PHẦN VĂN BẢN KHÁC

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 1468/QĐ-TTg	*Hà Nội, ngày 24 tháng 8 năm 2015*

QUYẾT ĐỊNH
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

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. 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 với những nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt phù hợp với chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam, chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam; gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển của các lĩnh vực giao thông vận tải khác và các quy hoạch có liên quan.

2. Ưu tiên tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt trên cơ sở kết hợp cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng hiện có với đầu tư xây dựng mới từng bước vững chắc, làm động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; phát triển mạng đường sắt kết nối với các cảng biển lớn, các khu công nghiệp và các quốc gia có chung biên giới để thúc đẩy hội nhập quốc tế; nhanh chóng phát triển mạng đường sắt đô thị làm nòng cốt trong vận tải công cộng tại các thành phố lớn, trước mắt ưu tiên Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

3. Tập trung đầu tư nâng cấp và từng bước đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến đường sắt hiện có theo thứ tự ưu tiên nhằm phát huy được vai trò chủ lực của vận tải đường sắt về hành khách và hàng hóa trên các trục Bắc - Nam, Đông - Tây.

Đồng thời, kết hợp phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng đường sắt với phương tiện vận tải, thiết bị quản lý, điều hành vận tải, theo lộ trình hợp lý cho các giai đoạn đến năm 2020 và từ năm 2020 đến năm 2030 nhằm khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có.

4. Việc phát triển các tuyến đường sắt mới cần lựa chọn tiêu chuẩn kỹ thuật tiên tiến, bảo đảm phát triển bền vững, có khả năng kết nối với mạng lưới đường sắt trong nước và nước ngoài.

5. Từng bước nâng cao thị phần vận tải và phát triển vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, chất lượng cao, chi phí hợp lý, nhanh, an toàn, tiết kiệm năng lượng, bảo vệ môi trường, tiết kiệm chi phí xã hội; gắn kết với các trung tâm phân phối hàng hóa, các cảng biển lớn, cảng cạn (ICD) và các phương thức vận tải khác; đảm nhận vận tải hàng hóa khối lượng lớn đường dài và trung bình, vận tải hành khách đường dài, liên tỉnh, vận tải hành khách công cộng tại các thành phố lớn, chú trọng dịch vụ vận tải hành khách nội - ngoại ô, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

6. Phát triển mạnh vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics và các công trình hỗ trợ cho vận tải hàng hóa; gắn kết kinh doanh vận tải đường sắt với kinh doanh ngoài vận tải đường sắt tại các nhà ga để tạo sự thuận tiện tối đa cho hành khách và vận tải hàng hóa.

7. Tập trung nguồn lực nhà nước, tranh thủ tối đa các nguồn hỗ trợ phát triển của nước ngoài để đầu tư kết cấu hạ tầng thiết yếu; khuyến khích, huy động tối đa mọi nguồn lực của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, vận tải đường sắt và các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt; coi trọng công tác bảo trì kết cấu hạ tầng hiện có và sau xây dựng để bảo đảm khai thác hiệu quả, thông suốt, trật tự, an toàn và phát triển bền vững.

8. Dành quỹ đất phù hợp với nhu cầu phát triển đường sắt, bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt và phạm vi bảo vệ công trình đường sắt theo đúng quy định của Luật Đường sắt. Xây dựng kế hoạch sử dụng năng lượng điện phù hợp với nhu cầu phát triển của đường sắt. Bảo vệ môi trường, bảo đảm tăng trưởng xanh và chủ động ứng phó biến đổi khí hậu.

9. Phát triển nguồn nhân lực và khoa học - công nghệ chuyên ngành hợp lý theo lộ trình cụ thể đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa - hiện đại hóa đường sắt các giai đoạn; tăng cường hợp tác quốc tế, xây dựng nền tảng để phát triển công nghiệp đường sắt phục vụ tốt nhu cầu trong nước và tiến tới xuất khẩu.

II. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN

1. Phát triển giao thông vận tải đường sắt đồng bộ về kết cấu hạ tầng, phương tiện, dịch vụ vận tải và công nghiệp đạt trình độ tiên tiến, hiện đại, thúc đẩy tăng trưởng các ngành kinh tế khác, hướng tới mục tiêu đưa Việt Nam cơ bản trở thành nước công nghiệp vào năm 2020.

2. Chuẩn bị các điều kiện cần thiết để từng bước hình thành mạng lưới đường sắt hoàn chỉnh liên kết các trung tâm kinh tế - xã hội, các vùng kinh tế trọng điểm của cả nước và kết hợp các phương thức vận tải khác; tham gia vận tải công cộng tại các đô thị, thành phố lớn; cung cấp dịch vụ vận tải đường sắt nội - ngoại ô, nội vùng và đường dài thông suốt, nhanh chóng, an toàn, cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu trong nước, giao lưu quốc tế và bảo đảm quốc phòng - an ninh.

3. Ban hành cơ chế đặc thù, hấp dẫn để khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt.

4. Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật, đổi mới chương trình và mở rộng các hình thức đào tạo, nâng cao công tác xã hội hóa trong đào tạo bảo đảm nguồn nhân lực có chất lượng cao phục vụ tốt cho nhu cầu phát triển đường sắt hiện đại.

III. QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

1. Về vận tải đường sắt:

a) Thị phần vận tải:

- Đến năm 2020: Giao thông vận tải đường sắt đáp ứng khoảng 1,00% - 2,00% về nhu cầu vận tải hành khách và khoảng 1,00% - 3,00% về nhu cầu vận tải hàng hóa trong tổng khối lượng vận tải của toàn ngành giao thông vận tải; trong đó, vận tải hành khách đô thị bằng đường sắt đáp ứng được khoảng 4,00% - 5,00% nhu cầu vận tải hành khách công cộng tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Đến năm 2030: Giao thông vận tải đường sắt đáp ứng khoảng 3,00% - 4,00% về nhu cầu vận tải hành khách và khoảng 4,00% - 5,00% về nhu cầu vận tải hàng hóa trong tổng khối lượng vận tải của toàn ngành giao thông vận tải; trong đó, vận tải hành khách đô thị bằng đường sắt đáp ứng khoảng 15% - 20% nhu cầu vận tải hành khách công cộng tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

b) Vận tải hành khách: Tập trung phát triển dịch vụ vận tải đường dài với cự ly từ 300 kilômét đến 500 kilômét trên trục Bắc - Nam, Đông - Tây và dịch vụ vận tải đường sắt đô thị, đường sắt nội - ngoại ô, đường sắt liên tỉnh trên cơ sở khai thác hiệu quả hệ thống đường sắt hiện có và đường sắt xây dựng mới.

c) Vận tải hàng hóa: Phát triển nhanh dịch vụ vận tải khối lượng lớn từ các khu mỏ, cảng biển, cảng ICD, nhà máy, các khu kinh tế lớn... để giảm sức ép đối với đường bộ, hạn chế tai nạn giao thông. Ứng dụng công nghệ vận tải hiện đại đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng.

d) Nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ vận tải trên cơ sở đẩy nhanh tiến trình cổ phần hóa các doanh nghiệp vận tải đường sắt, xã hội hóa vận tải đường sắt nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, hạ giá thành vận tải. Thu hút các thành phần kinh tế tham gia phát triển vận tải đường sắt và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt, tăng cường quản lý nhà nước về vận tải đường sắt.

đ) Mở rộng liên kết vận tải quốc tế, khu vực và các quốc gia có chung biên giới trên cơ sở mạng đường sắt hiện có và trong tương lai.

2. Về kết cấu hạ tầng:

a) Đến năm 2020:

Tập trung đầu tư nâng cấp và từng bước đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến đường sắt hiện có, trong đó ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh. Phát triển đường sắt đô thị tại các thành phố lớn, trong đó ưu tiên tập trung cho Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Nghiên cứu xây dựng mới tuyến đường sắt khổ 1.435 milimét nối Thành phố Hồ Chí Minh với thành phố Vũng Tàu và nối Thành phố Hồ Chí Minh với thành phố Cần Thơ. Nghiên cứu xây dựng mới một số đoạn tuyến đường sắt: Kết nối với đường sắt xuyên Á, đường sắt Lào; nối các tỉnh Tây Nguyên để phục vụ khai thác và sản xuất alumin - nhôm; kết nối với cảng biển và khu kinh tế lớn. Tiếp tục nghiên cứu các phương án khả thi để có kế hoạch đầu tư xây dựng phù hợp tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, tuyến đường sắt hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam - Trung Quốc. Cụ thể như sau:

- Đối với mạng đường sắt hiện có:

+ Nâng cấp, từng bước hiện đại hóa tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh dài khoảng 1.726 kilômét để đạt tốc độ chạy tàu bình quân từ 80 kilômét/giờ đến 90 kilômét/giờ đối với tàu khách và 50 kilômét/giờ đến 60 kilômét/giờ đối với tàu hàng; trước mắt, tập trung cải tạo khu vực đèo Hải Vân, đèo Khe Nét, khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyện; cải tạo, nâng cấp các cầu yếu, hầm yếu; cải tạo bình diện tuyến, mở thêm đường trong ga, kéo dài đường ga…;

+ Cải tạo, nâng cấp, từng bước đưa vào cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia các tuyến: Yên Viên - Lào Cai dài 285 kilômét; Hà Nội (Gia Lâm) - Hải Phòng dài 96 kilômét; Hà Nội (Đông Anh) - Thái Nguyên (Quán Triều) dài 54,6 kilômét; Hà Nội (Yên Viên) - Lạng Sơn (Đồng Đăng) dài 156 kilômét;

+ Cải tạo, nâng cấp các ga có nhu cầu vận tải lớn để nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng thị phần vận tải trên các tuyến đường sắt, ưu tiên tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh và tuyến Yên Viên - Lào Cai;

+ Từng bước xóa bỏ các đường ngang dân sinh, xây dựng hệ thống đường ngang có phòng vệ, đường gom, rào cách ly, rào bảo vệ hành lang an toàn, cầu vượt tại các điểm giao cắt đường sắt với quốc lộ và đường tỉnh có lưu lượng giao thông lớn, nguy cơ mất an toàn giao thông cao nhằm thiết lập hành lang an toàn trên toàn hệ thống.

- Đối với đường sắt xây dựng mới:

+ Hoàn thành và đưa vào khai thác, sử dụng toàn tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân, dài 129 kilômét;

+ Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam: Nghiên cứu phương án xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao, đường đôi khổ 1.435 milimét, trong đó chuẩn bị các điều kiện cần thiết để từng bước ưu tiên xây dựng trước những đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn, đặc biệt khu vực kết nối với Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh như các đoạn Hà Nội - Vinh và Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang;

+ Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt: Tuyến vành đai phía Đông (Yên Viên - Lạc Đạo - Ngọc Hồi dài khoảng 80 kilômét) thuộc khu đầu mối Hà Nội; tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (trong đó ưu tiên đoạn Trảng Bom - Thị Vải, Cái Mép dài 65,4 kilômét); tuyến đường sắt nối cảng biển Hải Phòng - Lạch Huyện dài 32,65 kilômét;

+ Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ (ưu tiên đoạn tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho), Đắk Nông - Chơn Thành (dài 67 kilômét), Dĩ An - Lộc Ninh (dài 128 kilômét) để kết nối với đường sắt xuyên Á, Vũng Áng - Cha Lo (Mụ Giạ) (dài 67 kilômét) để kết nối với đường sắt Lào tại Mụ Giạ.

- Đối với đường sắt đô thị: Hoàn thành và đưa vào khai thác một số tuyến đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội (Cát Linh - Hà Đông, Nhổn - ga Hà Nội) và Thành phố Hồ Chí Minh (Bến Thành - Suối Tiên); chuẩn bị và thực hiện đầu tư các tuyến theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

b) Đến năm 2030:

- Đối với mạng đường sắt hiện có:

+ Hoàn thành cải tạo, nâng cấp và khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải;

+ Hoàn thành xây dựng hệ thống công trình bảo đảm trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt, các điểm giao cắt khác mức giữa đường bộ và đường sắt theo quy định của Luật Đường sắt.

- Đối với đường sắt xây dựng mới:

+ Triển khai xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 kilômét/giờ đến dưới 200 kilômét/giờ), đường đôi khổ 1.435 milimét, điện khí hóa, hạ tầng tuyến có thể đáp ứng khai thác tốc độ cao tốc 350 kilômét/giờ trong tương lai, ưu tiên xây dựng trước những đoạn có nhu cầu vận tải lớn trên trục Bắc - Nam theo khả năng huy động vốn;

+ Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt khổ 1.435 milimét, điện khí hóa: Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng dài 380 kilômét; Hà Nội - Đồng Đăng dài 156 kilômét;

+ Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt kết nối với cảng biển, khu kinh tế, khu công nghiệp, du lịch: Diêu Trì - Nhơn Hội; Vũng Áng - Mụ Giạ kết nối với đường sắt Lào; cảng Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo; đường sắt vào cảng nội địa ICD Hương Canh (Vĩnh Phúc); Nam Định - Thịnh Long và khu kinh tế Ninh Cơ;

đường sắt vào cụm cảng khu vực Bắc Trung Bộ (Nghi Sơn, khôi phục đường sắt xuống cảng Cửa Lò); đường sắt vào cụm cảng khu vực Trung Trung Bộ (Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất); đường sắt vào cụm cảng khu vực Nam Trung Bộ (Quy Nhơn, Phan Thiết, khôi phục đường sắt từ ga Ngã Ba - cảng Ba Ngòi);

+ Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt ven biển: Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh dài khoảng 120 kilômét; Hạ Long - Mũi Chùa - Móng Cái dài khoảng 150 kilômét;

+ Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên: Đắk Nông - Kon Tum - Đắk Lắk - Bình Phước dài khoảng 550 kilômét, Tuy Hòa - Buôn Ma Thuột dài khoảng 169 kilômét, Đắk Nông - Bình Thuận dài khoảng 121 kilômét;

+ Nghiên cứu, xây dựng các tuyến đường sắt: Dĩ An - Lộc Ninh kết nối với đường sắt Campuchia; Lạng Sơn - Quảng Ninh (Mũi Chùa) dài khoảng 95 kilômét; Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái dài khoảng 73 kilômét;

+ Khôi phục tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt, dài khoảng 84 kilômét.

- Đối với đường sắt đô thị: Tiếp tục triển khai đầu tư, phấn đấu hoàn thành các dự án đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

(Danh mục dự án đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 quy định tại Phụ lục I kèm theo Quyết định này.

Nhu cầu sử dụng đất tăng thêm và năng lượng điện đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 quy định tại Phụ lục II kèm theo Quyết định này).

3. Về công nghiệp đường sắt:

a) Đến năm 2020:

- Cải tạo, xây dựng cơ sở chế tạo, lắp ráp đầu máy, toa xe, sản xuất phụ tùng thay thế với tỷ lệ nội địa hóa phấn đấu đạt từ 40% - 60%; đổi mới công nghệ, mở rộng quy mô sản xuất để đáp ứng về cơ bản nhu cầu bảo trì, cải tạo, sửa chữa, nâng cấp mạng đường sắt hiện có và từng bước xuất khẩu;

- Đầu máy: Định hướng phát triển công nghiệp lắp ráp đầu máy diesel cho các tuyến cũ và sức kéo điện cho các tuyến mới điện khí hóa; đồng thời phát triển mạnh các đoàn tàu tự hành (EMU) để vận tải hành khách nội, ngoại ô;

- Toa xe: Tập trung phát triển công nghiệp đóng mới toa xe cung cấp cho tiêu dùng trong nước, hướng tới xuất khẩu sang các nước trong khu vực;

- Phụ tùng, vật tư đường sắt (ray, tà vẹt, phụ kiện, ghi, hệ thống cung cấp điện sức kéo, thông tin, tín hiệu…): Đẩy mạnh sản xuất trong nước, từng bước đáp ứng nhu cầu bảo trì các tuyến đường sắt hiện có và tiến tới xuất khẩu.

b) Đến năm 2030:

- Đầu tư dây chuyền công nghệ hiện đại cho các cơ sở chế tạo, lắp ráp đầu máy, toa xe, sản xuất phụ tùng thay thế với tỷ lệ nội địa hóa đạt từ 60% - 80%; mở rộng quy mô sản xuất để đóng mới toa xe có chất lượng cao, đáp ứng được nhu cầu trong nước và xuất khẩu;

- Phát triển công nghiệp sản xuất phụ tùng, vật tư đường sắt, đáp ứng nhu cầu xây dựng mới các tuyến đường sắt trong nước và xuất khẩu.

IV. CÁC GIẢI PHÁP, CHÍNH SÁCH THỰC HIỆN

1. Về công tác quản lý nhà nước

Tăng cường công tác quản lý nhà nước và kiện toàn mô hình tổ chức quản lý, khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt. Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả; góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh. Phát triển đường sắt theo chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, hiện đại và đồng bộ; gắn kết loại hình giao thông vận tải đường sắt với các loại hình giao thông vận tải khác. Phân định rõ giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư.

2. Về huy động nguồn vốn

- Chủ động bố trí vốn từ ngân sách nhà nước; có cơ chế đặc thù để huy động tối đa vốn từ các thành phần kinh tế trong và ngoài nước như vốn ODA, vốn ưu đãi của Chính phủ các nước, phát hành trái phiếu Chính phủ... để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, đặc biệt là hệ thống đường sắt đô thị và đường sắt nội - ngoại ô, đường sắt huyết mạch trọng yếu trên các trục Bắc - Nam, Đông - Tây.

- Xây dựng và ban hành cơ chế xã hội hóa để khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua hình thức nhượng quyền kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, liên doanh, đối tác công tư (PPP), phát hành trái phiếu công trình... Xây dựng cơ chế đặc thù khai thác quỹ đất từ các dự án, đặc biệt là các dự án đường sắt qua đô thị, các công trình nhà ga... để huy động nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đối với các tuyến và các đoạn tuyến có lợi thế khai thác theo quy hoạch và quản lý của Nhà nước.

- Đẩy mạnh chính sách xã hội hóa trong kinh doanh vận tải đường sắt, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt; thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phương tiện vận tải, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải (ke ga, kho, bãi hàng, phương tiện xếp dỡ…).

- Có cơ chế hỗ trợ các cơ sở công nghiệp đường sắt đầu tư nhập khẩu dây chuyền công nghệ mới, hiện đại của các nước tiên tiến, theo chương trình cơ khí trọng điểm nhà nước để hình thành các cơ sở công nghiệp lắp ráp đầu máy, sản xuất toa xe và các phụ tùng, phụ kiện đường sắt, từng bước thay thế các phương tiện vận tải lạc hậu, công suất nhỏ, tiêu tốn năng lượng.

3. Về phát triển nguồn nhân lực

- Có kế hoạch đầu tư hợp lý cho công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực. Xây dựng chính sách khuyến khích và thu hút các nhà chuyên môn giỏi làm việc trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Nhanh chóng tổ chức đào tạo nguồn nhân lực về công nghệ đường sắt điện khí hóa, đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị.

- Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật, đổi mới chương trình và mở rộng các hình thức đào tạo; coi trọng công tác xã hội hóa trong đào tạo, đảm bảo đủ nguồn nhân lực có chất lượng cao phục vụ tốt nhu cầu phát triển đường sắt hiện đại.

- Có chính sách tiền lương và các chế độ đãi ngộ đối với người lao động làm việc trong điều kiện đặc thù của ngành đường sắt, đặc biệt ở các vùng sâu, vùng xa, vùng khó khăn.

- Thành lập cơ sở đào tạo, nghiên cứu chuyên sâu về lĩnh vực đường sắt; đầu tư nâng cấp trường nghề đường sắt để có đủ năng lực đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng được nhu cầu phát triển đường sắt.

- Ưu tiên dành chỉ tiêu đào tạo ở nước ngoài về chuyên ngành đường sắt.

4. Về khoa học - công nghệ

Có chính sách khuyến khích việc nghiên cứu, ứng dụng thành tựu khoa học - công nghệ mới, vật liệu mới, hiện đại trong nghiên cứu, đào tạo, khai thác vận tải, xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng, công nghiệp và dịch vụ. Đặc biệt chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để lập kế hoạch tổ chức khai thác, thu thập và xử lý thông tin khách hàng; phát triển hệ thống bán và kiểm soát vé tự động, đề cao công tác quản lý chất lượng, tiêu chuẩn hóa các sản phẩm công nghiệp theo quy chuẩn Việt Nam và các tổ chức đường sắt quốc tế.

5. Về hợp tác quốc tế

Mở rộng hợp tác quốc tế, đặc biệt là với những nước có ngành đường sắt phát triển để tiếp thu khoa học - công nghệ tiên tiến và kinh nghiệm phát triển đường sắt, hợp tác trong việc đào tạo nguồn nhân lực để tiếp nhận, chuyển giao những công nghệ mới, tiên tiến, hiện đại, trước mắt đáp ứng nhu cầu phát triển trong nước, mở rộng thị trường sang các nước trong khu vực và trên thế giới trong tương lai. Tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật phù hợp với quy định của các tổ chức hợp tác quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

6. Về phát triển vận tải

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt. Tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải trên cơ sở cổ phần hóa các doanh nghiệp vận tải, đẩy nhanh tiến trình xã hội hóa vận tải đường sắt.

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

- Phát triển vận tải đường sắt và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ vận tải đường sắt với các loại hình vận tải khác. Phát triển mạnh vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics trong vận tải hàng hóa.

- Tăng cường công tác quản lý, kiểm tra chất lượng phương tiện và chất lượng dịch vụ vận tải, đặc biệt là đối với vận tải hành khách. Phát triển các tổ chức, hiệp hội bảo vệ quyền lợi khách hàng.

7. Về phát triển công nghiệp đường sắt

- Khuyến khích và tạo mọi điều kiện để mở rộng công nghiệp; liên doanh, liên kết giữa các doanh nghiệp trong và ngoài nước để huy động vốn, chuyển giao công nghệ, trao đổi kinh nghiệm trong quản lý, điều hành và thực hiện lộ trình nội địa hóa; tập trung sản xuất các sản phẩm có lợi thế cạnh tranh.

- Ban hành chính sách để tạo điều kiện tiếp cận và áp dụng công nghệ, kỹ thuật mới.

8. Về an toàn giao thông

- Tăng cường kiểm soát chặt chẽ chất lượng công tác bảo trì kết cấu hạ tầng và phương tiện đường sắt nhằm đảm bảo an toàn chạy tàu.

- Nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật kết hợp với tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý các hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt.

- Tăng cường công tác cứu hộ, cứu nạn để giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông đường sắt gây ra.

- Hoàn thành việc lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt theo đúng kế hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

9. Về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững

- Từng bước kiểm soát, phòng ngừa và giảm thiểu ô nhiễm môi trường trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là xử lý rác thải và chất thải công nghiệp. Nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng, nhanh chóng phát triển hệ thống đường sắt đô thị.

- Tăng cường năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ, phương tiện sử dụng năng lượng hiệu quả; ứng dụng nhiên liệu sạch, năng lượng tái tạo và các dạng năng lượng thay thế khác trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

10. Nghiên cứu, ban hành chính sách hỗ trợ đối với những tuyến đường sắt không bù đắp đủ chi phí nhưng vẫn phải duy trì để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm an ninh, quốc phòng.

V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Bộ Giao thông vận tải

- Chịu trách nhiệm quản lý và chỉ đạo triển khai thực hiện Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Tổ chức lập, phê duyệt hoặc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt các quy hoạch chi tiết, đề án phù hợp với Quy hoạch này.

- Trong quá trình thực hiện Quy hoạch, trường hợp cần cập nhật, bổ sung cho phù hợp với yêu cầu phát triển đất nước thì nghiên cứu trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính

Ưu tiên bố trí vốn từ ngân sách nhà nước để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; nghiên cứu, ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi để huy động và sử dụng vốn có hiệu quả cho đầu tư phát triển đường sắt.

3. Bộ Tài nguyên và Môi trường

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng các quy định về quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt.

4. Bộ Công Thương

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện pháp luật về hoạt động dịch vụ logistics; quản lý việc sản xuất, đóng mới, nhập khẩu phương tiện vận tải đường sắt; nghiên cứu xây dựng đề án cung cấp điện, bảo đảm nguồn điện ổn định cho đường sắt điện khí hóa và hệ thống thông tin - tín hiệu.

5. Bộ Giáo dục và Đào tạo

Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải đổi mới chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu phát triển nguồn nhân lực, tạo điều kiện thuận lợi và ưu tiên dành chỉ tiêu đào tạo ở trong nước và nước ngoài về chuyên ngành đường sắt.

6. Bộ Khoa học và Công nghệ

Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức nghiên cứu, thử nghiệm các công nghệ mới, vật liệu mới; ban hành tiêu chuẩn về sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả đối với phương tiện vận tải đường sắt.

7. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có đường sắt đi qua

Chủ động dành quỹ đất phát triển giao thông vận tải đường sắt theo chiến lược, quy hoạch, kế hoạch. Bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông, tổ chức tuyên truyền nâng cao ý thức chấp hành pháp luật và bảo vệ công trình đường sắt.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10 tháng 9 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

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

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Tấn Dũng

Phụ lục I

DANH MỤC DỰ ÁN ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24 tháng 8 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ)

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Giai đoạn đầu tư			Dự kiến nguồn vốn
					Đến năm 2020	Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030	Sau năm 2030	
I	**Mạng lưới đường sắt quốc gia**							
A	**Nâng cấp các tuyến hiện có**							
1	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh	1.726,0	1.000	Nâng cấp, hiện đại hóa đạt tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia	x	x		Nhà nước, Tư nhân
2	Hà Nội - Lào Cai (Yên Viên - Lào Cai)	285,0	1.000	Nâng cấp, hiện đại hóa đạt tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia	x	x		Nhà nước, Tư nhân
3	Hà Nội - Hải Phòng (Gia Lâm - Hải Phòng)	96,0	1.000	Nâng cấp, hiện đại hóa đạt tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia	x	x		Nhà nước, Tư nhân
4	Hà Nội - Thái Nguyên (Đông Anh - Quán Triều)	54,6	1.000 và 1.435	Nâng cấp, hiện đại hóa đạt tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia	x	x		Nhà nước, Tư nhân
5	Hà Nội - Lạng Sơn (Yên Viên - Đồng Đăng)	156,0	1.000 và 1.435	Nâng cấp, hiện đại hóa đạt tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia	x	x		Nhà nước, Tư nhân
6	Kép - Chí Linh	38,0	1.000 và 1.435	Nâng cấp, hiện đại hóa đạt tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia	x			Nhà nước, Tư nhân
7	Kép - Lưu Xá	56,0	1.435	Nâng cấp, hiện đại hóa đạt tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia	x			Nhà nước, Tư nhân

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Giai đoạn đầu tư			Dự kiến nguồn vốn
					Đến năm 2020	Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030	Sau năm 2030	
8	Dự án an toàn giao thông (Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ)					x	x	Nhà nước, Tư nhân
B	**Đường sắt xây dựng mới**							
B1	***Trên các trục chính***							
1	Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân	129,0	1.000 và 1.435	Đường đơn	x			Nhà nước, Tư nhân
2	Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng	380,0	1.435	Điện khí hóa		x	x	Nhà nước, Tư nhân
3	Biên Hòa - Vũng Tàu	84,0	1.435	đoạn Biên Hòa - Thị Vải: đường đôi đoạn Thị Vải - Vũng Tàu: đường đơn	x	x		Nhà nước, Tư nhân
4	Hà Nội - Đồng Đăng	156,0	1.435	Điện khí hóa		x	x	Nhà nước, Tư nhân
5	Đường sắt phục vụ khai thác Bô xít (đoạn Đắk Nông - Chơn Thành, kết nối với đường sắt xuống Cảng Thị Vải)	67,0	1.435	Đường đơn		x		Nhà nước, Tư nhân
6	Dĩ An - Lộc Ninh	128,0	1.435	đoạn Dĩ An - Chơn Thành: đường đôi đoạn Chơn Thành - Lộc Ninh: đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
7	Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ - Cà Mau	320,0	1.435	Điện khí hóa		x	x	Nhà nước, Tư nhân
8	Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ	119,0	-	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
9	Tháp Chàm - Đà Lạt	84,0	1.000	Khôi phục tuyến cũ		x	x	Nhà nước, Tư nhân
10	Đông Hà - Lao Bảo - cảng Mỹ Thủy	114,0	1.000	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
11	Tuy Hòa - Buôn Ma Thuột	169,0	1.435	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
12	Đắk Nông - Bình Thuận	121,0	1.435	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
13	Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Đắk Lắk - Bình Phước)	550,0	1.435	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Giai đoạn đầu tư			Dự kiến nguồn vốn
					Đến năm 2020	Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030	Sau năm 2030	
14	Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái	73,0	1.000	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
15	Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh	120,0	1.435	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
16	Lạng Sơn - Quảng Ninh (Mũi Chùa)	95,0	1.435	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
17	Hạ Long - Móng Cái	150,0	1.435	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
18	Đường sắt đầu mối Thủ đô Hà Nội: Đường sắt vành đai phía Đông (Yên Viên - Lạc Đạo - Ngọc Hồi)	80,0	-	Đường sắt quốc gia	x	x		Nhà nước, Tư nhân
B2	***Đường sắt làm mới nối vào các cảng, khu công nghiệp, khu kinh tế, mỏ***							
1	Cụm cảng khu vực phía Bắc:							
-	Cảng Lạch Huyện, Đình Vũ	39,7	1.435		x	x		Nhà nước, Tư nhân
-	Cảng nội địa ICD Hương Canh (Vĩnh Phúc)	5,0	1.000	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
2	Cụm cảng khu vực Bắc Trung Bộ: Nghi Sơn, Khôi phục đường xuống cảng Cửa Lò...	30,0	1.000	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
3	Cụm cảng khu vực Trung Trung Bộ: Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất...	30,0	1.000	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
4	Cụm cảng khu vực Nam Trung Bộ: Quy Nhơn (Nhơn Hội - Nhơn Bình), Vân Phong, Phan Thiết; khôi phục tuyến đường sắt từ ga Ngã Ba - cảng Cam Ranh (cảng Ba Ngòi cũ)	55,0	1.000	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân
5	Thành phố Nam Định - Thịnh Long và khu kinh tế Ninh Cơ	50,0	1.000	Đường đơn		x	x	Nhà nước, Tư nhân

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Giai đoạn đầu tư			Dự kiến nguồn vốn
					Đến năm 2020	Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030	Sau năm 2030	
C	**Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam**							
1	Hà Nội - Vinh	284,0	1.435	Đường sắt quốc gia		x	x	Nhà nước, Tư nhân
2	Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang	366,0	1.435	Đường sắt quốc gia	x	x	x	Nhà nước, Tư nhân
3	Vinh - Nha Trang	920,0	1.435	Đường sắt quốc gia			x	Nhà nước, Tư nhân
II	**Đường sắt đô thị Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh**							
A	**Đường sắt đô thị Hà Nội**							
1	Ngọc Hồi - Yên Viên, Như Quỳnh (giai đoạn đầu 28,7 km)	38,7	-	Đường sắt đô thị		x		Nhà nước, Tư nhân
2a	Cát Linh - Hà Đông - Xuân Mai	38,0	1.435	Đường sắt đô thị	x	x		Nhà nước, Tư nhân
2	Nội Bài - trung tâm thành phố - Thượng Đình	35,2	1.435	Đường sắt đô thị		x		Nhà nước, Tư nhân
3	Trôi - Nhổn - Ga Hà Nội - Yên Sở (giai đoạn đầu 12,5 km)	48,0	1.435	Đường sắt đô thị	x	x		Nhà nước, Tư nhân
4	Liên Hà - Bắc Thăng Long	53,1	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
5	Cổ Loa - Nam Hồ Tây - Ngọc Khánh - Hòa Lạc - Ba Vì	51,5	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
6	Nội Bài - Ngọc Hồi	47,0	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
7	Mê Linh - Ngọc Hồi	35,0	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
8	Cổ Nhuế - Trâu Quỳ	28,0	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
B	**Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh (theo Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ)**							
1	Bến Thành - Suối Tiên; nghiên cứu kéo dài tới tỉnh Đồng Nai và tỉnh Bình Dương	19,7	1.435	Đường sắt đô thị	x			Nhà nước
2	Đô thị Tây Bắc (huyện Củ Chi) - Thủ Thiêm	48,0	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Giai đoạn đầu tư			Dự kiến nguồn vốn
					Đến năm 2020	Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030	Sau năm 2030	
3a	Bến Thành - ga Tân Kiên; nghiên cứu kéo dài tới tỉnh Long An	19,8	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
3b	Ngã 6 Cộng Hòa - Hiệp Bình Phước; nghiên cứu kéo dài tới tỉnh Bình Dương	12,1	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
4	Thạnh Xuân - Khu đô thị Hiệp Phước	36,2	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
4b	Ga Công viên Gia Định - Ga Lăng Cha Cả	5,2	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
5	Bến xe Cần Giuộc mới - cầu Sài Gòn	26,0	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
6	Bà Quẹo - Vòng xoay Phú Lâm	5,6	1.435	Đường sắt đô thị		x	x	Nhà nước, Tư nhân
7	Ba Son - Bến xe Miền Tây; định hướng kéo dài đến khu đô thị Bình Quới	12,8		Xe điện trên mặt đất, monorail		x	x	Nhà nước, Tư nhân
8	Quốc lộ 50 - Khu đô thị Bình Quới (Thanh Đa - Bình Thạnh); định hướng kết nối tuyến đường sắt đô thị số 3a	27,2				x	x	Nhà nước, Tư nhân
9	Ngã tư (Phan Văn Trị - Nguyễn Oanh) - ga Tân Chánh Hiệp	16,5				x	x	Nhà nước, Tư nhân
III	**Đường sắt kết nối**							
	Nghiên cứu khai thác, xây dựng một số tuyến đường sắt kết nối Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh với các địa phương (Hà Nội - Bắc Ninh - Bắc Giang, Hà Nội - Hải Dương, Hà Nội - Vĩnh Yên, Hà Nội - Thái Nguyên, Lạc Đạo - Hưng Yên, Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh, Trảng Bom - Hòa Hưng...) phù hợp với quy hoạch vùng					x	x	Nhà nước, Tư nhân

Phụ lục II

NHU CẦU SỬ DỤNG ĐẤT TĂNG THÊM VÀ NĂNG LƯỢNG ĐIỆN ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24 tháng 8 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ)

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Nhu cầu sử dụng đất (hécta)	Nhu cầu năng lượng điện (Triệu kWh/năm)
	Tổng cộng (B + C + D + E)				**10.904,26**	**19.725,35**
A	**Nâng cấp các tuyến hiện có**				Theo thực tế cải tạo, nâng cấp các tuyến	
B	**Đường sắt xây dựng mới**				**7.412,06**	**8.272,63**
B1	***Trên các trục chính***				**7.106,73**	**8.272,63**
1	Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân	129,0	1.000 và 1.435	Đường đơn	149,73	
2	Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng	380,0	1.435	Điện khí hóa	1.197,00	3.344,00
3	Biên Hòa - Vũng Tàu	84,0	1.435	đoạn Biên Hòa - Thị Vải: đường đôi đoạn Thị Vải - Vũng Tàu: đường đơn	264,60	739,83
4	Hà Nội - Đồng Đăng	156,0	1.435	Điện khí hóa	491,40	1.372,80
5	Đường sắt phục vụ khai thác Bô xít (đoạn Đắk Nông - Chơn Thành, kết nối với đường sắt xuống cảng Thị Vải)	67,0	1.435	Đường đơn	150,75	0,00
6	Dĩ An - Lộc Ninh	128,0	1.435	đoạn Dĩ An - Chơn Thành: đường đôi đoạn Chơn Thành - Lộc Ninh: đường đơn	288,00	
7	Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ - Cà Mau	320,0	1.435	Điện khí hóa	1.008,00	2.816,00
8	Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ	119,0		Đường đơn	214,20	
9	Tháp Chàm - Đà Lạt	84,0	1.000	Khôi phục tuyến cũ	151,20	

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Nhu cầu sử dụng đất (hécta)	Nhu cầu năng lượng điện (Triệu kWh/năm)
10	Đông Hà - Lao Bảo - cảng Mỹ Thủy	114,0	1.000	Đường đơn	205,20	
11	Tuy Hòa - Buôn Ma Thuột	169,0	1.435	Đường đơn	380,25	
12	Đắk Nông - Bình Thuận	121,0	1.435	Đường đơn	272,25	
13	Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Đắk Lắk - Bình Phước)	550,0	1.435	Đường đơn	1.237,50	
14	Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái	73,0	1.000	Đường đơn	131,40	
15	Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh	120,0	1.435	Đường đơn	270,00	
16	Lạng Sơn - Quảng Ninh (Mũi Chùa)	95,0	1.435	Đường đơn	213,75	
17	Hạ Long - Móng Cái	150,0	1.435	Đường đơn	337,50	
18	Đường sắt vành đai phía Đông và vành đai phía Tây	80,0			144,00	
B2	***Đường sắt làm mới nối vào các cảng, khu công nghiệp, khu kinh tế, mỏ***				**305,33**	
1	Cụm cảng khu vực phía Bắc:					
-	Cảng Lạch Huyện, Đình Vũ	39,7	1.435		89,33	
-	Cảng nội địa ICD Hương Canh (Vĩnh Phúc)	5,0	1.000	Đường đơn	9,00	
2	Cụm cảng khu vực Bắc Trung Bộ: Nghi Sơn, khôi phục đường xuống cảng Cửa Lò...	30,0	1.000	Đường đơn	54,00	
3	Cụm cảng khu vực Trung Trung Bộ: Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất...	30,0	1.000	Đường đơn	54,00	
4	Cụm cảng khu vực Nam Trung Bộ: Quy Nhơn (Nhơn Hội - Nhơn Bình), Vân Phong, Phan Thiết, khôi phục tuyến đường sắt từ ga Ngã Ba - cảng Cam Ranh (cảng Ba Ngòi cũ)	55,0	1.000	Đường đơn	99,00	
5	Thành phố Nam Định - Thịnh Long và khu kinh tế Ninh Cơ	50,0	1.000	Đường đơn	90,00	

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Nhu cầu sử dụng đất (hécta)	Nhu cầu năng lượng điện (Triệu kWh/năm)
C	**Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam**				**4.269,37**	**14.241,00**
1	Hà Nội - Vinh	284,0	1.435	Đường sắt quốc gia	831,60	2.908,13
2	Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang	366,0	1.435	Đường sắt quốc gia	978,40	3.225,38
3	Vinh - Nha Trang	920,0	1.435	Đường sắt quốc gia	2.459,37	8.107,50
D	**Đường sắt đô thị Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh**				**1.682,20**	**5.319,23**
D1	***Đường sắt đô thị Hà Nội***				**974,00**	**3.300,28**
1	Ngọc Hồi - Yên Viên, Như Quỳnh (giai đoạn đầu 28,7 km)	38,7	-	Đường sắt đô thị	102,40	341,04
2a	Cát Linh - Hà Đông - Xuân Mai	38,0	1.435	Đường sắt đô thị	101,00	334,88
2	Nội Bài - Trung tâm thành phố - Thượng Đình	35,2	1.435	Đường sắt đô thị	95,40	310,20
3	Trôi - Nhổn - Ga Hà Nội - Yên Sở (giai đoạn đầu 12,5 km)	48,0	1.435	Đường sắt đô thị	121,00	423,00
4	Liên Hà - Bắc Thăng Long	53,1	1.435	Đường sắt đô thị	131,20	467,94
5	Cổ Loa - Nam Hồ Tây - Ngọc Khánh - Hòa Lạc - Ba Vì	51,5	1.435	Đường sắt đô thị	128,00	453,84
6	Nội Bài - Ngọc Hồi	47,0	1.435	Đường sắt đô thị	119,00	414,19
7	Mê Linh - Ngọc Hồi	35,0	1.435	Đường sắt đô thị	95,00	308,44
8	Cổ Nhuế - Trâu Quỳ	28,0	1.435	Đường sắt đô thị	81,00	246,75
D2	***Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh (theo Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ)***				***708,20***	***2.018,94***
1	Bến Thành - Suối Tiên; nghiên cứu kéo dài tới tỉnh Đồng Nai và tỉnh Bình Dương	19,7	1.435	Đường sắt đô thị	64,40	173,61
2	Đô thị Tây Bắc (huyện Củ Chi) - Thủ Thiêm	48,0	1.435	Đường sắt đô thị	121,00	423,00
3a	Bến Thành - ga Tân Kiên; nghiên cứu kéo dài tới tỉnh Long An	19,8	1.435	Đường sắt đô thị	64,60	174,49

Số thứ tự	Dự án đầu tư	Chiều dài (kilômét)	Khổ đường (milimét)	Nội dung quy mô đầu tư	Nhu cầu sử dụng đất (hécta)	Nhu cầu năng lượng điện (Triệu kWh/năm)
3b	Ngã 6 Cộng Hòa - Hiệp Bình Phước; nghiên cứu kéo dài tới tỉnh Bình Dương	12,1	1.435	Đường sắt đô thị	49,20	106,63
4	Thạnh Xuân - Khu đô thị Hiệp Phước	36,2	1.435	Đường sắt đô thị	97,40	319,01
4b	Ga Công viên Gia Định - Ga Lăng Cha Cả	5,2	1.435	Đường sắt đô thị	10,40	45,83
5	Bến xe Cần Giuộc mới - cầu Sài Gòn	26,0	1.435	Đường sắt đô thị	77,00	229,13
6	Bà Quẹo - Vòng xoay Phú Lâm	5,6	1.435	Đường sắt đô thị	36,20	49,35
7	Ba Son - Bến xe Miền Tây; định hướng kéo dài đến khu đô thị Bình Quới	12,8		Xe điện trên mặt đất, monorail	50,60	112,80
8	Quốc lộ 50 - Khu đô thị Bình Quới (Thanh Đa - Bình Thạnh); định hướng kết nối tuyến đường sắt đô thị số 3a	27,2			79,40	239,70
9	Ngã tư (Phan Văn Trị - Nguyễn Oanh) - ga Tân Chánh Hiệp	16,5			58,00	145,41
E	**Đường sắt kết nối**					
	Nghiên cứu khai thác, xây dựng một số tuyến đường sắt kết nối Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh với các địa phương (Hà Nội - Bắc Ninh - Bắc Giang, Hà Nội - Hải Dương, Hà Nội - Vĩnh Yên, Hà Nội - Thái Nguyên, Lạc Đạo - Hưng Yên, Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh, Trảng Bom - Hòa Hưng...) phù hợp với quy hoạch vùng					

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng