

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Số: 1556/QĐ-BGTVT

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 06 tháng 6 năm 2013

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường sắt khu vực đầu mối
thành phố Hồ Chí Minh**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CỤC ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

CÔNG VĂN ĐẾN

Số: 2103

Ngày: 10/6/2013

Trình Lãnh đạo:

Lưu bản chính:

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT;

Căn cứ các Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/02/2009, Nghị định số 83/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình; Nghị định số 112/2009/NĐ-CP ngày 14/12/2009 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình và các văn bản hướng dẫn có liên quan;

Căn cứ Nghị định số 08/2005/NĐ-CP ngày 24/01/2005 của Chính phủ về quy hoạch xây dựng; Nghị định số 37/2010/NĐ-CP ngày 07/4/2010 của Chính phủ về lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch đô thị, quản lý xây dựng theo quy hoạch;

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định 1686/QĐ-TTg ngày 20/11/2008 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050”;

Căn cứ Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/09/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn 2030”;

Căn cứ 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;

Căn cứ Quyết định số 24/QĐ-TTg ngày 06/01/2010 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025;

Căn cứ Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 8/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 1701/QĐ-BGTVT ngày 15/5/2006 của Bộ GTVT về việc cho phép lập quy hoạch chi tiết đường sắt khu vực đầu mối thành phố Hồ Chí Minh;

Xét Tờ trình số 1816/TTr-CĐSVN ngày 21/12/2012 của Cục Đường sắt Việt Nam;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kế hoạch - Đầu tư,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường sắt khu vực đầu mỗi thành phố Hồ Chí Minh với các nội dung chủ yếu sau:

1. Phạm vi lập quy hoạch và niên hạn nghiên cứu:

- Phạm vi lập quy hoạch:

+ Tất cả các tuyến đường sắt quốc gia tiếp giáp và tập trung về khu vực thành phố Hồ Chí Minh hiện tại và tương lai theo “Điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020” tại quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ.

+ Lấy ga Sài Gòn (ga Hòa Hưng) làm tâm, giới hạn phạm vi nghiên cứu quy hoạch các tuyến và ga đường sắt khu đầu mỗi thành phố Hồ Chí Minh trong vòng bán kính 50 km.

- Mức độ hồ sơ nghiên cứu: Quy hoạch chi tiết được thực hiện trên nền bản đồ VN2000, tỷ lệ 1/2000 để các địa phương trong vùng thành phố Hồ Chí Minh công bố quy hoạch sử dụng đất cho phát triển giao thông đường sắt.

- Địa điểm xây dựng theo quy hoạch bao gồm: thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu, Long An, Tây Ninh.

- Niên hạn nghiên cứu: Đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030.

2. Mục tiêu lập quy hoạch

- Chi tiết hoá Quy hoạch tổng thể, là căn cứ để lập kế hoạch đầu tư xây dựng các dự án nhằm hoàn thiện mạng tuyến đường sắt, cũng như vị trí, quy mô các khu vực ga lớn, các đề pô đầu máy, toa xe, các cơ sở công nghiệp phục vụ vận tải đường sắt trong đầu mối đường sắt khu vực thành phố Hồ Chí Minh và vùng phụ cận.

- Sơ bộ xác định được quỹ đất cần thiết cho các dự án sẽ xây dựng theo quy hoạch, là căn cứ để đăng ký quy hoạch sử dụng đất với các địa phương liên quan.

- Làm cơ sở triển khai các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt trong khu đầu mối thành phố Hồ Chí Minh.

3. Nội dung chính của quy hoạch

3.1. Các nguyên tắc lập quy hoạch

- Phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng đường sắt đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong các quyết định: Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2012 về điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Quyết định số 1686/2008/QĐ-TTg ngày 20/11/2008 về chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 589/QĐ-TTg ngày 20/5/2008 về quy hoạch xây dựng vùng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/9/2009 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 568/QĐ-TTg ngày 8/4/2013 về điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020.

- Phù hợp với quy hoạch khai thác vận tải, tổ chức luồng hàng, luồng khách đảm bảo sự kết nối thuận tiện trên mạng đường sắt quốc gia qua khu vực đầu mối thành phố Hồ Chí Minh và tiếp chuyển giữa các hình thức giao thông vận tải khác.

3.2. Nội dung chính của quy hoạch

a) Quy hoạch các tuyến đường sắt

- Tuyến đường sắt Trảng Bom - Hòa Hưng (Sài Gòn):

+ Hướng tuyến: đoạn tuyến từ Trảng Bom đến Phước Tân, tuyến đi song song với tuyến đường bộ tránh thành phố Biên Hòa; đoạn tuyến từ Phước Tân về Dĩ An, tuyến cắt qua Quốc lộ 51 rồi về ga Biên Hòa mới, từ ga Biên Hòa tuyến tiếp tục đi bên trái và song song Quốc lộ 51 về phía thành phố Hồ Chí Minh, vượt qua sông Đồng Nai tại vị trí cách cầu đường bộ Đồng Nai hiện tại 30m về phía hạ lưu, tuyến đi song song với xa lộ Hà Nội, rẽ phải vượt qua xa lộ Hà Nội, sau đó tuyến đi song song về bên phải tỉnh lộ 743 đến Km1703+500 tuyến rẽ trái và cắt qua tỉnh lộ 743 về ga Dĩ An. Đoạn tuyến từ ga Dĩ An về ga Sài Gòn tuyến đi theo hướng tuyến của đường sắt Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh. Chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga Phước Tân đến ga Hòa Hưng (Sài Gòn) là $L = 39,07$ km.

+ Khổ đường: Đường đôi, khổ 1435 mm từ ga Trảng Bom đến ga Dĩ An; đường sắt đôi, khổ lồng (1000 mm và 1435 mm) từ ga Dĩ An đến ga Sài Gòn.

- Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu:

+ Hướng tuyến: đoạn tuyến từ Trảng Bom đến Phước Tân đi song song với tuyến đường bộ tránh thành phố Biên Hòa; đoạn tuyến từ Phước Tân đến hết tỉnh Đồng Nai, tuyến đi song song chung hành lang với đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; đoạn tuyến bắt đầu tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu tới ga Tiền Cảng Thị Vải, tuyến đi trong hành lang kỹ thuật rộng 200m đã được quy hoạch của thị trấn Phú Mỹ, đi qua khu công nghiệp Mỹ Xuân B1 chuyển hướng rẽ phải cắt qua QL51 và đi bên trái đường ống dẫn khí đốt tới ga Tiền Cảng Thị Vải. Tại ga Tiền Cảng Thị Vải có 2 nhánh nối ray vào cụm cảng Cái Mép và cụm cảng Thị Vải. Chiều dài toàn tuyến là 107,0 km và chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga Trảng Bom đến ga Tiền cảng Thị Vải là $L = 54,65$ km.

+ Khổ đường: Đường sắt đôi, khổ 1435 mm.

- Tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh:

+ Hướng tuyến: tuyến bắt đầu từ ga Dĩ An, sau đó tuyến đi bên phải đường bộ Mỹ Phước - Tân Vạn đến Km2+200 tuyến đi trên nền đường sắt cũ, đến Km4+900 tuyến rẽ trái và đi song song với nền đường sắt cũ về phía nam (cách nền đường sắt cũ 200m), tới Km10+700 tuyến rẽ phải cạnh khu công nghiệp Bình Chuẩn và giáp phía đông Khu quân sự, đến Km14+100 tuyến đi dọc ranh phía đông khu liên hợp Công nghiệp - Dịch vụ - Đô thị Bình Dương tới Km26+800 và về ga Chánh Lưu là ga cuối của ranh đầu mối. Chiều dài toàn tuyến là 128 km và chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga Dĩ An đến ga Chánh Lưu là $L = 31,90$ km.

+ Khổ đường: Đường sắt đôi, khổ 1435 mm.

- Tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ:

+ Hướng tuyến: tuyến kết nối với tuyến đường sắt Trảng Bom - Hòa Hưng tại ga lập tàu An Bình, sau đó tuyến đi qua huyện Dĩ An (tỉnh Bình Dương); quận Thủ Đức, quận 12, huyện Hóc Môn, quận Bình Tân, huyện Bình Chánh (thành phố Hồ Chí Minh); huyện Bến Lức, thành phố Tân An (tỉnh Long An); phạm vi kết thúc

nghiên cứu khu vực đầu mối tại thành phố Tân An thuộc tỉnh Long An. Chiều dài toàn tuyến là 174,0 km và chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga An Bình đến ga Tân An là $L = 62,20$ km.

+ **Khổ đường:** Đường sắt đôi, khổ đường 1435 mm.

- Tuyến đường sắt mới thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang:

+ **Hướng tuyến:** điểm đầu tuyến bắt đầu từ ga Thủ Thiêm tại quận 2, thành phố Hồ Chí Minh, tuyến đi song song về bên phải đường bộ cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, phạm vi nghiên cứu khu vực đầu mối thành phố Hồ Chí Minh tại địa phận thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Đồng Nai. Chiều dài toàn tuyến là 366 km và chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga Thủ Thiêm đến ga Bình Sơn là $L = 32,09$ km.

+ **Khổ đường:** Đường sắt đôi, khổ đường 1435 mm.

- Tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Cảng hàng không quốc tế Long Thành:

+ **Hướng tuyến:** tuyến bắt đầu từ ga Thủ Thiêm, đi song song về bên phải đường bộ cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây và đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang; đến Km9+200 tuyến rẽ phải, sau đó tuyến đi song song về bên trái đường vành đai 3 và vượt sông Đồng Nai, sau khi vượt sông Đồng Nai tuyến vẫn bám sát đường vành đai 3 và đi vào giải phân cách bên trái của đường vành đai 3 theo quy hoạch của huyện Nhơn Trạch tỉnh Đồng Nai, tiếp theo tuyến rẽ trái và đi vào giải phân cách giữa đường Tỉnh lộ 25B (quy hoạch), tới Km29+100 tuyến rẽ phải tách ra khỏi tỉnh lộ 25B và đi vào hướng Cảng hàng không quốc tế Long Thành. Chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga Thủ Thiêm đến ga Cảng hàng không quốc tế Long Thành là $L = 37,35$ km.

+ **Khổ đường:** Đường sắt đôi, khổ đường 1435 mm.

- Tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh:

+ **Hướng tuyến:** được kết nối với đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ tại ga Tân Chánh Hiệp, trong phạm vi nghiên cứu của đường sắt khu vực đầu mối thành phố Hồ Chí Minh, tuyến đi qua quận 12, huyện Hóc Môn, huyện Củ Chi (thành phố Hồ Chí Minh); huyện Trảng Bàng (tỉnh Tây Ninh). Chiều dài toàn tuyến là 139 km và chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga Tân Chánh Hiệp đến ga Trảng Bàng là $L = 39,865$ km.

+ **Khổ đường:** Đường sắt đôi, khổ đường 1435 mm.

- Tuyến đường sắt chuyên dụng ra cảng Hiệp Phước:

+ **Hướng tuyến:** Điểm đầu từ ga Long Định của đường sắt tốc độ cao thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ tuyến đi song song với đường Vành đai 4, giao cắt với quốc lộ 50, vượt sông Cần Giuộc đi vào ga Tiền Cảng Hiệp Phước. Từ đây tuyến rẽ 2 nhánh đi vào cảng Hiệp Phước thuộc huyện Nhà Bè và khu cảng Đông Nam Á của tỉnh Long An. Chiều dài tuyến trong phạm vi nghiên cứu từ ga Long Định đến ga Cảng Hiệp Phước và ga Cảng Long An là $L = 38,11$ km.

+ **Khổ đường:** Đường sắt đôi, khổ đường 1435 mm.

b) Quy hoạch ga chính trong khu đầu mối

- Ga An Bình

+ Là ga lập tàu hàng cho mạng đường sắt phía Nam.

+ Là ga tổ chức sửa chữa, chỉnh bị, vận dụng đầu máy toa xe hàng.

- Ga Bình Triều

+ Là ga lập tàu khách, có nhiệm vụ đón và phát tàu khách.
+ Là đầu mối trung chuyển khách từ đường sắt sang các phương tiện giao thông công cộng khác.

- Ga Trảng Bom

+ Là ga trung chuyển hàng hóa giữa đường sắt khổ hẹp và đường sắt khổ tiêu chuẩn.

+ Là ga tham gia vận chuyển đa phương thức từ cảng cạn (ICD) Trảng Bom ra cụm cảng nước sâu Thị Vải - Vũng Tàu.

- Ga Thủ Thiêm

+ Là ga đầu mối đường sắt xây dựng mới khổ 1.435 mm và có nhiệm vụ đón, trả hành khách lên, xuống, đón, phát tàu khách Bắc - Nam.

+ Là đầu mối trung chuyển khách từ đường sắt sang các phương tiện giao thông công cộng khác (*tại quảng trường ga Thủ Thiêm bố trí ga metro, bến xe buýt, taxi, bãi đỗ phương tiện cá nhân phục vụ việc thu gom và phân tán khách đi, đến ga*).

- Ga Tân Kiên

+ Ga Tân Kiên có chức năng vừa là ga khách kỹ thuật, vừa là ga hàng hóa, làm nhiệm vụ xếp, dỡ hàng hóa phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa từ khu vực phía Nam thành phố Hồ Chí Minh, đi và đến thành phố Hồ Chí Minh.

- *Các ga chính khác trong khu đầu mối thuộc tuyến đường sắt mới thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang sẽ được xác định cụ thể trong quá trình nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt này.*

c) Cầu vượt sông Đồng Nai, sông Sài Gòn

- Cầu vượt sông Đồng Nai: Cầu Đồng Nai, Cầu Nhơn Trạch.

- Cầu vượt sông Sài Gòn: cầu Tam Bình, cầu Bình Lợi.

d) Quy hoạch nút giao lập thể giữa đường bộ và đường sắt

Chi tiết như Phụ lục kèm theo.

đ) Quy hoạch các cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa đoàn tàu trong khu vực đầu mối

- Các Xí nghiệp, trạm đầu máy (Tam gọi tắt là Xí nghiệp, tên gọi chính thức theo quyết định hình thành tổ chức):

Bao gồm 05 đơn vị: Xí nghiệp đầu máy hàng An Bình; Xí nghiệp đầu máy Bình Triệu; Trạm đầu máy Thị Vải; Xí nghiệp đầu máy Tân Kiên; Xí nghiệp đầu máy Trảng Bom.

- Các Xí nghiệp, trạm khám toa xe (Tam gọi tắt là Xí nghiệp, tên gọi chính thức theo quyết định hình thành tổ chức):

Bao gồm 11 đơn vị: Xí nghiệp toa xe hàng An Bình; Xí nghiệp toa xe Trảng Bom; Xí nghiệp toa xe Tân Kiên; Xí nghiệp toa xe khách Bình Triệu; Xí nghiệp toa xe Long Thành; Trạm chính bị Thị Vải; Trạm khám xe Tân An; Xí nghiệp đầu máy, toa xe tàu cao tốc Long Phước; Trạm chính bị Trảng Bàn; Trạm khám xe Bình Dương; Trạm chính bị tiền Cảng Hiệp Phước.

4. Quỹ đất dành cho quy hoạch:

Phạm vi hành lang an toàn, chỉ giới xây dựng của đường sắt theo quy định của Luật đường sắt là 1458,01 ha. Chi tiết như Phụ lục kèm theo.

5. Khái toán tổng mức đầu tư và dự kiến nguồn vốn thực hiện:

a) Khái toán tổng mức đầu tư: 341.261.603.473.449 đồng.

Chi tiết như Phụ lục kèm theo.

b) Dự kiến nguồn vốn đầu tư: vay ODA; trái phiếu Chính phủ; ngân sách Nhà nước; doanh nghiệp, tư nhân...

6. Phân kỳ đầu tư:

Theo Chiến lược và Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Giao Cục Đường sắt Việt Nam chủ trì phối hợp với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông và các địa phương có liên quan: Tổ chức công bố công khai quy hoạch đã được phê duyệt; nghiên cứu cụ thể hóa các mục tiêu và triển khai thực hiện bằng các chương trình, các dự án đầu tư phù hợp với quy hoạch. Trong quá trình thực hiện quy hoạch phải thường xuyên cập nhật tình hình và có những đề nghị điều chỉnh kịp thời khi cần thiết

2. Giao Tổng công ty Đường sắt Việt Nam:

- Tăng cường vai trò quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó có đường sắt khu đầu mối thành phố Hồ Chí Minh. Chủ động đề xuất các chương trình, kế hoạch, các dự án xây dựng, cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt theo quy hoạch được duyệt nhằm từng bước nâng cao năng lực và thị phần của vận tải đường sắt.

- Phối hợp với Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, Cục Đường sắt Việt Nam và các địa phương có đường sắt đi qua quản lý chặt chẽ kết cấu hạ tầng đường sắt và hành lang an toàn đường sắt.

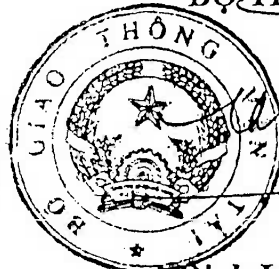
3. Các tên ga, cầu xây dựng mới theo quy hoạch được dự kiến đặt theo tên địa phương, khi triển khai dự án xây dựng cụ thể, trường hợp cần thiết có thể đặt tên khác nếu có nhu cầu.

Điều 3. Thủ trưởng các đơn vị: Vụ Kế hoạch - Đầu tư, Vụ Tài chính, Vụ Khoa học công nghệ, Vụ Môi trường, Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, Cục trưởng Cục Quản lý xây dựng và chất lượng công trình giao thông, Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: KH&ĐT, Tài chính, Xây dựng;
- UBND các tỉnh, thành phố có đường sắt theo quy hoạch đi qua: thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu, Tây Ninh, Long An (để phối hợp);
- Thứ trưởng Nguyễn Ngọc Đông (để chỉ đạo);
- Cty CP TVIK GTVT phía Nam;
- Lưu VT, KHĐT (3 bản).

BỘ TRƯỞNG



Đinh La Thăng