

**CHI TIẾT NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH CÁC Ý KIẾN GÓP Ý  
VỀ QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT THỜI KỲ 2021-2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<b>I</b>	<b>Các Tổ chức</b>	
1	<b><i>Liên hiệp các Hội KHKT Việt Nam (Văn bản số 145/LHHVN – TVPB ngày 17/03/2021)</i></b>	
	<p>Ý kiến chung:</p> <p>LH các Hội KHKT Việt Nam đánh giá cao bản Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Bản quy hoạch có chất lượng khá tốt.</p> <p>Một số hạn chế: có nhiều nội dung còn chung chung, chưa làm rõ được tính cấp thiết phải mở rộng mạng lưới đường sắt Việt Nam, chưa làm rõ được nguyên nhân sâu xa vì sao ngành đường sắt Việt Nam được hình thành từ sớm mà chưa phát triển, thậm chí ngày càng tụt hậu, ngày càng mất thị phần so với các loại hình giao thông khác.</p> <p>Báo cáo quy hoạch còn thiếu sự gắn kết giữa quy hoạch đường sắt với các quy hoạch ngành giao thông khác như quy hoạch đường bộ, đường thủy nội địa, đường biển, hàng không, chưa phân tích cung đường hoạt động có hiệu quả nhất của mỗi loại phương tiện để thực hiện phối hợp nâng cao hiệu quả hoạt động phương tiện giao thông đường sắt. Chính vì thế, chưa đưa ra được những ưu tiên đối với quy hoạch trong bối cảnh quy hoạch chung.</p> <p>Một số góp ý cụ thể:</p> <p>[1] Chương 1: Cần nghiên cứu làm nổi bật các yêu cầu khách quan cần thiết lập quy hoạch: nhu cầu phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050; nhu cầu và xu hướng hội nhập quốc tế của ngành đường sắt; nhu cầu quốc phòng – an ninh; nhu cầu phát triển và hiện đại hoá mạng lưới đường sắt; nhu cầu đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với các loại hình giao thông khác.</p> <p>[2] Chương 2: đề nghị nghiên cứu bổ sung các nguyên nhân, chẳng hạn</p>	<p>[1] Tiếp thu</p> <p>[2] Tiếp thu</p>

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>như: đầu tư vào đường sắt chủ yếu vẫn dùng nguồn lực nhà nước mà chưa huy động nhiều nguồn lực xã hội hoá dưới nhiều BOT, BT và ODA ...; việc quản lý các phương tiện giao thông chưa hài hoà, chưa phát huy tiềm năng vốn có của đường sắt, chưa kiểm soát chặt chẽ việc gia tăng các phương tiện giao thông cá nhân; giao thông trong các đô thị, nhất là đô thị lớn ... chưa thu hút người dân, chưa có cơ chế thu hút đối với phương tiện giao thông truyền thống như đường sắt.</p> <p>[3] Chương 3: nội dung chỉ tập trung vào xu thế phát triển hạ tầng và công nghệ đường sắt trên thế giới và Việt Nam chứ chưa đề cập đến các kịch bản phát triển kinh tế - xã hội theo mỗi giai đoạn đến năm 2050.</p> <p>[4] Chương 4: nên bổ sung hệ thống các chỉ tiêu có liên quan mật thiết đến giao thông vận tải nói chung và vận tải đường sắt nói riêng (quy mô dân số/tỷ lệ đô thị hoá từng vùng, địa phương, thu nhập dân cư từng địa phương, cơ cấu kinh tế từng địa phương, ...); Thông số kỹ thuật, tổng mức đầu tư giữa 2 kịch bản hạ tầng 1 và 2 là giống nhau, chỉ thay đổi thời gian đưa vào khai thác 5 tuyến/nhánh, đề nghị có tiêu chí xây dựng kịch bản và phải tính đến phương án tăng trưởng kinh tế cao.</p> <p>[5] Chương 5: Cần nhấn mạnh một số quan điểm: đường sắt cần được ưu tiên nhất, phải có chính sách đủ mạnh, đường sắt phải trở thành nhân tố quyết định trong việc hình thành một hệ thống giao thông vận tải đồng bộ, cân đối và bền vững ...; mục tiêu phát triển cần được xác định rõ ràng và hợp lý trong bối cảnh tồn tại hệ thống giao thông, phải xác định “sống còn của đường sắt là sống còn của nền kinh tế Việt Nam”; mục tiêu tổng quát gắn với chặng đường phát triển của đất nước trong các giai đoạn 2021-2030 và tới 2045 mà Đại hội Đảng lần thứ XIII đề ra; những khó khăn hiện tại của đường sắt và những ảnh hưởng tiêu cực đối với kinh tế xã hội; đặt ra mục tiêu vượt qua thách thức, trở thành một hình thức vận tải chủ đạo, mạng lưới quyết định; cũng cần nghiên cứu đặt ra mục tiêu định lượng hoặc tối thiểu; về phương án quy hoạch cần đi sâu vào kết nối cảng biển và bổ sung các cảng mới; cần phân tích kinh nghiệm từ việc triển khai đường sắt cao tốc Bắc Nam; cần đưa ra lý do thuyết phục về đề xuất lựa chọn công nghệ đường sắt.</p>	<p>[3] Kịch bản kinh tế - xã hội đến 2050 chưa có công bố chính thức</p> <p>[4] Tiếp thu</p> <p>[5]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Phân tổng quan: Tiếp thu</li> <li>- Nội dung về ĐSTĐC: <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Về kinh nghiệm triển khai nghiên cứu đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam: Kinh nghiệm triển khai nghiên cứu đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam cho thấy đối với các dự án quan trọng, có quy mô lớn và yêu cầu công nghệ, kỹ thuật phức tạp, tính đồng bộ cao cần phải được nghiên cứu thông qua chủ trương cho cả dự án, việc triển khai thực hiện sẽ được phân kỳ trên cơ sở nghiên cứu thận trọng và làm rõ được các nội dung về phương án đầu tư cũng như nguồn lực thực hiện. Bên cạnh đó cần đặc biệt quan tâm đến công tác cung cấp thông tin, truyền thông dự án để các cấp ngành và toàn thể nhân dân nhận thức được ý nghĩa, vai trò và tầm quan trọng đối với quốc gia cũng như những lợi ích đem lại cho người dân).</li> <li>+ Công nghệ ĐSTĐC: công nghệ đường sắt tốc độ cao được phân tích lựa chọn trên cơ sở đảm bảo các nguyên tắc: (1) Tránh độc quyền; (2) Chuyển giao công nghệ thuận lợi, (3) tiên tiến, hiện đại, (4) phù hợp với mục tiêu,</li> </ul> </li> </ul>

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>[6] Chương 6: cần cập nhật các quy định mới trong Luật Bảo vệ môi trường 2020 (chưa có hiệu lực), các chủ trương, đường lối của Đảng và chính sách pháp luật của Nhà nước liên quan đến BVMT, ứng phó biến đổi khí hậu và bảo tồn đa dạng sinh học.</p> <p>[7] Chương 7: cần nhấn mạnh việc tập trung tối đa nguồn lực, sớm đầu tư tuyến đường sắt tiêu chuẩn khổ 1435 mm, chạy đường đôi từ Lạng Sơn đi Yên Viên – Mê Sở - Ngọc Hồi – TP.HCM – Cần Thơ và sớm xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam, đảm bảo sau năm 2030 có thể đưa vào vận hành từng giai đoạn. Đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam là tuyến có vai trò chiến lược, là trục xương sống của toàn hệ thống, phải có chức năng vừa chở hàng, vừa chở khách, mở ra khả năng liên kết với các thị trường rộng lớn của Trung Quốc, các nước Trung Á, liên bang Nga.</p> <p>[8] Chương 8: nên nghiên cứu đề xuất các giải pháp về cơ chế chính sách cụ thể và có tính khả thi hơn (thu hút nguồn lực ngoài ngân sách, đổi mới mô hình doanh nghiệp, liên kết kinh doanh, ứng dụng công nghệ, ...); dự báo nhân lực cần đào tạo, phân kỳ đào tạo, kinh phí đào tạo, lựa chọn quốc gia học tập; huy động vốn đầu tư cần có tầm nhìn và phân tích sâu hơn đảm bảo khả thi; đề xuất nguồn vốn trái phiếu chính phủ là phù hợp nhưng nên có đề xuất cụ thể về quy mô, lãi suất dự kiến, loại, thời hạn đáo hạn, ...</p>	<p>tầm nhìn phát triển ĐSVN và xu thế phát triển trên thế giới, (5) phù hợp với điều kiện tự nhiên, xã hội của Việt Nam và (6) mang lại hiệu quả cao trong vận hành khai thác</p> <p>[6] Báo cáo ĐMC đã cập nhật các quy định mới nhất về bảo vệ môi trường trong thực hiện QH. Báo cáo QH cũng đã tiếp thu và cập nhật. Luật Bảo vệ Môi trường 2020 có hiệu lực từ 01/01/2022 và chưa ban hành các Nghị định, Thông tư hướng dẫn.</p> <p>[7]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Phân tổng quan: Theo dự báo nhu cầu khối lượng chi lớn từ Hà Nội đến TP.HCM.</li> <li>- Nội dung về ĐSTĐC: <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lộ trình đầu tư ĐSTĐC: Việc khẳng định vị thế, vai trò quan trọng của tuyến ĐSTĐC Bắc - Nam và đề xuất cần sớm triển khai thực hiện đầu tư như ý kiến của Quý Liên hiệp hội nêu trên là hoàn toàn phù hợp với yêu cầu phát triển của đất nước trong tương lai cũng như định hướng phát triển đường sắt đã được đề cập tại văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII<sup>1</sup>. Cùng với đó, trên cơ sở kết quả dự báo nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực đầu tư, Tư vấn đã kiến nghị ưu tiên nghiên cứu đầu tư xây dựng 2 đoạn có nhu cầu vận tải lớn là Hà Nội - Vinh và TP.HCM - Nha Trang để có thể đưa vào khai thác trong giai đoạn 2030-2035.</li> <li>+ Phương án đầu tư: Về ý kiến tuyến ĐSTĐC phải có chức năng vừa chở hàng, vừa chở khách; đây là vấn đề rất lớn, có ảnh hưởng đến quy mô, công nghệ kỹ thuật của tuyến đường sắt, nội dung này sẽ được làm rõ trong bước NCTKT dự án. Hiện nay báo cáo NCTKT dự án đang trình Hội đồng thẩm định Nhà nước xem xét thẩm định, theo kết quả nghiên cứu của tư vấn lập dự án cho thấy, trên hành lang Bắc – Nam đang khai thác tuyến đường sắt quốc gia khổ 1000mm vận chuyển cả hành khách và hàng hóa; trong tương lai, với sự phát triển của vận tải biển và đặc biệt là vận tải sông pha biển thì</li> </ul> </li> </ul>

<sup>1</sup> "Quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt, triển khai xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam...giải quyết các điểm nghẽn về hạ tầng giao thông" - Trích Trang 250 - Văn kiện đại hội Đảng XIII.

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
		<p>nhu cầu vận tải hàng hóa trên hành lang Bắc - Nam về cơ bản sẽ được đáp ứng. Do đó việc đầu tư tuyến đường sắt mới với chức năng khai thác cả tàu khách và tàu hàng theo dự báo là không cần thiết. Ngoài ra việc khai thác chung tàu khách và tàu hàng còn gặp hàng loạt các vấn đề khác như năng lực của tuyến đường bị giảm sút, tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn, khó khăn trong việc điều hành khai thác do chênh lệch tốc độ quá lớn giữa tàu hàng và tàu khách, giá thành vận tải hàng hóa (hàng hóa đi bằng đường sắt chủ yếu là các mặt hàng khối lượng lớn, giá trị không cao như Quặng, than...) Mặt khác, xét về mặt chi phí xây dựng cũng tăng cao do tăng về quy mô, khối lượng công trình<sup>2</sup>. Trong khi nếu khai thác riêng tàu khách sẽ khắc phục được toàn bộ các vấn đề bất cập nêu trên. Theo đó, chức năng vận chuyển hàng hóa sẽ do đường bộ đảm nhận đối với cự ly ngắn, đường sắt hiện tại và đường biển (sông pha biển) đối với cự ly trung bình và dài. Về chức năng vận chuyển hành khách sẽ do đường sắt tốc độ cao và hàng không đảm nhận chính trên các chặng trung bình và dài; đường bộ và đường sắt hiện tại sẽ phục vụ trên các chặng ngắn. Với phương án phân bổ giữa các phương thức như trên sẽ tăng mức độ chuyên môn hóa trong vận chuyển và tối ưu hóa lợi thế của các phương thức trên các cự ly khai thác hiệu quả của chúng. Trên cơ sở đó, Tư vấn lập dự án đã kiến nghị tuyến ĐSTĐC sẽ khai thác riêng tàu khách.</p> <p>[8] Tiếp thu, hoàn thiện nghiên cứu</p>
2	<b>Hội Khoa học Kỹ thuật cầu đường Việt Nam văn bản số 61/HCDVN-KHKT ngày 24 tháng 5 năm 2021</b>	
	<p>[1] Cơ bản thống nhất với quan điểm, mục tiêu, bố cục và nội dung chính đã trình bày trong báo cáo Quy hoạch và nội dung tờ trình số 1088/TTr-BGTVT ngày 12/5/2021 của Bộ GTVT.</p> <p>[2] Cần nghiên cứu, phân tích kỹ hơn các kịch bản khác về nhu cầu vận tải của toàn bộ hệ thống đường sắt vì theo báo cáo đến năm 2030 dự kiến vận tải đường sắt về hàng hóa đảm nhiệm 4.400 triệu tấn, chiếm tỷ trọng 0,27%; về hành khách đảm nhiệm 10.458 triệu hành khách chiếm tỷ trọng</p>	<p>[2] Kịch bản dự báo được thực hiện theo một gói riêng, trên cơ sở các đề xuất của 05 tư vấn và 05 cơ quan lập quy hoạch đảm bảo thống nhất giữa 05 quy hoạch, không do cơ quan lập quy hoạch hay tư vấn lập quy hoạch đề xuất độc lập.</p>

<sup>2</sup> Xây thêm nhiều ga xếp (ga tránh tàu), tăng tải trọng cầu đường từ T16 lên T22, giảm độ dốc hạn chế...

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>4,4% vì mặc dù hiện nay lĩnh vực đường sắt còn gặp rất nhiều khó khăn nhưng từ nay đến năm 2030 tình hình kinh tế - xã hội của đất nước còn nhiều biến đổi.</p> <p>Có thể lưu ý thêm đặc điểm một số tuyến đường sắt đô thị ở Hà Nội và TP Hồ Chí Minh sắp được đưa vào vận hành sẽ làm thay đổi thói quen sử dụng phương tiện giao thông đường sắt vì kinh nghiệm các nước có hệ thống đường sắt đô thị phát triển người dân thường có thói quen sử dụng liên tuyến đường sắt.</p> <p>Cũng vì nguyên nhân tác động của hệ thống đường sắt đô thị này có thể xem xét lại các dự báo tăng trưởng đến 4,0% - 4,5% với hàng hóa và 3,5% - 4,0% với hành khách vì có tăng trưởng trung bình 4 - 4,5% là so với tỷ trọng khoảng 0,32% với hàng hóa và khoảng 5,3% với hành khách liệu có đáp ứng nhu cầu không.</p> <p>[2.2] Xem xét kỹ hơn tính khả thi về quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia giai đoạn 2021 -2030, trong đó tổng quy hoạch gồm 16 tuyến với tổng chiều dài 4746,4 km. Trong đó có 07 tuyến chính hiện hữu với chiều dài 2378,4 km và quy hoạch để chuẩn bị, thực hiện đầu tư 09 tuyến đường sắt với chiều dài 2368 km. Nên làm rõ thứ tự ưu tiên cho những tuyến đường sắt gắn kết nối với các đầu mối, cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không.</p> <p>[3] Chú trọng hơn để phát triển thêm các tuyến đường sắt nhẹ, tuyến ngắn vì đây là loại hình vận tải sắt hiệu quả có ở hầu hết các nước phát triển, đặc biệt là đóng vai trò kết nối giữa các TP lớn với các đầu mối giao thông như cảng hàng không, cảng biển, cảng thủy nội địa.</p> <p>[4] Lập quy hoạch mạng lưới giao thông đường sắt cần kết hợp với quy hoạch các phương thức giao thông khác (hàng không, đường bộ, hàng hải, đường thủy) để nghiên cứu xem xét ảnh hưởng tác động lẫn nhau của các tiến trình thực hiện các quy hoạch. Đồng thời cũng là cơ sở để đánh giá một cách đầy đủ và tổng quát hơn tính khả thi về nguồn vốn đầu tư, trình độ năng lực thực hiện, điều kiện cơ sở vật chất trang thiết bị, nguồn cung ứng vật tư, vật liệu,... khi các quy hoạch triển khai thực hiện đồng thời....</p>	<p>Đường sắt đô thị (Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh) cũng đã được tính đến và đưa vào đóng góp thị phần vận chuyển đường sắt. Đường sắt đang tăng trưởng âm gần 10 năm nay, tăng trở lại đã phải dựa trên kịch bản có nhiều nỗ lực rồi.</p> <p>[2.2] Quy hoạch có 4746,4 km của 16 tuyến đường sắt là xét về mạng lưới đảm bảo tính liên tục và kết nối để chuẩn bị đầu tư, còn phương án vốn để thực hiện đầu tư đến 2030 chỉ đạt một phần nhỏ (do hạn chế nguồn lực), không đạt được 4746,4 km. Thứ tự ưu tiên của ác dự án chính là thứ tự đã được trình bày trong bảng danh mục ưu tiên đầu tư thời kỳ 2021-2030.</p> <p>[3] Đường sắt đô thị, đường sắt nhánh đã được rà soát đưa vào định hướng kết nối đối với 05 thành phố trực thuộc trung ương, các nhánh đường sắt chuyên dùng kết nối cảng biển, cảng cạn, trung tâm logistics, khu kinh tế. Các đường sắt nhẹ khác sẽ có định hướng quy hoạch mở kết nối đến các ga đường sắt tốc độ cao.</p> <p>[4] Việc kết hợp với các quy hoạch khác (hàng không, đường bộ, hàng hải, đường thủy) đã được quán triệt thực hiện ngay từ đầu (từ khâu đề xuất, xây dựng kịch bản dự báo nhu cầu, so sánh lợi thế, mô hình phân chia phương thức, cân đối nguồn lực).</p> <p>[5] Tiếp thu ý kiến này, bổ sung vào lần chỉnh sửa sau</p> <p>[6] Tiếp thu, bổ sung nội dung “Đẩy mạnh thực hiện các nhiệm vụ theo Đề án nâng cao năng lực ngành GTVT tiếp cận và tham gia cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4 trong lĩnh vực phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt”</p> <p>[7] Tiếp thu, nghiên cứu bổ sung vào mục phù hợp.</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>[5] Đề nghị bổ sung thêm giải pháp: nghiên cứu xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật phục vụ công tác khảo sát, thiết kế kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt có xét đến điều kiện địa hình, địa chất, khí hậu, thủy văn và ảnh hưởng của biến đổi khí hậu.</p> <p>[6] Đẩy mạnh thực hiện các nhiệm vụ theo Đề án nâng cao năng lực ngành GTVT tiếp cận và tham gia cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4 trong lĩnh vực phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.</p> <p>[7] Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động quản lý nhà nước, đặc biệt là quản lý hiệu quả đầu tư, quản lý chất lượng xây dựng, tổ chức vận hành khai thác, duy tu bảo trì mạng lưới đường sắt.</p>	
<b>3</b>	<b>Hội Kinh tế và vận tải đường sắt Việt Nam</b>	

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<b>II</b>	<b>Các địa phương</b>	
<b>1</b>	<b>UBND tỉnh Lạng Sơn (Văn bản số: 179/UBND-KT ngày 10/02/2021)</b>	
	<p>[1] Đề nghị quy hoạch tuyến Hà Nội - Đồng Đăng là tuyến đường sắt tốc độ cao (phù hợp với phía Trung Quốc đã xây dựng đến Nam Ninh), để thực hiện đầu tư trong giai đoạn sau năm 2030, nhằm phát huy lợi thế của phương thức vận tải đường sắt giữa các nước ASEAN với Trung Quốc đồng thời giảm áp lực cho giao thông đường bộ. Nội dung này đã được thống nhất trong các cuộc hội đàm giữa Bí thư Tỉnh ủy 4 tỉnh của Việt Nam (gồm: tỉnh Hà Giang, Cao Bằng, Lạng Sơn và Quảng Ninh) với Bí thư Khu ủy Khu tự trị dân tộc Choang, Quảng Tây, Trung Quốc tại các cuộc gặp đầu Xuân hằng năm.</p> <p>[2] Đề nghị quy hoạch sau năm 2030 điều chỉnh tuyến đường sắt qua giữa thành phố Lạng Sơn đi dọc theo Quốc lộ 1A hiện tại.</p> <p>[3] Đề nghị bổ sung quy hoạch mở rộng ga Yên Trạch và di chuyển ga Lạng Sơn (hiện tại ga nằm trong khu vực nội thị thành phố Lạng Sơn, đã xuống cấp, giao thông kết nối rất hạn chế) về ga Yên Trạch để tạo hệ thống giao thông kết nối giữa đường sắt, đường bộ và đi các cửa khẩu trên địa bàn tỉnh Lạng Sơn. Ga đường sắt Yên Trạch hiện nay được xây dựng tại Km 143+400 thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng trên địa bàn xã Yên Trạch, huyện Cao Lộc, tỉnh Lạng Sơn. Vị trí ga đường sắt Yên Trạch hiện tại thuận tiện trong việc phát triển dịch vụ logistics của tỉnh và theo định hướng phát triển của ngành Giao thông vận tải như: gần trục chính đường bộ đi vào thành phố Lạng Sơn, gần bến xe phía Nam thành phố đã đi vào hoạt động, gần vị trí quy hoạch xây dựng cảng cạn Lạng Sơn (vị trí tại Km22+500/QL.1, đã được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận Công văn số 3340/BGTVT-KHĐT ngày 09/4/2020). Vị trí ga Yên Trạch thuận tiện cho việc làm đầu mối khai thác vận tải đường sắt đến ga Đồng Đăng (tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng), ga Na Dương (tuyến đường sắt Mai Pha - Na Dương) và định hướng phát triển tuyến đường sắt Lạng Sơn - Quảng Ninh (Mũi Chùa).</p>	<p>[1] Đường sắt tốc độ cao có năng lực vận chuyển lớn tuy nhiên chi phí đầu tư xây dựng rất cao. Theo kinh nghiệm của các quốc gia có ĐSTĐC phát triển thì cự ly khai thác hiệu quả đối với loại hình này từ 300km – 800km. Qua xem xét đánh giá các tuyến trong mạng lưới đường sắt quốc gia quy hoạch cho thấy hiện chỉ có trục Bắc – Nam với các khu đoạn quan trọng như Hà Nội – Vinh, Nha Trang – Sài Gòn, Vinh – Đà Nẵng, Đà Nẵng – Nha Trang hội đủ các điều kiện cần thiết để phát triển loại hình vận tải ĐSTĐC (xét trên các mặt vai trò, tầm quan trọng của hành lang, nhu cầu vận tải, cự ly khai thác...). Do đó trong quy hoạch lần này kiến nghị chỉ lựa chọn trục Bắc – Nam để phát triển loại hình ĐSTĐC.</p> <p>Ngoài ra, Đường sắt hiện tại bên Trung Quốc là đường sắt thường, khổ 1435, có thể chạy với tốc độ 160 km/k nhưng không phải là đường sắt tốc độ cao (HSR). Trong phương án quy hoạch đã bao gồm việc nghiên cứu xây dựng tuyến Hà Nội – Đồng Đăng mới khổ 1435 mm, có thể khai thác ở tốc độ 160 km/h như bên Trung Quốc.</p> <p>[2] [3] Đối với nội dung điều chỉnh cục bộ tuyến qua các đô thị: trong phạm vi nghiên cứu QH lần này (Quy hoạch ngành quốc gia) chỉ dừng lại ở mức độ quy hoạch tổng quan mạng lưới. Ngoài ra có xem xét cụ thể hóa quy hoạch đường sắt quốc gia tại 2 khu đầu mối lớn là Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh. Đối với các khu vực khác trong đó có Lạng Sơn sẽ được nghiên cứu trong các quy hoạch kỹ thuật chuyên ngành (quy hoạch tuyến, ga).</p> <p>* Các nội dung khác: xin tiếp thu và chỉnh sửa.</p>

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
2	Bắc Ninh	Chưa nhận được ý kiến.
3	<b>Sở GTVT tỉnh Bắc Giang (Văn bản số: 222/SGTVT/QLCL ngày 19/02/2021)</b>	
	<p>+ Chưa nhận được Hồ sơ quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050 gửi kèm theo Công văn số 510/BGTVT/KHĐT ngày 19/01/2021 của Bộ GTVT.</p> <p>* Đề nghị Bộ GTVT, đơn vị tư vấn lập quy hoạch nghiên cứu cập nhật nội dung quy hoạch mạng lưới đường sắt theo dự thảo Quy hoạch tỉnh Bắc Giang thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 cụ thể như sau:</p> <p>- Tập trung đầu tư nâng cao năng lực, chất lượng vận tải và cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt quốc gia Hà Nội – Lạng Sơn, Kép – Chí Linh.</p> <p>- Đường sắt chuyên dùng: Duy trì, nâng cấp đoạn tuyến đường sắt nối đường sắt Hà Nội – Lạng Sơn với nhà máy đạm và hóa chất Hà Bắc, nâng cấp các ga và bãi bốc xếp hàng hóa đáp ứng nhu cầu.</p> <p>[1] Nâng cấp các ga, đặc biệt là các ga trên tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng gồm: ga Bắc Giang, Kép, Sen Hồ và Phố Tráng;</p> <p>[2] Nghiên cứu phương án khôi phục tuyến Kép – Lư Xá để kéo dài tới Tuyên Quang-Yên Bái hoặc dỡ bỏ để chuyển đổi hạ tầng sử dụng cho đường bộ.</p> <p>[3] Nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến Hà Nội - Lạng Sơn khổ 1.435m, điện khí hóa.</p> <p>[4] Nghiên cứu, xây dựng 1 ga đường sắt tổng hợp mới thay thế ga Bắc Giang, quy mô 20 ha nằm trong khu vực giao giữa đường vành đai V – vùng Thủ đô Hà Nội và đường cao tốc Hà Nội – Lạng Sơn. Ga Bắc Giang chuyển đổi chức năng chủ yếu phục vụ hành khách.</p> <p>[5] Nghiên cứu mở rộng ga Sen Hồ vừa phục vụ hàng hóa, hành khách (đặc biệt vai trò ga đầu mối của các khu công nghiệp), quy mô khoảng 20ha, tại khu vực xã Hoàng Ninh, Hồng Thái huyện Việt Yên.</p> <p>[6] Mở rộng ga Cẩm Lý phục vụ hàng hóa, hành khách (đặc biệt vai trò ga đầu mối của các khu, cụm công nghiệp), quy mô khoảng 15ha, tại khu vực xã Cẩm Lý, huyện Lục</p>	<p>[1][4][5][6][7] [8] Đây là quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia; sau cấp quy hoạch này còn có quy hoạch tuyến, ga đường sắt, là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành sẽ giải quyết các nội dung cụ thể hơn trên 1 tuyến đường sắt và các ga lớn. Trường hợp nếu xác định được vị trí ga đường sắt có mối liên hệ với cảng cạn, trung tâm logistics, ... sẽ đưa vào định hướng có kết nối.</p> <p>[2] Tuyến Kép - Lư Xá tạm thời giữ nguyên như hiện nay. Việc chuyển đổi công năng của tuyến sẽ được xem trong giai đoạn sau 2030.</p> <p>[3] Trong báo cáo đã có nội dung nghiên cứu tuyến mới Hà Nội – Lạng Sơn khổ 1,435m, điện khí hóa trong giai đoạn 2031-2050.</p>



	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>Nam.</p> <p>[7] Đề nghị bổ sung quy hoạch nút giao khác cốt giữa đường sắt với các tuyến đường chính trên địa bàn tỉnh Bắc Giang.</p> <p>[8] Tầm nhìn đến năm 2050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Duy trì các tuyến, nâng cao chất lượng các đội tàu phục vụ nhu cầu vận tải trong giai đoạn mới.</li> <li>- Đường sắt đô thị: Định hướng nghiên cứu các tuyến đường sắt đô thị bám dọc các khu dân cư tập trung Vôi (Lạng Giang), Đồi Ngô (Lục Nam) – TP Bắc Giang – Việt Yên – Hiệp Hòa kết nối với tuyến liên vùng Hà Nội – Bắc Ninh – Bắc Giang.</li> </ul>	
4	<b><i>UBND tỉnh Quảng Ninh (Văn bản số:1095/UBND-GT1 ngày 25/02/2021)</i></b>	
	<p>[1] Cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo Quy hoạch.</p> <p>Một số nội dung đề nghị nghiên cứu, xem xét:</p> <p>[2] Cần thiết bố trí ga đường sắt tại khu vực Khu kinh tế ven biển Quảng Yên để kết nối các tuyến đường sắt.</p> <p>[3] Đối với tuyến đường sắt Hạ Long - Móng Cái:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Cần nghiên cứu lại hướng tuyến tránh cắt qua trung tâm Thành phố Hạ Long như bản vẽ hiện tại;</li> <li>+ Đối với các đoạn tuyến đi qua các địa phương Hạ Long, Cẩm Phả, Tiên Yên, Đàm Hà, Hải Hà, Móng Cái cần nghiên cứu hướng tuyến đi bám theo tuyến đường bộ cao tốc Hạ Long - Vân Đồn đã được đầu tư và đường bộ cao tốc Vân Đồn - Móng Cái đang đầu tư;</li> <li>+ Điều chỉnh lại hướng tuyến để tuyến đường sắt qua Khu kinh tế Vân Đồn (theo Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Vân Đồn đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đã xác định tuyến đường sắt đi qua Khu kinh tế Vân Đồn).</li> <li>+ Bổ sung thêm đoạn nhánh kết nối với cảng biển Hải Hà (là khu bến cảng nằm trong Nhóm cảng biển phía Bắc - Nhóm I).</li> </ul>	<p>[2] Tiếp thu ý kiến về ga tại Quảng Yên. Tuyến đường sắt Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh được xác định trong giai đoạn sau năm 2030, quy hoạch chi tiết tuyến và ga trên tuyến sẽ giải quyết cụ thể.</p> <p>[3] Tiếp thu, rà soát lại hướng tuyến trên bản vẽ đối với đường sắt Hạ Long - Móng Cái đoạn qua trung tâm thành phố Hạ Long.</p> <p>Tuyến ĐS Hạ Long – Móng Cái không được quy hoạch trong giai đoạn đến 2030, mà là tầm nhìn 2031-2050, đồng thời cảng biển Hải Hà (thuộc cảng biển Quảng Ninh – loại I), được quy hoạch có thể tiếp nhận tàu 30.000 đến 80.000 tấn, cũng chưa có quy hoạch chi tiết về không gian để có thể xác định vị trí kết nối đường sắt (nếu có).</p>
5	<b><i>Sở GTVT tỉnh Hưng Yên (Văn bản số: 371/SGTVT-ATGT ngày 19/02/2021)</i></b>	

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
	Thống nhất với toàn bộ nội dung báo cáo quy hoạch.	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
6	Hải Dương	Chưa nhận được ý kiến.
7	<b>UBND TP. Hải Phòng (Văn bản số: 1285/UBND-GT ngày 02/3/2021)</b>	
	<p>[1] Quy hoạch tuyến đường sắt Hà Nội (Gia Lâm) - Hải Phòng hiện có kết thúc tại ga Hải Phòng, đề nghị không quy hoạch kéo dài tuyến từ Ga Hải Phòng đến cảng Hoàng Diệu, Chùa Vẽ.</p> <p>[2] Không quy hoạch tuyến đường sắt từ ga Hùng Vương đến khu vực cảng biển Hải Phòng mà thay vào đó tuyến chạy song song quốc lộ 10 sau đó đi trùng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội – Hải Phòng và xuống Lạch Huyện, Đình Vũ.</p> <p>[3] Bổ sung tuyến đường sắt mới chưa có trong Dự thảo quy hoạch: tuyến đường sắt chạy dọc theo tuyến cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh đoạn qua thành phố Hải Phòng và có đoạn tuyến nối cảng Nam Đồ Sơn.</p> <p>[4] Bổ sung tuyến nối từ ga Nam Đình Vũ đến tuyến đường sắt Nam Định - Quảng Ninh (quy hoạch mới) và xem xét đưa vào triển khai giai đoạn 2030 đến năm 2050.</p> <p>[5] Để đảm bảo phù hợp nội dung giữa 02 đề án quy hoạch: (i) Đề án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Hải Phòng đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050 và (ii) Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, đề nghị Bộ Giao thông vận tải cho ý kiến bổ sung về vấn đề này, đồng thời chỉ đạo cơ quan tư vấn làm việc với các cơ quan chức năng của thành phố Hải Phòng thống nhất lại các nội dung chưa phù hợp.</p>	<p>[1] Thống nhất điều chỉnh điểm cuối tại ga Hải Phòng (do bên cảng Hoàng Diệu có lộ trình di dời); đồng thời có quy hoạch nhánh mới nối tới khu vực cảng biển Lạch Huyện. Tuy nhiên lộ trình này chưa thực hiện ngay mà phải sau khi hoàn thành nhánh đường sắt mới xuống cảng Lạch Huyện thay thế.</p> <p>[2] Thống nhất không quy hoạch tuyến đường sắt từ ga Hùng Vương đến khu vực cảng biển Hải Phòng. Phương án địa phương đề xuất chạy song song quốc lộ 10 sau đó đi trùng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và xuống Lạch Huyện, Đình Vũ có chiều dài tuyến khoảng 85km, tuyến quá dài và chi phí đầu tư lớn. Kiến nghị thay thế bổ sung phương án nhánh nối Mạo Khê - Dụ Nghĩa - Nam Hải Phòng - Lạch Huyện có tránh xuống phía Nam quận mới An Dương (như trong báo cáo cuối kỳ) thay thế cho phương án của địa phương đề xuất.</p> <p>[3] Về bổ sung tuyến đường sắt dọc theo tuyến đường bộ cao tốc ven biển Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh đoạn qua TP. Hải Phòng: Theo dự báo nhu cầu vận tải giai đoạn 2050, trên hành lang này có khối lượng vận tải và đã có quy hoạch tuyến ĐS Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh dọc theo Quốc lộ 10 là đáp ứng đủ nhu cầu, không có cơ sở bổ sung quy hoạch 01 tuyến ĐS mới song hành tuyến ĐS đã quy hoạch. Trong các kỳ quy hoạch tiếp theo nếu nhu cầu vận tải, luồng hàng lớn sẽ tiếp tục nghiên cứu bổ sung tuyến mới theo đề xuất của địa phương nếu cần thiết.</p>

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
		<p>[4] Đối với nhánh ĐS nối cảng Nam Đồ Sơn, đã có phương án kết nối cảng với tuyến nhánh Mạo Khê – Dụ Nghĩa - Nam Hải Phòng – Nam Đình Vũ - Lạch Huyện thông qua ga Nam Đình Vũ (tuyến đề xuất tại mục [3]). Do đó, sẽ không cần tuyến đề xuất mới này để kết nối cảng.</p> <p>[5] Tư vấn tiếp thu và đã báo cáo Bộ GTVT, Cục ĐSVN. Trong quá trình hoàn thiện báo cáo Quy hoạch, Tư vấn đã có liên hệ và làm việc trực tiếp với Sở GTVT và Sở Xây dựng Hải Phòng để sơ bộ thống nhất nội dung quy hoạch mạng lưới đường sắt với quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050 đang trình thẩm định.</p>
8	<b>UBND TP. Hà Nội (Văn bản số: 1206/UBND-ĐT ngày 23/01/2021)</b>	
	<p>[1] Cơ bản thống nhất định hướng nghiên cứu đề án quy hoạch mạng lưới đường sắt khu đầu mối thành phố Hà Nội xác định trong đề án Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 do Bộ GTVT tổ chức lập, phù hợp kế thừa, đề xuất điều chỉnh thích hợp các quy hoạch đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 Thủ tướng Chính phủ đã duyệt: Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội (Quyết định 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011), Quy hoạch GTVT Thủ đô Hà Nội (Quyết định 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016), Quy hoạch xây dựng vùng Thủ đô Hà Nội (Quyết định số 768/QĐ-TTg ngày 6/5/2016). Đối với một số nội dung điều chỉnh định hướng quy hoạch đường sắt khu đầu mối Thành phố Hà Nội như: đường sắt tốc độ cao và đường sắt quốc gia Bắc – Nam dừng tại ga Ngọc Hồi, phía Bắc dừng tại ga Yên Viên; không quy hoạch đường sắt quốc gia xuyên tâm Yên Viên – Ngọc Hồi (chỉ khai thác đường sắt đô thị tuyến số 1); không xây dựng ga Mê Linh trên tuyến đường sắt Vành đai (do nằm gần ga Thạch Lỗi &lt;3km) là hợp lý, thành phố Hà Nội tán thành.</p> <p>[2] Đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu, cập nhật và hoàn chỉnh nghiên cứu một số nội dung sau:</p> <p>[2.1] Cập nhật định hướng quy hoạch một số tuyến đường sắt quốc gia dự kiến cải tạo và xây dựng mới thành đường đôi, khổ 1435mm, điện khí hóa để đảm bảo phù hợp với Quy</p>	<p>[1] Đã thống nhất với nội dung cho khu đầu mối Hà Nội.</p> <p>[2]</p> <p>[2.1] Tiếp thu, đã chỉnh sửa: một số tuyến đường sắt quốc gia dự kiến cải tạo và xây dựng mới thành đường đôi, khổ 1435mm, điện khí hóa ở giai đoạn sau năm 2030 đối với khu vực đầu mối Hà Nội (vành đai phía Đông, vành đai phía Tây).</p> <p>[2.2] Đối với việc rà soát định hướng quy hoạch mới 02 tuyến đường sắt quốc gia “tốc độ cao” theo hành lang Lào Cai – Hà Nội – Quảng Ninh (đi dọc theo đường 18 mới phía Bắc sân bay Nội Bài) và trên hành lang Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh (theo hướng song song với đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng) theo đề án Điều chỉnh Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 768/QĐ-TTg ngày 06/5/2016: 02 tuyến này không thống nhất về quy mô (tốc độ cao) và hướng tuyến so</p>

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>hoạch GTVT Thủ đô được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016, cụ thể bao gồm các tuyến: Hà Nội – Lào Cai; Hà Nội – Đồng Đăng; Hà Nội – Hải Phòng; Hà Nội – Thái Nguyên (tại đồ án quy hoạch vẫn xác định là đường đơn, khổ 1.000mm hoặc khổ lồng 1000mm và 1435mm).</p> <p>[2.2] Rà soát định hướng quy hoạch mới 02 tuyến đường sắt quốc gia theo đồ án Điều chỉnh Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 768/QĐ-TTg ngày 06/5/2016, gồm: Xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao theo hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Nội – Quảng Ninh (hướng tuyến đi dọc theo đường 18 mới phía Bắc sân bay Nội Bài), kết hợp vận tải hàng hóa và hành khách khối lượng lớn; Xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao trên hành lang Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh theo hướng song song với đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng.</p> <p>[2.3] Bổ sung nghiên cứu thiết kế trắc dọc các tuyến đường sắt quốc gia, các ga đầu mối, xác định rõ nguyên tắc thiết kế (hầm chui hoặc cầu vượt) tại các vị trí giao cắt với đường bộ, vượt song. Đối với các tuyến có hành lang đi song hành với các tuyến đường bộ (tuyến đường sắt vành đai đi dọc đường vành đai 4, tuyến Lào Cai – Hà Nội – Quảng Ninh đi dọc đường 18...) cần xác định rõ vị trí bố trí tuyến đường sắt (năm trong hay ngoài tuyến đường bộ) để có cơ sở xác định quỹ đất bố trí tuyến đường sắt cho phù hợp.</p> <p>[2.4] Đối với tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam, bổ sung định hướng bố trí khu Depot tại huyện Thường Tín, thành phố Hà Nội (theo Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đường sắt tốc độ cao đoạn qua địa phận thành phố Hà Nội do Bộ GTVT lập).</p> <p>[2.5] Đối với các ga đường sắt quốc gia cần xác định rõ vị trí, quy mô diện tích đất, kích thước ga (chiều dài, chiều rộng), đảm bảo tính khả thi về quỹ đất bố trí, hạn chế tối đa giải phóng mặt bằng.</p> <p>[2.6] Đưa tuyến Vành đai phía Tây vào danh mục các dự án ưu tiên đầu tư trong giai đoạn 2021-2030 để sớm bàn giao cho thành phố Hà Nội thực hiện tuyến đường sắt đô thị số 6.</p>	<p>với quy hoạch ngành theo quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Lý do có sự khác biệt là do khái niệm “Đường sắt tốc độ cao” chỉ được đưa ra chính thức trong Luật Đường sắt ngày 16/6/2017 (sau khi ban hành các quyết định 1468 và 768). Kết quả rà soát mạng lưới có 03 tuyến/đoạn tuyến phù hợp với cả 2 quy hoạch nêu trên (ngoài tuyến Hà Nội – Hải Phòng cũ): đoạn Lạc Đạo – Hải Phòng trên tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng mới khổ 1435mm; tuyến Yên Viên – Lim – Hạ Long – Cái Lân với đoạn làm mới Lim – Phả Lại khổ lồng.</p> <p>[2.3] Nội dung thiết kế trắc dọc các tuyến đường sắt, các ga đầu mối, hầm chui hoặc cầu vượt, ... sẽ được xác định ở cấp quy hoạch chi tiết và cấp dự án (chưa thể xác định trong quy hoạch mạng lưới).</p> <p>[2.4] Đối với việc bổ sung định hướng bố trí khu Depot tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam tại huyện Thường Tín: nội dung này đã được thống nhất ở cấp dự án, không đưa vào phạm vi quy hoạch mạng lưới quốc gia.</p> <p>[2.5] Vị trí các ga chính có kết nối đã được xác định và lấy ý kiến địa phương (liên quan đến quỹ đất), trong quy hoạch mạng lưới chưa khẳng định được kích thước và vị trí chính xác (sẽ xác định trong quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành hay cấp dự án);</p> <p>[2.6] Trước mắt, vành đai phía Đông sẽ đảm nhận lưu lượng của nhánh Bắc Hồng – Văn Điển; Tuyến vành đai phía Tây TP. Hà Nội (Ngọc Hồi - Thạch Lỗi) sẽ nghiên cứu đầu tư sau khi tuyến vành đai phía Đông (Ngọc Hồi - Lạc Đạo) mãn tải.</p>

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
9	<b>Sở GTVT tỉnh Thái Nguyên (Văn bản số: 291/SGTVT- QLCLCT&amp;ATGT ngày 18/02/2021)</b>	
	<p>- Quy hoạch đã nêu được thực trạng các tuyến đường sắt trên địa bàn tỉnh Thái Nguyên gồm tuyến Đông Anh - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, đã cập nhật được định hướng quy hoạch hệ thống đường sắt kết nối vùng trung du và miền núi Bắc bộ như tuyến Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.</p> <p>- Phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Thái Nguyên giai đoạn 2011-2020, định hướng đến 2030.</p>	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
10	<b>UBND tỉnh Tuyên Quang (Văn bản số: 165/SGTVT-KHTC ngày 19/02/2021)</b>	
	<p>[1] Cơ bản nhất trí với các nội dung Quy hoạch.</p> <p>[2] Đề nghị xem xét đưa quy hoạch xây dựng mới tuyến ĐS Thái Nguyên – Tuyên Quang – Yên Bái đầu tư từ năm 2021 đến năm 2030 theo quyết định số 1468/QĐ-TTg.</p>	<p>[1] Đã thống nhất với quy hoạch mạng lưới đường sắt.</p> <p>[2] Tuyến ĐS Thái Nguyên – Tuyên Quang – Yên Bái có kết quả dự báo đến năm 2030 không đủ lớn để đảm bảo hiệu quả vận hành cho một tuyến đường sắt xây dựng mới nên được đề xuất vào sau năm 2030.</p>
11	<b>UBND tỉnh Vĩnh Phúc (Văn bản số: 1306/UBND-CN1 ngày 02/3/2021)</b>	
	<p>[1] Tuyến đường sắt hiện hữu khổ đường 1.000 mm cơ bản giữ nguyên như hiện tại, có điều chỉnh cục bộ một số khu vực có bình diện khó khăn. Đề nghị nghiên cứu di dời ga Hương Canh về vị trí mới kết nối với cảng ICD Bình Xuyên.</p> <p>[2] Xây dựng mới tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn 1.435mm Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng: đề nghị nghiên cứu, tiếp thu ý kiến tham gia của UBND tỉnh Vĩnh Phúc tại Văn bản số 6502/UBND-CN1 ngày 21/8/2019 về tham gia ý kiến hồ sơ Quy hoạch tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (sao gửi kèm).</p> <p>[3] Đề nghị bổ sung vào quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050, cụ thể:</p> <p>- Về tuyến: Xây dựng 02 tuyến đường sắt đô thị nối các trung tâm chính của tỉnh Vĩnh Phúc, đi trên cao khu vực ngoài đô thị, đi ngầm trong khu vực nội đô, bao gồm:</p> <p>+ Tuyến đường sắt đô thị số 1: Ga đầu mối Vĩnh Yên - Phúc Yên - Cảng hàng không quốc</p>	<p>[1] Đã có định hướng kết nối đường sắt với cảng cạn Hương Canh (ICD Bình Xuyên). Chi tiết sẽ thực hiện trong quy hoạch tuyến và ga (quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành).</p> <p>[2] Tiếp thu, tuy nhiên trong phạm vi quy hoạch mạng lưới ĐS quốc gia sẽ không đề cập chi tiết như ở mức quy hoạch chi tiết.</p> <p>[3] Quy hoạch tuyến đường sắt đô thị của địa phương không thuộc phạm vi của Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia. Trong quy hoạch này, chỉ quy hoạch các ga lớn kết nối đường sắt đô thị tại các đô thị trực thuộc trung ương, các kết nối khác sẽ được xử lý trong các quy hoạch tuyến, ga (là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành).</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>tế Nội Bài (Hà Nội).Tuyến dựa trên cơ sở tuyến đường sắt quốc gia cũ Hà Nội - Lào Cai nối từ ga đầu mối tại thành phố Vĩnh Yên qua thành phố Phúc Yên và kết thúc tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài, chiều dài khoảng 37 km.</p> <p>+ Tuyến đường sắt đô thị số 2: Ga đầu mối Vĩnh Yên - Trung tâm thành phố Vĩnh Yên - Sơn Tây (Hà Nội), tuyến đi song song với QL.2C nối từ ga đầu mối tại Vĩnh Yên, qua Vĩnh Tường và kết thúc tại Thị xã Sơn Tây (Hà Nội), chiều dài khoảng 23 km.</p> <p>+ Về nhà ga: xây dựng 01 ga đầu mối kết hợp Depot tại khu vực ngoài đường Vành đai 3, giáp tuyến QL.2 địa phận xã Đại Đồng, huyện Vĩnh Tường, tỉnh Vĩnh Phúc.</p>	
12	<b>UBND tỉnh Phú Thọ (Văn bản số: 794/UBND-KTN ngày 5/3/2021)</b>	
	<p>[1] Cải tạo, nâng cấp năng lực xếp dỡ hàng hóa, nâng cao năng lực vận tải của ga Tiên Kiên, tạo điều kiện để tỉnh Phú Thọ triển khai xây dựng trung tâm logistics tại khu vực này;</p> <p>[2] Bổ sung vào phương án đầu tư, nâng cấp cải tạo tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai (trang 5-30) “cần quan tâm đầu tư điều chỉnh hướng tuyến đoạn qua khu vực thành phố Việt Trì để giảm ùn tắc giao thông; xây dựng cầu đường bộ vượt đường sắt tại các điểm giao cắt có lưu lượng giao thông đường bộ cao; xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đường gom, lắp đặt hoàn thiện hệ thống cảnh báo an toàn tại các điểm giao cắt với đường bộ để đảm bảo an toàn...”;</p> <p>[3] Hướng tuyến đường sắt mới Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đoạn qua địa bàn tỉnh Phú Thọ (trang 5-35), đề nghị thực hiện theo hướng tuyến đã được Bộ Giao thông vận tải thống nhất với Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Thọ tại dự án Quy hoạch tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (năm 2019) và đề nghị sớm thực hiện trong giai đoạn 2025 - 2030.</p>	<p>[1] Các nội dung chi tiết đã nêu thuộc về quy hoạch chi tiết tuyến, không phù hợp với quy hoạch mạng lưới quốc gia.</p> <p>[2] Phương án đầu tư tuyến Hà Nội – Lào Cai đã nêu trong báo cáo. Các ý kiến khác không thuộc phạm vi quy hoạch mạng lưới quốc gia. Sẽ được thực hiện trong các quy hoạch tuyến (là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành).</p> <p>[3] Tiếp thu, cập nhật mô tả hướng tuyến</p>
13	<b>Sở GTVT Yên Bái (Văn bản số: 256/SGTVT-KCHT ngày 19/02/2021)</b>	
	<p>Sau khi nghiên cứu, phối hợp với các Sở, ban, ngành và UBND các huyện, thành phố, Sở Giao thông vận tải tỉnh Yên Bái đề nghị xem xét điều chỉnh, thống nhất lại chiều dài một số tuyến đường giữa Bảng 5-2: Sơ bộ kiểm toán năng lực thông qua của các tuyến đường sắt hiện có (trang 5-28) và Bảng 73: Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư giai đoạn 2021-2030 (trang 7-7).</p>	<p>Tiếp thu rà soát số liệu</p>

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
14	<b>UBND tỉnh Lào Cai (Văn bản số: 588/UBND-QLĐT ngày 22/02/2021)</b>	
	<p>* Cơ bản thống nhất với dự thảo Quy hoạch.</p> <p>[1] Về phương án kết nối đường sắt giữa ga Lào Cai với ga Hà Khẩu Bắc: Đề nghị Cục Đường sắt Việt Nam chỉ đạo Tư vấn lập quy hoạch nghiên cứu, đưa lộ trình kết nối trong giai đoạn 2021-2025.</p> <p>[2] Đối với tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng: Đề nghị Cục Đường sắt chỉ đạo các đơn vị liên quan cập nhật các quy hoạch xây dựng đã được phê duyệt trên địa bàn Thành phố Lào Cai, huyện Bảo Yên, huyện Bảo Thắng, huyện Văn Bàn nơi có tuyến đường sắt đi qua để đảm bảo kết nối và phù hợp với quy hoạch xây dựng của tỉnh Lào Cai đã phê duyệt (quy hoạch chung thành phố Lào Cai, thị trấn Phố Lu đã xác định và quy hoạch tuyến đường sắt), đảm bảo các quy hoạch này không bị phá vỡ (nhất là các quy hoạch có khu công nghiệp). Đặc biệt, đề nghị lưu ý đến quy hoạch Cảng hàng không Sa Pa tại xã Cam Cọn, huyện Bảo Yên.</p> <p>[3] Về dỡ bỏ tuyến đường sắt chuyên dùng: Đề nghị Cục Đường sắt chỉ đạo tư vấn lập quy hoạch nghiên cứu phương án dỡ bỏ 6,22km tuyến đường sắt chuyên dùng do Công ty TNHH MTV Apatit Việt Nam quản lý, khai thác đoạn ga Pom Hán đến ga K3 trong giai đoạn 2021 – 2025 để giảm ô nhiễm tiếng ồn, tránh chia cắt đô thị Thành phố Lào Cai hiện tại.</p>	<p>[1] Nội dung này đã được nghiên cứu trong các mục 5.3.1.2, 5.3.2.1, 5.4.1.3. Theo đó, phương án kết nối đường sắt giữa ga Lào Cai với ga Hà Khẩu Bắc cần theo thủ tục quốc tế, không chỉ do phía Việt Nam đưa ra, đang được đề xuất, xem xét bởi cả 2 bên cho phù hợp với việc hình thành tuyến đường sắt mới và sẽ được lựa chọn ở bước nghiên cứu cụ thể tiếp theo (quy hoạch chi tiết, nghiên cứu tiền khả thi).</p> <p>[2] Quy hoạch mạng lưới ĐS quốc gia do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt không đi vào chi tiết như dự án quy hoạch tuyến, ga (chi tiết sẽ được xem xét trong quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành).</p> <p>[3] Đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp đầu tư, quản lý, khai thác; Quy hoạch mạng lưới chỉ định hướng vị trí ga có thể kết nối đường sắt chuyên dùng. Việc dỡ bỏ hay sử dụng đường sắt chuyên dùng không nên cố định vào quy hoạch mà theo nhu cầu thực tế.</p>
15	<b>UBND tỉnh Hà Giang (Văn bản số: 413/UBND-KTTH ngày 08/02/2021)</b>	
	<p>Cơ bản nhất trí với dự thảo QH.</p> <p>[1] Đề nghị xem xét quy hoạch tuyến đường sắt Tuyên Quang – Hà Giang, hoặc đường sắt từ Bảo Hà, huyện Bảo Yên, tỉnh Lào Cai – cửa khẩu quốc tế Thanh Thủy, tỉnh Hà Giang.</p>	<p>[1] Kết quả dự báo vận tải trên các hành lang cho thấy nhu cầu vận tải bằng đường sắt trên địa phương không đủ lớn, chưa đủ điều kiện để định hướng phát triển tuyến đường sắt mới để khai thác hiệu quả. Do đó Tư vấn chưa đề xuất quy hoạch đường sắt trên hành lang để đảm bảo tính khả thi của Quy hoạch.</p>
16	<b>UBND tỉnh Cao Bằng (Văn bản số: 631/UBND-GT ngày 22/3/2021)</b>	
	<p>[1] Theo Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm</p>	<p>[1] Kết quả dự báo vận tải trên các hành lang cho thấy nhu cầu vận tải bằng đường sắt trên địa phương không đủ lớn,</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>2020, tầm nhìn đến năm 2030, tỉnh Cao Bằng chưa có danh mục xây dựng đường sắt. Tuy nhiên, để phục vụ nhu cầu vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu với nước Trung Quốc và phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Cao Bằng, ủy ban nhân dân tỉnh Cao Bằng đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét đưa danh mục xây dựng đường sắt trên địa bàn tỉnh Cao Bằng vào quy hoạch mạng lưới đường sắt tầm nhìn đến năm 2050.</p> <p>[2] Các nội dung khác: Hoàn toàn nhất trí với nội dung dự thảo Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 do Bộ Giao thông vận tải chủ trì soạn thảo.</p>	<p>chưa đủ điều kiện để định hướng phát triển tuyến đường sắt mới để khai thác hiệu quả. Do đó Tư vấn chưa đề xuất quy hoạch đường sắt trên hành lang để đảm bảo tính khả thi của Quy hoạch.</p> <p>[2] Đã thống nhất với quy hoạch mạng lưới đường sắt.</p>
17	<b><i>UBND tỉnh Bắc Kạn (Văn bản số: 1011/UBND –GTCNXD ngày 24/02/2021)</i></b>	
	<p>* Cơ bản nhất trí với dự thảo thuyết minh Quy hoạch.</p> <p>[1] đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét bổ sung vào Quy hoạch tuyến đường sắt từ Thái Nguyên (Quán Triều) - Chợ Mới – TP. Bắc Kạn. Trước mắt để đảm bảo luân chuyển lượng hàng hóa từ khu công nghiệp Thanh Bình, huyện Chợ Mới đến tỉnh Thái Nguyên và thành phố Hà Nội đề nghị ưu tiên triển khai đoạn từ Quán Triều (Thái Nguyên) - Chợ Mới (Bắc Kạn) trước năm 2030, góp phần đẩy nhanh tốc độ lưu thông của hàng hóa, tạo điều kiện thuận lợi cho việc lưu thông sản phẩm của khu công nghiệp đến các vùng miền, từ đó giúp cho tỉnh Bắc Kạn rút ngắn dần khoảng cách với các tỉnh phát triển trong cả nước.</p>	<p>[1] Kết quả dự báo vận tải trên các hành lang cho thấy nhu cầu vận tải bằng đường sắt trên địa phương không đủ lớn, chưa đủ điều kiện để định hướng phát triển tuyến đường sắt mới để khai thác hiệu quả. Do đó Tư vấn chưa đề xuất quy hoạch đường sắt trên hành lang để đảm bảo tính khả thi của Quy hoạch.</p>
18	Điện Biên	
19	<b><i>UBND tỉnh Lai Châu (Văn bản số: 424/UBND-KTN ngày 25/02/2021)</i></b>	
	<p>Cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo Quy hoạch;</p> <p>[1] Trong quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Lai Châu (phê duyệt năm 2013) có đề xuất nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt từ Văn Bàn – Than Uyên – Thị xã Lai Châu (nay là thành phố Lai Châu); đề nghị Bộ GTVT quan tâm, xem xét bổ sung nghiên cứu phát triển tuyến đường sắt nêu trên vào quy hoạch để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh Lai Châu, đặc biệt là khi cặp cửa khẩu Ma Lù Thàng (Việt Nam) – Kim Thủy Hà (Trung Quốc) được nâng cấp lên thành cửa khẩu quốc tế, đồng thời đa dạng hóa các loại hình thức vận tải trên địa bàn tỉnh thúc đẩy khối lượng vận tải vận chuyển dưới hình thức đa phương thức.</p>	<p>[1] Kết quả dự báo vận tải trên các hành lang cho thấy nhu cầu vận tải bằng đường sắt trên địa phương không đủ lớn, chưa đủ điều kiện để định hướng phát triển tuyến đường sắt mới để khai thác hiệu quả. Do đó Tư vấn chưa đề xuất quy hoạch đường sắt trên hành lang để đảm bảo tính khả thi của Quy hoạch.</p>



	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
20	<b>Sở GTVT Sơn La (Văn bản số: 470/SGTVT-KHTC ngày 08/02/2021)</b>	
	Nhất trí với nội dung dự thảo	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
21	<b>UBND tỉnh Hòa Bình (Văn bản số: 280/UBND-CNXD ngày 24/02/2021)</b>	
	[1] Đề nghị bổ sung tuyến đường sắt theo hướng “tuyến đường sắt Hà Nội – Hoà Bình: Đoạn từ Nam Hồ Tây – Nguyễn Chí Thanh – Trần Duy Hưng – Trung tâm Hội nghị Quốc gia đi ngầm, đoạn tiếp theo đi trên mặt đất hoặc đi cao trong phạm vi dải phân cách giữa của Đại lộ Thăng Long – đường cao tốc Hòa Lạc – Hòa Bình – đi giữa dải phân cách tuyến QL.6 – điểm cuối tuyến là nhà ga khu vực gần điểm giao với đường Chi Lăng kéo dài và QL.6 tại Km 72+750. Tổng số ga trên tuyến là 18 ga và 02 đề pô tại Sơn Đồng (Hoài Đức) và đường Hòa Lạc.	[1] Tuyến đường sắt Hà Nội – Hoà Bình là tuyến đường sắt có chức năng đô thị hoặc nội vùng, do đó đối với việc bổ sung tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không thuộc đối tượng nghiên cứu của quy hoạch lần này.
22	<b>UBND tỉnh Hà Nam (Văn bản số: 623/UBND-GTXD ngày 17/3/2021)</b>	
	[1] Đối với tuyến ĐS Hà Nội – TP.HCM hiện có: cơ bản thống nhất theo đồ án quy hoạch. Trên địa bàn tỉnh Hà Nam, đề nghị xoá bỏ tuyến đường sắt chuyên dùng Phủ Lý – Kiện Khê – Bút Sơn dài 8,2 km do nay đã dừng khai thác 5 km đoạn từ nhà máy XM Bút Sơn ra ga Thịnh Châu, đoạn còn lại từ ga Thịnh Châu đến ga Phủ Lý hiện chỉ khai thác rất ít (01 chuyên/ngày), phải duy trì tồn kém trong khi có ảnh hưởng tới an toàn giao thông và quy hoạch không gian đô thị.  [2] Đối với đường sắt tốc độ cao đoạn qua địa phận tỉnh Hà Nam: + Đề nghị cập nhật phương án hướng tuyến, vị trí nhà ga, trạm bảo dưỡng đã được UBND tỉnh Hà Nam thống nhất tại văn bản số 3012/UBND-GTXD ngày 17/10/2018. + Đối với các điểm giao cắt giữa ĐS TĐC với đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (01 vị trí), đường sắt HN-TP.HCM hiện tại (02 vị trí) trên địa bàn tỉnh Hà Nam phải có phương án cụ thể đảm bảo tính khả thi.  [3] Trên tuyến đường sắt Hà Nội – TP. Hồ Chí Minh: Định hướng có nhánh đường sắt kết	[1] Nhánh Phủ Lý – Kiện Khê được xác định là đường sắt chuyên dùng, không phải đối tượng được quy hoạch trong mạng lưới đường sắt quốc gia; Quy hoạch này xác định ga kết nối là ga Phủ Lý, việc có kết nối đường sắt chuyên dùng hay không phụ thuộc nhu cầu thực tế và được giải quyết trong quy hoạch tuyến. Tuy nhiên, thực tế thì đoạn tuyến Phủ Lý - Thịnh Châu hiện đang phục vụ chủ yếu để vận chuyển đá từ mỏ đá Phủ Lý đi các tỉnh phía bắc và phía Nam đáp ứng nhu cầu sửa chữa đường sắt, vì vậy cần tiếp tục duy trì đoạn tuyến đường sắt này.  [2] Trong khuôn khổ quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia, chỉ xác định những điểm kết nối chính cấp tỉnh, chi tiết hướng tuyến và vị trí giao cắt được giải quyết trong quy hoạch tuyến và cấp dự án (không thể xác định tất cả chi tiết trên địa bàn 51 tỉnh có đường sắt đi qua).  [3] Đối với các kết nối cảng biển, khu công nghiệp và ICD,

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>nối với cảng cạn Duy Tiên (Hà Nam) từ ga Đồng Văn, cự ly khoảng 1,7Km.</p> <p>Đề nghị không quy hoạch đoạn tuyến nhánh này do từ ga Đồng Văn vào cảng cạn Duy Tiên có cự ly ngắn, hiện trạng hạ tầng giao thông đường bộ đáp ứng được nhu cầu vận tải; Xây dựng đoạn tuyến này không phát huy nhiều tác dụng, mặt khác ảnh hưởng nhiều đến kiến trúc cảnh quan và các quy hoạch hạ tầng đô thị của địa phương.</p> <p>[4] Tại chương 7: Việc đề xuất danh mục các dự án đầu tư, đề nghị nghiên cứu đề xuất danh mục dự án theo thứ tự ưu tiên, dự án nào cần thiết đầu tư trước, dự án nào đầu tư sau, tránh trường hợp đầu tư dàn trải.</p> <p>[5] Tại mục 8.9, Chương 8 – Giải pháp về tổ chức thực hiện và giám sát thực hiện quy hoạch, đề nghị bổ sung nội dung: “Sau khi Quy hoạch được phê duyệt, giao đơn vị Tư vấn lập Quy hoạch kết hợp với địa phương cắm mốc chỉ giới quy hoạch để quản lý quỹ đất hiệu quả, thuận lợi cho quá trình thực hiện quy hoạch”.</p>	<p>báo cáo đã chỉnh sửa mang tính định hướng (quy hoạch mở); dự thảo cũng đã không đưa tên cảng cạn Duy Tiên vào.</p> <p>[4] Tiếp thu.</p> <p>[5] Việc cắm mốc giải phóng mặt bằng ngoài thực địa và bàn giao cho địa phương để quản lý quỹ đất quy hoạch sẽ được triển khai trong quy hoạch chi tiết chuyên ngành, không đề cập chi tiết trong quy hoạch này. Cục ĐSVN sẽ báo cáo Bộ GTVT và triển khai trong các bước tiếp theo.</p>
23	<b>Sở GTVT tỉnh Nam Định (Văn bản số: 307/SGTVT-QLCL ngày 22/02/2021)</b>	
	<p>* Cơ bản nhất trí đối với nội dung báo cáo cuối kỳ Quy hoạch.</p> <p>[1] Kiến nghị Bộ GTVT căn cứ theo nhu cầu thực tế đưa tuyến đường sắt mới kết nối vùng ven biển Nam Định – Thái Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh (Hạ Long) và tuyến nhánh đường sắt Nam Định – Thịnh Long kết nối khu kinh tế Ninh Cơ và cảng biển vào quy hoạch tổng thể phát triển GTVT Đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 để thúc đẩy phát triển kinh tế vùng.</p>	<p>[1] Kết quả dự báo nhu cầu trên hành lang ven biển cho kết quả không đủ lớn để vận hành một tuyến đường sắt mới nên Tư vấn chỉ đề xuất cho giai đoạn tầm nhìn đến 2050. Tuyến nhánh đường sắt Nam Định – Thịnh Long kết nối khu kinh tế Ninh Cơ và cảng biển đã được tiếp thu đưa vào định hướng kết nối.</p>
24	Thái Bình	Chưa nhận được ý kiến.
25	<b>UBND tỉnh Ninh Bình (Văn bản số: 131/UBND-VP4 ngày 11/03/2021)</b>	
	<p>[1] Đề nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung vào quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia tuyến đường sắt chuyên dùng nối từ đường sắt Bắc – Nam vào cụm cảng Ninh Phúc; đồng thời bổ sung tuyến đường sắt này và nhà ga vào danh mục dự án đề xuất đầu tư giai đoạn 2021 – 2030.</p>	<p>[1] Tiếp thu, rà soát nhu cầu theo hướng bổ sung định hướng có bố trí ga trên tuyến Hà Nội – TP.HCM để kết nối đường sắt chuyên dùng tới cụm cảng Ninh Bình - Ninh Phúc.</p>
26	<b>UBND tỉnh Thanh Hóa (Văn bản số: 2191/UBND-CN ngày 22/02/2021)</b>	

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>[1] Về hiện trạng: Đối với các tuyến nhánh, nhánh đường sắt (mục 2.4.3, trang 2-29 đến trang 2-30): Đề nghị bổ sung đầy đủ chiều dài, khổ đường sắt và khả năng khai thác của các tuyến nhánh; Đối với thực trạng vận tải đường sắt (mục 2.5, trang 2-35): Các số liệu về vận tải hành khách; thị phần vận tải hành khách; khối lượng và thị phần luân chuyển hành khách; vận tải hàng hóa; thị phần vận tải hàng hóa; khối lượng và thị phần luân chuyển hàng hóa mới cập nhật số liệu đến hết năm 2019. Đề nghị bổ sung số liệu năm 2020; Đối với tình hình tai nạn giao thông đường sắt (mục 2.8, trang 2-62): Đề nghị bổ sung thêm số liệu năm 2020.</p> <p>[2] Đối với tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, đề nghị trong giai đoạn 2021 - 2030 nghiên cứu bổ sung thêm: Đầu tư cải tuyến đoạn qua thành phố Thanh Hóa (bao gồm cả xây mới nhà Ga Thanh Hóa) về phía Tây thành phố Thanh Hóa.</p> <p>[3] Đầu tư cải tuyến đoạn qua Khu kinh tế Nghi Sơn (đoạn Km230-Km239: Xây dựng mới 8,8Km đường sắt; xây dựng mới 01 ga, xây dựng mới các cầu, cống, đường ngang...) theo Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đầu tư cầu vượt tại nút giao giữa đường sắt với Quốc lộ 47, Quốc lộ 1, Quốc lộ 45, Quốc lộ 10 để đảm bảo an toàn giao thông.</li> <li>- Nâng cấp, mở rộng ga Văn Trai (tại xã Hải Nhân, thị xã Nghi Sơn) hiện tại thành ga hành khách chính nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách cho Khu kinh tế Nghi Sơn.</li> <li>- Đối với tuyến nhánh nối đường sắt quốc gia với Cảng Nghi Sơn, Thanh Hóa: Đề nghị quy hoạch tuyến đường sắt và nhà ga đúng theo quy hoạch điều chỉnh, mở rộng quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1699/QĐ-TTg ngày 07/12/2018, cụ thể: Xây dựng mới ga trung chuyển nằm tại xã Trường Lâm thay thế ga Khoa Trường và ga Trường Lâm kết hợp cảng Depot-ICD và trung tâm logistic; 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.</li> </ul> <p>[4] Để tạo điều kiện phát triển và thu hút đầu tư vào Khu kinh tế Nghi Sơn và Khu công nghiệp Lam Sơn - Sao Vàng, đề nghị bổ sung trong quy hoạch tuyến đường sắt nối từ</p>	<p>[1] Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia chỉ xác định về mạng lưới và thời kỳ đầu tư, các chi tiết khác sẽ nằm trong các quy hoạch chi tiết (tuyến, ga) hoặc quy hoạch tỉnh, khu kinh tế, ... Ngoài ra, năng lực tuyến nhánh, nhánh phụ thuộc tuyến chính (vì không tổ chức chạy tàu riêng trên tuyến nhánh). Số liệu thống kê vận tải đường sắt, tai nạn đường sắt năm 2020 chưa được cơ quan có thẩm quyền công bố chính thức. Ngoài ra, số liệu năm 2020 chịu ảnh hưởng của Covid-19 nên không phản ánh đúng và được 05 quy hoạch thống nhất không sử dụng để phân tích.</p> <p>[2] Với khả năng nguồn vốn đầu tư cần được xem xét đầu tư những điểm nút thắt cổ chai lớn trên tuyến, vì vậy nội dung này đầu tư giai đoạn tầm nhìn đến 2050.</p> <p>[3] Đối với tuyến nhánh nối đường sắt quốc gia với Cảng Nghi Sơn - Thanh Hóa, nội dung này cập nhật bổ sung theo QH của tỉnh.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hiện nay Quy hoạch mạng lưới đường sắt đã cập nhật sơ bộ hướng tuyến ĐSTĐC theo phương án thỏa thuận trong dự án NCTKT, các nội dung góp ý khác liên quan sẽ được nghiên cứu và thể hiện chi tiết trong các quy hoạch kỹ thuật chuyên ngành tiếp sau.</li> </ul> <p>[4] Đánh giá thực hiện quy hoạch đường sắt thời kỳ 2011-2020 cho thấy hầu các tuyến đường sắt có quy hoạch đầu tư xây dựng đã không được bố trí vốn để thực hiện, ngoài ra còn nhiều tuyến đề xuất nghiên cứu xây dựng cũng chưa được nghiên cứu để đưa vào quy hoạch chính thức. Dự báo vận tải trên các hành lang cho thấy chưa xuất hiện khối</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh tại Khu kinh tế Nghi Sơn đến Khu công nghiệp Lam Sơn - Sao Vàng đã được UBND tỉnh Thanh Hóa nghiên cứu trong phương án quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045.</p> <p>[5] Đối với quy hoạch đường sắt tốc độ cao: Đề nghị cập nhật hướng tuyến, vị trí và quy mô nhà ga, trạm bảo dưỡng đúng theo báo cáo nghiên cứu tiền khả thi của dự án đã được UBND tỉnh Thanh Hóa thỏa thuận tại văn bản số 11846/UBND-CN ngày 26/9/2018; trong đó, dự kiến tuyến đường sắt tốc độ cao qua địa bàn tỉnh Thanh Hóa có chiều dài 95,22km, có 01 nhà ga đặt tại xã Đông Tân và xã Đông Lĩnh Thành phố Thanh Hóa và 03 trạm bảo dưỡng.</p>	<p>lượng lớn ở khu vực Lam Sơn – Sao Vàng tỉnh Thanh Hóa nên Tư vấn chưa đề xuất đưa đường sắt đến đây để đảm bảo tính khả thi của Quy hoạch.</p> <p>[5] Hướng tuyến, vị trí ga ĐSTD đã cập theo NCTK (đã được UBND tỉnh Thanh Hóa thống nhất), ngoài ga đặt tại xã Đông Tân và xã Đông Lĩnh Thành phố Thanh Hóa và 03 trạm bảo dưỡng còn dự kiến bố ga tiềm năng tại Nghi Sơn. Tuy nhiên, bản đồ quy hoạch mạng lưới đường sắt là 1/250.000 nên mức độ chi tiết khác với bản đồ 1/10.000 của NCTKT dự án.</p>
27	<b>Sở GTVT Nghệ An (Văn bản số: 731/SGTVT-KHKCHT ngày 17/3/2021)</b>	
	<p>Thống nhất các nội dung trong dự thảo Quy hoạch. Ngoài ra, đề nghị xem xét bổ sung các nội dung:</p> <p>[1] Đầu tư cải tạo nâng cấp một số ga hành khách, ga hàng hoá trên địa bàn tỉnh Nghệ An như ga Yên Lý, ga Chợ Sy, ga Mỹ Lý, ... xem xét bổ sung quy hoạch ga Đò Đao trong khu gian Chợ Sy – Mỹ Lý.</p>	<p>Tiếp thu ý kiến về đầu tư cải tạo, nâng cấp một số ga. Tuy nhiên chi tiết vị trí ga sẽ được giải quyết trong quy hoạch tuyến đường sắt và cấp dự án.</p>
28	<b>UBND tỉnh Hà Tĩnh (Văn bản số: 935/UBND-GT1 ngày 22/02/2021)</b>	
	<p>[1] Về sự cần thiết lập Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030 (Chương 1): đề nghị bổ sung đánh giá về những khó khăn, tồn tại, bất cập đã diễn ra trong giai đoạn triển khai Quy hoạch phát triển mạng lưới đường sắt thời kỳ trước đây.</p> <p>[2] Về nội dung đánh giá về điều kiện tự nhiên các vùng của Việt Nam: đề nghị nêu ngắn gọn, súc tích hơn, làm rõ được những đặc điểm tự nhiên đặc trưng của các vùng, các đặc điểm, điều kiện tự nhiên có ảnh hưởng đến quy hoạch phát triển mạng lưới đường sắt Việt Nam.</p> <p>[3] Về đánh giá thực trạng mạng lưới đường sắt Việt Nam: đề nghị bổ sung đánh giá về các sự cố, mức độ thiệt hại do các hiện tượng thời tiết cực đoan, thiên tai gây ra (lũ lụt, trượt lở, động đất...) làm ảnh hưởng đến mạng lưới đường sắt tại các khu vực trong thời</p>	<p>[1][2][3][4] Tiếp thu ý kiến.</p>

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
	<p>gian qua.</p> <p>[4] Về quan điểm, định hướng phát triển mạng lưới đường sắt: đề nghị cần xem xét, bổ sung nội dung chi tiết hơn về sự kết nối hiệu quả giữa quy hoạch mạng lưới đường sắt, đường bộ, cảng biển, sân bay ở tại các khu vực nhằm tạo sự liên kết chặt chẽ giữa các loại hình giao thông vận tải, phục vụ cho sự lưu thông hành khách, hàng hóa tối ưu nhất.</p> <p>[5] Tại mục 5.3.3.3 phương án hướng tuyến, vị trí ga depot đường sắt tốc độ cao: đề nghị điều chỉnh “<i>Vị trí ga Hà Tĩnh đặt tại khu vực phía Tây thành phố, nằm trên trục đường Hàm Nghi nối vào trung tâm thành phố</i>” thành “<i>Vị trí ga Hà Tĩnh đặt tại khu vực phía Tây tuyến QL1 đoạn tránh thành phố Hà Tĩnh</i>”.</p> <p>[6] Về phương án tổng thể quy hoạch mạng lưới đường sắt các thời kỳ (mục 5.2.3 trang 5-19 đến 5-21): đối với đường sắt tốc độ cao, đề nghị bổ sung đoạn Vinh- Vũng Áng (kéo dài đoạn Hà Nội- Vinh vào đến Vũng Áng) để đầu tư giai đoạn 2021-2030 (trong báo cáo đang dự kiến giai đoạn 2031-2050).</p> <p>[7] Đối với quy hoạch tuyến đường sắt Vũng Áng - Mụ Giạ (mục 5.3.2.7 trang 5-42 đến 5-43): đề nghị sửa lại địa danh các xã tại mục hướng tuyến sơ bộ: qua các xã: Kỳ Thượng, Kỳ Sơn, Lâm Hợp của huyện Kỳ Anh, các xã phường: Kỳ Hoa, Kỳ Thịnh, Kỳ Trinh, Kỳ Lợi của thị xã Kỳ Anh (do huyện Kỳ Anh cũ nay chia tách thành thị xã Kỳ Anh và huyện Kỳ Anh); bên cạnh đó đề nghị bản vẽ hướng tuyến sơ bộ (file Kmz) để địa phương có căn cứ trong việc quy hoạch sử dụng đất và lập quy hoạch phát triển kinh tế xã hội; tạo thuận lợi cho việc giải phóng mặt bằng khi triển khai dự án.</p>	<p>[5] Vị trí ga Hà Tĩnh đề xuất theo vị trí ga NCTKT đã được UBND tỉnh thống nhất tại Văn bản số 5550/UBND – GT1, ngày 14/9/2018.</p> <p>[6] Trên cơ sở kết quả dự báo nhu cầu vận tải có xét đến khả năng bố trí nguồn lực đầu tư của quốc gia trong giai đoạn 2021-2030 thì việc lựa chọn đầu tư 2 đoạn ưu tiên trong đó đoạn 1 từ Hà Nội đến Vinh là phù hợp.</p> <p>[7] Hướng tuyến cụ thể của tuyến Vũng Áng - Mụ Giạ đã có tại dự án nghiên cứu khả thi (tuy nhiên vẫn có thể thay đổi), quy hoạch mạng lưới chỉ mạng tính định hướng hướng tuyến, chưa thể chính xác như dự án. Tuy nhiên, để đảm bảo tính mở có thể xem xét đưa dự án trên vào danh mục dự án tiềm năng có thể đẩy sớm đầu tư trong giai đoạn 2021-2030 nếu được các nhà đầu tư quan tâm, bố trí đủ nguồn lực thực hiện. Các địa danh sai khác tiếp thu chỉnh sửa.</p>
29	<b><i>UBND tỉnh Quảng Bình (Văn bản số: 236/UBND-XDCB ngày 23/02/2021)</i></b>	
	Thống nhất với nội dung báo cáo	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
30	<b><i>UBND tỉnh Quảng Trị (Văn bản số: 1715/UBND-CN, 5/5/2021)</i></b>	
	Thống nhất với nội dung Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia qua địa bàn tỉnh Quảng Trị	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
31	<b><i>UBND tỉnh Thừa Thiên Huế (Văn bản số: 2840/UBND-GT ngày 08/4/2021)</i></b>	
	[1] Đối với Quy hoạch tuyến đường sắt quốc gia tốc độ cao: Đề nghị Bộ Giao thông Vận	[1] Sau khi có hướng dẫn về cơ sở dữ liệu quy hoạch thì cơ

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>tải chỉ đạo các đơn vị có liên quan phối hợp thực hiện, cung cấp tọa độ, vị trí và quy mô của các nhà Ga và các trạm bảo dưỡng (theo hệ tọa độ Quốc Gia VN-2000) để địa phương có cơ sở quản lý, dự trữ quỹ đất và thực hiện các quy hoạch có liên quan.</p> <p>[2] Các nội dung còn lại: Thống nhất như Dự thảo.</p>	<p>quan lập quy hoạch sẽ nộp đầy đủ dữ liệu mạng lưới đường sắt (theo hệ tọa độ Quốc Gia VN-2000).</p> <p>[2] Đã thống nhất toàn bộ nội dung Quy hoạch</p>
32	<b>UBND TP. Đà Nẵng (Văn bản số: 379/UBND-SGTVT ngày 12/3/2021)</b>	
	<p>Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh, bổ sung thêm một số nội dung sau vào hồ sơ dự thảo quy hoạch:</p> <p>[1] Về thực trạng vận tải đường sắt (mục 2.5): bổ sung kết quả khảo sát thực trạng vận tải hành khách và hàng hóa theo phương thức vận tải hàng lang khu vực Miền Trung (các địa phương vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung);</p> <p>[2] Về phương án quy hoạch tuyến đường sắt khu vực thành phố Đà Nẵng (mục 5.4.4 - trang 5-99):</p> <p>- Quy hoạch tuyến đường sắt tốc độ cao: Điều chỉnh phương án tuyến (đường sắt tốc độ cao và đường sắt thường đi cùng hàng lang) và vị trí nhà ga (phù hợp theo đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã được Bộ Giao thông vận tải, các Bộ ngành thông qua tại Hội nghị thẩm định ngày 26/8/2020 và Bộ Xây dựng đang trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt), cụ thể: “Trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, sau khi vượt đèo Hải Vân, hướng tuyến cơ bản đi về phía Đông đường bộ cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi. Vị trí ga trùng với ga đường sắt sau khi di dời (gần trục đường Hoàng Văn Thái kết nối phía Tây với Trung tâm thành phố).</p> <p>- Quy hoạch tuyến đường sắt quốc gia loại thường khu vực thành phố Đà Nẵng: di dời đường sắt và ga hiện trạng khu vực Đà Nẵng có hàng lang và vị trí phù hợp đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã được Bộ Giao thông vận tải, các Bộ ngành thông qua và Bộ Xây dựng đang trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt. Vị trí ga đường sắt mới sau khi di dời tại khu vực gần nút giao giữa đường Hoàng Văn Thái nối dài với đường bộ cao tốc, gắn với việc hình thành một trung tâm thương mại dịch vụ, là động lực phát triển khu vực phía Tây Thành phố. Xây dựng nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên để kết nối với Cảng Liên Chiểu.</p> <p>[3] Về định hướng kết nối mạng đường sắt với cảng biển (mục 5.5.3): bổ sung dự án đầu</p>	<p>[1] Khối lượng vận tải đường sắt qua các tỉnh Miền Trung đã được phản ánh thông qua phân tích khối lượng vận chuyển của tuyến đường sắt Bắc – Nam (có cả sơ đồ luồng hàng, luồng khách).</p> <p>[2] Tiếp thu ý kiến, đã cập nhật lại hướng tuyến đường sắt TĐC và di dời ga Đà Nẵng theo quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 vào quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia.</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>tư xây dựng tuyến nhánh đường sắt kết nối cảng biển Liên Chiểu trong giai đoạn đến năm 2030.</p> <p>[4] Về định hướng mạng đường sắt kết nối với cảng cạn, trung tâm logistic, cảng thủy nội địa (mục 5.5.4): bổ sung quy hoạch tuyến nhánh đường sắt kết nối cảng nội địa ICD Hòa Nhơn theo phương án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.</p> <p>[5] Về danh mục các dự án quan trọng, ưu tiên giai đoạn 2021-2030 (Bảng 7-3 - trang 7-7): bổ sung dự án di dời ga đường sắt Đà Nẵng hiện trạng ra khỏi khu vực trung tâm thành phố.</p>	<p>[3] Với kết nối đường sắt vào cảng Liên Chiểu đã đưa trong mục định hướng giai đoạn 2031-2050 theo kết quả dự báo khối lượng thông qua cảng biển. Tổng thể quy hoạch vẫn theo hướng mở nếu có nhu cầu, sự cần thiết sẽ được kiến nghị đầu tư sớm hơn.</p> <p>[4] Tiếp thu ý kiến.</p> <p>[5] Trong bảng 7-3 đã có dự án di dời ga Đà Nẵng, đây là một nội dung dự án trong quy hoạch nâng cấp cải tạo tuyến HN - TP. HCM hiện có, vì vậy không đưa vào thành 1 danh mục quy hoạch.</p>
33	<b><i>UBND tỉnh Quảng Nam (Văn bản số: 991/UBND-KTN ngày 01/03/2021)</i></b>	
	<p>[1] Đề nghị Bộ Giao thông vận tải và các đơn vị liên quan nghiên cứu, bổ sung thêm quy hoạch 01 ga hàng hóa tại khu vực Khu kinh tế mở Chu Lai trên cơ sở nâng cấp, mở rộng mặt bằng ga An Tân, huyện Núi Thành hiện nay để hình thành trung tâm logistic.</p> <p>[2] Đề nghị nghiên cứu thêm điểm kết nối đường sắt tốc độ cao với tuyến đường sắt đô thị Đà Nẵng - Hội An - Chu Lai - Quảng Nam (kết nối Đà Nẵng với CHK quốc tế Chu Lai – công suất 40 triệu hành khách/năm).</p>	<p>[1] Nhánh đường sắt kết nối đến cảng biển, khu kinh tế, trung tâm logistics được định hướng quy hoạch mở theo nhu cầu thực tế.</p> <p>[2] Tuyến đường sắt tốc độ cao có vị trí, vai trò, ý nghĩa và tầm quan trọng quốc gia nên hướng tuyến, vị trí ga cần phải đảm bảo phát huy hiệu quả tổng thể trên hành lang Bắc – Nam nói riêng và cả nước nói chung. Do đó, UBND tỉnh Quảng Nam cần triển khai nghiên cứu quy hoạch tuyến đường sắt đô thị Đà Nẵng - Hội An - Chu Lai - Quảng Nam đảm bảo kết nối thuận tiện với tuyến ĐSTĐC để phát huy hiệu quả của tuyến đường sắt này. Theo đó, vị trí kết nối có thể xem xét là ga ĐSTĐC Đà Nẵng hoặc Tam Kỳ. Đối với việc bổ sung tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không thuộc đối tượng nghiên cứu của quy hoạch lần này.</p>
34	<b><i>Sở GTVT tỉnh Quảng Ngãi (Văn bản số: 359/SGTVT-QLCL ngày 22/02/2021)</i></b>	
	<p>[1] Về vị trí đặt ga đường sắt tốc độ cao trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi: Theo Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050 và phương án tuyến</p>	<p>[1] Vị trí ga ĐSTĐC đề theo vị trí NCTKT đã đề xuất và được UBND tỉnh Quảng Ngãi thống nhất tại Văn bản số</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>đường sắt tốc độ cao, vị trí đặt ga tại xã Nghĩa Kỳ, huyện Tư Nghĩa. Tuy nhiên, để đảm bảo phù hợp với đồ án Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Quảng Ngãi đến năm 2040 đang được Sở Xây dựng Quảng Ngãi thẩm định, đề nghị dịch chuyển vị trí ga đường sắt tốc độ cao về tại phường Quảng Phú, thành phố Quảng Ngãi và xã Nghĩa Kỳ, huyện Tư Nghĩa (khu vực gần nút giao thông đường Trường Chinh, Lê Duẩn).</p> <p>[2] Tuy nhiên, tuyến đường sắt tốc độ cao đoạn Đà Nẵng – Nha Trang, dự kiến sẽ xây dựng hoàn thành đến 2050 là chưa đáp ứng yêu cầu so với tốc độ tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung. Trong trường hợp cân đối nguồn vốn đầu tư, cần xem xét, nghiên cứu đầu tư tuyến mới này sớm hơn, cùng thời điểm đoạn Vinh – Đà Nẵng, hoàn thành trước năm 2040.</p> <p>[3] Cần nghiên cứu điều chỉnh đồng thời tuyến đường sắt tốc độ cao và tuyến đường sắt hiện hữu dịch chuyển về phía Tây đường bộ cao tốc Đà Nẵng – Hoài Nhơn nhằm hạn chế giao cắt với đường cao tốc, tránh ảnh hưởng đến khả năng mở rộng không gian các đô thị như: Trung tâm huyện lỵ Sơn Tịnh mới, thành phố Quảng Ngãi và thị xã Đức Phổ.</p> <p>[4] Nghiên cứu bổ sung quy hoạch tuyến đường sắt kết nối từ cảng Dung Quất thuộc Khu Kinh tế Dung Quất, tỉnh Quảng Ngãi đến Kon Tum để kết nối với hệ thống đường sắt Tây Nguyên (Đà Nẵng – Kon Tum – Đắk Lắk – Bình Phước) nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá, hành khách của khu vực.</p>	<p>5520/UBND – GT, ngày 12/9/2018.</p> <p>[2] Kế hoạch đầu tư các đoạn tuyến đã được xem xét trên cơ sở nhu cầu vận tải và nguồn lực đầu tư. Theo đó, hai đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang dự kiến đầu tư trong giai đoạn 2021-2030 (2032), đoạn Vinh – Nha Trang dự kiến đầu tư trong giai đoạn 2030-2050. Như vậy, đoạn Đà Nẵng – Nha Trang sau năm 2030 sẽ tiếp tục cập nhật nhu cầu vận tải và khả năng bố trí vốn để xem xét quyết định đầu tư.</p> <p>[3] Hướng tuyến ĐSTĐC theo vị trí NCTKT đã đề xuất và được UBND tỉnh Quảng Ngãi thống nhất tại Văn bản số 5520/UBND – GT, ngày 12/9/2018.</p> <p>[4] Trong báo cáo gửi xin ý kiến đã có đường sắt kết nối cảng biển Dung Quất (trang 5-56). Chi tiết về tuyến sẽ được các quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành giải quyết.</p>
35	<b>Sở GTVT tỉnh Bình Định (Văn bản số: 193/SGTVG-GT ngày 22/02/2021)</b>	
	<p>[1] Về tuyến đường sắt Diêu Trì – Quy Nhơn: Trong nhiều năm qua, UBND tỉnh Bình Định, Sở GTVT Bình Định đã có nhiều văn bản kiến nghị Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường sắt Việt Nam với mong muốn của chính quyền và người dân tỉnh Bình Định là di dời tuyến đường sắt Diêu Trì – Quy Nhơn và ga Quy Nhơn ra khỏi nội thành thành phố Quy Nhơn nhằm phục vụ nhu cầu chỉnh trang đô thị, hiện thực hóa các quy hoạch nhằm phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Tuy nhiên giữa các quy hoạch đã phê duyệt có sự chồng chéo, không thống nhất nên khó khăn trong việc triển khai thực hiện.</p> <p>UBND tỉnh Bình Định, Sở GTVT Bình Định kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải quan tâm, cập nhật các ý kiến sau vào Báo cáo quy hoạch:</p>	<p>[1] Theo Quyết định số 1672/QĐ-TTg ngày 30/11/2018 của TTgCP về việc phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Bình Định đến năm 2035, thành phố Quy Nhơn được định hướng là một trong những trung tâm kinh tế biển của quốc gia. Hiện nay, quá trình lập quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam cũng đã định hướng quy hoạch cảng biển Bình Định là cảng loại I, có công suất 20,4-28,5 triệu tấn/năm (giai đoạn đến 2030) và 40-50 triệu tấn/năm (giai đoạn đến năm 2050), với lượng hàng thông qua lớn, trong quá trình lập quy hoạch mạng lưới đường sắt, Tư vấn đề xuất cần có</p>



	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>Tại mục 2.11.2 (bắt cập về quy hoạch kết nối đường sắt tại các khu đầu mối lớn), chương 2: Bổ sung khu vực Quy Nhơn về tình hình hoạt động, khai thác không hiệu quả của Tuyến đường sắt Diêu Trì – Quy Nhơn và ga Quy Nhơn, đồng thời đề cập đến sự bắt cập trong phát triển đồng bộ hạ tầng kỹ thuật đô thị do ảnh hưởng của tuyến đường sắt Diêu Trì – Quy Nhơn đi sâu vào khu vực nội thành thành phố Quy Nhơn.</p> <p>Bỏ nội dung “ <i>Duy trì, cải tạo đường sắt Diêu Trì – Quy Nhơn, nghiên cứu tuyến kết nối đến cảng Quy Nhơn, cảng Nhơn Hội</i> ” trong các mục tại chương 5 của Báo cáo quy hoạch; đồng thời xem xét nghiên cứu chuyển đổi thành hệ thống giao thông ngầm (Metro) để hạn chế giao cắt các tuyến đường nội thành, ảnh hưởng đến giao thông đô thị thành phố Quy Nhơn và tăng cường khả năng vận chuyển nhanh hành khách từ ga Diêu Trì (ga tổng hợp Quy Nhơn theo định hướng các quy hoạch đã phê duyệt) vào trung tâm thành phố.</p> <p>[2] Đối với đường sắt kết nối cảng cạn, trung tâm Logistics: Trong dự thảo Báo cáo có đề xuất các tuyến nhánh và 02 ga tại Phước Lộc và Canh Vinh là phù hợp với định hướng các quy hoạch đã phê duyệt.</p>	<p>nhánh đường sắt từ ga Diêu Trì hiện hữu nối với cảng cạn Quy Nhơn (dự kiến sử dụng một phần của nhánh Diêu Trì - Quy Nhơn) để khai thác hàng hóa nhằm tăng cường kết nối các loại hình vận tải; vì vậy, Tư vấn kiến nghị tiếp tục duy trì tuyến đường sắt Diêu Trì – Quy Nhơn như hiện nay.</p> <p>[2] Đã thống nhất.</p>
36	<b><i>UBND tỉnh Phú Yên (Văn bản số: 819/UBND-ĐTĐD ngày 03/3/2021)</i></b>	
	<p>* Cơ bản thống nhất theo nội dung Hồ sơ Quy hoạch.</p> <p>[1] Kiến nghị: điều chỉnh thời gian triển khai đầu tư xây dựng đường sắt Tuy Hoà – Buôn Ma Thuột trong giai đoạn 2025-2030; vị trí nhà ga đầu mối tại ga Phú Hiệp (mới) giao với tuyến đường sắt Bắc – Nam tại km 1209+350 – QL1.</p>	<p>[1] Dự báo nhu cầu vận tải trên hành lang này thấp; đồng thời, hướng tuyến đi qua khu vực có điều kiện tự nhiên phức tạp, khó đáp ứng các yêu cầu về kỹ thuật (nhất là cho vận tải hàng hóa), không phát huy được ưu thế của vận tải đường sắt; bên cạnh đó, định hướng quy hoạch đường bộ cũng dự kiến hình thành tuyến đường bộ cao tốc trên hành lang này. Do đó với báo cáo lần này đã xem xét đưa ra khỏi quy hoạch tuyến Tuy Hoà – Buôn Ma Thuột so với trước khi thỏa thuận xin ý kiến địa phương, trường hợp trong giai đoạn sau 2030 có xuất hiện nhu cầu sẽ xem xét bổ sung vào kỳ quy hoạch sau.</p>
37	<b><i>Sở GTVT tỉnh Khánh Hòa (Văn bản số: 444/SGTVT-QLCL&amp;ATGT ngày 23/02/2021)</i></b>	
	[1] Việc xây dựng đường vòng trạm C tại khu vực nút giao Ngọc Hội, di dời ga Nha	[1] Phương án kết nối đường sắt tại khu vực nút giao Ngọc

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>Trang sẽ ảnh hưởng đến dự án nút giao Ngọc Hội (nút giao vượt đường sắt trên đường 23/10). Đồng thời, phương án này chưa phù hợp theo Quy hoạch chung thành phố Nha Trang tỉnh Khánh Hòa đến năm 2025 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1396/QĐ-TTg ngày 25/9/2012 và các đồ án quy hoạch phân khu Khu dân cư phía Tây thành phố Nha Trang. Hiện nay, dự án nút giao Ngọc Hội đang được triển khai thi công, do đó, đề nghị đơn vị Tư vấn rà soát, đánh giá hiện trạng, phạm vi diện tích đất sử dụng và làm việc với các đơn vị chuyên ngành của tỉnh Khánh Hòa để có phương án quy hoạch phù hợp.</p> <p>Hiện nay, Quy hoạch chung thành phố Nha Trang tỉnh Khánh Hòa và các đồ án quy hoạch liên quan đang được điều chỉnh, cập nhật vào Quy hoạch tỉnh Khánh Hòa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, vì vậy trên cơ sở Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được cấp thẩm quyền phê duyệt thì mới đủ cơ sở pháp lý cập nhật phương án quy hoạch ga Nha Trang vào Quy hoạch chung thành phố Nha Trang tỉnh Khánh Hòa và Quy hoạch tỉnh Khánh Hòa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, đảm bảo tính khả thi của phương án quy hoạch.</p> <p>[2] Đề nghị xem xét đầu tư đoạn đường sắt tốc độ cao đoạn qua khu vực Vân Phong giai đoạn 2021 - 2030 để hoàn thiện tuyến đường sắt tốc độ cao từ Vân Phong - Hồ Chí Minh, tạo động lực phát triển cho 02 vùng và các khu vực lân cận.</p> <p>[3] Đề nghị cần bổ sung làm rõ cơ sở lựa chọn phương pháp "mô hình 4 bước" (phân tích ưu điểm và nhược điểm của phương pháp mô hình 4 bước).</p>	<p>Hội đã được tư vấn rà soát đánh giá trên các quy hoạch và hiện trạng của khu vực này. Việc nghiên cứu đánh giá lựa chọn chi tiết sẽ được xem xét trong một dự án cụ thể, quy hoạch mạng chỉ mang tính chất định hướng chung.</p> <p>[2] Đường sắt tốc độ cao phục vụ chỉ chở khách nên phương án đầu tư giai đoạn đầu được xác định chỉ là đoạn từ TP.HCM đến Nha Trang.</p> <p>[3] Tiếp thu, bổ sung. Mô hình 4 bước hiện là mô hình tiên tiến nhất hiện nay về dự báo giao thông được nhiều hãng phần mềm phát triển thành sản phẩm nội bộ như Transplan, STRADA và sản phẩm thương mại như Trip, Visim, ... trong đó STRADA đã được JICA phát triển và sử dụng nhiều lần, chuyển giao công nghệ cho Việt Nam.</p>
38	<b>Sở GTVT tỉnh Ninh Thuận (Văn bản số: 350/SGTVT-QLGT ngày 22/02/2021)</b>	
	<p>* Cơ bản thống nhất với bố cục và nội dung trong dự thảo Quy hoạch</p> <p>[1] Đối với khôi phục tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt: Hiện nay, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 115/NQ-CP ngày 31/8/2018 về việc thực hiện một số cơ chế, chính sách đặc thù hỗ trợ tỉnh Ninh Thuận phát triển kinh tế - xã hội, ổn định sản xuất, đời sống nhân dân giai đoạn 2018-2023 (trong đó chủ trương phát triển Ninh Thuận trở thành trung tâm năng lượng tái tạo và bổ sung các khu du lịch Bình Tiên - Vĩnh Hy, Cà Ná - Mũi Dinh vào các khu du lịch quốc gia thuộc Quy hoạch Tổng thể phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030), đưa phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn của tỉnh. Do vậy, để góp phần đẩy nhanh tiến độ phát triển du lịch của tỉnh Ninh</p>	<p>[1] Tuyến Tháp Chàm - Đà Lạt là tuyến du lịch nên có thể quy hoạch mở, thời điểm đầu tư theo khả năng kêu gọi vốn ngoài ngân sách. Nếu triển khai theo nguồn vốn ngân sách tuyến này sẽ không thể thực hiện trong giai đoạn 2021-2030 do không có dự báo nhu cầu cũng như nguồn lực và khả năng triển khai trong giai đoạn này.</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>Thuận theo định hướng nêu trên, Sở Giao thông vận tải Ninh Thuận kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét đưa dự án đầu tư khôi phục tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt vào Danh mục các dự án quan trọng, ưu tiên đầu tư giai đoạn 2021-2030.</p> <p>[2] Đối với tuyến đường sắt từ Cảng biển quốc tế Cà Ná, khu công nghiệp Cà Ná kết nối với tuyến đường sắt Bắc Nam: Theo quy hoạch chung xây dựng đô thị Cà Ná, huyện Thuận Nam, tỉnh Ninh Thuận đến năm 2035 được Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt tại Quyết định số 480/QĐ-UBND ngày 31/12/2018, trong đó đối với định hướng phát triển giao thông có xác định vị trí ga Cà Ná là vị trí kết nối tuyến đường sắt từ Cảng biển quốc tế Cà Ná, khu công nghiệp Cà Ná kết nối với tuyến đường sắt Bắc Nam nhằm khai thác vận tải hàng hóa từ Cảng biển quốc tế Cà Ná, khu công nghiệp Cà Ná, đồng thời phục vụ cho việc đầu tư dự án Trung tâm điện khí LNG Cà Ná đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận, trong đó giai đoạn I có quy mô 1.500 MW đưa vào vận hành năm 2025 - 2026, vấn đề này đã được Bộ Giao thông Vận tải thống nhất về nguyên tắc bổ sung danh mục tuyến đường sắt từ ga Cà Ná kết nối với khu công nghiệp Cà Ná tại Văn bản số 7562/BGTVT-KHĐT ngày 01/7/2016. Vì vậy, Sở Giao thông vận tải Ninh Thuận kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung vào Quy hoạch mạng lưới đường sắt, đồng thời đưa vào Danh mục các dự án quan trọng, ưu tiên đầu tư giai đoạn 2021-2030 tuyến đường sắt từ Cảng biển quốc tế Cà Ná, khu công nghiệp Cà Ná kết nối với tuyến đường sắt Bắc Nam.</p>	<p>[2] Định hướng kết nối ga đường sắt đến cảng biển bằng nhánh đường sắt chuyên dùng theo hướng mở căn cứ theo nhu cầu thực tế trong đó có tiêu chí tổng khối lượng hàng hoá thông qua cảng biển. Theo QH cảng biển, khu bến Cà Ná thuộc cảng biển Ninh Thuận là cảng loại II (cảng địa phương), phục vụ phát triển KCN Cà Ná và tổ hợp năng lượng điện khí (LNG), phát triển phù hợp với nhu cầu thị trường, khả năng huy động vốn của chủ đầu tư, thời kỳ quy hoạch sau 2030. Kết quả dự báo nhu cầu hàng hoá thông qua cảng cũng chưa đạt tiêu chí 30 triệu tấn/năm. Vì vậy, kết nối đường sắt chưa được đưa vào thời kỳ này, nếu đến thời điểm khối lượng hàng hoá thông qua cảng Cà Ná dự kiến có thể vượt 30 triệu tấn/năm thì sẽ bổ sung vào..</p>
39	<b><i>UBND tỉnh Bình Thuận (Văn bản số: 675/UBND-ĐTQH ngày 26/02/2021)</i></b>	
	<p>* Cơ bản thống nhất với hồ sơ dự thảo Quy hoạch.</p> <p>[1] Đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét bổ sung vào Quy hoạch ga mới tại xã Sông Bình, huyện Bắc Bình, tỉnh Bình Thuận (đã quy hoạch Khu công nghiệp chế biến tập trung khoáng sản titan Sông Bình)</p>	<p>[1] Đây là quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia, sau quy hoạch này còn có quy hoạch tuyến, ga đường sắt, là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành sẽ giải quyết các nội dung cụ thể hơn trên 1 tuyến đường sắt và các ga lớn.</p>
40	<b><i>Sở GTVT tỉnh Lâm Đồng</i></b>	
41	<b><i>Sở GTVT tỉnh Kon Tum (Văn bản số: 252/SGTVT-KHTC ngày 19/02/2021)</i></b>	
	Thống nhất với nội dung báo cáo quy hoạch	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
42	<b><i>Sở GTVT tỉnh Gia Lai (Văn bản số: .....SGTVT-QLCLCTGT ngày 15/02/2021)</i></b>	

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
	<p>- Tại mục 5.3.2.9 Tuyến đường sắt tiếp tục nghiên cứu quy hoạch giai đoạn 2031-2050: Điều chỉnh nội dung thuyết minh “<i>Tuyến đường sắt Tây Nguyên (Đà Nẵng – Kon Tum – Đắk Lắk – Đắk Nông)</i>” thành “<i>Tuyến đường sắt Tây Nguyên (Đà Nẵng – Kon Tum – Gia Lai – Đắk Lắk – Đắk Nông)</i>”, theo bản đồ quy hoạch tuyến đi qua địa phận tỉnh Gia Lai.</p>	<p>Tiếp thu, đã cập nhật thêm địa danh Gia Lai.</p>
43	<p><b>UBND tỉnh Đắk Lắk (Văn bản số: 1580/UBND-CN ngày 25/02/2021)</b></p>	
	<p>[1] Đề nghị sửa các cụm từ: chính xác địa danh là Buôn Ma Thuột; tên Quy hoạch thành “Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050”</p> <p>[2] Đề nghị bổ sung nội dung: Định hướng xây dựng và phát triển thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trở thành đô thị trung tâm vùng Tây Nguyên theo tinh thần tại Kết luận số 67-KL/TW ngày 16/12/2019 của Bộ Chính trị và Nghị quyết số 103/NQ-CP ngày 09/7/2020 của Chính phủ.</p> <p>[3] Tại mục 2.4.2 Chương 2 (Tổng quan hiện trạng mạng lưới đường sắt quốc gia): Đề nghị bổ sung nội dung “Về phân bố mạng lưới: Hiện nay chưa có tuyến đường sắt kết nối khu vực Duyên hải Miền Trung với khu vực Tây Nguyên”.</p> <p>[4] Tại mục 4.1 Chương 4 (Định hướng phân bố không gian phát triển kinh tế - xã hội, vùng Nam Trung Bộ và Tây Nguyên): Đề nghị bổ sung nội dung “phát triển hệ thống cảng cạn, hình thành trung tâm logistics khu vực Tây Nguyên nhằm phát huy hiệu quả của vận tải container đến cảng biển, hỗ trợ phát triển vận tải đa phương thức”.</p> <p>[5] Tại Bảng 4-75. Kết quả dự báo khối lượng vận chuyển đường sắt trên tuyến định hướng đến năm 2050: Đề nghị bổ sung hướng tuyến đường sắt Buôn Ma Thuột - Tuy Hòa.</p> <p>[6] Tại Bảng 5-1. Sơ bộ phân tích khả năng xuất hiện tuyến đường sắt: Đối với tuyến đường sắt Tây Nguyên, đề nghị chỉnh sửa nội dung nhận xét “có tiềm năng, chưa hiệu quả đối với tuyến xây dựng mới; chưa cần đường sắt” thành “có tiềm năng xuất hiện đường sắt, cần quy hoạch, xây dựng”.</p> <p>[7] Tại mục 5.2.3.2 Chương 5 (tầm nhìn thời kỳ 2031-2050, định hướng phát triển các tuyến đường sắt mới kết nối liên vùng theo nhu cầu thực tế): Đề nghị bổ sung nội dung “Nghiên cứu, xây dựng tuyến đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên với Duyên hải miền Trung: Tuyến Buôn Ma Thuột – Tuy Hòa, dài khoảng 169Km.</p>	<p>[1] Tiếp thu sửa tên địa danh; tên Quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và thống nhất với nhiều quy hoạch ngành khác.</p> <p>[2] Tiếp thu ý kiến</p> <p>[3] Tiếp thu ý kiến</p> <p>[4] Tiếp thu ý kiến</p> <p>[5] Đã có dự báo khối lượng tuyến này (trang 5-14)</p> <p>[6] Kết quả dự báo một số tuyến đường sắt chỉ là dưới 5 triệu tấn quy đổi (tấn hàng và lượt hành khách) trong 1 năm khai thác là chỉ số không thể có hiệu quả với 1 tuyến đường sắt khổ 1435 xây dựng mới.</p> <p>[7] Dự báo nhu cầu vận tải trên hành lang Buôn Ma Thuột - Tuy Hòa thấp; đồng thời, hướng tuyến đi qua khu vực có điều kiện tự nhiên phức tạp, khó đáp ứng các yêu cầu về kỹ thuật (nhất là cho vận tải hàng hóa), không phát huy được ưu thế của vận tải đường sắt; bên cạnh đó, định hướng quy hoạch đường bộ cũng dự kiến hình thành tuyến đường bộ cao tốc Buôn Ma Thuột - Tuy Hòa. Do đó với báo cáo lần này đã xem xét đưa ra khỏi quy hoạch tuyến Tuy Hoà – Buôn Ma Thuột so với trước khi thỏa thuận xin ý kiến địa phương, trường hợp trong giai đoạn sau 2030 có xuất hiện nhu cầu sẽ xem xét bổ sung vào kỳ quy hoạch sau.</p>

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
44	<p><b>UBND tỉnh Đắk Nông (Văn bản số: 1145/UBND-KTN ngày 15/3/2021)</b></p> <p>[1] Về hiện trạng và quy hoạch được duyệt: Hiện nay trên địa bàn tỉnh chưa có tuyến đường sắt nào được xây dựng. Theo Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về “Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển Giao thông vận tải Đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” thì trên địa bàn tỉnh Đắk Nông có 02 tuyến đường sắt đi qua, gồm: Tuyến đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Tuyến Kon Tum – Đắk Lắk – Đắk Nông – Bình Phước, dài khoảng 550Km, ray đơn khổ ray 1435mm, đầu tư đoạn Đắk Nông – Chơn Thành trước năm 2020 và các đoạn còn lại trước năm 2030) và tuyến Đắk Nông – Bình Thuận (dài 121Km, ray đơn khổ 1435, đầu tư trước năm 2030).</p> <p>[2] Về nội dung Dự thảo quy hoạch: Trên địa bàn tỉnh Đắk Nông có 02 tuyến đường sắt đi qua, gồm: (1) Tuyến Đà Nẵng – Kon Tum – Đắk Lắk – Đắk Nông – Bình Phước, kết nối với đường sắt xuống cảng Thị Vải (trong đó có đoạn Đắk Nông – Chơn Thành, chiều dài khoảng 67Km, ray đơn khổ 1435mm, giai đoạn đầu tư 2031-2050); và (2) Tuyến Đắk Nông – Bình Thuận, dài khoảng 121Km, ray đơn khổ 1435mm, giai đoạn đầu tư 2031-2050.</p> <p>[3] Đề nghị điều chỉnh thời gian đầu tư xây dựng đoạn Đắk Nông - Chơn Thành trong giai đoạn 2021-2030 để phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa (đặc biệt là đáp ứng nhu cầu vận chuyển Bô xít và các sản phẩm ngành Nhôm, phù hợp tiến độ xây dựng và vận hành khu công nghiệp Nhân Cơ).</p>	<p>[1] [2] Đã có tuyến Tây Nguyên (Đà Nẵng – Kon Tum – Gia Lai – Đắk Lắk – Đắk Nông – Bình Phước) trong định hướng sau 2030; tuyến Đắk Nông – Bình Thuận đã đưa ra khỏi quy hoạch do kết quả dự báo thấp.</p> <p>[3] Nhu cầu vận chuyển hàng hoá đã được nghiên cứu (các mặt hàng nông sản được thu hoạch theo vụ mùa, sản phẩm từ hoạt động khai thác quặng hiện có khối lượng chưa đủ lớn để đầu tư, vận hành tuyến đường sắt mới). Tư vấn đã cân nhắc giữa nhu cầu (so sánh với trục Bắc – Nam và Đông – Tây), tính hiệu quả và khả năng nguồn lực để đề xuất ưu tiên, do đó chưa ưu tiên các tuyến đường sắt qua khu vực Tây Nguyên trong giai đoạn đến 2030.</p>
45	<p><b>UBND tỉnh Bình Phước (Văn bản số: 600/UBND-KT ngày 25/02/2021)</b></p> <p>[1] Đối với tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh</p> <p>a) Thống nhất với hướng tuyến đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Phước, phù hợp với văn bản đã thỏa thuận tại Công văn số 3987/UBND-KT ngày 28/11/2013 của UBND tỉnh.</p> <p>b) Về giai đoạn thực hiện:</p> <p>Do tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh là một phần của tuyến đường sắt xuyên Á (Côn Minh - Hà Nội - TP.HCM - Lộc Ninh - Phnôm Pênh - Băng Kốc) đã được Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia ký thỏa thuận điểm nối ray tại Cửa khẩu quốc tế Hoa Lư, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước, Cục</p>	<p>[1] [2] Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải cho thấy khối lượng hàng hóa và hành khách tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh và tuyến Đắk Nông - Chơn Thành đến năm 2030 không lớn, do vậy cần nghiên cứu, xây dựng cho giai đoạn 2031-2050 để phù hợp với nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực. Tổng thể quy hoạch vẫn theo hướng mở nếu có nhu cầu, sự cần thiết sẽ được kiến nghị đầu tư sớm hơn do đó hoàn toàn có thể kêu gọi nếu có thể triển khai theo</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>Đường sắt Việt Nam đã tổ chức lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi (hiện chưa được phê duyệt). Đồng thời, tuyến đường sắt trên cũng là một phân của mạng đường sắt đầu mối TP.HCM, nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; đây là vùng kinh tế trọng điểm năng động bậc nhất của cả nước, tập trung các đầu mối giao thông quan trọng như: đường bộ, đường biển, đường hàng không, đường sắt. Do đó, việc sớm triển khai đầu tư tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh đến Cảng Cái Mép có ý nghĩa quan trọng trong phát triển kinh tế xã hội của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, Khu vực Tây nguyên và Đồng bằng sông Cửu Long. Tỉnh Bình Phước kiến nghị điều chỉnh giai đoạn thực hiện như sau:</p> <p>- Giai đoạn đến năm 2030: Đầu tư xây dựng đoạn tuyến đường sắt từ Dĩ An - Hớn Quản (ga Tân Khai) cho phù hợp với tiến độ thực hiện của tuyến đường sắt Trảng Bom - Dĩ An và đoạn Trảng Bom - Thị Vải (trong quy hoạch tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu) và kiến nghị Bộ Giao thông vận tải có văn bản chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam, Ban QLDA đường sắt sớm khẩn trương hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cho toàn dự án kết nối tỉnh Bình Phước đến Cảng Cái Mép - Thị Vải như tinh thần chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải tại thông báo số 256/TB-BGTVT ngày 23/11/2020.</p> <p>- Xem xét phân kỳ đầu tư xây dựng đoạn còn lại từ Hớn Quản (ga Tân Khai) đến điểm nối ray tại Cửa khẩu quốc tế Hoa Lư, huyện Lộc Ninh, tỉnh Bình Phước phù hợp với thỏa thuận của 02 Chính phủ và tiến độ triển khai của 02 nước.</p> <p>[2] Đối với tuyến đường sắt Đắc Nông - Chơn Thành phục vụ khai thác Bô xít</p> <p>a) về hướng tuyến: Nhằm phát triển không gian các đô thị của thành phố Đồng Xoài, các huyện Đồng Phú và huyện Chơn Thành theo quy hoạch được duyệt, góp phần khai thác tiềm năng quỹ đất phía Tây của tuyến Quốc lộ 14 hiện hữu. Tỉnh Bình Phước kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét điều chỉnh hướng tuyến đường sắt Đắc Nông - Chơn Thành đi phía Tây Quốc lộ 14, đi cặp song song và sát với các tuyến đường vành đai qua đô thị thành phố Đồng Xoài và huyện Chơn Thành.</p> <p>b) về giai đoạn thực hiện: Thống nhất với dự thảo Báo cáo cuối kỳ là thực hiện trong giai đoạn 2030-2050. Tuy nhiên, để tạo điều kiện thuận lợi trong việc tìm kiếm và kêu gọi đầu tư trong trường hợp có doanh nghiệp tham gia đầu tư, kiến nghị cho điều chỉnh thời gian thực hiện phù hợp tiến độ kêu gọi đầu tư.</p> <p>[3] Ý kiến khác: Tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh được UBND tỉnh Bình Phước thỏa thuận hướng tuyến với Cục Đường sắt Việt Nam tại văn bản số 3987/UBND-KTN ngày</p>	<p>nguồn vốn XHH.</p> <p>[3] Việc cắm mốc giải phóng mặt bằng ngoài thực địa và bàn giao cho địa phương để quản lý quỹ đất quy hoạch sẽ được triển khai trong quy hoạch chi tiết chuyên ngành, không đề cập chi tiết trong quy hoạch này. Cục ĐSVN sẽ</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	28/11/2013. Để tạo điều kiện thuận lợi cho địa phương dành quỹ đất cho việc triển khai đầu tư xây dựng sau này nhằm hạn chế công tác bồi thường giải phóng mặt bằng như tinh thần chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải tại Thông báo số 256/TB-BGTVT ngày 23/11/2020. Sau khi hoàn thành Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án, đề nghị Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam phối hợp với địa phương cắm mốc giải phóng mặt bằng ngoài thực địa và bàn giao cho địa phương để quản lý quỹ đất quy hoạch.	báo cáo Bộ GTVT và triển khai trong các bước tiếp theo.
46	<b>UBND tỉnh Tây Ninh (Văn bản số: 789/UBND-KT ngày 16/3/2021)</b>	
	[1] Phần tuyệt minh báo cáo: Thống nhất nội dung dự thảo. [2] Phần bản vẽ: đề nghị điều chỉnh tuyến TP.HCM – Mộc Bài còn 01 tuyến (bản vẽ 02 tuyến).	[2] Phương án tuyến TP.HCM – Mộc Bài kết nối sang Campuchia hiện chỉ là phương án so sánh để có cơ sở làm việc, đàm phán với Campuchia và các quốc gia tham gia đường sắt Xuyên Á. Phương án kết nối chính có hiệu lực pháp lý hiện nay vẫn là tuyến Dĩ An – lộc Ninh.
47	<b>Sở GTVT tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (Văn bản số: 842/SGTVT-KHTC ngày 31/3/2021)</b>	
	[1] Đối với tuyến đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu: a) Về hướng tuyến: Thống nhất quy hoạch hướng tuyến đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu xuất phát từ điểm giao với đường sắt Trảng Bom – Bình Triệu) tại Phước Tân đi song song với quốc lộ 51 và đường bộ cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu tới khu công nghiệp Mỹ Xuân B1 chuyển hướng rẽ phải cắt qua QL 51 để vào ga khách Phú Mỹ rồi đi tiếp về ga hàng hóa Thị Vải(ga Thị Vải là ga nối ray của 2 nhánh đường sắt vào cụm cảng Thị Vải, Cái Mép). Qua ga Thị Vải, hướng tuyến tiếp tục đi theo Quốc lộ 51 để tiếp cận xuống ga khách Vũng Tàu. Tuy nhiên, đối với nhánh đường sắt vào cụm cảng Cái Mép, đề nghị bổ sung thêm đoạn nhánh tuyến đường ĐT991B vào Trung tâm logistics Cái Mép hạ và các cảng cận khu vực Phú Mỹ, Phước Hòa, thị xã Phú Mỹ. b) Về ga đường sắt - Sở GTVT thống nhất bố trí ga cuối là ga hành khách nằm trong khu vực sân bay Vũng Tàu hiện hữu.	[1] Thống nhất định hướng về hướng tuyến và chức năng của tuyến: chạy tàu hàng đến cảng Cái Mép – Thị Vải, tàu khách đến Vũng Tàu. Đối với g nhánh đường sắt kết nối các khu bến cảng biển đã xác định ưu tiên cụm cảng Cái Mép – Thị Vải, các vị trí khác sẽ định hướng kết nối mở theo nhu cầu thực tế.

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>- Không bố trí ga hàng hóa tại khu vực Sao Mai – Bến Đình và bỏ đoạn tuyến vào ga Sao Mai – Bến Đình đã quy hoạch trước đây. Do chức năng khu vực Sao Mai – Bến Đình được điều chỉnh thành khu vực dịch vụ đầu khí, đô thị mới.</p> <p>- Hiện nay, Bến cảng container Vũng Tàu của Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam (92,5 ha) và Bến cảng container tiềm năng của khu vực Sao Mai – Bến Đình, UBND tỉnh có văn bản số 7998/UBND-VP ngày 04/8/2020 gửi Bộ GTVT đề nghị không tiếp tục quy hoạch dự án bến cảng container Vũng Tàu và Bến cảng container tiềm năng tại khu vực Sao Mai Bến Đình để phù hợp với tình hình phát triển kinh tế xã hội tại địa phương theo quy hoạch chung thành phố Vũng Tàu đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Sở GTVT đã có văn bản số 2943/SGVT – KHTC ngày 09/11/2020 kiến nghị Bộ GTVT, Cục Hàng Hải Việt Nam không tiếp tục quy hoạch dự án Bến cảng container Vũng Tàu và bến cảng Container tiềm năng tại khu vực Sao Mai Bến Đình.</p> <p>[2] - Về tiến độ đầu tư đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu.</p> <p>Theo dự thảo quy hoạch (trang 7-3), trong giai đoạn đến năm 2030 đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu chủ yếu thực hiện bước nghiên cứu, chuẩn bị đầu tư, xây dựng tuyến và triển khai xây dựng đưa vào khai thác trong giai đoạn sau 2030 là chưa phù hợp tinh thần chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 61/TB-VPCP ngày 25/03/2021 về việc thông báo kết luận của Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc tại buổi làm việc với lãnh đạo tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu và Thông báo số 55/TB-GTVT ngày 02/3/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thông báo kết luận của Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể tại cuộc họp trực tuyến về kết nối hạ tầng giao thông khu vực Đông Nam bộ, sân bay Long Thành, Vũng Tàu.</p> <p>Sở GTVT kiến nghị UBND tỉnh đề nghị Bộ GTVT điều chỉnh tiến độ quy hoạch đầu tư đoạn tuyến Biên Hòa – Phú Mỹ (Thị Vải - Cái Mép) trong giai đoạn 2021 – 2030 và tiếp tục đầu tư khu đoạn Phú Mỹ - Vũng Tàu trong giai đoạn sau 2030 để phục vụ hỗ trợ vận chuyển hàng hóa khu cảng trung chuyển quốc tế Thị Vải – Cái Mép.</p>	<p>[2] Đã tiếp thu, đưa vào lộ trình đầu tư trước 2030.</p>
48	<p><b>Sở GTVT tỉnh Đồng Nai (Văn bản số: 1330/SGTVT-KHTC ngày 16/3/2021)</b></p>	
	<p>[1] Đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam: Đề nghị bố trí thêm 1 nhà ga tại khu vực quốc lộ 56 giúp người dân trong tỉnh và phần lớn người dân địa bàn tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu có điều kiện tiếp cận và sử dụng đường sắt tốc</p>	<p>[1] Đường sắt tốc độ cao phục vụ đường dài nên bố trí ga quá gần nhau sẽ không hiệu quả trong vận hành. Khu vực này đã có ga Long Thành</p>



	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>độ cao theo trục giao thông quốc lộ 56, góp phần phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và khu vực.</p> <p>[2] Căn cứ Quyết định số 455/QĐ-TTg ngày 22/3/2016 phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung đô thị Nhơn Trạch tỉnh Đồng Nai đến năm 2035 và tầm nhìn đến năm 2050, trong đó có quy hoạch tuyến đường sắt chuyên dùng kết nối khu vực dọc các cảng thuộc cảng biển nhóm V và khu công nghiệp Ông Kèo đến đường sắt cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu. Vì vậy, đề nghị đơn vị tư vấn rà soát, cập nhật tuyến đường sắt chuyên dùng vào danh mục đường sắt kết nối với cảng biển.</p> <p>[3] Đề nghị rà soát quy hoạch tuyến đường sắt Trảng Bom – Hòa Hưng và tuyến đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu, theo rà soát của Sở GTVT Đồng Nai, cả 2 tuyến đều có điểm đầu từ ga Trảng Bom, đối với tuyến đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu đi cách đường sắt hiện hữu khoảng 60m trái tuyến, đối với tuyến đường sắt Trảng Bom – Hòa Hưng đi cách đường sắt hiện hữu khoảng 156m. Tuy nhiên, tại bản đồ quy hoạch đường sắt Việt Nam chỉ thể hiện 01 tuyến đường sắt từ ga Trảng Bom đến khu vực nút giao phường Phước Tân, TP. Biên Hòa. Đề nghị đơn vị tư vấn rà soát, chỉ bố trí 01 tuyến đường sắt chỉ đoạn tuyến từ Trảng Bom đến Phước Tân Nhằm tiết kiệm quỹ đất cho địa phương.</p>	<p>[2] Tuyến đường sắt chuyên dùng không nằm trong phạm vi đối tượng của quy hoạch này, vì vậy Tư vấn chỉ tiếp thu thông tin để xác định ga có thể kết nối cho tuyến này. Hiện tại, trừ nhưng cảng biển đặc biệt, cảng có mối liên hệ quốc tế đã được xác định có tuyến đường sắt kết nối trực tiếp, các cảng biển khác được định hướng kết nối mở với ga đường sắt.</p> <p>[3] Theo QH1556 đoạn tuyến từ ga Trảng Bom - ga Phước Tân của 2 tuyến (Trảng Bom - Hòa Hưng và Biên Hòa - Vũng Tàu) đi trùng nhau, đầu tư trước mắt do tuyến Biên Hòa - Vũng Tàu đảm nhận. Tại nút giao Phước Tân có 2 nhánh rẽ của tuyến Biên Hòa - Vũng Tàu: 1 nhánh rẽ vào ga Biên Hòa, 1 nhánh rẽ vào ga Phước Tân đi ga Trảng Bom. Vì vậy tại quy hoạch này chỉ bố trí 1 tuyến đường sắt cho đoạn tuyến từ Trảng Bom đến Phước Tân (giống như ý kiến đề nghị của sở).</p>
49	Bình Dương	Chưa nhận được ý kiến.
50	<b>UBND TP Hồ Chí Minh (Văn bản số: 1693/UBND-ĐT ngày 26/5/2021)</b>	
	<p>Trên cơ sở rà soát, tổng hợp ý kiến của các tỉnh Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và các đơn vị có liên quan, ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét một số ý kiến góp ý như sau:</p> <p>1. Đối với các nội dung đề xuất điều chỉnh liên quan đến mạng lưới đường sắt khu vực Thành phố Hồ Chí Minh</p> <p>1.1. Về đề xuất bổ sung đoạn tuyến nối từ nút giao Gò Dưa tới cầu Gò Dưa phục vụ tàu khách phía Cần Thơ, Mộc Bài tiếp cận tới ga Bình Triệu (kết nối ga Thạnh Xuân - ga Bình Triệu).</p> <p>- Chiều dài đoạn tuyến đề xuất bổ sung khoảng 3,9 km; trong đó khoảng 2,3 km đi trùng lộ giới đường Vành đai 2, khoảng 1,6 km tuyến mới đi qua khu vực dân cư hiện hữu và</p>	<p>[1.1] Đoạn nối từ nút giao Gò Dưa đến cầu Gò Dưa phục vụ tàu khách phía Cần Thơ, Mộc Bài tới ga Bình Triệu (kết nối 02 ga Thạnh Xuân và Bình Triệu): là phương án tốt nhất để đảm bảo kỹ thuật và hiệu quả khai thác tàu. Trường hợp không khả thi về quỹ đất như đánh giá sơ bộ hiện nay, sẽ có các phương án khác như tổ chức chuyển hướng tàu tại ga An Bình chứ không chạy thẳng từ ga Thạnh Xuân vào ga Bình</p>

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>phải bổ sung 02 nút giao đường sắt với đường sắt (01 nút giao với tuyến TP.Hồ Chí Minh - cần Thơ tại khu vực nút giao Gò Dưa và 01 nút giao với tuyến đường sắt Trảng Bom — Hòa Hưng tại khu vực cầu Gò Dưa). Việc bổ sung tuyến đường sắt như trên sẽ tạo ra hành lang tuyến mới chưa có trong quy hoạch đô thị, ảnh hưởng trực tiếp đến nhiều đồ án quy hoạch chi tiết, quy hoạch phân khu trên địa bàn Thành phố và không phù hợp với hiện trạng xây dựng của đô thị, rất khó khăn trong việc thu xếp quỹ đất cho tuyến bổ sung. Do đó cần đánh giá tính khả thi về việc đề xuất bổ sung đoạn tuyến đường sắt nêu trên (theo quy định tại Điều 4, Luật Quy hoạch);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Về việc kết nối hành khách các tuyến đường sắt phía cần Thơ, Mộc Bài (tuyến Thành phố Hồ Chí Minh — cần Thơ; tuyến Thành phố Hồ Chí Minh — Tây Ninh) tiếp cận ga Bình Triệu và trung tâm Thành phố sẽ được giải quyết bằng hệ thống các tuyến đường sắt đô thị (tuyến số 3a, 3b, 4...);</li> <li>- Cần đánh giá lưu lượng hành khách, phương án tổ chức chạy tàu, hiện trạng giao thông và quy hoạch khu vực để làm rõ sự cần thiết khi đề xuất đoạn tuyến kết nối này. Bên cạnh đó, nếu số lượng đoàn tàu ít, có thể xem xét tàu từ ga Bình Triệu sẽ quay đầu tại ga An Bình để đi hướng về Tây Ninh hoặc cần Thơ.</li> </ul> <p>1.2. Thống nhất đề xuất quy hoạch: Ga Bình Triệu là ga đầu cuối của tuyến đường sắt Quốc gia (do khu vực ga Bình Triệu đã được quy hoạch có khu vực bảo dưỡng, sửa chữa cho tàu của đường sắt quốc gia) và đoạn tuyến đường sắt hiện hữu từ Bình Triệu - Hòa Hưng xem xét tận dụng một phần để chuyển thành đường sắt đô thị.</p> <p>1.3. Thống nhất việc các tuyến đường xây mới sử dụng khổ đường 1435mm, riêng đối với tuyến Bắc - Nam hiện hữu đoạn Dĩ An - Bình Triệu tồn tại 02 khổ đường 1000mm và khổ đường 1435mm là độc lập hoặc khổ đường lòng (khổ 1000mm và khổ 1435mm) cần được rà soát, lựa chọn để từ đó xác định rõ phạm vi ảnh hưởng, quy hoạch sử dụng đất cho đường sắt.</p> <p>1.4. Thống nhất phương án nghiên cứu đường sắt quốc tế liên vận nối ray tại khu vực cửa khẩu Mộc Bài nhằm rút ngắn cự ly vận chuyển từ Thành phố Hồ Chí Minh đến Phnom Pênh, Campuchia. Tuy nhiên, việc đấu nối tuyến đường sắt quốc gia với tuyến đường sắt của Campuchia cần có sự thỏa thuận thống nhất giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Campuchia.</p> <p>1.5. Đề nghị giữ tuyến đường sắt Trảng Bàng - Xa Mát và tuyến đường sắt nhẹ kết nối</p>	<p>Triệu hoặc không có kết nối trực tiếp ĐSQG mà kết nối 02 tuyến đường sắt HN-TP.HCM với tuyến TP.HCM – Cần Thơ bằng các tuyến ĐS đô thị. Việc đánh giá lưu lượng, tổ chức chạy tàu, tính khả thi về quỹ đất sẽ được thực hiện chi tiết trong quy hoạch khu đầu mối đường sắt TP. Hồ Chí Minh.</p> <p>[1.2] Thống nhất; ga Bình Triệu là ga đầu cuối của ĐSQG, đoạn Bình Triệu – Hoà Hưng xem xét tận dụng một phần để chuyển thành ĐSĐT (sau khi khai thác ĐS ĐQC từ ga Thủ Thiêm).</p> <p>[1.3] Các tuyến đường xây mới sử dụng khổ đường 1435mm đã thống nhất với quy hoạch mạng lưới đường sắt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đối với tuyến Bắc - Nam hiện hữu đoạn Dĩ An - Bình Triệu xây dựng đường sắt đôi khổ đường lòng (khổ 1000mm và khổ 1435mm). Vấn đề khổ đường đoạn Dĩ An - Bình Triệu cũng được đề mở, căn cứ vào khả năng thực thi các Dự án tuyến mới Dĩ An - Lộc Ninh, tuyến Biên Hòa - Vũng Tàu.</li> </ul> <p>[1.4] Tuyến ĐS liên vận qua Mộc Bài là phương án nghiên cứu đề xin ý kiến các Bộ ngành liên quan làm cơ sở đàm phán thỏa thuận không chỉ giữa 02 quốc gia mà cả khuôn khổ Hiệp định liên chính phủ về Mạng lưới đường sắt Xuyên Á.</p> <p>[1.5] Không đồng ý đưa tuyến Trảng Bàng – Xa Mát, Thủ Thiêm - Long Thành vào quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia mà là đường sắt nhẹ, phân loại là đường sắt đô thị, đưa vào quy hoạch vùng và quy hoạch tỉnh.</p> <p>[1.6] Kết nối 02 cảng hàng không Tân Sơn Nhất với Long Thành: ...</p> <p>2. Một số nội dung đề nghị rà soát, cập nhật:</p> <p>[2.1] Đã cập nhật các định hướng của văn kiện Đại hội XIII</p>

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>Thủ Thiêm - Cảng hàng không Quốc tế Long Thành thuộc quy hoạch đường sắt quốc gia.</p> <p>1.6. Về các giải pháp để tăng kết nối giữa Cảng hàng không Tân Sơn Nhất và Cảng hàng không Quốc tế Long Thành (Tu vấn đề xuất 02 phương án kết nối), cụ thể:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đối với phương án 1 (Điều chỉnh, kéo dài tuyến đường sắt đô thị số 4b)\ Việc kéo dài tuyến đường sắt đô thị số 4b sẽ đi qua một số khu vực đông dân cư hiện hữu (như khu đô thị Thanh Đa, An Phú...), đi qua nút giao Rạch Chiếc, An Phú, tạo nên hành lang tuyến mới chưa có trong quy hoạch đô thị, ảnh hưởng trực tiếp đến nhiều đồ án quy hoạch chi tiết, quy hoạch phân khu trên địa bàn Thành phố và không phù hợp với hiện trạng xây dựng đô thị, rất khó khăn trong việc thu xếp quỹ đất cho tuyến bổ sung; đồng thời, phải bổ sung 02 cầu đường sắt vượt sông Sài Gòn. Do đó cần đánh giá tính khả thi về việc đề xuất bổ sung đoạn tuyến đường sắt nêu trên (theo quy định tại Điều 4, Luật Quy hoạch),</li> <li>- Đối với phương án 2 (Kéo dài tuyến đường sắt đô thị số 2 để kết nối trực tiếp với nhà ga Cảng hàng không Tân Sơn Nhất)\ Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết Cảng hàng không Tân Sơn Nhất đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 276/QĐ-BGTVT ngày 19 tháng 02 năm 2021. Ngoài ra, dự án tuyến đường sắt đô thị số 2 đã được phê duyệt và đang trong quá trình triển khai thực hiện. Do đó, cần nghiên cứu hiện trạng quy hoạch xây dựng và quản lý sử dụng đất để làm rõ tính khả thi của phương án đề xuất;</li> <li>- Đề nghị Bộ Giao thông vận tải yêu cầu đơn vị Tư vấn nghiên cứu bổ sung phương án tổ chức chạy tàu trực tiếp từ Cảng hàng không Tân Sơn Nhất đến Cảng hàng không Quốc tế Long Thành thông qua tuyến đường sắt đô thị số 4b kéo dài, tuyến đi theo lộ giới: Đường Phạm Văn Đồng, đường sắt Trảng Bom - Hòa Hưng, tuyến Vành đai 2 (nằm trên địa bàn thành phố Thủ Đức) và kết nối ray trực tiếp với tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Cảng hàng không Quốc tế Long Thành tại nút giao Vành đai 2 với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, nhằm tăng cường phát triển hệ thống đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Thủ Đức; đồng thời, nghiên cứu hướng tuyến đường sắt đô thị số 4b kết nối trực tiếp với nhà ga T1, T2, T3 Cảng hàng không Tân Sơn Nhất.</li> </ul> <p>2. Một số nội dung đề nghị rà soát, cập nhật để hoàn thiện quy hoạch</p> <p>2.1. Cập nhật định hướng, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, tỷ lệ phân chia các phương thức vận tải... đã được Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 13 thông qua; làm rõ các cơ chế chính sách và nguyên tắc xác định thứ tự ưu tiên đầu tư để làm cơ sở lập kế hoạch đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia phù hợp.</p>	<p>(tăng trưởng GDP, đột phá chiến lược, 5000 km đường bộ cao tốc, 02 đoạn đường sắt tốc độ cao), không có tỷ lệ phân chia phương thức vận tải.</p> <p>[2.2]</p> <p>[2.3] Hệ thống ga chính của khu đầu mối ĐS TP.HCM đã được nghiên cứu đủ gồm ga lập tàu khách, lập tàu hàng, ga kết nối các tuyến ĐS khác nhau. Các ga ĐS khác theo hình thức TOD cần được nghiên cứu ở quy hoạch vùng, quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành là quy hoạch khu đầu mối.</p> <p>[2.4] Đối với các tuyến nhánh đường sắt dùng cho vận tải hàng hóa, trong quy hoạch mạng lưới đã đề cập đến nội dung này, phương án chỉ định hướng các ga trên tuyến chính có thể bố trí nhánh đường sắt chuyên dùng kết nối vào cảng cạn, cảng thủy nội địa... và định hướng mang tính mở. Vị trí, quy mô và thời điểm đầu tư được xác định trong các quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành hoặc ở bước lập dự án đầu tư khi có nhu cầu và sự cần thiết đầu tư.</p> <p>[2.5] Trong quá trình nghiên cứu, Tư vấn đã phối hợp Viện Khoa học và Công nghệ Phương Nam để rà soát và xem xét hướng tuyến từ TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ giữa phương án tuyến được đề xuất theo quy hoạch đã được duyệt trước đây và phương án hướng tuyến mới do Viện Phương Nam đề xuất mới. Tuy nhiên, qua xem xét tài liệu cung cấp bởi đơn vị nghiên cứu đề xuất, Tư vấn thấy rằng phương án điều chỉnh tuyến như đề xuất chưa có đủ cơ sở kỹ thuật, không tạo ra sự khác biệt lớn về mặt mạng lưới tuyến (so với phương án đã phê duyệt). Kiến nghị đề xuất trong phạm vi quy hoạch này vẫn giữ theo phương án tuyến đã được phê duyệt trong quy hoạch chi tiết. Trường hợp cần thiết, hướng tuyến chi tiết sẽ được nghiên cứu điều chỉnh trong quy hoạch chi tiết có tính chất kỹ thuật chuyên ngành theo Luật</p>

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>2.2. Làm rõ các nội dung liên quan đến xu thế phát triển, kịch bản phát triển và biến đổi khí hậu ảnh hưởng trực tiếp đến mạng lưới đường sắt, đặc biệt đối với khu vực đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh.</p> <p>2.3. Bổ sung nghiên cứu định hướng quy hoạch các ga đường sắt quốc gia trong các đô thị của khu vực Thành phố Hồ Chí Minh theo hình thức TOD để tăng hiệu quả khai thác của hệ thống đường sắt quốc gia.</p> <p>2.4. Nghiên cứu bổ sung các tuyến đường sắt dùng cho vận tải hàng hóa (cỗ thể khai thác chung với vận tải hành khách trong giai đoạn đầu khi nhu cầu chưa cao), kết nối dễ dàng, thuận lợi giữa các cảng biển lớn, cảng hàng không Quốc tế Long Thành và các khu công nghiệp lớn của các tỉnh trong khu vực (như: bổ sung tuyến đường sắt chuyên dụng nối từ khu vực Bình Thẳng trên địa bàn thành phố Dĩ An thuộc tuyến đường sắt Trảng Bom - Hòa Hưng, đi qua và kết nối với các khu công nghiệp của các tỉnh Bình Dương, tỉnh Đồng Nai vào cảng Cát Lái, Phú Hữu - các cảng biển quan trọng của Thành phố Hồ Chí Minh...).</p> <p>2.5. Chỉ đạo các đơn vị liên quan xem xét các nội dung đề xuất điều chỉnh hướng tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ và đầu tư xây dựng ga đô thị Tân Kiên của Viện Khoa học và Công nghệ Phương Nam trong quá trình nghiên cứu Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo kiến nghị của ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tại Công văn số 764/UBND-DA ngày 18 tháng 3 năm 2021.</p> <p>2.6. Bộ Giao thông vận tải và các địa phương liên quan đã thống nhất đề xuất việc nghiên cứu kéo dài tuyến đường sắt đô thị số 1, tuyến Bến Thành - Suối Tiên về phía tỉnh Bình Dương và tỉnh Đồng Nai. Do đó, đề nghị Tư vấn cập nhật nội dung kéo dài tuyến đường sắt đô thị số 1 và nghiên cứu các giải pháp kết nối phù hợp để đảm bảo khai thác đồng bộ, hiệu quả các tuyến đường sắt quốc gia và tuyến đường sắt đô thị kéo dài nêu trên.</p> <p>2.7. Hiện nay, mạng lưới hạ tầng giao thông Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung và Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng chưa được đầu tư hoàn chỉnh, thiếu đồng bộ (tổng chiều tuyến cao tốc đang khai thác khoảng 110 km, chưa khép kín Vành đai 3 của Thành phố Hồ Chí Minh...), gây khó khăn trong quá trình lưu thông, ảnh hưởng lớn đến sự phát triển kinh tế - xã hội. Do đó, kiến nghị trong quá trình rà soát, lập kế hoạch đầu tư hạ tầng giao thông cần xem xét việc đóng góp ngân sách của các tỉnh, khu vực và hiện trạng giao</p>	<p>Quy hoạch.</p> <p>[2.6] Căn cứ nhiệm vụ lập quy hoạch mạng lưới đường sắt được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đối tượng chỉ bao gồm hệ thống đường sắt quốc gia, các kết nối tại khu đầu mối với đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng. Do đó, đối với việc xây dựng các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không thuộc đối tượng nghiên cứu của quy hoạch lần này, quy hoạch chỉ nghiên cứu định hướng kết nối giữa đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt Quốc gia.</p> <p>[2.7] ...</p> <p>[2.8] Căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế xã hội 10 năm giai đoạn 2021-2030, kết quả dự báo nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực đầu tư, Tư vấn đã đề xuất lộ trình đầu tư các tuyến đường sắt cho từng thời kỳ quy hoạch, đảm bảo tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. Về sự phù hợp của danh mục ưu tiên với các tiêu chí, trước mắt giai đoạn 2021-2025, tập trung cải tạo, nâng cấp để đảm bảo an toàn, khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có; chuẩn bị đầu tư các tuyến đường sắt mới. Giai đoạn 2026-2030, ưu tiên đầu tư đường sắt kết nối cảng biển và khởi công 02 đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, vì vậy danh mục ưu tiên đầu tư là phù hợp. Do đó, đối với một số tuyến xây dựng mới (Bình Triệu - Hòa Hưng, TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Dĩ An - Lộc Ninh, Thủ Thiêm - Cảng hàng không quốc tế Long Thành) được quy hoạch nghiên cứu trong giai đoạn 2021-2030 làm cơ sở triển khai công tác chuẩn bị đầu tư và đầu tư xây dựng trong giai đoạn sau 2030. Trường hợp huy động được nguồn vốn mới xem xét thực hiện đầu tư theo lộ trình phù hợp.</p> <p>[3.1] [3.2] Việc triển khai cắm ranh mốc quy hoạch các tuyến đường quốc gia và công tác bồi thường, tái định cư sẽ</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>thông để có kế hoạch đầu tư phù hợp, thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, bảo đảm kết hợp hài hòa giữa lợi ích của các vùng, các địa phương (quy định tại Điều 21, Luật Quy hoạch),</p> <p>2.8. Về kế hoạch đầu tư: Ngoài các tuyến đường sắt dự kiến đầu tư giai đoạn 2021 - 2030 theo đề xuất của Tư vấn (Nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện tại; Nghiên cứu và đầu tư triển khai xây dựng đoạn tuyến đường sắt tốc độ cao ưu tiên đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang; Nghiên cứu và đầu tư tuyến đường sắt Biên Hòa — Vũng Tàu), đề nghị xem xét ưu tiên đầu tư một số tuyến cấp bách nhằm đảm bảo kết nối giao thông, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội khu vực Thành phố Hồ Chí Minh trong giai đoạn 2021 - 2030, cụ thể:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đầu tư xây dựng hoàn chỉnh ga Bình Triệu để chuyển Depot Chí Hòa ra khu vực ga Bình Triệu và xây dựng tuyến đường sắt trên cao đoạn Bình Triệu - Hòa Hưng theo quy hoạch;</li> <li>- Đầu tư tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - cần Thơ (Bộ Giao thông vận tải đã giao Ban Quản lý dự án đường sắt tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án tại Quyết định số 132/QĐ-BGTVT ngày 12 tháng 01 năm 2021);</li> <li>- Đầu tư đoạn tuyến Chơn Thành - Biên Hòa thuộc tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh (theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại buổi làm việc với tỉnh Bình Phước tại Thông báo số 20/TB-VPCP ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Văn phòng Chính phủ)</li> <li>- Đầu tư tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Cảng hàng không quốc tế Long Thành (Tại Thông báo số 55/TB-BGTVT ngày 02 tháng 3 năm 2021, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải kết luận ưu tiên các tuyến kết nối với Cảng hàng không Quốc tế Long Thành bao gồm tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Cảng hàng không Quốc tế Long Thành).</li> </ul> <p>3. Các nội dung khác</p> <p>3.1. Do các tuyến đường sắt quốc gia khu vực Thành phố Hồ Chí Minh nằm trong các khu vực đông dân cư, tốc độ đô thị hóa cao, đề nghị Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện việc cắm ranh mốc quy hoạch các tuyến đường quốc gia nhằm quản lý quỹ đất quy hoạch các tuyến đường sắt (đặc biệt tại các ga chính có diện tích chiếm dụng lớn như ga Tân Kiên, Thủ Thiêm...), tương tự tuyến đường sắt Trảng Bom - Hòa Hưng đã thực hiện.</p> <p>3.2. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải sớm triển khai thực hiện công tác bồi thường, tái định</p>	<p>được xem xét thực hiện sau khi quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành và bước triển khai dự án đầu tư được cấp có thẩm quyền phê duyệt.</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>cur đối với các tổ chức, cá nhân nằm trong ranh quy hoạch ga Bình Triệu (diện tích khoảng 47,35ha, tổng số hộ dân khoảng 3.716 hộ, với khoảng 12.978 nhân khẩu) và xây dựng hàng rào bảo vệ xung quanh nhà ga để sớm ổn định đời sống của người dân, cũng như xúc tiến triển khai kế hoạch đầu tư xây dựng ga Bình Triệu theo quy hoạch.</p>	
51	<p><b>Sở GTVT tỉnh Long An (Văn bản số: 904/SGTVT-QLCLHT ngày 04/03/2021)</b></p>	
	<p>Thống nhất nội dung dự thảo quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc và quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.</p> <p>Tuy nhiên đối với quy hoạch mạng lưới đường sắt đoạn qua tỉnh Long An cần xem xét nội dung sau:</p> <p>[1] Điều chỉnh tên các xã: Xã An Nhứt Tân đổi thành xã Tân Bình (do sáp nhập xã An Nhứt Tân và xã Mỹ Bình); xã Long Định, xã Long Cang thuộc địa phận huyện Cần Đước.</p> <p>[2] Đầu tư tuyến đường sắt chuyên dụng từ Ga Long Định đến Cảng Hiệp Phước (cùng giai đoạn đầu tư với tuyến TP.HCM - Mỹ Tho - Cần Thơ) nhằm phát huy lợi thế vùng và thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội tỉnh Long An và TP.HCM.</p>	<p>[1] Tiếp thu ý kiến</p> <p>[2] Giai đoạn đầu tư tuyến đường sắt chuyên dụng từ ga Long Định đến cảng Hiệp Phước được nghiên cứu trong quy hoạch chi tiết khu đầu mỗi TP. Hồ Chí Minh.</p>
52	<p><b>Sở GTVT tỉnh Tiền Giang (Văn bản số: 257/SGTVT-KC ngày 22/02/2021; 34/SGTVT-KC ngày 7/01/2021; 692/SGTVT-KC ngày 26/10/2020)</b></p>	
	<p>Ngày 07/01/2021, Sở Giao thông vận tải có Công văn số 34/SGTVT-KC gửi Cục Đường sắt Việt Nam về việc ý kiến góp ý Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Tuy nhiên, dự thảo hồ sơ Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 kèm theo Công văn số 510/BGTVT-KHĐT ngày 19/01/2021 của Bộ Giao thông vận tải nhận thấy chưa được Cục đường sắt Việt Nam tiếp thu điều chỉnh hoặc giải trình. Vì vậy, Sở Giao thông vận tải tiếp tục gửi kèm Công văn số 34/SGTVT-KC ngày 07/01/2021; kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định.</p> <p>Nội dung Văn bản 34/SGTVT-KC: (Ngày 25/4/2019, Sở Giao thông vận tải đã có Công văn số 692/SGTVT-KC về việc ý kiến về phương án tuyến đường sắt TPHCM – Cần Thơ; đề nghị Cục Đường sắt Việt Nam nghiên cứu tổng hợp).</p>	

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>Nội dung Văn bản số 692/SGTVT-KC ngày 26/10/2020, Sở Giao thông vận tải có ý kiến về hướng tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ như sau:</p> <p>[1] Về hướng tuyến:</p> <p>Căn cứ Quyết định số 2563/QĐ-BGTVT ngày 27/8/2013 của Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt quy hoạch chi tiết tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ; trong đó, đoạn qua tỉnh Tiền Giang như sau: từ ranh giới với huyện Châu Thành tỉnh Long An tuyến đi vào địa phận huyện Chợ Gạo tỉnh Tiền Giang tại xã Trung Hòa, hướng về thành phố Mỹ Tho. Tại thành phố Mỹ Tho tuyến sẽ cắt qua đường hẻm Vương nối dài (đoạn đang quy hoạch) và cắt qua QL.1 2 lần (khu vực Trung Lương) đến xã Phước Thạnh sẽ bố trí 01 ga (ga Mỹ Tho chức năng ga hàng hóa và hành khách). Sau khi rời thành phố Mỹ Tho, tuyến đi song song về phía bên phải ĐT.864 khoảng 1 - 1,35km theo hướng về phía Mỹ Thuận, tuyến đi vòng bên ngoài trại rấn Đồng Tâm đi về ga Vĩnh Kim tại xã Song Thuận huyện Châu Thành (bên phải ĐT.876). Qua ga Vĩnh Kim tuyến tiếp tục đi song song ĐT.864 đi về ga Long Trung tại xã Long Tiên huyện Cai Lậy (bên phải ĐT.868) sau đó tuyến tiếp tục đi qua thị trấn Cái Bè để về ga Cái Bè tại xã Hòa Khánh huyện Cái Bè (bên phải ĐH.71B quy hoạch thành ĐT.875C), khu vực này được quy hoạch thành trung tâm của huyện Cái Bè. Sau ga Cái Bè, tuyến rẽ trái đi về cầu Mỹ Thuận (cầu Mỹ Thuận phục vụ đường sắt được xây dựng về phía hạ lưu của cầu Mỹ Thuận hiện hữu) và đi hết địa phận tỉnh Tiền Giang. Chiều dài tuyến qua địa bàn tỉnh là 67,7km, bố trí 04 ga.</p> <p>Theo Báo cáo nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch hướng tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, qua nghiên cứu, Sở Giao thông vận tải ủng hộ phương án tuyến như đề xuất của đơn vị Tư vấn: tuyến đi vào tỉnh Tiền Giang tại Km35+050, tuyến đường sắt đi chung hành lang bên trái với đường bộ cao tốc, tìm đường sắt đảm bảo cách mép đường bộ tối thiểu 27m. Tuyến đi sát khu vực quy hoạch thị trấn Tân Hiệp và thị trấn Long Định vào ga Tam Hiệp tại Km48+000 (thuộc xã Tam Hiệp, xã Long Định, huyện Châu Thành, tỉnh Tiền Giang) vị trí ga cách trung tâm thị trấn Long Định khoảng 3,2km về phía Tây Bắc, cách Đường tỉnh 878 về phía Tây khoảng 1,2km. Qua ga Tam Hiệp tuyến đi về hướng thị xã Cai Lậy vào ga Cai Lậy tại Km68+800 (thuộc xã Tân Bình, huyện Cai Lậy,</p>	<p>[1] [2] [3] Phạm vi nghiên cứu của quy hoạch mạng lưới đường sắt (là quy hoạch ngành quốc gia) là cấu trúc mạng lưới các tuyến và một số ga chính liên quan kết nối mạng lưới, kết nối quốc tế, kết nối các phương thức khác nên sẽ không đi vào sâu chi tiết. Các đề xuất, kiến nghị của tỉnh thuộc mức độ quy hoạch chi tiết/dự án sẽ được giải quyết trong phạm vi quy hoạch tuyến, ga đường sắt – là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành theo Luật Quy hoạch 2017.</p>

	<b>Nội dung góp ý</b>	<b>Tiếp thu, giải trình</b>
	<p>tỉnh Tiền Giang). Tiếp tục cập theo đường bộ cao tốc tuyến đi vào ga Cái Bè tại Km81+215 (thuộc xã Hậu Thành, Hòa Khánh, huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang) vị trí cách thị trấn Cái Bè 6,8km về hướng Bắc. Tiếp tục đi song song với đường bộ cao tốc tới Km93+100 tuyến rẽ trái vượt qua Quốc lộ 1 đi về Mỹ Thuận trùng với hướng tuyến theo phương án Quy hoạch và đi hết địa phận tỉnh Tiền Giang. Vị trí vượt sông Tiền cách cầu Mỹ Thuận 950m về thượng lưu. Chiều dài tuyến qua địa bàn tỉnh là 65,44km, dự kiến bố trí 03 ga (Tam Hiệp, Cai Lậy và Cái Bè).</p> <p>[2] Về vị trí các ga :</p> <p>Trước mắt, cơ bản thống nhất với đề xuất vị trí 03 ga như nêu trên làm cơ sở nghiên cứu các bước tiếp theo. Tuy nhiên, khi thực hiện các bước tiếp theo đề nghị Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo đơn vị Tư vấn cập nhật các quy hoạch, kế hoạch của địa phương để xác định vị trí, quy mô cụ thể nhằm đảm bảo tính kết nối đồng bộ các phương thức vận tải, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.</p> <p>[3] Kiến nghị:</p> <p>Kiến nghị Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo đơn vị Tư vấn nghiên cứu, làm rõ phương án kết nối giữa các Khu, cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh, kết nối các nút giao trên đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Thuận - Cần Thơ với các Ga trên tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ để trung chuyển hàng hóa.</p>	
53	<b>UBND tỉnh Bến Tre (Văn bản số: 1317/UBND-KT ngày 17/3/2021)</b>	
	Thông nhất với dự thảo Quy hoạch	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
54	<b>Sở GTVT tỉnh Trà Vinh (Văn bản số: 158/SGTVT-KH ngày 08/02/2021)</b>	
	Tỉnh không có tuyến đường sắt đi qua nên không có ý kiến.	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
55	<b>UBND tỉnh Vĩnh Long (Văn bản số: 739/UBND-KTNV ngày 23/02/2021)</b>	
	Thông nhất với dự thảo Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn	



	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
	<p>đến năm 2050.</p> <p>Tuy nhiên, do nguồn vốn đầu tư lớn, quỹ đất để xây dựng nhiều nên cần có nghiên cứu kỹ hơn về nhu cầu vận chuyển đặc biệt là so sánh hiệu quả vận chuyển hàng hoá trọng tải lớn giữa đường sắt và đường thủy ở vùng đồng bằng sông Cửu Long, nơi có hệ thống giao thông thủy chằng chịt. Ngoài ra, cần có định hướng kết nối các ga lớn với hệ thống đường bộ, đường thủy và các cảng hàng không để đảm bảo khả năng phát triển đồng bộ.</p>	<p>Nội dung dự báo tổng thể để phân bổ thị phần giữa 05 chuyên ngành đã tính toán đủ các lợi thế, chi phí của từng chuyên ngành để đưa ra thị phần của từng phương thức vận tải theo từng hành lang.</p>
56	<b>Sở GTVT tỉnh Đồng Tháp (Văn bản số: 236/SGTVT-KHTC ngày 22/02/2021)</b>	
	Thông nhất dự thảo QH	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
57	<b>Sở GTVT tỉnh An Giang (Văn bản số: 342/SGTVT-QLKCHTGT ngày 19/02/2021)</b>	
	Thông nhất dự thảo Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, định hướng đến năm 2050	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
58	Kiên Giang	Chưa nhận được ý kiến.
59	<b>UBND TP. Cần Thơ (Văn bản số: 1406/UBND-KT ngày 27/4/2021)</b>	
	<p>[1] Về quy hoạch tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ đề nghị xem xét điều chỉnh, bổ sung, như sau:</p> <p>[1.1] Điều chỉnh tên trục đường 3C (theo nội dung thuyết minh quy hoạch tại mục 5.3.2.4 trang 5-43 và trang 5-44 “tuyến đi giữa trục đường 3C qua khu công nghiệp Hưng Phú 1”) thành tên trục đường 1A để phù hợp theo quy hoạch của thành phố Cần Thơ. Điều chỉnh đổi tên ga Cái Răng thành ga Cần Thơ để mang ý nghĩa là nhà ga đặt tại địa bàn thành phố Cần Thơ.</p> <p>[1.2] Nghiên cứu phương án quy hoạch theo loại đường sắt tốc độ cao để kết nối đồng bộ với tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, đồng thời điều chỉnh danh mục dự án ưu tiên đầu tư là “nghiên cứu đầu tư giai đoạn 2021 - 2026” để sớm triển khai đầu tư xây dựng và hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ với các tuyến đường bộ cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau và Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, đáp ứng yêu cầu phát</p>	<p>[1] Về quy hoạch tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ:</p> <p>[1.1] Tư vấn tiếp thu, chỉnh sửa trong báo cáo.</p> <p>[1.2] Theo kết quả dự báo nhu cầu vận tải cho thấy khối lượng hàng hóa và hành khách tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ đến năm 2030 không lớn, do vậy cần nghiên cứu, xây dựng cho giai đoạn 2031-2050 để phù hợp với nhu cầu vận tải và khả năng cân đối nguồn lực. Giai đoạn đến năm 2030 tập trung nghiên cứu, chuẩn bị đầu tư cho dự án này. Tuy nhiên tổng thể quy hoạch vẫn theo hướng mở nếu có nhu cầu, sự cần thiết hoặc huy động được nguồn vốn ngoài ngân sách sẽ được kiến nghị đầu tư sớm hơn. Điểm cuối của tuyến đường sắt Tốc độ cao Bắc - Nam tại ga Thủ Thiêm đã được xác định và không có kết nối trực</p>

Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
<p>triển thành phố Cần Thơ là đầu mối giao thông vận tải nội vùng và liên vận quốc tế theo Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 05 tháng 8 năm 2020 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.</p> <p>[1.3] Nghiên cứu bổ sung quy hoạch nhu cầu diện tích đất (dành cho hàng hóa, hành khách, logistics) tại nhà ga Cần Thơ đáp ứng nhu cầu kêu gọi nhà đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ theo hình thức PPP, định hướng phát triển đường sắt và kết nối vận tải đa phương thức tại khu vực nhà ga, phù hợp theo Quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/5000 quận Cái Răng đã được Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ phê duyệt tại Quyết định số 1237/QĐ-UBND ngày 23 tháng 6 năm 2020.</p> <p>[1.4] Nghiên cứu phạm vi bảo vệ đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt đối với phương án quy hoạch cầu đường sắt vượt sông Hậu và đoạn tuyến đường sắt đi trên cao qua khu công nghiệp - đô thị mới trên địa bàn quận Cái Răng, cập nhật hướng tuyến đường bộ cao tốc cần Thơ - Cà Mau (có hướng tuyến quy hoạch đi trên cao giữa trục đường 1A qua khu công nghiệp Hưng Phú 1 và khu đô thị mới Nam cần Thơ) để đảm bảo kết nối giao thông đồng bộ, thuận tiện, an toàn, hạn chế chia cắt giao thông đô thị và ảnh hưởng quy hoạch xây dựng hai bên trục đường 1A có tuyến đường sắt và đường bộ cao tốc đi trên cao. Đồng thời, xác định nhu cầu diện tích đất giành cho đường bộ cao tốc và đường sắt tuân theo quy định hiện hành và phù hợp theo quy hoạch để tránh chồng lấn; xác định cụ thể diện tích đất quy hoạch giành cho tuyến đường sắt và nhà ga đường sắt, làm cơ sở để thành phố Cần Thơ sẽ cập nhật vào quy hoạch cấp tỉnh và quy hoạch chung xây dựng của thành phố, quản lý quy hoạch xây dựng, đất đai đồng bộ với quy hoạch đường sắt.</p> <p>[2] Nghiên cứu bổ sung quy hoạch tuyến đường sắt Cần Thơ - An Giang trong giai đoạn 2031 - 2050, kết nối đồng bộ với tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ để đi An Giang và đi Campuchia, thuộc quy hoạch kết nối đường sắt Việt Nam - Campuchia, đáp ứng yêu cầu phát triển thành phố Cần Thơ là đầu mối giao thông vận tải nội vùng và liên vận quốc tế.</p>	<p>tiếp đến đường sắt thường tại khu đầu mối TP. Hồ Chí Minh. Do đó không thể quy hoạch kết nối đồng bộ với tuyến Tốc độ cao Bắc - Nam, ngoài ra với khối lượng vận tải theo dự báo nhu cầu việc đầu tư đường sắt Tốc độ cao có năng lực lớn, với chi phí đầu tư, vận hành khai thác lớn là không hiệu quả và hợp lý. Tốc độ thiết kế sẽ được nghiên cứu cụ thể trong các quy hoạch chi tiết được điều chỉnh sau quy hoạch mạng lưới đường sắt này.</p> <p>[1.3] [1.4] Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia chỉ xác định về mạng lưới và thời kỳ đầu tư, sơ bộ xác định nhu cầu diện tích đất cho toàn tuyến đường sắt, các chi tiết khác sẽ nằm trong các quy hoạch chi tiết (tuyến, ga) hoặc quy hoạch tỉnh, khu kinh tế..., trong quy hoạch mạng lưới chưa khẳng định được kích thước và vị trí chính xác (sẽ xác định trong quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành hay cấp dự án). Ranh giới sử dụng đất được xác định trong quy hoạch này tuân thủ đúng theo quy định tại Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 của Chính phủ quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.</p> <p>[2] Việt Nam đã tham gia các chương trình kết nối hạ tầng giao thông quốc tế có giao thông đường sắt và chiến lược và quy hoạch giao thông vận tải Việt Nam đã xác định các phương án kết nối với 3 quốc gia láng giềng có chung đường biên giới đất liền là Trung Quốc, Lào và Campuchia, và thông qua đó tiếp tục kết nối sang Thái Lan, Myanmar và Singapore. Việt Nam đã có thoả thuận về hợp tác kết nối 01 tuyến đường sắt với Campuchia (tuyến TP. Hồ Chí Minh - PhnomPenh qua Lộc Ninh hoặc Mộc Bài) theo như thoả thuận hợp tác song phương đã ký kết (có thoả thuận 1 điểm nối ray). Đồng thời việc quy hoạch kết nối Quốc tế còn phụ</p>

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
		thuộc vào quy hoạch, hướng tuyến và lộ trình đầu tư của Campuchia để đưa ra phương án và thời kỳ hợp lý. Đối với kết nối được đề xuất từ TP. Cần Thơ đi An Giang và Campuchia hiện nay chưa có quy hoạch, thỏa thuận và nghiên cứu của cả Việt Nam và Campuchia về phương án này, mặt khác theo dự báo nhu cầu vận tải liên vận Quốc tế cũng không có khối lượng cho hành lang này. Do đó kiến nghị không đưa phương án tuyến kết nối Quốc Tế từ TP. Cần Thơ đi An Giang và Campuchia theo đề xuất của UBND TP. Cần Thơ. Trong các kỳ quy hoạch tiếp theo sẽ tiếp tục nghiên cứu và đề xuất phù hợp khi có nhu cầu.
60	<b>Sở GTVT tỉnh Hậu Giang (Văn bản số: 211/SGTVT-KHKT ngày 04/02/2021)</b>	
	Thống nhất nội dung báo cáo cuối kỳ	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến
61	<b>UBND tỉnh Sóc Trăng (Văn bản số: 296/UBND-TH ngày 23/02/2021)</b>	
	Cơ bản thống nhất theo nội dung dự thảo Quy hoạch [1] Đề nghị bổ sung hoặc quy hoạch tuyến đường sắt Cần Thơ – Cà Mau, đoạn qua địa bàn tỉnh Sóc Trăng kết nối được với cảng biển nước sâu (cảng Trần Đề) để vận chuyển hàng hoá từ cảng biển đến thành phố Cần Thơ và các tỉnh lân cận.	[1] Đoạn tuyến Cần Thơ – Cà Mau cho kết quả dự báo khối lượng hạn chế. Cụ ly từ cảng biển Trần Đề (nếu được xây dựng) đến Cần Thơ và các tỉnh trong vùng không đủ dài để tối ưu với phương thức đường sắt. Trong trường hợp nhu cầu vận chuyển từ cảng Trần Đề đến 1 điểm nào đó như trung tâm công nghiệp, cửa khẩu rất lớn (cỡ trên 20 triệu tấn/năm) thì sẽ phù hợp với đường sắt xây dựng mới. Vì vậy, đường sắt kết nối Trần Đề sẽ được tiếp tục nghiên cứu ở thời kỳ lập quy hoạch tiếp theo.
62	<b>UBND tỉnh Bạc Liêu (Văn bản số: 743/UBND-KT 4/3/2021)</b>	
	Thống nhất với nội dung dự thảo Quy hoạch	Đã thống nhất toàn bộ, không có ý kiến

	Nội dung góp ý	Tiếp thu, giải trình
63	<b>UBND tỉnh Cà Mau (Văn bản số: 937/UBND-XD ngày 05/03/2021)</b>	
	<p>Tại trang 5.22, Bảng quy hoạch sơ bộ ước tính nhu cầu vận chuyển đến năm 2050, mục 11, đơn vị tư vấn có nhận xét với nội dung xây dựng mới đường sắt Cần Thơ – Cà Mau chưa hiệu quả; việc này, đề nghị đơn vị tư vấn xem xét và đánh giá lại tính hiệu quả một cách toàn diện để có thể triển khai thực hiện tuyến đường sắt Cần Thơ – Cà Mau giai đoạn 2031 – 2050, nhằm kết nối đồng bộ, hiệu quả với tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh – Mỹ Tho – Cần Thơ.</p>	<p>[1] Kết quả dự báo một số tuyến đường sắt chỉ là dưới 5 triệu tấn quy đổi (tấn hàng và lượt hành khách) trong 1 năm khai thác là chỉ số không thể có hiệu quả với 1 tuyến đường sắt khổ 1435 xây dựng mới.</p>