.

4. UBND các huyện, thị xã có trách nhiệm thực hiện quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương đảm bảo đồng bộ với việc thực hiện Quy hoạch này.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực sau 10 ngày, kể từ ngày ký và điều chỉnh, bổ sung một số nội dung của Quyết định số 99/1999/QĐUB ngày 10/5/1998 của UBND tỉnh Bình Phước về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT tỉnh Bình Phước giai đoạn 1997 - 2020. Các nội dung khác không thay đổi vẫn giữ nguyên theo Quyết định số 99/1999/QĐUB ngày 10/5/1998 của UBND tỉnh.

**Điều 3.** Các ông (bà) Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc các Sở, ban, ngành; Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị; Chủ tịch UBND các huyện, thị xã và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**Nơi nhận:**

- Văn phòng Chính phủ (b/c);
- Bộ Giao thông vận tải (b/c)
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- TT. TU, TT. HĐND tỉnh (b/c);
- CT, PCT;
- Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh;
- Sở Tư pháp;
- Như điều 3;
- LĐVP, P. KTN, KTTH,  
Trung tâm Tin học - Công báo;
- Lưu: VT (T.02). 12

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH  
CHỦ TỊCH



*Nguyễn Văn Trầm*