

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: ~~1769~~ /QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 19 tháng 10 năm 2021

QUYẾT ĐỊNH

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

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Quy hoạch ngày 24 tháng 11 năm 2017;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch ngày 20 tháng 11 năm 2018;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 16 tháng 6 năm 2017;

Căn cứ Nghị quyết số 751/2019/UBTVQH14 ngày 16 tháng 8 năm 2019 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về giải thích một số điều của Luật Quy hoạch;

Căn cứ Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07 tháng 5 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch;

Căn cứ Quyết định số 82/QĐ-TTg ngày 14 tháng 01 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt nhiệm vụ lập quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tại Tờ trình số 6810/TTr-BGTVT ngày 13 tháng 7 năm 2021, Tờ trình số 10618/TTr-BGTVT ngày 10 tháng 10 năm 2021 và Báo cáo thẩm định số 69/BC-HĐTĐQH ngày 13 tháng 7 năm 2021 của Hội đồng thẩm định Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 với những nội dung chủ yếu sau:

I. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU

1. Quan điểm

- Đường sắt là chuyên ngành đặc thù có vai trò quan trọng trong hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, được xác định là một trong ba đột phá chiến lược cần ưu tiên đầu tư để phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh, thích ứng với biến đổi khí hậu và phát triển bền vững.

- Phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt có trọng tâm, trọng điểm, mang tính đột phá trên các hành lang vận tải chính có nhu cầu vận tải lớn; phát huy thế mạnh vận tải hàng hóa, hành khách khối lượng lớn, cự ly từ trung bình đến dài. Tập trung khai thác tối đa năng lực mạng đường sắt hiện có và đầu tư xây dựng một số tuyến đường sắt mới đồng bộ, hiện đại kết nối cảng biển cửa ngõ, các trung tâm kinh tế lớn.

- Từng bước đa dạng hóa nguồn lực trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, phát triển công nghiệp, vận tải đường sắt; tập trung nguồn lực nhà nước đầu tư kết cấu hạ tầng các tuyến đường sắt; tiếp cận huy động nguồn lực của địa phương, đẩy mạnh thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng, thiết bị, phương tiện, kinh doanh đường sắt.

- Xây dựng nền tảng để phát triển công nghiệp đường sắt theo hướng hiện đại, đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại vật tư, trang thiết bị cho lĩnh vực đường sắt; khuyến khích, hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước chủ động, tích cực liên doanh, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt. Bảo đảm phát triển đồng bộ giữa kết cấu hạ tầng với công nghiệp đường sắt, trình độ khoa học công nghệ và nguồn nhân lực trong nước.

- Ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, đặc biệt là các thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên.

2. Mục tiêu

a) Mục tiêu đến năm 2030

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:

- Về vận tải: Khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 11,8 triệu tấn, chiếm thị phần khoảng 0,27%; khối lượng vận chuyển hành khách đạt 460 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 4,40% (trong đó đường sắt quốc gia 21,5 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 1,87%). Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 7,35 tỷ tấn.km, chiếm thị phần khoảng 1,38%; hành khách 13,8 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,55% (trong đó đường sắt quốc gia 8,54 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 2,22%).

- Về kết cấu hạ tầng: Nâng cấp, cải tạo bảo đảm an toàn chạy tàu 07 tuyến đường sắt hiện có; triển khai đầu tư hai đoạn ưu tiên của tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam (Hà Nội - Vinh, Nha Trang - Thành phố Hồ Chí Minh); 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.

b) Tầm nhìn đến năm 2050

Hoàn thành tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; tiếp tục đầu tư hoàn thành các tuyến đường sắt mới tại khu đầu mối Hà Nội, khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh, đường sắt kết nối các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế, kết nối các tỉnh Tây Nguyên, đường sắt ven biển, đường sắt kết nối quốc tế. Duy trì, cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa.

II. QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT

1. Mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2030

a) Các tuyến đường sắt hiện có gồm 07 tuyến, tổng chiều dài khoảng 2.440 km:

- Tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh từ ga Hà Nội đến ga Sài Gòn: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 1.726 km.

- 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.

- Tuyến Hà Nội - Hải Phòng từ ga Gia Lâm đến ga Hải Phòng: đường đơn, khổ 1.000 mm, chiều dài 102 km.

- Tuyến Hà Nội - Thái Nguyên từ ga Đông Anh đến ga Quán Triều: đường đơn, khổ lòng 1.000 mm và 1.435 mm, chiều dài 55 km.

- Tuyến Hà Nội - Lạng Sơn từ ga Hà Nội đến ga Đồng Đăng: đường đơn, khổ lồng 1.000 mm và 1.435 mm, chiều dài 167 km.

- Tuyến Kép - Chí Linh từ ga Kép đến ga Chí Linh: đường đơn, khổ 1.435 mm, chiều dài 38 km.

- Tuyến Kép - Lưu Xá từ ga Kép đến ga Lưu Xá: đường đơn, khổ 1.435 mm, chiều dài 56 km.

- Tiếp tục duy trì và khai thác có hiệu quả các tuyến nhánh hiện có: Bắc Hồng - Văn Điển, Phố Lu - Xuân Giao, Mai Pha - Na Dương, Diêu Trì - Quy Nhơn, Bình Thuận - Phan Thiết...

b) Quy hoạch 09 tuyến đường sắt mới, tổng chiều dài 2.362 km:

- 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.

- Tuyến Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân từ ga Yên Viên Bắc đến ga Cái Lân: đường đơn, khổ lồng 1.000 mm và 1.435 mm, chiều dài 129 km.

- Tuyến vành đai phía Đông Thành phố Hà Nội từ Ngọc Hồi - Lạc Đạo - Bắc Hồng: đường đôi, khổ lồng 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

2. Mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2050

Mạng lưới đường sắt quốc gia được quy hoạch bao gồm 25 tuyến với chiều dài 6.354 km. Cụ thể như sau:

a) Các tuyến đường sắt hiện có

Cơ bản duy trì các tuyến đường sắt hiện có; từng bước đầu tư, nâng cấp, hiện đại hóa để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách địa phương; hoàn thiện kết nối đường sắt tại các khu đầu mối; duy trì các nhánh đường sắt nối cảng biển; tiếp tục cải tạo, mở rộng các ga đường sắt kết nối với đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị.

b) Các tuyến đường sắt mới

- 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.

- 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 - Quảng Ninh (bao gồm cả đoạn Nam Hải Phòng - Hạ Long), Hạ Long - Móng Cái, Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái, Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo (kết nối với Lào), Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh, đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đăk Lăk - Đăk Nông - Bình Phước (Chơn Thành)); khôi phục tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt phục vụ du lịch; hoàn thành các tuyến đường sắt tại các khu đầu mối.

3. Kết nối quốc tế

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), cụ thể:

- Kết nối với đường sắt Trung Quốc thông qua hai tuyến hiện có Hà Nội - Đồng Đăng và Hà Nội - Lào Cai.

- Kết nối với Lào thông qua tuyến Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ và tuyến Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo.

- Kết nối với Campuchia thông qua tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Dĩ An - Lộc Ninh.

4. Kết nối đường sắt tại các đô thị và đầu mối giao thông lớn

a) Đường sắt khu đầu mối Hà Nội

- Đường sắt quốc gia qua Hà Nội đi theo các tuyến vành đai phía Đông kết nối Ngọc Hồi - Lạc Đạo - Bắc Hồng - Thạch Lỗi và vành đai phía Tây kết nối Ngọc Hồi - Thạch Lỗi (không đi vào trung tâm Thành phố Hà Nội); các đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên và Gia Lâm - Lạc Đạo chuyển thành đường sắt đô thị sau khi tuyến vành đai phía Đông đưa vào khai thác. Giao Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội chủ trì nghiên cứu, đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 1 từ Yên Viên đi Ngọc Hồi.

- Các ga đầu mối kết nối đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị khu vực Hà Nội gồm: Ngọc Hồi, Lạc Đạo, Yên Viên, Bắc Hồng. 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 và khu đề-pô của đường sắt đô thị.

b) Đường sắt khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh

- 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 Sài Gòn), đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam (điểm cuối tại ga Thủ Thiêm), tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (có điểm đầu tại ga Trảng Bom), các tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh kết nối với đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh thông qua đoạn tuyến An Bình - Tân Kiên. Chuyển đoạn Bình Triệu - Sài Gòn (Hòa Hưng) thành đường sắt đô thị sau khi hoàn thành tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam; kết nối từ ga Thủ Thiêm đến cảng hàng không Tân Sơn Nhất thông qua đường sắt đô thị.

- Ga đầu mối hàng hóa là ga Trảng Bom, An Bình, Tân Kiên; ga đầu mối hành khách là ga Thủ Thiêm, Bình Triệu, Tân Kiên.

c) Đường sắt khu vực cảng biển cửa ngõ quốc tế

- Tuyến đường sắt mới nối Hà Nội - Hải Phòng (thuộc tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng) đi 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, dài khoảng 102 km. Nghiên cứu xây dựng mới đoạn tuyến đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh dài khoảng 101 km; trong đó, đoạn Nam Hải Phòng - Hạ Long dài khoảng 37 km.

- Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu đi song song với đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối với cảng Cái Mép - Thị Vải: khổ 1.435 mm, dài khoảng 84 km, trong đó đoạn Biên Hòa - Thị Vải đường đôi, đoạn Thị Vải - Vũng Tàu đường đơn.

d) Đường sắt khu vực Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang

- Khu vực Đà Nẵng: 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, trong 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.

- Khu vực Bình Định: duy trì nhánh Diêu Trì - Quy Nhơn và ga Quy Nhơn hiện hữu.

- Khu vực Khánh Hòa: duy trì ga hành khách Nha Trang, xây dựng mới ga hàng hóa tại xã Vĩnh Trung, Thành phố Nha Trang thay thế ga hàng hóa hiện nay (ga Nha Trang).

đ) Định hướng kết nối đường sắt

- Với các cảng biển lớn: Kêu gọi đầu tư xây dựng một số đoạn đường sắt và nhà ga chuyên dùng kết nối cảng biển có khối lượng hàng hóa thông qua lớn, có nhu cầu thu gom, giải tỏa hàng hóa bằng đường sắt như Nghi Sơn, Vũng Áng, Liên Chiểu, Quy Nhơn, Vân Phong, Hiệp Phước...

- Với các cảng cạn, cảng thủy nội địa: Định hướng bố trí ga trên các tuyến đường sắt hiện có và đường sắt mới kết hợp được chức năng cảng cạn hoặc xây dựng nhánh đường sắt chuyên dùng kết nối cảng cạn có nhu cầu thông qua hàng hóa lớn như: Lào Cai, Hương Canh, Văn Lâm, Lạng Sơn, Nghi Sơn, Hòa Vang... Tiếp tục duy trì các ga có kết nối đường sắt đến cảng Việt Trì, cụm cảng Ninh Bình - Ninh Phúc.

- Với các tuyến đường sắt chuyên dùng: Tiếp tục duy trì, cải tạo, mở rộng các ga có kết nối đường sắt chuyên dùng, đáp ứng nhu cầu trên tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội - Đồng Đăng, Yên Viên - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng, Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân.

- Với các cảng hàng không: Kết nối cảng hàng không quốc tế Nội Bài qua hai tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội (tuyến số 2 và tuyến số 6); 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).

(Chi tiết như Phụ lục số 1 và Phụ lục số 2 kèm theo)

III. ĐỊNH HƯỚNG ĐẦU TƯ

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.

2. Đối với các dự án quy hoạch đầu tư sau năm 2030, trường hợp các địa phương hoặc nhà đầu tư có nhu cầu đầu tư, báo cáo Thủ tướng Chính phủ chấp thuận triển khai sớm hơn.

3. Quá trình lập quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, cơ quan tổ chức lập quy hoạch căn cứ Quy hoạch mạng lưới đường sắt được duyệt để tích hợp bảo đảm tính đồng bộ; đồng thời, quy hoạch các tuyến đường sắt (bao gồm quy mô, hướng tuyến,...) để kết nối cảng biển lớn, cảng cạn, cảng thủy nội địa, các khu kinh tế, khu du lịch... với đường sắt quốc gia đáp ứng nhu cầu vận tải và khả năng huy động nguồn lực đầu tư của các địa phương; quy hoạch quỹ đất thích hợp khu vực ga để phát triển các đô thị, các khu chức năng (mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông - TOD), tạo nguồn lực tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; các địa phương chủ trì, chủ động huy động nguồn lực đầu tư các tuyến đường sắt kết nối các đầu mối vận tải nêu trên với đường sắt quốc gia.

IV. BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT

1. Bảo vệ môi trường

- Thực hiện đánh giá tác động môi trường các dự án trong quá trình thực hiện quy hoạch; tích hợp, lồng ghép các yếu tố biến đổi khí hậu, nước biển dâng, sử dụng hiệu quả tài nguyên trong triển khai các dự án; giám sát việc thực hiện các quy định về bảo vệ môi trường đối với các dự án xây dựng và khai thác công trình giao thông, ưu tiên áp dụng các công nghệ mới thân thiện môi trường nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

- Phương tiện vận tải đường sắt phải có tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng gắn với các yêu cầu về bảo vệ môi trường.

- Giảm thiểu các hoạt động giao thông đường sắt gây ô nhiễm môi trường. Bố trí các ga đường sắt cần tôn trọng và bảo vệ cảnh quan, di tích lịch sử, di sản văn hóa.

2. Nhu cầu sử dụng đất

Tổng nhu cầu quỹ đất dành cho đường sắt đến năm 2030 khoảng 16.377 ha.

V. NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ

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.

VI. DỰ ÁN QUAN TRỌNG QUỐC GIA, DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ GIAI ĐOẠN 2021 - 2030

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).

2. Cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện có.

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).

VII. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU

1. Về cơ chế, chính sách

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật, hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy trình quy phạm, định mức... để tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho hoạt động đầu tư, quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó ưu tiên hoàn thiện chính sách pháp luật liên quan đến đầu tư, vận hành, khai thác đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị.

- Xây dựng, ban hành cơ chế khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh vận tải đường sắt, dịch vụ hỗ trợ vận tải; xây dựng cơ chế khai thác quỹ đất (nhất là tại các ga đường sắt) để huy động nguồn vốn đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

- 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.

- Tiếp tục hoàn thiện các cơ chế chính sách nhằm thu hút vốn đầu tư từ mọi thành phần kinh tế; hoàn thiện cơ chế giao, cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

2. Về nguồn lực đầu tư

- Đổi mới tư duy, nhận thức về vai trò, vị trí của ngành đường sắt để ưu tiên tập trung nguồn lực nhà nước đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm phát huy lợi thế của vận tải đường sắt.

- Tiếp tục thu hút và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn ODA, nguồn vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ quốc tế; sử dụng nguồn vốn đầu tư có trọng tâm, trọng điểm vào các công trình đường sắt có tính lan tỏa.

- Đẩy mạnh xã hội hóa trong kinh doanh đường sắt, dịch vụ hỗ trợ vận tải; thu hút các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phương tiện vận tải, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải (ke ga, kho, bãi hàng, phương tiện xếp dỡ...). Tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt.

3. Về môi trường, khoa học và công nghệ, công nghiệp đường sắt

- Từng bước kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải đường sắt nhất là xử lý nước thải, chất thải sinh hoạt và chất thải công nghiệp. Hạn chế các tuyến đường sắt đi qua các khu vực nhạy cảm về môi trường; trường hợp bắt buộc cần có phương án bồi hoàn hệ sinh thái phù hợp.

- 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.

- Nghiên cứu chính sách khuyến khích việc ứng dụng thành tựu khoa học công nghệ mới, vật liệu mới, hiện đại trong nghiên cứu, đào tạo, đầu tư xây dựng, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng, công nghiệp và dịch vụ đường sắt.

- Chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để lập kế hoạch tổ chức khai thác, thu thập và xử lý thông tin khách hàng; phát triển hệ thống bán và kiểm soát vé tự động, nâng cao công tác quản lý chất lượng, tiêu chuẩn hóa các sản phẩm công nghiệp theo quy chuẩn Việt Nam và các tổ chức đường sắt quốc tế.

- Phát triển công nghiệp đường sắt gắn với nghiên cứu, chuyển giao công nghệ tiên tiến, đặc biệt là đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị. Xây dựng chính sách, nguyên tắc ràng buộc từ bước chuẩn bị dự án để giúp các doanh nghiệp trong nước tham gia chuỗi cung ứng vật tư, phụ kiện, sản phẩm từng

công đoạn... Khuyến khích các ngành công nghiệp khác trong nước tham gia chuỗi sản xuất công nghiệp đường sắt, đặc biệt là ngành cơ khí phụ trợ.

- Nghiên cứu cơ chế, chính sách tạo điều kiện thuận lợi thu hút vốn đầu tư, chuyển giao công nghệ để phát triển công nghiệp đường sắt từng bước tự chủ đóng mới các chủng loại toa xe; đại tu và lắp ráp đầu máy trong nước cho đường sắt quốc gia; sửa chữa đại tu các đoàn tàu đường sắt đô thị.

4. Về phát triển nguồn nhân lực

Đẩy mạnh hoạt động nghiên cứu, đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao về quản lý, xây dựng, vận hành đường sắt thông qua thành lập cơ sở đào tạo, nghiên cứu, thực nghiệm chuyên sâu về lĩnh vực đường sắt. Hợp tác đào tạo, thu hút chuyên gia về đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị, từng bước làm chủ các công nghệ cốt lõi... Ưu tiên dành chỉ tiêu đào tạo ở nước ngoài về chuyên ngành đường sắt.

5. Về hợp tác quốc tế

- Mở rộng hợp tác quốc tế, đặc biệt là với những nước có đường sắt phát triển để tiếp thu khoa học công nghệ và kinh nghiệm phát triển đáp ứng nhu cầu trong nước, tiến tới mở rộng thị trường sang các nước trong khu vực và trên thế giới.

- Tăng cường hợp tác quốc tế để ứng dụng khoa học công nghệ, đặc biệt trong ứng dụng kết quả của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 vào quản lý đầu tư xây dựng, vận hành hệ thống giao thông đường sắt.

- Chủ động xây dựng lộ trình, kế hoạch hợp tác với các nước có đường sắt phát triển; hợp tác đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng nhu cầu phát triển của đường sắt hiện có và đường sắt xây dựng mới.

- Phối hợp thúc đẩy triển khai các dự án kết nối hạ tầng đường sắt giữa Việt Nam với các nước Lào, Campuchia, Trung Quốc; đẩy mạnh triển khai thực hiện các hiệp định và thỏa thuận đã ký kết; tiếp tục triển khai sửa đổi Hiệp định đường sắt biên giới Việt - Trung; duy trì và phát triển vận tải đường sắt liên vận quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc và quá cảnh qua Trung Quốc đến các nước trong khối OSJD và Châu Âu; đàm phán và thống nhất với phía Trung Quốc điểm nối ray Lào Cai (Việt Nam) - Hà Khẩu (Trung Quốc), phối hợp triển khai xây dựng để tăng cường kết nối tạo thuận lợi cho vận tải đường sắt qua biên giới.

6. Về tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện quy hoạch

- Tổ chức công bố công khai quy hoạch mạng lưới đường sắt tạo sự đồng

thuận, nhất trí cao trong các tổ chức chính trị, các doanh nghiệp, nhà đầu tư và nhân dân khi triển khai thực hiện.

- Phối hợp đồng bộ, chặt chẽ trong quá trình thực hiện quy hoạch giữa trung ương và địa phương, bảo đảm các quy hoạch địa phương phải tuân thủ các định hướng của quy hoạch mạng lưới đường sắt trong việc phê duyệt kế hoạch sử dụng đất và quản lý quỹ đất để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; phối hợp giữa các Bộ, ngành để xử lý các vấn đề liên ngành, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ (nhất là quy hoạch đô thị, công nghiệp...) phát huy hiệu quả của mạng lưới đường sắt.

- Phát huy vai trò của người dân, doanh nghiệp, các tổ chức chính trị - xã hội, cộng đồng trong giám sát thực hiện quy hoạch.

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát công tác quản lý, thực hiện quy hoạch để bảo đảm quy hoạch được thực hiện đúng quy định. Xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm pháp luật về quy hoạch.

7. Một số giải pháp khác

- Kiện toàn mô hình tổ chức quản lý, khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt; thực hiện triệt để tách bạch giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư.

- Xây dựng phương án tổ chức sản xuất kinh doanh vận tải phù hợp với mô hình tổ chức đảm bảo hiệu quả; tạo lập môi trường kinh doanh lành mạnh, bình đẳng giữa thành phần tham gia kinh doanh vận tải. Xây dựng và công bố khung giá thuê điều hành giao thông vận tải trên đường sắt quốc gia.

- Xây dựng hệ thống giá cước, phí, lệ phí làm công cụ điều tiết vĩ mô, định hướng cho việc phát triển hợp lý giao thông vận tải đường sắt.

- Tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt (đặc biệt tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt).

VIII. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Bộ Giao thông vận tải

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố quản lý và tổ chức thực hiện quy hoạch mạng lưới đường sắt. Định kỳ tổ chức đánh giá thực hiện quy hoạch, rà soát, điều chỉnh quy hoạch theo quy định. Công bố quy hoạch theo quy định.

- Cung cấp cơ sở dữ liệu quốc gia về quy hoạch, cung cấp thông tin về quy hoạch vào hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu quốc gia về quy hoạch theo quy định.

- Triển khai xây dựng kế hoạch, đề xuất các giải pháp cần thiết để triển khai quy hoạch đồng bộ, hiệu quả.

- Tổ chức lập, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành đường sắt giai đoạn đến năm 2030.

- Phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư để bố trí ngân sách trung hạn, hàng năm thực hiện quy hoạch phát triển đường sắt.

2. Các bộ, ngành

Theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương bố trí nguồn lực, đề xuất các cơ chế chính sách để thực hiện hiệu quả các mục tiêu của quy hoạch, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với việc thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030, các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của từng ngành và địa phương.

3. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có liên quan

- Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương; quản lý chặt chẽ quỹ đất phục vụ triển khai quy hoạch; tăng cường bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- Rà soát, điều chỉnh, xây dựng các quy hoạch, các dự án trên địa bàn địa phương bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với quy hoạch này. Cập nhật nội dung quy hoạch tỉnh bảo đảm tuân thủ các định hướng phát triển giao thông địa phương theo quy hoạch này;

- Chủ động huy động nguồn vốn hợp pháp để đầu tư các tuyến đường sắt kết nối đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng, các cảng biển lớn, cảng cạn, cảng thủy nội địa, khu kinh tế, khu du lịch... với mạng lưới đường sắt quốc gia, cũng như tham gia hỗ trợ đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia qua địa bàn.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Điều 3. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;
- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trụ lý TTg, PTTgCP, TGD Công TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: VT, CN (3). y 112

**KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**



Lê Văn Thành



Phụ lục I
QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT
THỜI KỲ 2021 - 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

(Kèm theo Quyết định số 1769 /QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Công trình	Chiều dài dự kiến (km)	Khổ đường (mm)	Lộ trình đầu tư	
				Đến năm 2030	Sau năm 2030
A	Đường sắt hiện có	2.440			
1	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh	1.726	1.000	X	X
2	Hà Nội - Lào Cai (bao gồm xây dựng mới đoạn nối ray ga Lào Cai với ga Hà Khẩu Bắc)	296	1.000	X	X
3	Hà Nội - Hải Phòng	102	1.000	X	X
4	Hà Nội - Thái Nguyên	55	1.000 và 1.435	X	
5	Hà Nội - Lạng Sơn	167	1.000 và 1.435	X	
6	Kép - Chí Linh	38	1.435		X
7	Kép - Lưu Xá	56	1.435		X
B	Đường sắt xây dựng mới	2.417			
1	Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân	129	1.000 và 1.435	X	
2	Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng	380	1.435	X	X
3	Biên Hòa - Vũng Tàu	84	1.435	X	X
4	Hà Nội - Đồng Đăng	156	1.435		X
5	Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh	128	1.435	X	X
6	Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ	174	1.435	X	X
7	Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ	103	1.435	X	X
8	Tháp Chàm - Đà Lạt	84	1.000		X
9	Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo	114	1.435		X
10	Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước (Tây Nguyên)	550	1.435		X
11	Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái	73	1.435		X
12	Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh (bao gồm cả đoạn Nam Hải Phòng - Hạ Long dài khoảng 37 km)	101	1.435		X
13	Hạ Long - Móng Cái	150	1.435		X
14	Vành đai phía Đông Thành phố Hà Nội: đoạn Ngọc Hồi - Lạc Đạo - Bắc Hồng - Thạch Lỗi	59	1.000 và 1.435	X	X

TT	Công trình	Chiều dài dự kiến (km)	Khổ đường (mm)	Lộ trình đầu tư	
				Đến năm 2030	Sau năm 2030
15	Vành đai phía Tây Thành phố Hà Nội: đoạn Ngọc Hồi - Thạch Lỗi	54	1.000 và 1.435		X
16	Thủ Thiêm - Long Thành	38	1.435	X	X
17	Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh	40	1.435		X
C	Đường sắt kết nối vào các cảng biển				
	Nhánh đường sắt kết nối một số cảng biển (Nghị Sơn, Liên Chiêu, Cửa Lò, Chân Mây, Dung Quất, Vân Phong, Phan Thiết, Cà Ná, Cam Ranh, Thịnh Long...)			X	X
D	Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam	1.545			
1	Hà Nội - Vinh	281	1.435	X	X
2	Nha Trang - Thành phố Hồ Chí Minh	370	1.435	X	X
3	Vinh - Nha Trang	894	1.435		X



Phụ lục II
ĐỊNH HƯỚNG KẾT NỐI MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT
VỚI CÁC ĐẦU MỐI, PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI KHÁC¹

(Kèm theo Quyết định số 1769 /QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Dự kiến các ga đường sắt kết nối khi có nhu cầu	Đầu mối kết nối	Tuyến đường sắt kết nối
I Kết nối cảng biển			
1	Ga Nam Hải Phòng (ga xây dựng mới)	Cảng Đình Vũ, Lạch Huyện, Nam Đồ Sơn (Hải Phòng)	Hà Nội - Hải Phòng
2	Ga Cái Lân	Cảng Cái Lân (Quảng Ninh)	Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân
3	Ga Nam Định	Cảng Thịnh Long và Khu kinh tế Ninh Cơ (Nam Định)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
4	Ga Khoa Trường	Cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
5	Ga Quán Hành, Ga Nghi Long	Cảng Cửa Lò (Nghệ An)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
6	Ga Tân Ấp	Cảng Vũng Áng (Hà Tĩnh)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
7	Ga Đông Hà	Cảng Mỹ Thủy	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
8	Ga Thừa Lưu	Cảng Chân Mây (Thừa Thiên Huế)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
9	Ga Kim Liên	Cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
10	Ga An Tân (khu gian Diêm Phố - Trị Bình)	Cảng Dung Quất (Quảng Ngãi)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
11	Ga Tu Bông	Cảng Vân Phong (Khánh Hòa)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
12	Ga Ngã Ba	Cảng Ba Ngòi (Khánh Hòa)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
13	Ga Cà Ná	Cảng Cà Ná (Ninh Thuận)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
14	Ga Phan Thiết	Cảng Phan Thiết (Bình Thuận)	Bình Thuận - Phan Thiết
15	Ga Thị Vải	Cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu)	Biên Hòa - Vũng Tàu
16	Ga Long Định	Cảng Hiệp Phước (Thành phố Hồ Chí Minh)	Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ
II Kết nối cảng hàng không			
1	Ga Long Thành	Cảng hàng không quốc tế Long Thành (Đồng Nai)	Đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam
2	Các ga thuộc khu đầu mối thành phố Hà Nội	Cảng hàng không quốc tế Nội Bài (Hà Nội)	Tuyến đường sắt đô thị số 1, số 2, số 6
3	Ga Bình Triệu, ga Thủ Thiêm	Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất (Thành phố Hồ Chí Minh)	Tuyến 4B
4	Ga Hải Phòng	Cảng hàng không quốc tế Cát Bi (Hải Phòng)	Đường sắt đô thị
5	Ga Đà Nẵng mới	Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	Đường sắt đô thị

¹ Định hướng bố trí các ga đường sắt để kết nối với các đầu mối vận tải khi có nhu cầu, làm cơ sở để các địa phương, nhà đầu tư quan tâm triển khai thực hiện đầu tư và làm cơ sở để tích hợp vào quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh nhằm bảo đảm tính đồng bộ của các quy hoạch.

TT	Dự kiến các ga đường sắt kết nối khi có nhu cầu	Đầu mối kết nối	Tuyến đường sắt kết nối
III Kết nối cảng thủy nội địa			
1	Ga Việt Trì	Cảng Việt Trì (tuyến sông Hồng)	Yên Viên - Lào Cai (duy trì)
2	Ga Ninh Bình	Cụm cảng Ninh Bình - Ninh Phúc (tuyến sông Đáy)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
IV Kết nối cảng cạn, trung tâm logistics			
1	Ga Lào Cai	Cảng cạn Lào Cai	Hà Nội - Lào Cai
2	Ga Hương Canh mới	Cảng cạn Hương Canh (Bình Xuyên, Vĩnh Phúc)	Hà Nội - Lào Cai
3	Ga Lạc Đạo mới	Cảng cạn Văn Lâm (Hưng Yên)	Vành đai phía Đông
4	Ga Yên Viên	Cảng cạn Tiên Sơn (Bắc Ninh)	Hà Nội - Đồng Đăng
5	Ga Kép, ga Sen Hồ	Cảng cạn Bắc Giang (Đồng Sơn, Hương Sơn)	Hà Nội - Đồng Đăng
6	Ga Yên Trạch	Cảng cạn Lạng Sơn	Hà Nội - Đồng Đăng
7	Ga Đồng Đăng	Khu trung chuyển hàng hóa và logistics cửa khẩu Hữu Nghị	Hà Nội - Đồng Đăng
8	Ga mới tại khu vực phường Nam Hoà Khánh	Cảng cạn Hòa Nhơn (Hòa Vang, Đà Nẵng)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
9	Ga Diêu Trì, ga Phước Lộc, ga Canh Vinh	Cảng cạn Quy Nhơn (tại Phước Lộc, Canh Vinh, tỉnh Bình Định)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
10	Ga Trảng Bom	Các cảng cạn, trung tâm logistics khu vực Đông Nam Bộ	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
V Kết nối với đường sắt chuyên dùng			
1	Ga Phố Lu, ga Xuân Giao A	Khu mỏ Apatit Lào Cai	Yên Viên - Lào Cai
2	Ga Ưông Bí, ga Chí Linh, ga Mạo Khê	Khu mỏ than khu vực Quảng Ninh	Kép - Hạ Long
3	Ga Yên Trạch	Nhánh Mai Pha - Na Dương	Hà Nội - Đồng Đăng
VI Đường sắt kết nối nội vùng			
1	05 ga chính của đầu mối đường sắt thành phố Hà Nội: Ngọc Hồi, Lạc Đạo, Yên Viên, Bắc Hồng, Tây Hà Nội	Quy hoạch một số tuyến đường sắt kết nối Hà Nội với các địa phương (Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Hòa Bình, Hà Nội - Vĩnh Yên,...)	
2	Các ga chính khu đầu mối đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh: Bình Triệu, Trảng Bom, An Bình, Tân Kiên	Quy hoạch một số tuyến đường sắt kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các địa phương (Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh,...)	
3	Các tuyến đường sắt kết nối các trung tâm kinh tế, đô thị... tại các tỉnh, thành phố		