

Số: /TTr-BXD

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

TỜ TRÌNH

**Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường sắt
thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050**

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (quy hoạch mạng lưới đường sắt) tại Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021. Sau khi quy hoạch mạng lưới đường sắt được phê duyệt, Quốc hội đã thông qua quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (quy hoạch tổng thể quốc gia) tại Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023.

Thực hiện Nghị quyết số 81/2023/QH15¹, điểm c khoản 1 Điều 2 và điểm c khoản 2 Điều 2 Nghị quyết số 61/2022/QH15² và các chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ³, Bộ Xây dựng đã triển khai lập điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt; đã lấy ý kiến của 09 bộ, cơ quan ngang bộ⁴, 17 địa phương liên quan⁵ và đã tiếp thu, giải trình toàn bộ các nội dung tham gia ý kiến. Đến nay, Bộ Xây dựng đã hoàn chỉnh hồ sơ điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường sắt.

Căn cứ khoản 15 Điều 1 Luật số 57/2024/QH15 quy định cơ quan có thẩm quyền quyết định/phê duyệt quy hoạch có thẩm quyền quyết định/phê duyệt điều chỉnh quy hoạch; Nghị định số 144/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ chỉ phân quyền Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt quy hoạch ngành quốc gia trong lĩnh vực đường bộ, hàng hàng và đường thủy, chưa phân quyền phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt; trong khi đó Luật Đường sắt năm 2025 quy định Bộ

¹ Theo khoản 1 Điều 15: Các quy hoạch trong hệ thống quy hoạch quốc gia đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt phải được rà soát, điều chỉnh phù hợp, bảo đảm thống nhất với Quy hoạch tổng thể quốc gia.

² Điểm c khoản 1 Điều 2: Khi quy hoạch được phê duyệt, nếu có mâu thuẫn giữa quy hoạch thấp hơn với quy hoạch cao hơn thì quy hoạch thấp hơn phải điều chỉnh theo quy hoạch cao hơn. Điểm c khoản 2 Điều 2 giao Chính phủ “Chỉ đạo rà soát, điều chỉnh kịp thời các quy hoạch đã được quyết định hoặc phê duyệt”.

³ Các Thông báo: số 376/TB-VPCP ngày 13/9/2023, số 404/TB-VPCP ngày 07/10/2023, số 460/TB-VPCP ngày 08/11/2023, số 19/TB-VPCP ngày 18/01/2024; số 196/TB-VPCP ngày 24/04/2025 của Văn phòng Chính phủ.

⁴ Các văn bản: số 9961/BGTVT-KHĐT ngày 17/9/2024 của Bộ GTVT; số 10013/BXD-KHTC ngày 17/9/2025 của Bộ Xây dựng (đến nay đã nhận được ý kiến của 09/09 bộ: Tài chính (bao gồm cả ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp trước đây), Ngoại giao, Quốc phòng, Công an, Công Thương, Nông nghiệp và Môi trường (bao gồm cả ý kiến của Bộ Tài nguyên và Môi trường trước đây); Bộ Khoa học và Công nghệ; Giáo dục và Đào tạo; Văn hóa, Thể thao và Du lịch).

⁵ Các văn bản: số 9709/BGTVT-KHĐT ngày 08/9/2024 của Bộ GTVT, số 10009/BXD-KHTC ngày 17/9/2025 của Bộ Xây dựng (đến nay đã nhận được ý kiến của 17/17 tỉnh/thành phố: Hà Nội, Hồ Chí Minh (bao gồm ý kiến các tỉnh Bình Dương và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu trước đây), Hải Phòng, Đà Nẵng, Bắc Ninh, Phú Thọ, Hưng Yên, Thái Nguyên (bao gồm ý kiến tỉnh Bắc Kạn trước đây), Quảng Ninh, Lạng Sơn, Ninh Bình (bao gồm ý kiến của tỉnh Nam Định trước đây), Thanh Hóa, Khánh Hòa (ý kiến của tỉnh Ninh Thuận trước đây), Lâm Đồng, Đắk Lắk (bao gồm ý kiến tỉnh Phú Yên trước đây), Đồng Nai (bao gồm ý kiến tỉnh Bình Phước trước đây, Tây Ninh).

trưởng Bộ Xây dựng có thẩm quyền phê duyệt và phê duyệt điều chỉnh các quy hoạch trong lĩnh vực đường sắt, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2026. Do đó, tại thời điểm hiện nay thẩm quyền phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường sắt thuộc Thủ tướng Chính phủ. Vì vậy, Bộ Xây dựng kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt với các nội dung chính như sau:

I. CƠ SỞ ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH

1. Cơ sở chính trị

Căn cứ Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 20/9/2024 tại Hội nghị lần thứ 10 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII; Căn cứ Nghị quyết 60-NQ/TW ngày 12/4/2025 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về phương án sáp nhập đơn vị hành chính cấp tỉnh, không tổ chức cấp huyện, sáp nhập cấp xã, và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền 2 cấp;

Căn cứ Kết luận số 123-KL/TW ngày 24/01/2025 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về phát triển kinh tế - xã hội năm 2025 với mục tiêu tăng trưởng đạt 8% trở lên.

Căn cứ Kết luận số 97-KL/TW ngày 05/10/2024 tại Hội nghị lần thứ 10 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tình hình kinh tế - xã hội, ngân sách nhà nước và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 3 năm 2025 - 2027;

Căn cứ Kết luận số 72-KL/TW ngày 23/2/2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại;

Căn cứ Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Căn cứ các văn bản: số 11376-CV/VPTW ngày 18/9/2024, số 15545-CV/VPTW ngày 22/6/2025 của Văn phòng Trung ương đảng về Kết luận của Bộ Chính trị đối với chủ trương xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; số 13201-CV/VPTW ngày 20/01/2024 của Văn phòng Trung ương đảng về Kết luận của Bộ Chính trị đối với chủ trương xây dựng đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương đảng về Kết luận của Bộ Chính trị đối với phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh;

Căn cứ các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh của 06 vùng kinh tế - xã hội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045: số 11-NQ/TW ngày 10/02/2022 về vùng Trung du và miền núi phía Bắc; số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 về vùng đồng bằng sông Hồng; số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 về vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ; số 23-NQ/TW

ngày 06/10/2022 về vùng Tây Nguyên; số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 về vùng Đông Nam Bộ; số 13-NQ/TW ngày 02/4/2022 về vùng đồng bằng sông Cửu Long;

Căn cứ các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển của các địa phương đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045: số 15-NQ/TW ngày 05/5/2022 về Thủ đô Hà Nội; số 31-NQ/TW ngày 30/12/2022 về Thành phố Hồ Chí Minh; số 09-NQ/TW ngày 28/01/2022 về tỉnh Khánh Hòa; số 39-NQ/TW ngày 18/7/2023 về tỉnh Nghệ An;

Căn cứ các Nghị quyết của Bộ Chính trị: số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia; số 59-NQ/TW ngày 24/1/2025 về hội nhập quốc tế trong tình hình mới; số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 về phát triển kinh tế tư nhân; số 70-NQ/TW ngày 20/8/2025 về bảo đảm an ninh năng lượng quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

2. Cơ sở pháp lý

Căn cứ Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 ngày 24/11/2017 được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Luật số 57/2024/QH15 ngày 29/11/2024; Luật Đường sắt số 66/2017/QH14 ngày 16/6/2017 và số 95/2025/QH15 ngày 27/6/2025;

Căn cứ Nghị quyết số 61/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về việc tiếp tục tăng cường hiệu lực, hiệu quả thực hiện chính sách, pháp luật về quy hoạch và một số giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ lập và nâng cao chất lượng quy hoạch thời kỳ 2021 - 2030;

Căn cứ Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 của Quốc hội về quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; số 39/2021/QH15 ngày 13/11/2021 của Quốc hội về quy hoạch sử dụng đất quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ các Nghị quyết của Quốc hội: số 192/2025/QH15 ngày 19/02/2025 về bổ sung Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội năm 2025 với mục tiêu tăng trưởng đạt 8% trở lên; số 202/2025/QH15 ngày 12/6/2025 của Quốc hội về sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh;

Căn cứ các Nghị quyết của Quốc hội: số 172/2024/QH15 ngày 03/12/2024 về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; số 187/2025/QH15 ngày 19/2/2025 về chủ trương đầu tư dự án đầu tư tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng;

Căn cứ Nghị quyết số 306/NQ-CP ngày 05/10/2025 của Chính phủ về điều chỉnh quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07/5/2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch và được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Nghị định số 58/2023/NĐ-CP ngày 12/8/2023 của Chính phủ;

Căn cứ các Nghị quyết Chính phủ về tổ chức thực hiện triển khai chương trình, chủ trương phát triển đường sắt: số 178/NQ-CP ngày về Chương trình hành động của

Chính phủ thực hiện Kết luận số 49-KL/TW; số 37/NQ-CP ngày 15/8/2024 phủ về Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam;

Căn cứ các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng về phê duyệt và phê duyệt điều chỉnh quy hoạch ngành quốc gia lĩnh vực GTVT thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050: số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025 về quy hoạch mạng lưới đường bộ; số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 về quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa; số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 về quy hoạch mạng lưới đường sắt; số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021, số 442/QĐ-TTg ngày 22/5/2024 về quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam; số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023, số 1102/QĐ-BXD ngày 20/7/2025 về quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc; số 36/QĐ-TTg ngày 11/01/2024 về quy hoạch hạ tầng thông tin và truyền thông; số 509/QĐ-TTg ngày 13/06/2024 về quy hoạch hệ thống du lịch;

Nghị quyết số 226/NQ-CP ngày 5/8/2025 của Chính phủ về mục tiêu tăng trưởng các ngành, lĩnh vực, địa phương và các nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm để bảo đảm tăng trưởng cả nước năm 2025 đạt 8,3-8,5%.

II. SỰ CẦN THIẾT LẬP ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH

Sau khi Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt, các cấp có thẩm quyền đã ban hành, quyết định một số phương hướng, quy hoạch có ảnh hưởng trực tiếp đến lĩnh vực GTVT, gồm: Ban Chấp hành Trung ương Đảng đã ban hành 02 Nghị quyết và 01 Kết luận, trong đó có nội dung liên quan đến định hướng phát triển đường sắt; Bộ Chính trị đã ban hành 05 Kết luận có nội dung liên quan đến định hướng phát triển đường sắt, thông qua 13 Nghị quyết về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh của 06 vùng kinh tế - xã hội và 03 địa phương (Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Khánh Hòa); Quốc hội thông qua Nghị quyết số 81/2023/QH15 về quy hoạch tổng thể quốc gia; 04 Nghị quyết về phát triển khoa học công nghệ, kinh tế tư nhân, hội nhập quốc tế, an ninh năng lượng; Chính phủ đã ban hành 03 Nghị quyết để tổ chức thực hiện triển khai chương trình, chủ trương phát triển đường sắt; Thủ tướng Chính phủ phê duyệt/phê duyệt điều chỉnh quy hoạch các quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch tỉnh/thành phố đã tác động đến nhu cầu vận tải thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Các cơ sở chính trị, cơ sở pháp lý nêu trên đã dẫn đến cần thiết phải điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt, cụ thể:

Một là, cập nhật các chỉ tiêu tăng trưởng GDP, quy mô dân số giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050

Nghị quyết số 81/2023/QH15 xác định tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước (GDP) bình quân cả nước giai đoạn 2021-2030 phấn đấu đạt khoảng 7,0%/năm, quy mô dân số 105 triệu người⁶ và giai đoạn 2031 - 2050 có GDP bình

⁶ Tốc độ tăng trưởng GDP, quy mô dân số theo quy hoạch mạng lưới đường bộ (so với Nghị quyết số 81/2023/QH15) đến năm 2030: tăng trưởng GDP 6,5 - 7,0% (7,0%), quy mô dân số 103,9 triệu người (105 triệu người).

quân đạt khoảng 6,5 - 7,5%/năm, dân số khoảng 115,7 triệu người cao hơn số liệu đầu vào khi lập quy hoạch mạng lưới đường sắt⁷; đồng thời, các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển 06 vùng kinh tế - xã hội đặt ra tốc độ tăng trưởng GRDP cao hơn từ 0,4% - 2,9%⁸ so với số liệu tính toán trước đây. Vừa qua, Ban Chấp hành Trung ương tiếp tục ban hành Kết luận số 123-KL/TW ngày 24/01/2025 về phát triển kinh tế-xã hội năm 2025; Quốc hội ban hành Nghị quyết số 192/2025/QH15 ngày 19/02/2025, trong đó đã xác định mục tiêu tăng trưởng GDP năm 2025 đạt 8% trở lên, phấn đấu đạt tốc độ tăng trưởng hai con số trong giai đoạn 2026 - 2030; Chính phủ ban hành Nghị quyết số 226/NQ-CP ngày 5/8/2025 về mục tiêu tăng trưởng các ngành, lĩnh vực, địa phương và các nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm để bảo đảm tăng trưởng cả nước năm 2025 đạt 8,3-8,5%.

Đây là các thông số đầu vào quan trọng để xác định nhu cầu vận tải, cần cập nhật vào quy hoạch mạng lưới đường sắt bảo đảm tính tuân thủ, thống nhất, đồng bộ với quy hoạch tổng thể quốc gia, các định hướng được Đảng, Nhà nước ban hành.

Hai là, cập nhật các định hướng về phát triển không gian để bảo đảm phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, tổ chức đơn vị hành chính mới

Quy hoạch tổng thể quốc gia hoạch định cả nước thành 06 vùng kinh tế - xã hội, định hướng cụ thể các vùng động lực, cực tăng trưởng quốc gia, hành lang kinh tế, như: 04 vùng động lực gắn với các cực tăng trưởng⁹ khu vực phía Bắc, phía Nam, miền Trung và đồng bằng sông Cửu Long; hình thành 13 hành lang kinh tế¹⁰, trong đó đề ra mục tiêu đến năm 2030 là “*tập trung phát triển 2 vùng động lực phía Bắc và phía Nam gắn với 2 cực tăng trưởng là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, hành lang kinh tế Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng Tàu với kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, có tốc độ tăng trưởng cao, đóng góp lớn vào phát triển chung của đất nước*”.

Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Quốc hội đã ban hành các Nghị quyết về sáp nhập đơn vị hành chính cấp tỉnh, tổ chức chính quyền 2 cấp; Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành các Nghị quyết về sắp xếp các đơn vị hành chính cấp xã, theo đó, sau khi sáp nhập và tổ chức lại không gian nước ta có 34 đơn vị hành chính cấp tỉnh.

⁷ Tham khảo các báo cáo, nghiên cứu của các tổ chức trong và ngoài nước với tốc độ tăng trưởng GDP 5 - 5,5% (6,5 - 7,5%), quy mô dân số 112,1 triệu người (115,7 triệu người).

⁸ Tốc độ tăng trưởng GDP so với Nghị quyết số 81/2023/QH15: Trung du và miền núi phía Bắc 6,67 - 7,39% (8,0 - 9,0%); đồng bằng sông Hồng 6,03 - 6,71% (9,0%); Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung 6,44-7,15% (7,0-7,5%); Tây Nguyên: 6,06-6,75% (7,0-7,5%), Đông Nam Bộ 6,03-6,71% (8,0-8,5%), ĐB sông Cửu Long 5,97-6,62% (6,5-7,0%).

⁹ vùng động lực phía Bắc dọc theo QL.5, QL.18 gắn với Thủ đô Hà Nội; vùng động lực phía Nam dọc theo QL.22, QL.13, QL.1, QL.51 gắn với Thành phố Hồ Chí Minh; vùng động lực miền Trung từ đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông đến biển gắn với thành phố Đà Nẵng; vùng động lực đồng bằng sông Cửu Long gắn với cao tốc Bắc - Nam phía Đông, phía Tây, An Hữu - Cao Lãnh với thành phố Cần Thơ.

¹⁰ Giai đoạn 2021 - 2030 ưu tiên 3 hành lang: Bắc - Nam, Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, Mộc Bài - TP Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng Tàu; 07 hành lang dài hạn: đường Hồ Chí Minh và cao tốc Bắc - Nam phía Tây; Điện Biên - Sơn La - Hà Nội; Cầu Treo - Vũng Áng; Lào Bảo - Đông Hà; Bờ Y - Quy Nhơn; Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; Hà Tiên - Rạch Giá - Cà Mau; nghiên cứu hành lang Bờ Y - Đà Nẵng; Buôn Ma Thuột - Khánh Hòa; hành lang kết nối khu vực Nam Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ

Các định hướng phát triển các vùng động lực, hành lang kinh tế lớn, tổ chức đơn vị hành chính các cấp đều gắn với các công trình đường sắt quốc gia. Mạng lưới đường sắt quốc gia cần rà soát để đáp ứng yêu cầu tổ chức không gian lãnh thổ quốc gia trong điều kiện mới, bối cảnh mới một cách hợp lý, phát huy tốt nhất các lợi thế đặc thù của vùng, địa phương và tăng cường tính liên kết vùng, tạo không gian phát triển mới nên việc rà soát, điều chỉnh cập nhật, bổ sung quy hoạch mạng lưới đường sắt để bảo đảm phù hợp với định hướng phát triển nêu trên là cần thiết.

Ba là, cập nhật nội dung các quy hoạch ngành quốc gia có liên quan

Quy hoạch mạng lưới đường sắt được lập, phê duyệt trong điều kiện các quy hoạch ngành quốc gia của các lĩnh vực khác chưa được phê duyệt năm 2020. Đến thời điểm hiện nay, các quy hoạch ngành quốc gia cơ bản đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt với nhiều định hướng phát triển ảnh hưởng đến quy hoạch mạng lưới đường sắt ở các mức độ khác nhau, đặc biệt là quy hoạch một số ngành, lĩnh vực năng lượng, khoáng sản, du lịch, điện lực¹¹, liên quan đến sản xuất, tiêu thụ, vận chuyển các sản phẩm cụ thể như than, xăng dầu, LNG, khoáng sản... tác động đến dự báo nhu cầu vận tải đường sắt.

Quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh của một số địa phương¹² đã bổ sung định hướng phát triển các nhà máy liên hiệp sản xuất gang thép lớn, xác định cụ thể một số chỉ tiêu quy hoạch có ảnh hưởng đến dự báo nhu cầu vận tải (đô thị, khu công nghiệp, khu du lịch...).

Khoản 1 Điều 15 Nghị quyết số 81/2023/QH15 quy định: *“Các quy hoạch trong hệ thống quy hoạch quốc gia đã được cấp có thẩm quyền quyết định hoặc phê duyệt theo quy định của Luật Quy hoạch phải được rà soát, điều chỉnh phù hợp, bảo đảm thống nhất với Quy hoạch tổng thể quốc gia”* và điểm c khoản 1 Điều 2 Nghị quyết số 61/2022/QH15 quy định: *“Khi quy hoạch được quyết định hoặc phê duyệt, nếu có mâu thuẫn giữa quy hoạch thấp hơn với quy hoạch cao hơn thì quy hoạch thấp hơn phải điều chỉnh theo quy hoạch cao hơn. Trường hợp có mâu thuẫn giữa các quy hoạch cùng cấp, căn cứ vào Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, các văn kiện của Đảng, chiến lược phát triển ngành và từ yêu cầu thực tiễn, cấp có thẩm quyền quyết định bảo đảm tính liên kết, đồng bộ, kế thừa, ổn định và hệ thống giữa các quy hoạch”*.

Từ những lý do nêu trên, việc triển khai điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt là hết sức cần thiết để bảo đảm phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, đồng bộ với các quy hoạch cấp quốc gia khác, bảo đảm phát triển kinh tế - xã hội đất nước nhanh và bền vững.

¹¹ Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc (Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023); Quy hoạch phát triển điện lực quốc gia (Quyết định số 500/QĐ-TTg ngày 15/5/2023); Quy hoạch thăm dò, khai thác, chế biến và sử dụng các loại khoáng sản (Quyết định số 866/QĐ-TTg ngày 18/7/2023); Quy hoạch hạ tầng dự trữ, cung ứng xăng dầu khí đốt quốc gia (Quyết định số 861/QĐ-TTg ngày 18/7/2023); Quy hoạch tổng thể về năng lượng quốc gia (Quyết định số 893/QĐ-TTg ngày 26/7/2023); Quy hoạch hệ thống du lịch (Quyết định số 509/QĐ-TTg ngày 13/6/2024)

¹² Nam Định, Thanh Hóa, Quảng Trị, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên...

III. QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI LẬP ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH

1. Bối cảnh

Việt Nam ngày càng hội nhập quốc tế sâu, rộng, phải thực hiện đầy đủ, hiệu quả các cam kết quốc tế; nền kinh tế phát triển còn nhiều khó khăn thách thức mới do tác động của đại dịch Covid-19; tốc độ đô thị hóa, công nghiệp hóa tăng mạnh, đặc biệt biến đổi khí hậu, thiên tai, dịch bệnh gay gắt, phức tạp tác động mạnh đến sự phát triển của đất nước nói chung, lĩnh vực GTVT nói riêng.

Quy hoạch mạng lưới đường sắt lần đầu tiên được lập, trong điều kiện chưa có quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch sử dụng đất quốc gia, quy hoạch không gian biển quốc gia; các quy hoạch ngành quốc gia của các lĩnh vực khác (công nghiệp, du lịch, đô thị và nông thôn,...), quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh đều mới bắt đầu lập hoặc đang lựa chọn tư vấn. Khung định hướng tổng thể về phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường ở tầm quốc gia, quốc tế, liên vùng và dự kiến phân chia các vùng, hành lang kinh tế, cực tăng trưởng chưa có mà chỉ dựa trên các số liệu, quy hoạch hiện có tại thời điểm lập quy hoạch (năm 2020), nên dự báo các điểm phát sinh nhu cầu vận tải, định hướng các hành lang, phân chia thị phần của các hành lang vận tải khó khăn.

Hiện nay, Bộ Chính trị đã có Kết luận số 49-KL/TW về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; thông qua nghị quyết về 06 vùng kinh tế - xã hội và 03 địa phương (Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Khánh Hòa); Quốc hội thông qua Nghị quyết số 81/2023/QH15 về quy hoạch tổng thể quốc gia; Chính phủ đã ban hành Chương trình hành động thực hiện Kết luận 49-KL/TW của Bộ Chính trị; Thủ tướng Chính phủ phê duyệt các quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch tỉnh/thành phố đã tác động đến quy hoạch mạng lưới đường sắt.

Việc sắp xếp đơn vị hành chính từ trung ương đến địa phương, trong đó việc sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh và tổ chức chính quyền địa phương hai cấp đã được Quốc hội ban hành tại Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12/6/2025, số 203/2025/QH15 ngày 16/6/2025 sẽ mở ra không gian phát triển mới cho cả nước, các vùng, các địa phương, mở ra không gian phát triển của các cực tăng trưởng, vùng động lực, hành lang kinh tế, các ngành, lĩnh vực quan trọng, trong đó có lĩnh vực đường sắt.

Trong bối cảnh mới nêu trên, cần phải điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt để bảo đảm phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, phối hợp đồng bộ giữa các quy hoạch ngành quốc gia, bảo đảm thực hiện được các định hướng phát triển đất nước theo các Nghị quyết của Đảng, Quốc hội và chỉ đạo của Chính phủ.

2. Quá trình tổ chức lập điều chỉnh quy hoạch

Hiện nay, việc điều chỉnh quy hoạch ngành quốc gia có thể thực hiện theo một trong 2 hình thức: (1) Điều chỉnh tổng thể theo Luật Quy hoạch theo quy định

tại Điều 53¹³ Luật Quy hoạch; trình tự, thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt điều chỉnh quy hoạch thực hiện như đối với quy hoạch lập mới¹⁴. (2) Điều chỉnh quy hoạch theo Điều 2 Nghị quyết số 61/2022/QH15 trong trường hợp khi quy hoạch mâu thuẫn với quy hoạch cấp cao hơn hoặc có mâu thuẫn giữa các quy hoạch cùng cấp; trình tự, thủ tục thực hiện theo quy trình rút gọn¹⁵.

Quy hoạch mạng lưới đường sắt được phê duyệt trước thời điểm ban hành quy hoạch tổng thể quốc gia, quá trình rà soát cho thấy cần cập nhật nội dung của quy hoạch tổng thể quốc gia và các quy hoạch ngành quốc gia khác như đã nêu trên *nên việc điều chỉnh quy hoạch thuộc đối tượng áp dụng của Nghị quyết số 61/2022/QH15*.

Thực hiện quy định tại khoản 1 Điều 2 Nghị quyết số 61/2022/QH15, Bộ Xây dựng triển khai lập điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường như sau:

- Bộ Xây dựng đã giao¹⁶ Cục Đường sắt Việt Nam (cơ quan lập quy hoạch mạng lưới đường sắt) rà soát nội dung mâu thuẫn cần điều chỉnh, tổ chức lấy ý kiến các cơ quan, đơn vị trực thuộc để hoàn chỉnh dự thảo hồ sơ điều chỉnh.

- Cục Đường sắt Việt Nam triển khai lập báo cáo điều chỉnh quy hoạch, trên cơ sở đó, Bộ Xây dựng đã gửi lấy ý kiến của 21 địa phương¹⁷ (đến nay đã nhận được 21/21 ý kiến góp ý) và tiếp nhận ý kiến 01 địa phương¹⁸, các địa phương cơ bản thống nhất về sự cần thiết và đề xuất điều chỉnh một số nội dung có liên quan đến địa phương; đồng thời, Bộ Xây dựng cũng đã gửi lấy ý kiến của 11 bộ, cơ quan liên quan¹⁹ (đến nay đã nhận được 10/11 ý kiến góp ý), các bộ, cơ quan liên quan cơ bản thống nhất với sự cần thiết và đề xuất điều chỉnh một số nội dung liên quan đến lĩnh vực quản lý.

Đối với nội dung Báo cáo đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC), Nghị quyết số 61/2022/QH15 không quy định phải lập ĐMC riêng; đồng thời, do ĐMC của quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt đã được duyệt,

¹³ Căn cứ điều chỉnh quy hoạch: (1) có sự điều chỉnh mục tiêu của chiến lược phát triển KTXH; (2) có sự điều chỉnh của quy hoạch cao hơn làm thay đổi nội dung quy hoạch hoặc có sự mâu thuẫn với quy hoạch cùng cấp; (3) có sự thay đổi, điều chỉnh địa giới hành chính; (4) do tác động của thiên tai, biến đổi khí hậu, chiến tranh; (5) do biến động bất thường của tình hình kinh tế - xã hội làm hạn chế nguồn lực thực hiện quy hoạch; (6) do sự phát triển của khoa học, công nghệ làm thay đổi cơ bản việc thực hiện quy hoạch; (7) do yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh.

¹⁴ Bao gồm: (1) Lập, thẩm định và phê duyệt nhiệm vụ lập quy hoạch; (2) Lựa chọn tổ chức tư vấn lập quy hoạch; (3) Lập quy hoạch; (4) Gửi lấy ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến và hoàn thiện quy hoạch; (5) Trình Hội đồng thẩm định quy hoạch, thành lập Hội đồng thẩm định quy hoạch; (6) Thẩm định quy hoạch; (7) Phê duyệt quy hoạch.

¹⁵ Điểm c khoản 1 Điều 2 “(1) cơ quan tổ chức lập quy hoạch rà soát nội dung mâu thuẫn cần điều chỉnh; lập báo cáo điều chỉnh quy hoạch kèm theo dự thảo quyết định điều chỉnh quy hoạch, gửi xin ý kiến của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan có liên quan; (2) tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan; hoàn thiện hồ sơ điều chỉnh và trình cấp có thẩm quyền quyết định”.

¹⁶ Văn bản số 2410/BGTVT-KHĐT ngày 13/4/2023

¹⁷ Các tỉnh/ thành phố: Hà Nội, Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Vĩnh Phúc, Hưng Yên, Thái Nguyên, Bắc Kạn, Quảng Ninh, Lạng Sơn, Ninh Bình, Thanh Hóa, Phú Yên, Ninh Thuận, Lâm Đồng, Đắk Lắk, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu, Tây Ninh, Bình Phước.

¹⁸ Tỉnh Nam Định.

¹⁹ Các bộ: Quốc phòng, Công an, Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường, Công Thương, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Khoa học và Công nghệ, Ngoại giao; Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp.

mục tiêu điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt cơ bản điều chỉnh cục bộ một số nội dung và cập nhật tiến độ triển khai đầu tư các tuyến (hoặc đoạn tuyến) đường sắt để phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, đồng bộ với các quy hoạch ngành quốc gia khác nên Bộ Xây dựng đề xuất không thực hiện nội dung này.

Như vậy, trình tự, thủ tục thực hiện điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt được thực hiện bảo đảm phù hợp với quy định của Nghị quyết số 61/2022/QH15.

3. Dự báo nhu cầu vận tải

Qua nghiên cứu, rà soát nội dung Quy hoạch tổng thể quốc gia, Nghị quyết phát triển 06 vùng kinh tế - xã hội, Kết luận của Bộ Chính trị cũng như rà soát tiến trình xây dựng các quy hoạch ngành quốc gia khác, các quy hoạch địa phương có liên quan cho thấy một số chỉ tiêu, mục tiêu định hướng phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia cũng như định hướng phát triển các ngành, lĩnh vực đã có sự thay đổi hoặc cập nhật các yếu tố mới so với thời điểm khi xây dựng Dự báo nhu cầu vận tải giai đoạn 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050 để phục vụ xây dựng 05 quy hoạch chuyên ngành giao thông vận tải, trong đó có chuyên ngành đường sắt.

Bộ Xây dựng đã giao Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (nay là Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng)²⁰ thực hiện rà soát, cập nhật số liệu để dự báo nhu cầu vận tải chung cho toàn ngành và phân bổ cho 05 chuyên ngành, bảo đảm tính đồng bộ, khoa học, phân công hợp lý giữa các chuyên ngành GTVT. Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng thực hiện dự báo tổng thể nhu cầu vận tải chung cho cả nước, phân chia theo các hành lang của quy hoạch tổng thể quốc gia. Trên cơ sở ưu thế, định hướng phát triển của từng phương thức vận tải đã thực hiện phân bổ thị phần vận tải cho các phương thức trên từng hành lang vận tải làm cơ sở để xác định quy mô, tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt.

IV. NỘI DUNG ĐIỀU CHỈNH

1. Nguyên tắc điều chỉnh quy hoạch

Việc điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt được thực hiện theo các nguyên tắc như sau:

(1) Kế thừa mô hình, định hướng phân bổ không gian, khung kết cấu hạ tầng, các kết nối vùng và liên vùng đã được phê duyệt; rà soát cập nhật các nội dung phù hợp với tình hình triển khai nghiên cứu đầu tư các dự án đường sắt hiện nay, dự báo nhu cầu vận tải, khả năng cân đối nguồn lực để bảo đảm tính khả thi của quy hoạch.

(2) Chỉ cập nhật các nội dung phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia về xác định các hành lang kinh tế, vùng động lực phát triển, cực tăng trưởng, giải pháp, nguồn lực thực hiện quy hoạch, tiến độ thực hiện các dự án quan trọng quốc gia.

²⁰ Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng là Tư vấn dự báo nhu cầu vận tải trong Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

(3) Cập nhật các chủ trương, định hướng phát triển của Đảng, Nhà nước liên quan đến mục tiêu phát triển tuyến đường sắt tốc độ cao, đường sắt kết nối cửa khẩu, cảng biển và sân bay quốc tế nhằm đẩy mạnh phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, kết nối vùng, liên vùng và liên vận quốc tế; cập nhật các định hướng phát triển kinh tế - xã hội, sắp xếp đơn vị hành chính.

Đối với các nội dung điều chỉnh khác với các điều kiện điều chỉnh so với quy định tại Nghị quyết số 61/2022/QH15, Bộ Xây dựng sẽ tiếp tục nghiên cứu, đề xuất điều chỉnh khi rà soát định kỳ quy hoạch theo quy định tại Điều 52 Luật Quy hoạch.

2. Các nội dung đề xuất cập nhật, điều chỉnh

2.1. Về mục tiêu

Trên cơ sở cập nhật một số chỉ tiêu, mục tiêu định hướng phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia cũng như định hướng phát triển các ngành, lĩnh vực theo Nghị quyết, kết luận của Trung ương, Bộ Chính trị, quy hoạch tổng thể quốc gia và các quy hoạch liên quan, đến năm 2030 khối lượng vận tải được cập nhật như sau: “*Khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 15,3 triệu tấn, chiếm thị phần khoảng 0,31%; khối lượng vận chuyển hành khách đạt 473,7 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 4,31% (trong đó đường sắt quốc gia đạt 24,6 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 2,1%). Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 13,6 tỷ tấn.km, chiếm thị phần khoảng 2,14%; hành khách đạt 14,4 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,4% (trong đó đường sắt quốc gia đạt 9,77 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,64%)*”.

Kết quả rà soát, tính toán của Tư vấn cho thấy với nhu cầu vận tải nêu trên, tổng thể mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, cơ bản không thay đổi so với quy hoạch đã phê duyệt; tuy nhiên cần điều chỉnh lộ trình đầu tư, công năng, phạm vi, quy mô, hoặc bổ sung một số tuyến/đoạn tuyến đường sắt để phù hợp với tổ chức lại không gian lãnh thổ, chính quyền 2 cấp, đồng thời tạo tiền đề, động lực cho phát triển kinh tế - xã hội, kết nối các không gian kinh tế.

2.2. Về quy hoạch mạng lưới và kết nối đường sắt

2.2.1. Về quy hoạch mạng lưới

a) Mạng lưới đường sắt hiện có

(1) Tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển đường sắt đã nêu rõ quan điểm phát triển đường sắt “...*khai thác hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối hiệu quả với các tuyến đường sắt đô thị*”; định hướng mục tiêu “*Vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trên hành lang kinh tế Bắc - Nam*” và “*Đến năm 2045: Hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt khu đầu mối Hà Nội, ...; tuyến đường sắt kết nối với các đầu mối vận tải có lưu lượng lớn*” nên trên hành lang Bắc - Nam vẫn tiếp tục duy trì khai thác tuyến đường sắt hiện có khổ 1000mm.

+ Nghị quyết số 30-NQ/TW của Bộ Chính trị đã quan điểm về phát triển “Vùng đồng bằng sông Hồng là địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng về chính trị, kinh tế, văn hoá, xã hội, môi trường, quốc phòng, an ninh và đối ngoại của cả nước; ... khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế vượt trội để phát triển nhanh, bền vững vùng đồng bằng sông Hồng thực sự là vùng động lực phát triển hàng đầu, có vai trò định hướng, dẫn dắt quá trình cơ cấu lại nền kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng của đất nước”; định hướng nhiệm vụ, giải pháp phát triển: “Cải tạo, nâng cấp, khai thác hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối thông suốt tuyến đường sắt liên vận đạt tiêu chuẩn quốc tế...”

+ Nghị quyết số 15-NQ/TW của Bộ Chính trị về phương án hướng phát triển Thủ đô Hà Nội đã định hướng “Đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông đồng bộ, hiện đại; hoàn thành xây dựng các tuyến đường quốc lộ, đường cao tốc, đường vành đai, hệ thống đường kết nối nội vùng và liên vùng...”

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển triển vùng và liên kết Vùng đồng bằng sông Hồng xác định “Phát triển các hành lang kinh tế nội vùng và liên vùng, kết nối với vùng trung du và miền núi phía Bắc, hành lang kinh tế Bắc - Nam trên địa bàn vùng;...”.

Triển khai Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ Xây dựng đang lập Quy hoạch tuyến, ga đường sắt khu vực đồng bằng Thành phố Hà Nội, lập Báo cáo NCTKT tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, Vành đai phía Đông Hà Nội để xác định phạm vi, quy mô đầu tư mạng lưới đường sắt khu vực, kết quả cho thấy việc điều chỉnh mạng lưới tuyến kết nối, vị trí ga đầu mối, trong đó tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có nhằm bảo đảm phù hợp với các định hướng nêu trên. Do đó, điều chỉnh, bổ sung nội dung này là cần thiết, phù hợp với định hướng phát triển đường sắt của Đảng, Nhà nước và Quy hoạch tổng thể quốc gia đã phê duyệt.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh phạm vi, định hướng kết nối từ “*Tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh từ ga Hà Nội đến ga Sài Gòn: đường đơn, khổ 1000mm, chiều dài 1.726km*” thành “*Tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh từ ga Hà Nội đến ga Sài Gòn: đường đơn, khổ 1000mm, chiều dài 1.726km; đoạn tuyến từ Phú Xuyên - đến Ngọc Hồi đi chung hành lang với tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam*”.

(2) Tuyến Hà Nội - Lào Cai

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 97-KL/TW ngày 05/10/2024 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị, Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/2/2022 của Bộ Chính trị và các tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc và Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội đều định hướng cần sớm đầu tư và đưa vào khai thác tuyến đường sắt Lào Cai - Hội Nội - Hải Phòng khổ 1435mm, xây mới.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển các hành lang kinh tế ưu tiên trong giai đoạn đến năm 2030 xác định “*Phát triển hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, là trục kết nối chủ đạo của vùng động lực phía Bắc, kết nối vùng trung du và miền núi phía Bắc với các trung tâm kinh tế, cảng biển lớn của cả nước, hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh; thúc đẩy hợp tác thương mại, đầu tư giữa các địa phương của Việt Nam và khu vực phía Tây Nam Trung Quốc*”; trong đó, về định hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt: *xây dựng đường sắt vùng, đường sắt kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu và cửa khẩu quốc tế quan trọng; ưu tiên xây dựng mới các tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng...*

+ Dự án xây dựng tuyến đường sắt mới Lào Cai - Hội Nội - Hải Phòng được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025. Kết quả nghiên cứu cho thấy, việc đầu nối ray giữa ga Lào Cai với ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc) thông qua tuyến đường sắt xây mới, khổ 1435mm sẽ bảo đảm đồng bộ, mang lại hiệu quả cao hơn nên đã đưa đoạn kết nối này vào dự án xây dựng tuyến đường sắt mới Lào Cai - Hội Nội - Hải Phòng.

+ Các biên bản được ký kết nhân chuyến thăm chính thức Việt Nam của Thủ tướng Trung Quốc Lý Cường từ ngày 12÷14/10/2024 như Biên bản làm việc giữa Bộ Xây dựng và Tổng Cục hợp tác phát triển quốc tế quốc gia Trung Quốc về Khảo sát thực địa hỗ trợ kỹ thuật lập báo cáo nghiên cứu khả thi cho Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng của Việt Nam năm 2025; Bản ghi nhớ giữa Bộ Giao thông vận tải Việt Nam và Ủy ban Cải cách và Phát triển quốc gia Trung Quốc về phương án kỹ thuật kết nối đường sắt giữa ga Lào Cai (Việt Nam) và ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc), ngày 13/10/2025.

Do đó, việc bổ sung điều chỉnh không đầu tư đoạn đầu nối ray giữa ga Lào Cai hiện hữu với ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc) trong tuyến đường sắt hiện hữu, để thực hiện thông qua tuyến đường sắt xây dựng mới là cần thiết, bảo đảm phù hợp với tuyên bố chung giữa Việt Nam và Trung Quốc, định hướng phát triển đường sắt của Đảng, Nhà nước và Quy hoạch tổng thể quốc gia đã phê duyệt.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh không đầu tư đoạn đầu nối ray giữa ga Lào Cai hiện hữu với ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc) thông qua tuyến đường sắt hiện hữu, cụ thể điều chỉnh: từ “*Tuyến Hà Nội - Lào Cai từ ga Yên Viên đến ga Lào Cai: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 296 km. Xây dựng đoạn đầu nối ray giữa ga Lào Cai với ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc), đường đơn, khổ lòng 1.000 mm và 1.435 mm, dài khoảng 4,8 km*” thành “*Tuyến Hà Nội - Lào Cai từ ga Yên Viên đến ga Lào Cai: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 296 km*”

(3) Tuyến Hà Nội - Hải Phòng

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 45-NQ/TW của Bộ Chính trị về phát triển thành phố Hải Phòng đã xác định mục tiêu “*Xây dựng và phát triển Hải Phòng trở thành thành phố đi đầu cả nước trong sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá; động lực phát triển của vùng Bắc Bộ và của cả nước; có công nghiệp phát triển hiện đại, thông minh, bền vững; kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại kết nối thuận lợi với trong nước và quốc tế bằng cả đường bộ, đường sắt, đường biển, đường hàng không; trọng điểm dịch vụ logistics...*”, và giải pháp “*ngiên cứu xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, nghiên cứu, khảo sát tuyến đường sắt Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình*”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội định hướng phát triển Vùng đồng bằng sông Hồng “*tiếp tục xây dựng khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh trở thành trung tâm kinh tế biển hiện đại, mang tầm quốc tế, hàng đầu ở Đông Nam Á*” và định hướng phát triển Vùng biển và ven biển phía Bắc: *tiếp tục xây dựng khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh trở thành trung tâm kinh tế biển gắn với cảng quốc tế Lạch Huyện;...phát triển thành phố Hải Phòng có công nghiệp hiện đại, trung tâm về dịch vụ logistics và nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ biển*”.

+ Dự án xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đã được Quốc hội đã thông qua chủ trương đầu tư, Bộ Xây dựng đang triển khai đầu tư cải tạo, nâng cấp và mở rộng ga Vật Cách. Kết quả cho thấy, đối với khu vực đầu mối đường sắt thành phố Hải Phòng cần sớm xây dựng mới các tuyến đường sắt kết nối với các khu bến cảng Đình Vũ, Lạch Huyện và Nam Đồ Sơn để vận chuyển hàng hóa; tuyến đường sắt hiện hữu cần tập trung cải tạo, nâng cấp để phục vụ vận chuyển hành khách và một số hàng hóa truyền thống (Apatit, Lưu huỳnh, xăng dầu,...) trung chuyển tại cảng Vật Cách; đoạn tuyến từ sau ga Hải Phòng đến cảng Chùa Vẽ nằm trong đô thị chuyển thành đường sắt đô thị, kết hợp chỉnh trang đô thị sẽ mang lại hiệu quả hơn cho phát triển mạng lưới đường sắt và thành phố Hải Phòng.

Do đó, việc bổ sung điều chỉnh chuyển đoạn đường sắt từ sau ga Hải phòng đến cảng Chùa Vẽ thành đường sắt đô thị là cần thiết, bảo đảm phù hợp với định hướng phát triển đường sắt của Đảng, Nhà nước và Quy hoạch tổng thể quốc gia đã phê duyệt.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh lộ trình chuyển đoạn tuyến đường sắt từ sau ga Hải Phòng đến cảng Chùa Vẽ thành đường sắt đô thị sau khi hoàn thành cải tạo, nâng cấp, mở rộng ga Vật Cách cụ thể: từ “*Tuyến Hà Nội - Hải Phòng từ ga Gia Lâm đến ga Hải Phòng: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 102 km*” thành “*Tuyến Hà Nội - Hải Phòng từ ga Gia Lâm đến ga Hải Phòng: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 102 km. Sau khi hoàn thành cải tạo, nâng cấp, mở rộng ga Vật Cách, chuyển đoạn từ sau ga Hải Phòng đến cảng Chùa Vẽ thành đường sắt đô thị*”.

b) Mạng lưới đường sắt xây mới

(1) Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam:

- Lý do điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 55-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, Kết luận của Bộ Chính trị tại văn bản số 11376-CV/VPTW đều thống nhất tên gọi của tuyến là “*đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam*”; đồng thời, định hướng thực hiện đầu tư đồng bộ toàn tuyến, không phân kỳ đầu tư.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng “*phát triển hành lang kinh tế Bắc - Nam trên cơ sở trục giao thông Bắc - Nam phía Đông, kết nối các vùng độ lực, các đô thị lớn, trung tâm kinh tế, đóng góp lớn cho phát triển kinh tế - xã hội của cả nước...*” nên cần sớm hoàn thành toàn tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam để bảo đảm mục tiêu này.

+ Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư xây dựng “*tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam*”, “*đầu tư mới toàn tuyến*” với “*tổng chiều dài tuyến khoảng 1.541 km,...*” và tiến độ thực hiện “*phấn đấu cơ bản hoàn thành dự án năm 2035*”.

Do đó, cần cập nhật tên, chiều dài của tuyến, lộ trình đầu tư để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất là cần thiết, bảo đảm phù hợp với định hướng phát triển đường sắt của Đảng, Nhà nước và Quy hoạch tổng thể quốc gia đã phê duyệt.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh tên tuyến “*đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam*” thành “*đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam*”; điều chỉnh quy mô tuyến từ “*chiều dài khoảng 1.545 km*” thành “*chiều dài khoảng 1.541 km*”; điều chỉnh lộ trình đầu tư đoạn Vinh - Nha Trang từ sau năm 2030 sang trước năm 2030.

(2) Tuyến đường sắt Hà Nội – Quảng Ninh:

- Cơ sở điều chỉnh, bổ sung:

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng “*Xây dựng vùng đồng bằng sông Hồng là động lực phát triển hàng đầu, có vai trò định hướng, dẫn dắt quá trình cơ cấu lại nền kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng đất của đất nước*” và “*Phát triển vùng động lực phía Bắc, bao gồm Thành phố Hà Nội và các địa bàn cấp huyện dọc theo trục Quốc lộ 5 và Quốc lộ 18 qua các tỉnh Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh,...*”, trong đó định hướng “*Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt mới từ Hà Nội kết nối các cảng biển,...*” nên cần bổ sung tuyến đường sắt mới khổ 1435mm để đáp ứng mục tiêu phát triển này.

+ Ngày 13/06/2024, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 509/QĐ-TTg về quy hoạch hệ thống du lịch, trong đó trên hành lang Hà Nội - Quảng Ninh có các khu du lịch lớn như: di sản Vịnh Hạ Long, khu di tích Yên Tử và các điểm du lịch sinh thái. Bên cạnh đó, theo quy hoạch các tỉnh/thành phố (Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Phòng và Quảng Ninh) trên hành lang Hà Nội - Quảng Ninh sẽ hình thành các đô thị, khu công nghiệp lớn như: Cổ Loa, Gia Bình, Quế Võ, Chí Linh, Đông Triều, Hạ Long Xanh,... nên nhu cầu vận tải hành khách khu vực dự kiến có khối lượng tăng trưởng lớn.

+ Ngày 20/7/2025, Bộ Xây dựng ban hành Quyết định số 1102/QĐ-BXD về việc điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, theo đó cảng hàng không quốc tế Gia Bình có công suất khoảng 30 triệu hành khách/năm giai đoạn 2021 - 2030 và 50 triệu hành khách/năm vào năm 2050. Theo khoản 3 Điều 14 Luật Đường sắt 2025, cảng hàng không có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên phải được quy hoạch kết nối với đường sắt quốc gia để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

+ Cập nhật các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội theo Quy hoạch tổng thể quốc gia, mục tiêu tăng trưởng hai con số giai đoạn 2026-2030, kết quả dự báo cho thấy đến năm 2050, tuyến Hà Nội - Quảng Ninh vận chuyển khoảng 13,9 triệu hành khách/năm, do đó cần có phương thức vận tải hành khách khối lượng lớn, tốc độ nhanh để đáp ứng nhu cầu vận tải trên hành lang này.

- Nội dung điều chỉnh: bổ sung quy hoạch “*Tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh từ ga Cổ Loa (kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 4, Hà Nội), qua ga Gia Bình (kết nối với cảng hàng không quốc tế Gia Bình) đến ga Hạ Long Xanh (kết nối với tuyến đường sắt tuyến đường sắt Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái): đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 132km*”.

(3) *Tuyến đường sắt Lim - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân:*

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Hiện nay, đoạn tuyến Yên Viên - Lim thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn hiện hữu chưa khai thác hết năng lực vận tải, tương lai sẽ được đầu tư trong tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng; đoạn Kép - Hạ Long hiện hữu, khổ 1435mm, chưa khai thác hết năng lực vận tải, tiếp tục được duy trì để vận tải hàng hóa.

+ Trên hành lang Hà Nội - Quảng Ninh về công năng, bổ sung tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh để vận tải hành khách; các tuyến đường bộ, tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và tuyến đường sắt Yên Viên - Kép - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân thực hiện vận tải hàng hóa. Đối với đoạn Lim – Phả Lại do đã đầu tư hạ tầng, hướng tuyến đi song song với tuyến đường bộ cao tốc Nội Bài - Hạ Long nên sẽ được tận dụng chuyển thành đường gom của tuyến đường bộ cao tốc Nội Bài – Hạ Long.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh phạm vi, quy mô từ “*Tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân từ ga Yên Viên Bắc đến ga Cái Lân: đường đơn, khổ lòng 1.000 mm và 1.435 mm, chiều dài 129 km*” thành “*Nâng cấp, cải tạo tuyến Kép – Hạ Long - Cái Lân, đường đơn, khổ 1.435mm, chiều dài khoảng 126 km và tận dụng hạ tầng đoạn tuyến Lim - Phả Lại hiện có làm đường gom/song hành của tuyến đường bộ cao tốc Nội Bài – Hạ Long*”.

(4) *Tuyến đường sắt vành đai phía Đông Thành phố Hà Nội:*

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển đường sắt, trong đó yêu cầu mục tiêu đến năm 2030 *“Tiếp tục triển khai đầu tư các tuyến đường sắt đô thị có nhu cầu vận tải lớn, ... phấn đấu khởi công đường sắt vành đai phía Đông khu đầu mối Hà Nội”*

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng *“Tập trung phát triển kết cấu hạ tầng đô thị và hạ tầng kết nối đồng bộ, hiện đại, bao gồm đường sắt vành đai phía Đông thành phố Hà Nội, thúc đẩy liên kết và lan tỏa phát triển kinh tế - xã hội cho cả khu vực phía Bắc...”*.

+ Triển khai Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ Xây dựng đang triển khai lập Quy hoạch tuyến, ga đường sắt khu vực đầu mối thành phố Hà Nội và Báo cáo NCKT dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, trong đó đã cập nhật các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội theo Quy hoạch tổng thể quốc gia để cập nhật dự báo nhu cầu vận tải, làm cơ sở xác định phạm vi, quy mô đầu tư mạng lưới đường sắt đầu mối khu vực Hà Nội, kết quả cho thấy đoạn tuyến đường sắt vành đai phía Đông từ Thạch Lỗi đến Kim Sơn kết hợp với tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, quy mô 3 làn đường (02 làn khổ 1435mm và 01 làn khổ 1.000 mm) để đảm nhận nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa, bảo đảm năng lực thông qua trong khu vực đầu mối đường sắt thành phố Hà Nội.

- Nội dung: điều chỉnh phạm vi từ *“Ngọc Hồi - Lạc Đạo - Bắc Hồng”* thành *“Ngọc Hồi - Kim Sơn”*; điều chỉnh quy mô từ *“đường đôi, khổ lòng 1.000 mm và 1.435 mm, chiều dài khoảng 59 km”* thành *“đường đôi khổ 1435mm và đường đơn khổ 1.000 mm, chiều dài khoảng 31km”*.

(5) Tuyến đường sắt mới Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng:

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 97-KL/TW ngày 05/10/2024 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng định hướng mục tiêu *“phấn đấu hoàn thành thủ tục và khởi công đầu tư trong năm 2025 đối với tuyến đường sắt **Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng**”*.

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị đã định hướng mục tiêu *“Đến năm 2030: ... phấn đấu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hòa - Vũng Tàu...), cửa khẩu quốc tế (Hà Nội - Lào Cai; Hà Nội - Lạng Sơn...)”*.

+ Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/2/2022 của Bộ Chính trị định hướng *“Quy hoạch và nghiên cứu huy động nguồn lực đầu tư các tuyến đường sắt điện khí hóa **Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng**, Hà Nội - Đồng Đăng”*.

+ Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc ngày 20/8/2024: *“Hai bên nhất trí thúc đẩy kết nối chiến lược phát triển giữa hai nước, thực hiện tốt Kế hoạch hợp tác kết nối giữa Khuôn khổ “Hai hành lang, Một vành đai” với Sáng kiến “Vành đai và Con đường”, đẩy nhanh thúc đẩy “kết nối cứng” giữa hai nước về*

đường sắt,... xây dựng Báo cáo nghiên cứu khả thi tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng”; Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc ngày 14/10/2024: “... đẩy nhanh thúc đẩy kết nối hạ tầng giữa hai nước về đường sắt... đẩy nhanh công tác kết nối ray khổ tiêu chuẩn từ Lào Cai (Việt Nam) đến Hà Khẩu (Trung Quốc)”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển các hành lang kinh tế giai đoạn đến năm 2030 xác định “**Phát triển hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh**, là trục kết nối chủ đạo của vùng động lực phía Bắc, kết nối vùng trung du và miền núi phía Bắc với các trung tâm kinh tế, cảng biển lớn của cả nước, hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh; thúc đẩy hợp tác thương mại, đầu tư giữa các địa phương của Việt Nam và khu vực phía Tây Nam Trung Quốc”; trong đó, về định hướng hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt: xây dựng đường sắt vùng, **đường sắt kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu và cửa khẩu quốc tế quan trọng; ưu tiên xây dựng mới các tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hòa - Vũng Tàu...**

+ Nghị quyết số 187/2025/NQ15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về phê duyệt chủ trương đầu tư dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng như sau: “điểm đầu tại vị trí nối ray qua biên giới (tỉnh Lào Cai), điểm cuối tại ga Lạch Huyện (thành phố Hải Phòng); chiều dài tuyến chính khoảng 390,9 km...” và “phấn đấu hoàn thành Dự án chậm nhất vào năm 2030”.

+ Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (xây mới, khổ 1435 mm) vận chuyển hành khách, hàng hóa liên vận quốc tế, kết nối với mạng lưới đường sắt của Trung Quốc và các nước thứ 3. Cập nhật dự báo nhu cầu vận tải theo các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội của Quy hoạch tổng thể quốc gia cho thấy đầu tư **toàn tuyến** Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng sẽ mang lại hiệu quả cao hơn về kinh tế, xã hội và quốc phòng, an ninh.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh lộ trình đầu tư từ “đường đôi, khổ 1435mm; đoạn Lào Cai - Hà Nội đầu tư sau năm 2030, đoạn Hà Nội - Hải phòng đầu tư trước năm 2030” thành “**Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 391 km, lộ trình đầu tư trước năm 2030. Điểm đầu tại tỉnh Lào Cai biên giới Việt Nam - Trung Quốc; điểm cuối tại khu bến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng; kết nối tuyến nhánh với một số khu bến cảng thuộc cảng biển Hải Phòng như Nam Đồ Sơn, Đình Vũ**”.

(6) Tuyến đường sắt mới Hà Nội - Đồng Đăng

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 97-KL/TW ngày 05/10/2024 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng định hướng mục tiêu “Tập trung nguồn lực tài chính, hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược đồng bộ, hiện đại, nhất là công trình hạ tầng giao thông trọng điểm, quan trọng quốc gia,...chuẩn bị đầu tuyến đường sắt Lạng Sơn - Hà Nội...”.

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị đã định hướng “Đến năm 2030: *phấn đấu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hoà - Vũng Tàu...), cửa khẩu quốc tế (Hà Nội - Lào Cai; Hà Nội - Lạng Sơn...)*”.

+ Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc ngày 14/10/2024: “*Hai bên nhất trí thúc đẩy kết nối chiến lược phát triển giữa hai nước, thực hiện tốt Kế hoạch hợp tác kết nối giữa Khuôn khổ “Hai hành lang, Một vành đai” với Sáng kiến “Vành đai và Con đường”, đẩy nhanh thúc đẩy “kết nối cứng” giữa hai nước về đường sắt,... Trung Quốc đồng ý cung cấp hỗ trợ để Việt Nam lập Quy hoạch các tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn **Lạng Sơn - Hà Nội...***”.

+ Định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Đồng bằng sông Hồng tại Nghị quyết số 81/2023/QH15 xác định “*Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt mới từ Hà Nội kết nối các cảng biển, cửa khẩu quốc tế lớn...*”.

Hiện nay, trên hành lang Hà Nội - Lạng Sơn có 02 phương thức vận tải đường bộ và đường sắt, cập nhật các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội theo Quy hoạch tổng thể quốc gia, mục tiêu tăng trưởng hai con số giai đoạn 2026-2030 và vai trò quan trọng của hành lang vận tải này cho thấy nhu cầu vận tải tăng lên (đến năm 2030, hành khách tăng khoảng 1,2 lần và hàng hóa tăng 2,1 lần so với kết quả dự báo của quy hoạch trước đây) nên cần thiết phải nghiên cứu đầu tư sớm.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh lộ trình đầu tư từ “*Tuyến Hà Nội - Đồng Đăng: từ ga Gia Lâm đến ga Đồng Đăng, đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 156 km*” thành “*Tuyến Hà Nội - Đồng Đăng: từ ga Gia Lâm đến ga Đồng Đăng, đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 156 km; nghiên cứu, phấn đấu đầu tư trước năm 2030*”.

(7) Tuyến đường sắt Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái:

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 97-KL/TW ngày 05/10/2024 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng định hướng mục tiêu “*Tập trung nguồn lực tài chính, hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược đồng bộ, hiện đại, nhất là công trình hạ tầng giao thông trọng điểm, quan trọng quốc gia,...chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt Lạng Sơn - Hà Nội và tuyến **Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng...***”.

+ Kết luận số 49-KL/TW đã định hướng “Đến năm 2030: *... phấn đấu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hoà - Vũng Tàu...), cửa khẩu quốc tế...*”.

+ Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc: “*Hai bên nhất trí thúc đẩy kết nối chiến lược phát triển giữa hai nước, thực hiện tốt Kế hoạch hợp tác kết nối giữa Khuôn khổ “Hai hành lang, Một vành đai” với Sáng kiến “Vành đai và Con đường”, đẩy nhanh thúc đẩy “kết nối cứng” giữa hai nước về đường sắt,...Trung Quốc đồng ý cung cấp hỗ trợ để Việt Nam lập Quy hoạch các tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lạng Sơn - Hà Nội và **Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng...***”.

Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc nhân chuyến thăm chính thức Việt Nam của Thủ tướng Trung Quốc Lý Cường từ ngày 12÷14/10/2024: “...*đẩy nhanh công tác nghiên cứu khả thi tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và lập Quy hoạch 02 tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Đồng Đăng - Hà Nội và Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng; ...*”

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển các hành lang kinh tế ưu tiên trong giai đoạn đến năm 2030 có nêu: “*Phát triển hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, là trục kết nối chủ đạo của vùng động lực phía Bắc, kết nối vùng trung du và miền núi phía Bắc với các trung tâm kinh tế, cảng biển lớn của cả nước*”; định hướng phát triển vùng và liên kết vùng của vùng Đồng bằng sông Hồng có nêu “*Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt mới từ Hà Nội kết nối các cảng biển, cửa khẩu quốc tế lớn...*”; trong đó, định hướng hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt: *xây dựng đường sắt vùng, đường sắt kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh... và cửa khẩu quốc tế quan trọng*”.

Hiện nay, trên hành lang Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái có 02 phương thức vận tải đường bộ, đường thủy, cập nhật các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội theo Quy hoạch tổng thể quốc gia, mục tiêu tăng trưởng hai con số giai đoạn 2026-2030 và vai trò quan trọng của hành lang vận tải này cho thấy nhu cầu vận tải tăng lên (đến năm 2030, hành khách tăng khoảng 1,4 lần và hàng hóa tăng 1,6 lần so với kết quả dự báo của quy hoạch trước đây) nên cần thiết phải nghiên cứu đầu tư sớm.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh phạm vi, quy mô tuyến và lộ trình đầu tư từ “*Tuyến đường sắt Hạ Long - Móng Cái, khổ 1435 mm, dài khoảng 150 km, từ giai đoạn sau năm 2030*” thành “*Tuyến đường sắt Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái: từ ga Nam Hải Phòng đến biên giới Việt Nam - Trung Quốc (khu vực thành phố Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh) đường đôi, khổ 1435, dài khoảng 187 km; nghiên cứu, phân đầu đầu tư trước năm 2030*”.

(8) *Tuyến đường sắt Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng*

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội định hướng mục tiêu “*tập trung phát triển..., hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh*”.

+ Đoạn Nam Hải Phòng - Hạ Long đã được quy hoạch vào tuyến Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái.

+ Cập nhật dự báo nhu cầu vận tải theo các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội của Quy hoạch tổng thể quốc gia cho thấy các đoạn Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái và Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định có nhu cầu vận tải khác nhau.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh phạm vi, quy mô tuyến từ “*Tuyến đường sắt Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, chiều dài khoảng 101km (bao gồm*

của đoạn Nam Hải Phòng - Hạ Long dài 37 Km) thành “Tuyến đường sắt Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng, chiều dài khoảng 64 km, đường đôi, khổ 1435 mm”

(9) Tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt:

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 23-NQ/TW của Bộ Chính trị đã định hướng “*Đến năm 2030, phân đầu hoàn thành một số hạ tầng giao thông quan trọng: ... khôi phục, cải tạo tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt phục vụ khách du lịch*”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội định hướng phát triển các hành lang kinh tế có nêu “*nghiên cứu xây dựng hành lang kinh tế kết nối khu vực Nam Tây Nguyên (Đắk Nông, Lâm Đồng) với khu vực duyên hải Nam Trung Bộ (Ninh Thuận, Bình Thuận)*” và liên kết phát triển du lịch “*con đường xanh Tây Nguyên*”; trong đó, về định hướng hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt: “*nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt qua địa bàn Tây Nguyên*”.

+ Triển khai Nghị quyết của Bộ Chính trị, Quốc hội, Bộ Xây dựng đã giao nhà đầu tư lập Báo cáo NCTKT dự án đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt cập nhật các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội theo Quy hoạch tổng thể quốc gia, định hướng phát triển du lịch theo Quy hoạch hệ thống du lịch để cập nhật dự báo nhu cầu vận tải, làm cơ sở định hướng phát triển GTVT, kết quả cho thấy: tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt góp phần phát triển các khu vực trọng điểm du lịch trên tuyến như thành phố Đà Lạt, thành phố Phan Rang - Tháp Chàm và thu hút đầu tư, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội các tỉnh Ninh Thuận, Lâm Đồng nên có thể nghiên cứu sớm triển khai đầu tư khôi phục tuyến đường sắt này.

- Nội dung điều chỉnh: *điều chỉnh lộ trình đầu tư từ sau năm 2030 sang trước năm 2030.*

(10) Tuyến đường sắt Vũng Áng - Mũi Giã

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Thông báo Kết luận của Bộ Chính trị tại văn bản số 11376-CV/VPTW về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam yêu cầu “*bảo đảm tính kết nối hiệu quả các hành lang Đông - Tây, các cảng biển, sân bay của đất nước và kết nối với các nước trong khu vực...*”.

+ Thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Lào: (1) tại chuyến thăm Lào của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Nguyễn Phú Trọng vào ngày 24/02/2019, Bộ Xây dựng Việt Nam và Bộ Công chính và Vận tải Lào đã thay mặt Chính phủ ký Thỏa thuận triển khai đầu tư tuyến đường sắt Vũng Áng - Mũi Giã; (2) tại kỳ họp lần thứ 42 Ủy ban liên Chính phủ Việt Nam - Lào, Bộ Xây dựng Việt Nam và Bộ Công chính và Vận tải Lào đã ký MOU giao nhà đầu tư thực hiện dự án đường sắt Vũng Áng - Mũi Giã; (3) tại kỳ họp lần thứ 43 Ủy ban liên Chính phủ Việt Nam - Lào, Bộ Xây dựng Việt Nam và Bộ Công chính và Vận tải Lào đã ký kết

Bản ghi nhớ về nghiên cứu và phát triển đường sắt Việt Nam - Lào, trong đó có tuyến đường sắt Viên Chăn - Thà Khẹt - Mụ Giạ - Vũng Áng.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 Cập nhật định hướng phát triển vùng và liên kết vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung có nêu *“Xây dựng mạng lưới giao thông đồng bộ, hiện đại, gắn với hình thành hành lang kinh tế Bắc - Nam qua địa bàn vùng và các hành lang Đông - Tây kết nối các cửa khẩu quốc tế, các đô thị và cảng biển lớn...”* và *“Hành lang kinh tế Cầu Treo - Vũng Áng kết nối các địa phương của Lào với cảng biển tại Hà Tĩnh, Quảng Bình, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội các tỉnh Bắc Trung Bộ”*.

+ Triển khai Kết luận của Bộ Chính trị, thỏa thuận giữa hai Chính phủ Việt Nam - Lào, Nghị quyết của Quốc hội, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo nhà đầu tư lập Báo cáo NCTKT dự án cập nhật định hướng phát triển và các chỉ tiêu kinh tế - xã hội nêu trên, kết quả cho thấy hướng tuyến đường sắt đi thẳng từ Vũng Áng, kết nối với tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, qua thị trấn Đồng Lê (Quảng Bình) đến Mụ Giạ sẽ bảo đảm kết nối hiệu quả, nâng cao hiệu đầu tư tuyến đường sắt Vũng Áng - Mụ Giạ.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh phạm vi, quy mô từ *“Tuyến Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ từ cảng Vũng Áng đến biên giới Việt Nam - Lào (đèo Mụ Giạ): đường đơn, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 103 km”* thành *“Tuyến Vũng Áng - Mụ Giạ từ cảng Vũng Áng đến biên giới Việt Nam - Lào (đèo Mụ Giạ): đường đơn, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 105 km”*

(11) Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị đã định hướng *“Đến năm 2030: ... phấn đấu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Hà Nội - Hải Phòng, **Biên Hoà - Vũng Tàu**...)...”*.

+ Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị đã định hướng phát triển *“Phát triển chuỗi công nghiệp - đô thị Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Cảng Cái Mép - Thị Vải gắn với hành lang kinh tế Xuyên Á...Phát triển các tổ hợp quy mô lớn về công nghiệp - dịch vụ - đô thị tại thành phố mới Phú Mỹ, thành phố sân bay cửa ngõ quốc tế Long Thành và Khu liên hợp công nghiệp - đô thị - dịch vụ Bình Dương”* và *“Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển”*, *“phấn đấu đến năm 2030:...đẩy nhanh hoàn thành nghiên cứu đầu tư tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối cảng Cái Mép - Thị Vải”*.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển các hành lang kinh tế *“Phát triển hành lang kinh tế Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - **Biên Hoà - Vũng Tàu** gắn với hành lang kinh tế xuyên Á, là cửa ngõ ra biển của khu vực Đông Nam Bộ, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng Đông Nam Bộ, đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên”*; định hướng phát triển hạ tầng kỹ thuật cấp quốc gia

*“Xây dựng đường sắt vùng, đường sắt kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh, **Bà Rịa - Vũng Tàu...**”.*

Triển khai Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ Xây dựng đang lập Quy hoạch tuyến, ga đường sắt khu vực đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh và Báo cáo NCTKT dự án đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu cập nhật các định hướng phát triển, chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội để dự báo nhu cầu vận tải, làm cơ sở xác định phạm vi, quy mô đầu tư mạng lưới đường sắt khu vực, kết quả cho thấy điều chỉnh phạm vi, quy mô đầu tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu sẽ mang lại hiệu quả hơn.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh phạm vi, quy mô *“từ ga Trảng Bom đến ga Vũng Tàu: chiều dài khoảng 84 km, khổ 1.435 mm; trong đó, đoạn Biên Hòa - Thị Vải đường đôi, đoạn Thị Vải - Vũng Tàu đường đơn”* thành *“từ ga An Bình đến ga Vũng Tàu và tuyến nhánh Phước Tân - Trảng Bom, chiều dài khoảng 132 km, đường đôi, khổ 1.435 mm”*.

(12) Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 59-NQ/TW của Bộ Chính trị đã nêu quan điểm *“Xây dựng và phát triển Cần Thơ thành thành phố trung tâm vùng... Đây là nhiệm vụ không chỉ của riêng Cần Thơ mà còn là nhiệm vụ của cả vùng đồng bằng sông Cửu Long và cả nước”*

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển Vùng động lực đồng bằng sông Cửu Long *“Hình thành, phát triển vùng động lực đồng bằng sông Cửu Long bao gồm thành phố Cần Thơ, các địa bàn cấp huyện của các tỉnh... ;trong đó thành phố Cần Thơ là cực tăng trưởng”* và *“Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ trên cơ sở phát huy ưu thế của từng phương thức vận tải, bảo đảm kết nối rộng khắp tới mọi địa bàn lãnh thổ đất nước, giảm thiểu chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế; quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt...”*

+ Triển khai Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ Xây dựng đang lập Báo cáo NCTKT dự án đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ cập nhật các định hướng phát triển, chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội để dự báo nhu cầu vận tải, làm cơ sở xác định phạm vi, quy mô đầu tư mạng lưới đường sắt khu vực. Kết quả cho thấy việc điều chỉnh phạm vi, quy mô tuyến đường sắt này sẽ đảm bảo phù hợp với định hướng phát triển chung của Thành phố Cần Thơ và các tỉnh trong Vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Kết quả cho thấy, trên hành lang Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau có 03 phương thức vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy, trong đó vận tải chủ yếu thực hiện thuận lợi thông qua tuyến đường bộ cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau đang được đầu tư xây dựng với quy mô 4-6 làn xe. Theo dự báo nhu cầu vận tải bằng đường sắt trên đoạn Cần Thơ - Cà Mau

đến năm 2050 (khoảng 3,2 - 4,6 triệu hành khách/năm và 1,2 - 2,4 triệu tấn hàng hóa/năm), do đó về lâu dài, cần nghiên cứu tiềm năng xây dựng đoạn tuyến với quy mô, hướng tuyến, lộ trình đầu tư phù hợp để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh của khu vực đồng bằng sông Cửu Long và kết nối với các khu vực trên cả nước.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh phạm vi, quy mô từ “từ ga An Bình đến ga Cái Răng; đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 174 km” thành “từ ga An Bình đến ga Cần Thơ; định hướng kéo dài đến Cà Mau khi nhu cầu vận tải đủ lớn; đường đôi, khổ 1435mm, trong đó: đoạn An Bình - Cần Thơ, chiều dài khoảng 175 km; đoạn Cần Thơ - Cà Mau, chiều dài khoảng 145 km”.

(13) Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển đường sắt đã định hướng mục tiêu “Đến năm 2045: Hoàn thành tuyến đường sắt khu đầu mối Hà Nội, khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh; tuyến đường sắt kết nối với các đầu mối vận tải có lưu lượng lớn...”.

+ Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị đã định hướng phát triển Vùng Đông Nam Bộ “phấn đấu đến năm 2030: ...đẩy nhanh, hoàn thành các tuyến đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, tuyến đường sắt đô thị kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh...”

+ Nghị quyết số 30-NQ/TW của Bộ Chính trị về phương án hướng phát triển Thành phố Hồ Chí Minh, đã định hướng “Ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng giao thông vận tải đồng bộ, hiện đại; ...đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các dự án trọng điểm quốc gia, mạng lưới đường sắt kết nối vùng Thành phố Hồ Chí Minh”.

+ Năm 2008 Chính phủ nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia đã ký thoả thuận điểm nối ray đường sắt tại Hoa Lư - Lộc Ninh. Ngày 19/12/2019, Bộ GTVT Việt Nam và Bộ GTCC Campuchia ký Biên bản làm việc, trong đó có nội dung: “Hai bên nhất trí hợp tác với các bộ và các cơ quan liên quan nghiên cứu dự án xây dựng tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Phnom Penh qua cửa khẩu Mộc Bài - Bà Vẹt để đáp ứng nhu cầu vận chuyển người và hàng hóa ngày càng tăng giữa Việt Nam và Campuchia. Hiện nay, Quy hoạch tổng thể hệ thống vận tải liên phương thức và logistics giai đoạn 2023-2033 của Campuchia định hướng kết nối đường sắt với Việt Nam tại cửa khẩu Mộc Bài.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển vùng và liên kết Vùng Đông Nam Bộ có nêu “Phát triển vùng động lực phía Nam, bao gồm Thành phố Hồ Chí Minh và các địa bàn cấp huyện dọc theo trục Quốc lộ 22, Quốc lộ 13, Quốc lộ 1, Quốc lộ 51 qua các tỉnh”.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh phạm vi, lộ trình đầu tư từ “Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh từ ga Dĩ An đến điểm nối ray biên giới Việt Nam - Campuchia

(cửa khẩu Hoa Lư): khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 128 km; trong đó, đoạn Dĩ An - Chơn Thành đường đôi, đoạn Chơn Thành - Lộc Ninh đường đơn” thành “Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh: từ ga An Bình đến cửa khẩu Hoa Lư, đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 128 km, trong đó đoạn Chơn Thành - Lộc Ninh triển khai đầu tư khi có nhu cầu kết nối liên vận quốc tế hoặc vận tải trong nước đủ lớn”.

(14) Tuyến Thủ Thiêm - Long Thành

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW, Bộ Chính trị đã định hướng “Đến năm 2030: ...phấn đấu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế, cửa khẩu quốc tế, cảng hàng không quốc tế (Thủ Thiêm - Long Thành) ...”.

+ Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị đã định hướng phát triển “phấn đấu đến năm 2030: ...đẩy nhanh, hoàn thành các tuyến đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, tuyến đường sắt đô thị kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành...”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát của các loại hình kết cấu hạ tầng giao thông đã nêu “xây dựng cảng hàng không quốc tế Long Thành” và “Nghiên cứu xây dựng đường sắt nối Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, đường sắt kết nối cảng hàng không quốc tế Long Thành”.

+ Triển khai Kết luận của Bộ Chính trị, Nghị quyết của Quốc hội, Bộ Xây dựng đã phối hợp với UBND Thành phố Hồ Chí Minh xây dựng Đề án hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị đến 2035, trình và đã được Bộ Chính trị thông qua; đồng thời Bộ Xây dựng cũng đã yêu cầu Tư vấn lập Quy hoạch tuyến, ga đường sắt khu vực đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh và lập Báo cáo NCTKT dự án đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành cập nhật các định hướng phát triển, chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội để dự báo nhu cầu vận tải, làm cơ sở xác định công năng, phạm vi, quy mô đầu tư mạng lưới đường sắt khu vực. Kết quả cho thấy nhu cầu đi lại trên tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành chủ yếu là hành khách giữa các khu vực trên tuyến (từ Thủ Thiêm - đến Long Thành) và hành khách đi lại giữa khu vực trung tâm Thành phố Hồ Chí Minh với khu vực tuyến (bao gồm cả hành khách đi lại giữa cảng hàng không Tân Sơn Nhất và cảng hàng không Long Thành). Như vậy, đối tượng phục vụ của tuyến chủ yếu là hành khách nội - ngoại ô (ước tính đến năm 2050 khoảng chiếm khoảng 85-90% nhu cầu đi lại trên tuyến²¹), theo đó công năng chủ yếu của tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành là vận chuyển hành khách đô thị nên việc điều chỉnh không đưa vào quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia là cần thiết, bảo đảm phù hợp với định hướng của Đảng, Nhà nước và Quy hoạch tổng thể quốc gia đã phê duyệt và nhu cầu vận tải trên tuyến.

- Nội dung: điều chỉnh không đưa vào quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; chuyển thành đường sắt đô thị, giao

²¹ Tổng số chuyến đi trên tuyến khoảng 136 triệu hành khách/năm, trong đó các chuyến đi nội - ngoại ô khoảng 116-122 triệu hành khách/năm.

Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Đồng Nai cập nhật vào quy hoạch tỉnh và các quy hoạch liên quan.

(15) Tuyến đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước (Chơn Thành))

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị định hướng “Đến năm 2030,...Nâng cấp, từng bước hiện đại hoá tuyến đường sắt Bắc - Nam qua vùng. Nghiên cứu kêu gọi đầu tư các tuyến đường sắt kết nối vùng với khu vực Tây Nguyên và các cửa khẩu quốc tế trong khu vực”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển Vùng động lực miền Trung “Hình thành, phát triển vùng động lực miền Trung, bao gồm khu vực ven biển thuộc các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi; trong đó thành phố Đà Nẵng là cực tăng trưởng...”. và “Vùng đô thị Đà Nẵng: xây dựng hệ thống đô thị gồm thành phố Đà Nẵng và các đô thị lân cận.... Phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành cực tăng trưởng, động lực quan trọng, đóng vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung, khu vực Bắc Tây Nguyên;

+ Triển khai Nghị quyết của Bộ Chính trị, Quốc hội, Bộ Xây dựng đã phối hợp với UBND thành phố Đà Nẵng chỉ đạo Tư vấn lập Báo cáo NCTKT dự án di dời đường sắt ra khỏi trung tâm thành phố cập nhật các định hướng phát triển, chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội để dự báo nhu cầu vận tải, làm cơ sở xác định phạm vi, quy mô đầu tư mạng lưới đường sắt khu vực. Kết quả cho thấy việc bổ sung định hướng kết nối tuyến đường sắt Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước với các tuyến đường sắt trên trục Bắc - Nam tại ga Đà Nẵng mới sẽ nâng cao tính hiệu quả của mạng lưới đường sắt.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh bổ sung định hướng kết nối với các tuyến đường sắt Bắc - Nam tại ga Đà Nẵng mới từ “đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước (Chơn Thành))” Thành “đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước; **kết nối với các tuyến đường sắt Bắc - Nam tại ga Đà Nẵng mới, với tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh tại ga Chơn Thành)**”.

c) Về định hướng kết nối mạng lưới đường sắt

c1) Kết nối liên vận quốc tế

(1) Kết nối với đường sắt Trung Quốc

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 97-KL/TW ngày 05/10/2024 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng định hướng mục tiêu “...chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt Lạng Sơn - Hà Nội và **Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng...**”.

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị đã định hướng “Đến năm 2030: ...phấn đấu khởi công một số tuyến kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hoà - Vũng Tàu...), cửa khẩu quốc tế...”.

+ Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc ngày 20/8/2024: “Hai bên nhất trí thúc đẩy kết nối chiến lược phát triển giữa hai nước, thực hiện tốt Kế hoạch hợp tác kết nối giữa Khuôn khổ “Hai hành lang, Một vành đai” với Sáng kiến “Vành đai và Con đường”, đẩy nhanh thúc đẩy “kết nối cứng” giữa hai nước về đường sắt, ...Trung Quốc đồng ý cung cấp hỗ trợ để Việt Nam lập Quy hoạch các tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lạng Sơn - Hà Nội và **Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng...**”. Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc ngày 14/10/2024: “... Hai bên nhất trí thúc đẩy kết nối chiến lược phát triển giữa hai nước... đẩy nhanh thúc đẩy kết nối hạ tầng giữa hai nước về đường sắt, đường bộ cao tốc, hạ tầng cửa khẩu;... Hai bên sẽ phát huy vai trò của Nhóm công tác hợp tác đường sắt Việt Nam - Trung Quốc; đẩy nhanh công tác nghiên cứu khả thi tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và lập Quy hoạch 02 tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Đồng Đăng - Hà Nội và **Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng; ...**”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển các hành lang kinh tế ưu tiên trong giai đoạn đến năm 2030 có nêu “Phát triển hành lang kinh tế **Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh**, là trục kết nối chủ đạo của vùng động lực phía Bắc, kết nối vùng trung du và miền núi phía Bắc với các trung tâm kinh tế, cảng biển lớn của cả nước, hành lang kinh tế **Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh**; thúc đẩy hợp tác thương mại, đầu tư giữa các địa phương của Việt Nam và khu vực phía Tây Nam Trung Quốc”; trong đó, về định hướng hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt: xây dựng đường sắt vùng, **đường sắt kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu và cửa khẩu quốc tế quan trọng**”.

- Nội dung điều chỉnh: bổ sung kết nối với đường sắt Trung Quốc tại cửa khẩu Móng Cái (Quảng Ninh).

(2) Kết nối với đường sắt Campuchia

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị định hướng nhiệm vụ, giải pháp phát triển Vùng Đông Nam, trong đó yêu cầu “Phát triển và nâng cao hiệu quả hoạt động các khu kinh tế cửa khẩu quốc tế tại các tỉnh Tây Ninh, Bình Phước, phát triển khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài theo hướng công nghiệp - đô thị - thương mại - dịch vụ gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh...”

+ Ngày 19/12/2019, Bộ GTVT Việt Nam và Bộ GTCC Campuchia ký Biên bản làm việc, trong đó có nội dung: “Hai bên nhất trí hợp tác với các bộ và các cơ quan liên quan nghiên cứu dự án xây dựng tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Phnom Penh qua cửa khẩu Mộc Bài - Bà Vẹt để đáp ứng nhu cầu vận chuyển người và hàng hóa ngày càng tăng giữa Việt Nam và Campuchia. Hiện nay, Quy

hoạch tổng thể hệ thống vận tải liên phương thức và logistics giai đoạn 2023-2033 của Campuchia định hướng kết nối đường sắt với Việt Nam tại cửa khẩu Mộc Bài nên cần phải bổ sung.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 cập nhật định hướng phát triển các hành lang kinh tế **“Phát triển hành lang kinh tế Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hoà - Vũng Tàu gắn với hành lang kinh tế xuyên Á, là cửa ngõ ra biển của khu vực Đông Nam Bộ, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng Đông Nam Bộ, đồng bằng sông Cửu Long và Tây Nguyên”**; định hướng phát triển hạ tầng kỹ thuật cấp quốc gia **“Đường sắt: ... Xây dựng đường sắt vùng, đường sắt kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu và cửa khẩu quốc tế quan trọng; ...”**

- Nội dung điều chỉnh: bổ sung kết nối với đường sắt Campuchia tại cửa khẩu Mộc Bài (Tây Ninh).

c2) Kết nối đường sắt đầu mối khu vực Thành phố Hà Nội

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển đường sắt đã nêu rõ quan điểm phát triển đường sắt **“tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, ...khai thác hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối hiệu quả với các tuyến đường sắt đô thị”**; định hướng mục tiêu **“Phát triển giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững, ... Vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trên hành lang kinh tế Bắc - Nam, các hành lang vận tải chính Đông - Tây và vận tải hành khách tại các đô thị lớn”** và **“Đến năm 2045: Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội (có tính kết nối với vùng Thủ đô) và Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035. Hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam trước năm 2045; tuyến đường sắt khu đầu mối Hà Nội, khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh; tuyến đường sắt kết nối với các đầu mối vận tải có lưu lượng lớn...”**.

+ Kết luận của Bộ Chính trị tại Văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương đảng về phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đã định hướng **“...có giải pháp kết nối đồng bộ đường sắt đô thị với đường sắt tốc độ cao và các phương thức vận tải đô thị khác”**.

+ Nghị quyết số 30-NQ/TW của Bộ Chính trị đã quan điểm về phát triển **“Vùng đồng bằng Sông Hồng là địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng về chính trị, kinh tế, văn hoá, xã hội, môi trường, quốc phòng, an ninh và đối ngoại của cả nước; ...Khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế vượt trội để phát triển nhanh, bền vững vùng đồng bằng Sông Hồng thực sự là vùng động lực phát triển hàng đầu, có vai trò định hướng, dẫn dắt quá trình cơ cấu lại nền kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng của đất nước”**; định hướng nhiệm vụ, giải pháp phát triển: **“Tập trung đầu tư phát**

triển các hành lang kinh tế, tăng cường liên kết nội vùng, liên vùng, quốc tế gồm: Hành lang kinh tế Bắc - Nam; Hành lang kinh tế Côn Minh (Trung Quốc) - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh; Hành lang kinh tế Nam Ninh (Trung Quốc) - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh... ” và “Cải tạo, nâng cấp, khai thác hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối thông suốt tuyến đường sắt liên vận đạt tiêu chuẩn quốc tế...”

+ Nghị quyết số 15-NQ/TW của Bộ Chính trị về phương án hướng phát triển Thành phố Hà Nội, đã định hướng “Tập trung đầu tư phát triển, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội của Thủ đô một cách tổng thể, đồng bộ, hiện đại và hiệu quả;... Đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông đồng bộ, hiện đại; hoàn thành xây dựng các tuyến đường quốc lộ, đường cao tốc, đường vành đai, hệ thống đường kết nối nội vùng và liên vùng ... đẩy nhanh tiến độ các dự án đường sắt đô thị...”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển vùng và liên kết Vùng đồng bằng sông Hồng có nêu “Phát triển các hành lang kinh tế nội vùng và liên vùng, kết nối với vùng trung du và miền núi phía Bắc, hành lang kinh tế Bắc - Nam trên địa bàn vùng;... Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt mới từ Hà Nội kết nối các cảng biển, cửa khẩu quốc tế lớn; cảng hàng không...”.

Triển khai Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo Tư vấn lập Quy hoạch tuyến, ga đường sắt khu vực đồng môi Thành phố Hà Nội; Quốc hội đã phê duyệt chủ trương đầu tư tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; đang chuẩn bị đầu tư tuyến đường sắt vành đai phía Đông Hà Nội, trong đó đã cập nhật các định hướng phát triển, chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội để dự báo nhu cầu vận tải, làm cơ sở xác định phạm vi, quy mô đầu tư mạng lưới đường sắt khu vực. Kết quả cho thấy việc điều chỉnh mạng lưới tuyến kết nối, vị trí ga đầu mối, bổ sung tổ hợp công nghiệp bảo đảm phù hợp với các định hướng nêu trên.

- Nội dung điều chỉnh:

(1) Kết nối đường sắt khổ 1000mm trong khu đầu mối: điều chỉnh kết nối các tuyến đường sắt khổ 1000mm qua khu vực đầu mối Hà Nội thông qua tuyến đường sắt khổ 1000mm, xây mới đi chung hành lang với tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (đoạn Thạch Lỗi - Kim Sơn) và vành đai phía Đông (đoạn Ngọc Hồi - Kim Sơn) ”.

(2) Vành đai phía Tây từ “kết nối Ngọc Hồi - Thạch Lỗi, đường đôi khổ lòng 1435mm và 1000mm” thành “kết nối Ngọc Hồi - Thạch Lỗi, đường đôi khổ 1435mm”.

(3) Điều chỉnh kết nối các tuyến đường sắt phía Bắc sông Hồng: điều chỉnh kết nối từ “chuyển đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên, Gia Lâm - Lạc Đạo thành đường sắt đô thị phù hợp với lộ trình xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 1 Hà Nội và đường sắt vành đai phía Đông” thành “chuyển đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên, Gia Lâm - Lạc Đạo thành đường sắt đô thị, phương án xây dựng bảo đảm đón, trả khách giữa Tổ hợp Ngọc Hồi, ga Gia Lâm, ga Yên Viên với trung tâm Hà Nội thuận lợi, hiệu quả; trong

đó, đoạn Gia Lâm - Yên Viên đường đôi, khổ 1435mm, đoạn Gia Lâm - Lạc Đạo đường đơn, khổ 1000mm bố trí chung hành lang, riêng hạ tầng với đường sắt đô thị, lộ trình xây dựng phù hợp với tiến trình xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 1 Hà Nội, tuyến đường sắt vành đai phía Đông và tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng”.

(4) Điều chỉnh vị trí 02 ga hàng hóa đầu mối: điều chỉnh vị trí ga đầu mối hàng hóa Bắc Hồng về Yên Thường; ga đầu mối hàng hóa Ngọc Hồi về Thường Tín.

(5) Điều chỉnh vị trí, chức năng 01 ga đầu mối: điều chỉnh vị trí ga đầu mối Lạc Đạo về ga Đại Đồng với chức năng là ga trung gian; ga Lạc Đạo hiện hữu được cải tạo, nâng cấp đồng bộ với tuyến đường sắt Hà Nội - Hải phòng hiện hữu.

(6) Bổ sung 01 tổ hợp công nghiệp đường sắt: diện tích khoảng 250 ha thuộc xã Chương Mỹ và xã Ứng Hòa, thành phố Hà Nội.

c3) Kết nối đường sắt đầu mối khu vực Thành phố Hồ Chí Minh

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển đường sắt đã nêu rõ quan điểm phát triển đường sắt “tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, ...khai thác hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối hiệu quả với các tuyến đường sắt đô thị”; định hướng mục tiêu “Phát triển giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững,... Vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trên hành lang kinh tế Bắc - Nam, các hành lang vận tải chính Đông - Tây và vận tải hành khách tại các đô thị lớn” và “Đến năm 2045: Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội (có tính kết nối với vùng Thủ đô) và Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035. Hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam trước năm 2045; tuyến đường sắt khu đầu mối Hà Nội, khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh; tuyến đường sắt kết nối với các đầu mối vận tải có lưu lượng lớn...”.

+ Kết luận của Bộ Chính trị tại Văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương đảng về phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đã định hướng “...có giải pháp kết nối đồng bộ đường sắt đô thị với đường sắt tốc độ cao và các phương thức vận tải đô thị khác”.

+ Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị đã định hướng phát triển Vùng Đông Nam Bộ “phấn đấu đến năm 2030: ...đẩy nhanh, hoàn thành các tuyến đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, tuyến đường sắt đô thị kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành...”.

+ Nghị quyết số 30-NQ/TW của Bộ Chính trị về phương án hướng phát triển Thành phố Hồ Chí Minh, đã định hướng “Ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng giao thông vận tải, ...đồng bộ, hiện đại; ...đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng

các dự án trọng điểm quốc gia, ... mạng lưới đường sắt kết nối vùng Thành phố Hồ Chí Minh. Tiếp tục đầu tư phát triển hệ thống giao thông công cộng có sức chở lớn, phát triển, khai thác hiệu quả mạng đường sắt đô thị”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển vùng và liên kết Vùng Đông Nam Bộ có nêu “*Xây dựng Đông Nam Bộ trở thành vùng phát triển năng động, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, động lực tăng trưởng lớn nhất cả nước; ... Xây dựng các tuyến đường sắt kết nối trung tâm đô thị đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế cửa ngõ*”.

- Nội dung điều chỉnh:

(1) *Điều chỉnh bổ sung 03 đoạn tuyến kết nối: điều chỉnh bổ sung các đoạn tuyến kết nối Bình Triệu - Sài Gòn (Hòa Hưng) - Tân Kiên; An Bình - Phước Tân và Trảng Bom - Cẩm Mỹ (nhánh kết nối với tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam).*

(2) *Điều chỉnh không đưa vào quy hoạch đoạn tuyến Bình Triệu - Gò Dưa (nhánh kết nối ga Bình Triệu với tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh).*

(3) *Điều chỉnh vị trí ga đầu mỗi hành khách Bình Triệu về ga An Bình.*

c4) *Kết nối đường sắt đầu mỗi khu vực thành phố Đà Nẵng*

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 26-NQ/TW của Bộ Chính trị xác định nhiệm vụ, giải pháp phát triển Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ “*Phát triển hệ thống đô thị vùng có kết cấu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại theo mô hình, tiêu chí tăng trưởng xanh, đô thị thông minh, sinh thái, thích ứng có hiệu quả với biến đổi khí hậu; kết nối trong nước và quốc tế, coi đây là một trong những khâu đột phá cho phát triển vùng... Xây dựng Đà Nẵng trở thành trung tâm tài chính quốc tế cấp vùng*” và “*Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vùng đồng bộ, hiện đại, kết nối thuận lợi nội vùng và liên vùng. Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp, khu công nghệ cao Đà Nẵng và các cảng hàng không, cảng biển...**Nâng cấp, từng bước hiện đại hoá tuyến đường sắt Bắc - Nam qua vùng.** Nghiên cứu kêu gọi đầu tư các tuyến đường sắt kết nối vùng với khu vực Tây Nguyên và các cửa khẩu quốc tế trong khu vực*”.

+ Nghị quyết số 43-NQ/TW của Bộ Chính trị định hướng phát triển Thành phố Đà Nẵng “*Phát triển thành phố Đà Nẵng theo hướng đô thị sinh thái, hiện đại, thông minh, mang tầm quốc tế và có bản sắc riêng; phát triển kinh tế nhanh và bền vững, coi việc nâng chất lượng cuộc sống của người dân đạt ở mức cao là nhiệm vụ trung tâm...*” và “*Chú trọng đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, ...Kết nối hệ thống giao thông thành phố Đà Nẵng với các tỉnh lân cận, khu vực và quốc tế bằng đường bộ, đường biển, đường sắt và đường hàng không. Đẩy nhanh tiến độ đầu tư các công trình, dự án động lực, trọng tâm là: Xây dựng cảng*

Liên Chiểu, mở rộng và chuyển đổi cảng Tiên Sa, Khu đô thị Đại học Đà Nẵng, di dời ga đường sắt và phát triển đô thị...”

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển triển Vùng động lực miền Trung “*Hình thành, phát triển vùng động lực miền Trung, bao gồm khu vực ven biển (các địa bàn cấp huyện từ đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông đến biển) thuộc các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi; trong đó thành phố Đà Nẵng là cực tăng trưởng*” và “*Phát triển hành lang kinh tế Bắc - Nam trên cơ sở trục giao thông Bắc - Nam phía Đông, kết nối các vùng động lực, các đô thị lớn, trung tâm kinh tế, đóng góp lớn cho phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, tạo tác động lan tỏa thúc đẩy sự phát triển của dải ven biển và khu vực phía Tây đất nước*”.

- Nội dung điều chỉnh: điều chỉnh bổ sung lộ trình đầu tư cải tạo tuyến đường sắt hiện có từ “*di dời ga Đà Nẵng ra khỏi trung tâm thành phố về phía Tây nhà ga hiện tại; cải tạo tuyến đường sắt hiện có đi song song về phía Đông đường bộ cao tốc, cùng hành lang với đường sắt tốc độ cao; xây dựng nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên để kết nối với cảng Liên Chiểu*” thành “*di dời ga Đà Nẵng ra khỏi trung tâm thành phố về phía Tây nhà ga hiện tại, cải tạo tuyến đường sắt hiện có đi song song về phía Đông đường bộ cao tốc, cùng hành lang với đường sắt tốc độ cao; xây dựng nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên để kết nối với cảng Liên Chiểu. Lộ trình thực hiện trước năm 2030*”.

c5) Kết nối đường sắt với cảng biển

(1) Kết nối với cảng biển Nghi Sơn

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển triển Vùng động lực miền Trung “*Tiếp tục hình thành, phát triển hệ thống đô thị ven biển, các trung tâm du lịch biển, du lịch sinh thái mang tầm khu vực và quốc tế; trung tâm công nghiệp lọc hóa dầu quốc gia, công nghiệp ô tô, phụ trợ ngành cơ khí, khu công nghệ cao. Phát triển các cảng biển và dịch vụ cảng biển, hạ tầng và các trung tâm dịch vụ hậu cần nghề cá*” và “*Phát triển hành lang kinh tế Bắc - Nam trên cơ sở trục giao thông Bắc - Nam phía Đông, kết nối các vùng động lực, các đô thị lớn, trung tâm kinh tế, đóng góp lớn cho phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, tạo tác động lan tỏa thúc đẩy sự phát triển của dải ven biển và khu vực phía Tây đất nước*”.

+ Quyết định số 1699/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ định hướng quy hoạch xây dựng mới ga trung chuyển tại xã Trường Lâm thay thế ga Khoa Trường và ga Trường Lâm kết hợp cảng cạn Depot-ICD, trung tâm logistics (cách ga Khoa Trường hiện hữu về phía Nam khoảng 6,0km), xây dựng tuyến đường sắt nối từ ga hàng hóa tại Cảng Nghi Sơn ra ga trung chuyển tại xã Trường Lâm qua hầm chui núi Bằng Me, núi Thung.

- Nội dung điều chỉnh: kết nối cảng biển Nghi Sơn tại ga Trường Lâm (thay cho tại ga Khoa Trường trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh).

(2) *Kết nối với cảng biển Hiệp Phước*

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị đã định hướng phát triển Vùng Đông Nam Bộ “*Ưu tiên phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông. Tập trung hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải theo quy hoạch....nâng cao năng lực của hệ thống cảng biển...Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển*” và “*Phát triển mạnh, đồng bộ hệ thống logistics cấp quốc gia, quốc tế gắn với cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế, các trục hành lang kinh tế trọng điểm và tuyến thương mại liên vùng tại Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bình Dương, Long Thành, Nhơn Trạch (tỉnh Đồng Nai), thị xã Phú Mỹ (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), tỉnh Tây Ninh*”.

+ Nghị quyết số 31-NQ/TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đã xác định “*Tăng cường đầu tư phát triển hạ tầng logistics, nâng công suất bốc dỡ và kho chứa cảng biển, đón đầu các chuỗi cung ứng; hình thành trung tâm cung ứng dịch vụ logistics tầm cỡ khu vực*”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển Vùng động lực phía Nam “*Phát triển các ngành kinh tế biển như dịch vụ logistics, khai thác, chế biến dầu khí, du lịch biển*” và định hướng phát triển vùng và liên kết Vùng Đông Nam Bộ “*Xây dựng các tuyến đường sắt kết nối trung tâm đô thị đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế cửa ngõ*”.

- Nội dung điều chỉnh: *kết nối cảng biển Hiệp Phước tại ga Thạnh Đức (thay cho tại ga Long Định tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ).*

b6) *Kết nối đường sắt với cảng cạn*

(1) *Kết nối với cảng cạn Văn Lâm*

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển đường sắt đã nêu rõ quan điểm phát triển đường sắt “*Đến năm 2045: Hoàn thành tuyến đường sắt kết nối với các đầu mối vận tải có lưu lượng lớn...*”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển vùng và liên kết Vùng đồng bằng sông Hồng có nêu “*Tập trung phát triển các ngành sản xuất công nghiệp và dịch vụ hiện đại: ...sản xuất ô tô, công nghiệp hỗ trợ, các dịch vụ thương mại, logistics*” và “*Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt mới từ Hà Nội kết nối các cảng biển, cửa khẩu quốc tế lớn; cảng hàng không...*”.

+ Quyết định số 979/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về quy hoạch hệ thống cảng cạn, trong đó cảng cạn Văn Lâm có quy mô 68 ha, công suất 100.000 - 150.000 TEU/năm.

- Nội dung điều chỉnh: *điều chỉnh kết nối đường sắt với cảng cạn Văn Lâm từ ga Đại Đồng thay cho ga Lạc Đạo mới.*

b7) Kết nối đường sắt với cảng hàng không

- Cơ sở điều chỉnh:

+ Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển đường sắt đã nêu rõ quan điểm phát triển đường sắt “*Hoàn thành tuyến đường sắt kết nối với các đầu mối vận tải có lưu lượng lớn...*”.

+ Nghị quyết số 81/2023/QH15 định hướng phát triển có nêu “*Xây dựng các tuyến đường sắt kết nối trung tâm đô thị đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế cửa ngõ*”.

+ Theo quy hoạch Tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc, trong đó cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất tiếp tục được nâng cấp, mở rộng để đáp ứng công suất 50 triệu hành khách/năm (90% thị phần nội địa và 10% thị phần quốc tế) và xây mới cảng hàng không quốc tế Long Thành với công suất 100 triệu hành khách/năm (10% thị phần nội địa và 90% thị phần quốc tế), đồng thời định hướng kết nối bằng đường sắt đối với cảng hàng không có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên.

+ Theo quy hoạch Thủ đô Hà Nội định hướng “*Nghiên cứu xây dựng cảng hàng không thứ hai tại khu vực Đông Nam, Nam Thủ đô Hà Nội*”.

+ Tại Thông báo kết luận số 545/TB-VPCP ngày 04/12/2024, Thủ tướng Chính phủ đã yêu cầu nghiên cứu phương án giao thông kết nối bằng đường sắt hoặc tàu điện ngầm theo hướng ngắn nhất giữa cảng hàng không Tân Sơn Nhất và Long Thành.

- Nội dung điều chỉnh:

(1) Kết nối với cảng hàng không Tân Sơn Nhất và Long Thành: từ “*kết nối cảng hàng không quốc tế Long Thành qua tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; kết nối cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất qua tuyến đường sắt đô thị (tuyến 4b kéo dài và tuyến số 2)*” thành “*kết nối cảng hàng không quốc tế Long Thành qua tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; kết nối giữa cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và cảng hàng không Long Thành bằng tuyến đường sắt đô thị số 6*”.

(2) Kết nối với cảng hàng không thứ hai Hà Nội: điều chỉnh bổ sung kết nối cảng hàng không thứ hai Hà Nội bằng tuyến đường sắt đô thị số 1A.

3. Điều chỉnh, bổ sung các nội dung của Quyết định số 1769/QĐ-TTg

3. Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung Điều 1

3.1. Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung tại điểm a khoản 2 mục I Điều 1 do điều chỉnh, bổ sung một số tuyến đường sắt đã nêu tại mục 2 và Dự báo nhu cầu vận tải như sau:

- Điều chỉnh, bổ sung đoạn “*Cải tạo nâng cấp để khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối thông suốt tuyến đường sắt liên vận quốc tế; hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư, thu xếp nguồn lực để khởi công một số tuyến đường sắt mới trong đó ưu tiên tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, các tuyến kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế, sân bay quốc tế, đường sắt đầu mối tại thành phố lớn, nghiên cứu để triển khai tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, với một số mục tiêu cụ thể:*” thành “*Cải tạo nâng cấp để khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối thông suốt tuyến đường sắt liên vận quốc tế; hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư, thu xếp nguồn lực để khởi công một số tuyến đường sắt mới trong đó ưu tiên tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam*” thành “*hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư, thu xếp nguồn lực để khởi công một số tuyến đường sắt mới trong đó ưu tiên tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, **tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng**, các tuyến kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế, sân bay quốc tế, đường sắt đầu mối tại thành phố lớn, nghiên cứu để triển khai tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, với một số mục tiêu cụ thể:*”.

- Điều chỉnh, bổ sung về vận tải theo kết quả dự báo thành “*Khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 15,3 triệu tấn, chiếm thị phần khoảng 0,31%; khối lượng vận chuyển hành khách đạt 473,7 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 4,31% (trong đó đường sắt quốc gia 24,6 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 2,1%). Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 13,6 tỷ tấn.km, chiếm thị phần khoảng 2,14%; hành khách 14,4 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,4% (trong đó đường sắt quốc gia 9,77 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,64%)*”.

- Điều chỉnh, bổ sung về kết cấu hạ tầng thành “*Nâng cấp, cải tạo bảo đảm an toàn chạy tàu 07 tuyến đường sắt hiện có; **triển khai đầu tư tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng**; ưu tiên xây dựng một số tuyến đường sắt kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế đặc biệt khu vực Hải Phòng và Bà Rịa - Vũng Tàu; kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với Cần Thơ, kết nối quốc tế với Trung Quốc, Lào và Campuchia phù hợp với các hiệp định vận tải quốc tế và đồng bộ với tiến độ đầu tư của các nước trong khu vực*”

3.2. Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung tại khoản 1 mục II Điều 1 do điều chỉnh một số tuyến đường sắt đã nêu tại mục 2 như sau:

- Sửa đổi điểm a đoạn: “*Tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh từ ga Hà Nội đến ga Sài Gòn: đường đơn, khổ 1000mm, chiều dài 1.726km*” thành “*Tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh từ ga Hà Nội đến ga Sài Gòn: đường đơn, khổ 1000mm, chiều dài 1.726km; đoạn tuyến từ Phú Xuyên - đến Ngọc Hồi đi chung hành lang với tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam*”.

- Sửa đổi điểm a đoạn “*Tuyến Hà Nội - Lào Cai từ ga Yên Viên đến ga Lào Cai: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 296 km. Xây dựng đoạn đầu nối ray giữa ga Lào Cai với ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc), đường đơn, khổ lòng 1.000 mm và 1.435 mm, dài khoảng 4,8 km*” thành “*Tuyến Hà Nội - Lào Cai từ ga Yên Viên đến ga Lào Cai: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 296 km*”.

- Sửa đổi điểm a đoạn: “Tuyến Hà Nội - Hải Phòng từ ga Gia Lâm đến ga Hải Phòng: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 102 km” thành “Tuyến Hà Nội - Hải Phòng từ ga Gia Lâm đến ga Hải Phòng: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 102 km. Sau khi hoàn thành cải tạo, nâng cấp, mở rộng ga Vật Cánh, chuyển đoạn từ sau ga Hải Phòng đến cảng Chùa Vẽ thành đường sắt đô thị”

- Sửa đổi điểm b đoạn “Quy hoạch 09 tuyến đường sắt mới, tổng chiều dài 2.362 km” thành “Quy hoạch 11 tuyến đường sắt mới, tổng chiều dài 3.206,5 km”.

- Sửa đổi điểm b đoạn: “Tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam từ ga Ngọc Hồi đến ga Thủ Thiêm: đường đôi, khổ 1.435mm, chiều dài khoảng 1.545 km” thành “Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam từ ga Ngọc Hồi đến ga Thủ Thiêm: đường đôi, khổ 1.435mm, chiều dài khoảng **1.541 km**”.

- Bổ sung ““Tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh từ ga Cổ Loa (kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 4, Hà Nội), qua ga Gia Bình (kết nối với cảng hàng không quốc tế Gia Bình) đến ga Hạ Long Xanh (kết nối với tuyến đường sắt tuyến đường sắt Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái): đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 132km”.

- Sửa đổi điểm b đoạn “Tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân từ ga Yên Viên Bắc đến ga Cái Lân: đường đơn, khổ lòng 1.000 mm và 1.435 mm, chiều dài 129 km” thành “Nâng cấp, cải tạo tuyến Kép - Hạ Long - Cái Lân, đường đơn, khổ 1.435mm, chiều dài khoảng 126 km và tận dụng hạ tầng đoạn tuyến Lim - Phả Lại hiện có làm đường gom/song hành của tuyến đường bộ cao tốc Nội Bài - Hạ Long”.

- Sửa đổi điểm b đoạn “Tuyến vành đai phía Đông Thành phố Hà Nội từ Ngọc Hồi - Lạc Đạo - Bắc Hồng: đường đôi, khổ lòng 1.000 mm và 1.435 mm, chiều dài khoảng 59 km; chuyển đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên, Gia Lâm - Lạc Đạo thành đường sắt đô thị phù hợp với lộ trình xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 1 Hà Nội và đường sắt vành đai phía Đông” thành “Tuyến vành đai phía Đông Thành phố Hà Nội từ Ngọc Hồi - Kim Sơn: đường đôi khổ 1435mm và đường đơn khổ 1.000 mm, chiều dài khoảng 31km”.

- Sửa đổi điểm b đoạn “Tuyến Hà Nội - Hải Phòng (thuộc tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng) song song với tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội Hải Phòng (đến ga Nam Hải Phòng) kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng với các khu bến cảng Đình Vũ, Nam Đồ Sơn và Lạch Huyện: đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 102 km” thành “Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 391km. Điểm đầu tại tỉnh Lào Cai biên giới Việt Nam - Trung Quốc; Điểm cuối tại khu bến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng; kết nối tuyến nhánh với một số khu bến cảng thuộc cảng biển Hải Phòng như Nam Đồ Sơn, Đình Vũ”.

- Bổ sung “Tuyến Hà Nội - Đồng Đăng: từ ga Gia Lâm đến ga Đồng Đăng, đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 156 km; **nghiên cứu, phân đầu đầu tư trước năm 2030**”.

- Bổ sung “Tuyến đường sắt Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái: từ ga Nam Hải Phòng đến biên giới Việt Nam - Trung Quốc (khu vực thành phố Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh) đường đôi, khổ 1435, dài khoảng 187 km; **nghiên cứu, phân đầu đầu tư trước năm 2030**”.

- Bổ sung “Tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt đường đơn khổ 1000 mm dài khoảng 84 km, điểm đầu tại thành phố Phan Rang - Tháp Chàm tỉnh Ninh Thuận, điểm cuối tại thành phố Đà Lạt tỉnh Lâm Đồng, khôi phục đáp ứng theo nhu cầu phục vụ du lịch”.

- Sửa đổi điểm b đoạn “Tuyến Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ từ cảng Vũng Áng đến biên giới Việt Nam - Lào (đèo Mụ Giạ): đường đơn, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 103 km” thành “Tuyến Vũng Áng - Mụ Giạ từ cảng Vũng Áng đến biên giới Việt Nam - Lào (đèo Mụ Giạ): đường đơn, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 105 km”

- Sửa đổi điểm b đoạn “- Tuyến Biên Hòa - Vũng Tàu từ ga Trảng Bom đến ga Vũng Tàu: chiều dài khoảng 84 km, khổ 1.435 mm; trong đó, đoạn Biên Hòa - Thị Vải đường đôi, đoạn Thị Vải - Vũng Tàu đường đơn” thành “từ ga An Bình đến ga Vũng Tàu và tuyến nhánh Phước Tân - Trảng Bom, chiều dài khoảng 132 km, đường đôi, khổ 1.435 mm”.

- Sửa đổi điểm b đoạn “Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ từ ga An Bình đến ga Cái Răng: đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 174 km” thành “Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ từ ga An Bình đến ga Cần Thơ; định hướng kéo dài đến Cà Mau khi nhu cầu vận tải đủ lớn; đường đôi, khổ 1435mm, trong đó: đoạn An Bình - Cần Thơ, chiều dài khoảng 175 km; đoạn Cần Thơ - Cà Mau, chiều dài khoảng 145 km”.

- Sửa đổi điểm b đoạn “- Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh từ ga Dĩ An đến điểm nối ray biên giới Việt Nam - Campuchia (cửa khẩu Hoa Lư): khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 128 km; trong đó, đoạn Dĩ An - Chơn Thành đường đôi, đoạn Chơn Thành - Lộc Ninh đường đơn” thành “- Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh: từ ga An Bình đến cửa khẩu Hoa Lư, đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 128 km, trong đó đoạn Chơn Thành - Lộc Ninh triển khai đầu tư khi có nhu cầu kết nối liên vận quốc tế hoặc vận tải trong nước đủ lớn”.

- Sửa đổi điểm b đoạn “- Tuyến Thủ Thiêm - Long Thành từ ga Thủ Thiêm đến ga Cảng hàng không quốc tế Long Thành chỉ phục vụ hành khách: đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 38 km” thành “- Tuyến Thủ Thiêm - Long Thành từ ga Thủ Thiêm đến ga Cảng hàng không quốc tế Long Thành chuyển thành đường sắt đô thị, giao Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Đồng Nai cập nhật vào quy hoạch tỉnh và các quy hoạch liên quan”.

3.3. Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung tại khoản 2 mục II Điều 1 do điều chỉnh một số tuyến đường sắt đã nêu tại mục 2 như sau:

- Sửa đổi đoạn “Mạng lưới đường sắt quốc gia được quy hoạch bao gồm 25 tuyến với chiều dài 6.354 km” thành “Mạng lưới đường sắt quốc gia được quy hoạch bao gồm 24 tuyến với chiều dài khoảng 6.539 km”.

- Sửa đổi đoạn “*Hoàn thành các tuyến đường sắt trên các hành lang trọng yếu: các đoạn còn lại của tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ, Biên Hòa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh, Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Hà Nội - Đồng Đăng*” thành “*Hoàn thành các tuyến đường sắt trên các hành lang trọng yếu: tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái, Vũng Áng - Mụ Giạ, Biên Hòa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh), Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ*”.

- Sửa đổi đoạn “*Từng bước xây dựng các tuyến đường sắt kết nối vùng, liên vùng phù hợp nhu cầu từng giai đoạn: đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng, Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái, Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo (kết nối với Lào), Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh, đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước kết nối với các tuyến đường sắt Bắc - Nam tại ga Đà Nẵng mới, với tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh tại ga Chơn Thành), Cần Thơ - Cà Mau; hoàn thành các tuyến đường sắt tại các khu đầu mối*”.

3.4. Sửa đổi một số nội dung tại khoản 3 mục II Điều 1 do điều chỉnh một số kết nối đã nêu tại mục 2 như sau:

- Sửa đổi đoạn “*Mạng đường sắt Việt Nam kết nối xuyên Á, kết nối Á - Âu thông qua đường sắt Trung Quốc tại cửa khẩu Hữu Nghị và Lào Cai; kết nối với đường sắt ASEAN qua Lào (tại Mụ Giạ, Lao Bảo), qua Campuchia (tại Lộc Ninh)*” thành “*Mạng đường sắt Việt Nam kết nối xuyên Á, kết nối Á - Âu thông qua đường sắt Trung Quốc tại cửa khẩu Hữu Nghị, Lào Cai và Móng Cái; kết nối với đường sắt ASEAN qua Lào (tại Mụ Giạ, Lao Bảo), qua Campuchia (tại Lộc Ninh và Mộc Bài)*”.

- Sửa đổi đoạn “*Kết nối với đường sắt Trung Quốc thông qua hai tuyến hiện có Hà Nội - Đồng Đăng và Hà Nội - Lào Cai*” thành “*Kết nối với đường sắt Trung Quốc thông qua các tuyến Hà Nội - Đồng Đăng, Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái*”.

- Sửa đổi đoạn “*Kết nối với Lào thông qua tuyến Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ và tuyến Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo*” thành “*Kết nối với Lào thông qua tuyến Vũng Áng - Mụ Giạ và tuyến Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo*”

- Sửa đổi đoạn “*Kết nối với Campuchia thông qua tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Dĩ An - Lộc Ninh*” thành “*Kết nối với Campuchia thông qua tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh và tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh)*”.

3.5. Sửa đổi một số nội dung tại khoản 4 mục II Điều 1 do điều chỉnh một số kết nối đường sắt tại các đô thị đã nêu tại mục 2 như sau:

- Sửa đổi điểm a, gạch đầu dòng thứ nhất thành: “*Đường sắt quốc gia qua Hà Nội đi theo đoạn tuyến Thạch Lôi - Kim Sơn thuộc tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (đường đôi khổ 1435mm và đường đơn khổ 1000mm), tuyến vành đai phía Đông kết nối Kim Sơn - Ngọc Hồi (đường đôi khổ 1435mm và đường đơn*

khổ 1000mm) và vành đai phía Tây kết nối Ngọc Hồi - Thạch Lỗi (đường đôi khổ 1435mm); chuyển đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên, Gia Lâm - Lạc Đạo thành đường sắt đô thị, phương án xây dựng bảo đảm đón, trả khách giữa Tổ hợp Ngọc Hồi, ga Gia Lâm, ga Yên Viên với trung tâm Hà Nội thuận lợi, hiệu quả; trong đó, đoạn Gia Lâm - Yên Viên đường đôi, khổ 1435mm, đoạn Gia Lâm - Lạc Đạo đường đơn, khổ 1000mm bố trí chung hành lang, riêng hạ tầng với đường sắt đô thị, lộ trình xây dựng phù hợp với tiến trình xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 1 Hà Nội, tuyến đường sắt vành đai phía Đông và tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng”. Kết nối tuyến đường sắt khổ 1000mm đi qua khu đầu mối Hà Nội: xây mới đi chung hành lang với tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (đoạn Thạch Lỗi - Kim Sơn) và vành đai phía Đông (đoạn Ngọc Hồi - Kim Sơn)”.

- Sửa đổi điểm a, gạch đầu dòng thứ hai thành: “Các ga đầu mối hành khách kết nối đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị khu vực Hà Nội gồm: Ngọc Hồi, Yên Viên và **Gia Lâm**; Trong đó: tổ hợp ga Ngọc Hồi là điểm đầu của tuyến đường sắt quốc gia Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh có chức năng ga lập tàu của đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, khu đề-pô của đường sắt đô thị và khu đề-pô của đường sắt tốc độ cao; **ga Gia Lâm là ga đường sắt đô thị kết hợp ga đường sắt quốc gia khổ 1435mm các tuyến phía Bắc sông Hồng và ga đường sắt quốc gia khổ 1000mm tuyến Hà Nội - Hải Phòng**. Ga đầu mối hàng hóa là ga **Thường Tín (mới)**, Yên Thường”.

- Điều chỉnh, bổ sung: 01 tổ hợp công nghiệp đường sắt với diện tích khoảng 250 ha thuộc xã Chương Mỹ và xã Ứng Hòa, thành phố Hà Nội.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ nhất thành: “Đường sắt quốc gia khu vực Thành phố Hồ Chí Minh gồm tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh hiện có (điểm cuối tại ga An Bình), đường sắt tốc độ trên trục cao Bắc - Nam (điểm cuối tại ga Thủ Thiêm), tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (có điểm đầu tại ga An Bình và tuyến nhánh Phước Tân - Trảng Bom), các tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh) kết nối với đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh thông qua đoạn tuyến An Bình - Tân Kiên. **Quy hoạch đoạn An Bình - Sài Gòn (Hòa Hưng) - Tân Kiên là đường sắt quốc gia khổ 1435mm; kết nối đường sắt khu đầu mối TP. Hồ Chí Minh với tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam thông qua tuyến Trảng Bom - Cẩm Mỹ; kết nối từ ga Thủ Thiêm đến cảng hàng không Tân Sơn Nhất thông qua đường sắt đô thị.**

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ hai thành: “Ga đầu mối hành khách là ga Thủ Thiêm, An Bình, Tân Kiên; ga đầu mối hàng hóa là ga Trảng Bom, **An Bình, Tân Kiên**”.

- Sửa đổi điểm c, gạch đầu dòng thứ nhất và thứ hai: “- Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng có điểm cuối tại khu bến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng; có bố trí đường nhánh kết nối một số khu bến cảng thuộc cảng biển Hải Phòng như Nam Đồ Sơn, Đình Vũ”. Tuyến đường sắt Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái; tuyến đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng và tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối với cảng Cái Mép - Thị Vải.

- Sửa đổi điểm đ, gạch đầu dòng thứ tư: “- Với các cảng hàng không: Kết nối cảng hàng không quốc tế Long Thành qua tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; kết nối giữa cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và cảng hàng không Long Thành bằng tuyến đường sắt đô thị”.

3.6. Sửa đổi khoản 1 Mục III Điều 1 từ “ 1. Quy mô, chiều dài trong quy hoạch được tính toán theo nhu cầu dự báo. Trong quá trình triển khai, tùy theo nhu cầu vận tải, khả năng nguồn lực đầu tư và khả năng kết nối, cấp quyết định chủ trương đầu tư quyết định việc phân kỳ đầu tư bảo đảm hiệu quả dự án” Thành “1. Quy mô, chiều dài trong quy hoạch được tính toán theo nhu cầu dự báo với **tầm nhìn dài hạn**”. Trong quá trình triển khai, tùy theo nhu cầu vận tải, khả năng nguồn lực đầu tư và khả năng kết nối, cấp quyết định chủ trương đầu tư quyết định việc phân kỳ đầu tư bảo đảm hiệu quả dự án”.

3.7. Sửa đổi khoản 2 Mục IV Điều 1 từ “Tổng nhu cầu quỹ đất dành cho đường sắt đến năm 2030 khoảng 16.377 ha” thành “Tổng nhu cầu quỹ đất dành cho đường sắt đến năm 2030 khoảng **21.887 ha**” do điều chỉnh một số tuyến đường sắt đã nêu tại mục 2.

3.8. Sửa đổi Mục V Điều 1 từ “Tổng nhu cầu vốn đến năm 2030 khoảng 240.000 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ngoài ngân sách và các nguồn vốn hợp pháp khác.” thành “Tổng nhu cầu vốn đến năm 2030 khoảng **1.319.633 tỷ đồng**, sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ngoài ngân sách và các nguồn vốn hợp pháp khác.” do điều chỉnh một số tuyến đường sắt đã nêu tại mục 2.

3.9 Sửa đổi khoản 1 mục VI Điều 1 từ “1. Tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam từ Hà Nội đến Thành phố Hồ Chí Minh (ưu tiên triển khai đoạn Hà Nội - Vinh và đoạn Nha Trang - Thành phố Hồ Chí Minh)” thành “1. Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam từ Hà Nội đến Thành phố Hồ Chí Minh”.

3.10. Sửa đổi khoản 3 mục VI Điều 1 từ “3. Triển khai các tuyến, đoạn tuyến đường sắt mới tăng cường kết nối (ưu tiên xây dựng các tuyến kết nối cảng biển khu vực Hải Phòng, Cái Mép - Thị Vải, đường sắt đầu mối Hà Nội)” thành “3. Triển khai các tuyến, đoạn tuyến đường sắt mới tăng cường kết nối (ưu tiên xây dựng các tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Biên Hoà - Vũng Tàu để kết nối cảng biển khu vực Hải Phòng, Cái Mép - Thị Vải, đường sắt đầu mối Hà Nội)”.

3.11. Sửa đổi khoản 1 mục VII Điều 1 từ “Xây dựng, ban hành chính sách phát triển công nghiệp đường sắt và công nghiệp phụ trợ tạo tiền đề phát triển lĩnh vực đường sắt” thành “Xây dựng, ban hành các chính sách mạnh, tạo đột phá và nhất quán, dài hạn để khuyến khích phát triển công nghiệp đường sắt. Tập trung ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; tận dụng tối đa các cơ sở, nhà máy sẵn có của các ngành công nghiệp dân sự và quốc phòng (công nghiệp tàu thủy, ô tô, quốc phòng,...); Nghiên cứu xây dựng cơ chế đặt hàng đặc biệt từ Chính phủ cho một số Tập đoàn, Doanh nghiệp trong nước có quy mô lớn, có đủ năng lực dẫn dắt quá trình phát triển công nghiệp đường sắt”.

3.12. Sửa đổi khoản 3 mục VII Điều 1 từ “*Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ, sử dụng năng lượng hiệu quả, sử dụng nhiên liệu sạch, năng lượng điện, năng lượng tái tạo và các dạng năng lượng thay thế khác trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt*” thành “*Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, sử dụng năng lượng hiệu quả, sử dụng nhiên liệu sạch, năng lượng điện, năng lượng tái tạo và các dạng năng lượng thay thế khác trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt. Từng bước đầu tư mới và chuyển đổi phương tiện đường sắt sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, năng lượng xanh. Khuyến khích chuyển đổi trang thiết bị xếp dỡ tại các nhà ga đường sắt sang thiết bị sử dụng điện, năng lượng xanh*”.

3.13. Sửa đổi khoản 7 mục VII Điều 1 như sau:

Bổ sung “- *Ưu tiên xây dựng đường sắt kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế. Các cảng biển loại 1 trở lên phải có đường sắt kết nối vào cảng*”.

Bổ sung “- *Nghiên cứu chính sách cho phép một số tuyến đường sắt có công năng lưỡng dụng khai thác chung đường sắt đô thị và đường sắt quốc gia để khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt, tăng cường kết nối, tăng tính thuận tiện cho hành khách vào trung tâm các thành phố lớn như Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh*”.

3.14. Sửa đổi một số nội dung tại Phụ lục I do điều chỉnh tiến độ, chiều dài một số tuyến như trong Phụ lục Dự thảo quyết định kèm theo.

4. Các nội dung khác: không thay đổi so với Quyết định 1769/QĐ-TTg.

Chi tiết nội dung điều chỉnh được thể hiện tại dự thảo Quyết định kèm theo.

V. KIẾN NGHỊ

Trên đây là báo cáo điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ Xây dựng kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, phê duyệt./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Thứ trưởng (để phối hợp);
- Các Vụ: PC, QH-KT, KHCNMT&VLXD, VT&ANGT, HTQT;
- Các Cục: PTĐT, KT-QLĐTXD, KCHTXD, ĐBVN, ĐCTVN, ĐSVN, ĐTNĐVN, HHVN, HKVN;
- Lưu: VT, KHTC PHUONGND.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Nguyễn Danh Huy

Phụ lục

MỘT SỐ NỘI DUNG KHÁC CHƯA ĐỀ XUẤT ĐIỀU CHỈNH TRONG QUÁ TRÌNH LẬP ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH

I. Nhóm theo đề xuất của địa phương nhưng chưa có trong Nghị quyết 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023;

1. Nghiên cứu bổ sung quy hoạch tuyến đường sắt Tuy Hòa - Buôn Ma Thuột theo Tờ trình số 09/TTr-UBND ngày 22/02/2024 của Liên UBND tỉnh Đắk Lắk - Phú Yên:

Tuy nhiên, theo các Nghị quyết, Quyết định liên quan²² không có quy hoạch tuyến đường sắt Tuy Hòa - Buôn Mê Thuột và theo số liệu dự báo nhu cầu vận tải, khối lượng và mật độ vận chuyển hành khách và hàng hóa trên các tuyến đường sắt từ các tỉnh Phú Yên, Khánh Hòa đến tỉnh Đắk Lắk không cao nên chưa đủ cơ sở để bổ sung quy hoạch tuyến đường sắt Tuy Hòa - Buôn Mê Thuột. Do đó, để bảo đảm tính khả thi trong quá trình thực hiện quy hoạch, Bộ GTVT kiến nghị chưa điều chỉnh bổ sung quy hoạch tuyến đường sắt nêu trên. Bộ GTVT sẽ tiếp tục nghiên cứu khi rà soát định kỳ quy hoạch theo Điều 52 Luật Quy hoạch.

2. Nghiên cứu bổ sung quy hoạch tuyến đường sắt Thái Nguyên - Bắc Kạn theo kiến nghị của Tỉnh ủy Bắc Kạn (thực hiện Văn bản số 1042/VPCP-QHĐP ngày 18/02/2024 của Văn phòng Chính phủ đề nghị trả lời kiến nghị của Tỉnh ủy Bắc Kạn về việc đề nghị đầu tư tuyến đường sắt “Thái Nguyên - Bắc Kạn”)

Tuy nhiên, theo các Nghị quyết, Quyết định liên quan²³ không có quy hoạch tuyến đường sắt Thái Nguyên - Bắc Kạn và theo số liệu dự báo nhu cầu vận tải, khối lượng vận tải trên tuyến đường sắt Hà Nội - Thái Nguyên rất thấp, không cạnh tranh được với các tuyến đường bộ trên cùng hành lang Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn như cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn, Quốc lộ 3. Do đó, để bảo đảm tính khả thi trong quá trình thực hiện quy hoạch, Bộ GTVT kiến nghị chưa điều chỉnh bổ sung quy hoạch tuyến đường sắt nêu trên. Bộ GTVT sẽ tiếp tục nghiên cứu khi rà soát định kỳ quy hoạch theo Điều 52 Luật Quy hoạch.

II. Nhóm theo đề xuất của địa phương nhưng không thuộc quy hoạch ngành quốc gia

Quy hoạch tuyến từ đường sắt từ Cảng hàng không Sao Vàng (Thọ Xuân) đến khu kinh tế Nghi Sơn theo đề xuất của Sở GTVT tỉnh Thanh Hóa.

Nghiên cứu quy hoạch tuyến đường sắt Mộc Bài (Tây Ninh) - Bàu Bàng (Bình Dương) theo Quyết định số 370/QĐ-TTg, ngày 04 tháng 5 năm 2024 của TTCP Phê duyệt Quy hoạch vùng Đông nam bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

²² Nghị quyết số 81/2023/QH15, Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022, Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06/10/2022, Quyết định số 1746/QĐ-TTg ngày 30/12/2023, Quyết định số 1747/QĐ-TTg ngày 30/12/2023.

²³ Nghị quyết số 81/2023/QH15, Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/02/2022, Quyết định số 1288/QĐ-TTg ngày 03/11/2023, Quyết định số 369/QĐ-TTg ngày 04/5/2024