

QUYẾT ĐỊNH
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

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 ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

I. Quan điểm phát triển

1. Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt phải phù hợp với Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050; gắn kết chặt chẽ với Quy hoạch phát triển của các ngành giao thông vận tải khác và các quy hoạch liên quan.

2. Kết cấu hạ tầng đường sắt cần ưu tiên tập trung đầu tư để đi trước một bước, nhanh, đồng bộ, hợp lý, kết hợp phát triển từng bước vững chắc, đột phá đi thẳng vào hiện đại, làm động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; phát triển mạng đường sắt đối ngoại liên kết với các cảng biển và các quốc gia có cùng chung biên giới, 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. 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; liên kết với các trung tâm phân phối hàng hoá lớn, cảng cạn (ICD) và các phương thức vận tải khác; đảm nhận vận chuyển đường dài, khối lượng lớn, vận tải hành khách công cộng đô thị, chú trọng dịch vụ vận tải hành khách nội - ngoại ô, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

4. Tập trung nguồn lực nhà nước, tranh thủ tối đa các nguồn hỗ trợ phát triển của nước ngoài; khuyến khích, huy động tối đa mọi nguồn lực của các tổ chức, cá nhân trong, ngoài nước đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, dịch vụ vận tải và các dịch vụ hỗ trợ đường sắt khác nhằm nhanh chóng phát triển mạng, nâng cao năng lực cạnh tranh của sản phẩm dịch vụ vận tải đường sắt, thu hút hành khách, hàng hoá sử dụng phương thức 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.

5. Đẩy nhanh tiến độ đưa các tuyến đường sắt hiện tại vào cấp kỹ thuật và đảm bảo khai thác hiệu quả hệ thống hiện có; từng bước chuyển đổi thống nhất khổ đường tiêu chuẩn 1.435 mm trên toàn mạng và dần chuyển đổi từ sức kéo diesel sang sức kéo điện.

6. Dành quỹ đất phù hợp 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 nhu cầu sử dụng năng lượng điện phù hợp với nhu cầu phát triển của đường sắt.

7. Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực và khoa học công nghệ chuyên ngành, tăng cường hợp tác quốc tế; 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, tương đương các quốc gia tiên tiến trong khu vực, 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. 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 phối 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 đảm bảo quốc phòng - an ninh.

3. Xây dựng và ban hành cơ chế khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh vận tải đường sắt, phấn đấu thu hút vốn ngoài ngân sách cho đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đạt ít nhất 10% (đến năm 2020) và 20% (đến năm 2030) tổng vốn đầu tư.

4. Đảm bảo nguồn nhân lực, 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 hoá trong đào tạo đảm bảo đủ 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 ngành giao thông vận tải đường sắt đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030

1. Về vận tải đường sắt:

a) Mục tiêu cụ thể:

- Đến năm 2020: giao thông vận tải đường sắt cần chiếm tỷ trọng tối thiểu 13% về nhu cầu luân chuyển hành khách và 14% về luân chuyển hàng hoá trong tổng khối lượng vận tải của toàn ngành giao thông vận tải; trong đó vận tải hành khách đô thị bằng đường sắt đạt ít nhất là 20% nhu cầu vận tải hành khách công cộng tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh;

- Giai đoạn đến năm 2030: đạt tỷ trọng 20% về nhu cầu luân chuyển hành khách, hàng hoá; đạt tỷ trọng 25% về nhu cầu vận chuyển hành khách công cộng tại các đô thị lớn.

b) Quy hoạch phát triển:

- Vận tải hành khách: tập trung phát triển dịch vụ vận tải đường dài với cự ly 300 ÷ 500 km trên các hành lang giao thông chủ yếu, đặc biệt là hành lang 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 hệ thống đường sắt hiện có, đường sắt xây dựng mới ở các khu đoạn cự ly trung bình và khu vực có nhu cầu lớn;

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

- Nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ vận tải trên cơ sở thúc đẩy nhanh tiến trình cổ phần hóa các doanh nghiệp vận tải đường sắt nhà nước, 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 ngoài nhà nước tham gia phát triển vận tải đường sắt và dịch vụ hỗ trợ vận tải với việc thiết lập thị trường cạnh tranh, tăng cường quản lý nhà nước về vận tải đường sắt;

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

2. Về kết cấu hạ tầng:

a) Mục tiêu cụ thể:

- Đến năm 2020: hoàn thành cải tạo, nâng cấp mạng đường sắt hiện có đạt tiêu chuẩn đường sắt quốc gia cấp I, hoàn thành kết nối đường sắt với các cảng biển quốc tế, nhà máy, khu kinh tế, khu mỏ và các trung tâm du lịch lớn...; phấn đấu hoàn thành xây dựng mới tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và Đồng Đăng - Hà Nội; nhanh chóng phát triển giao thông vận tải bánh sắt tại các đô thị, trước mắt ưu tiên triển khai tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh; ưu tiên xây dựng trước một số đoạn tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam; từng bước cải tạo mở rộng các khu đoạn đường sắt đơn hiện có thành đường đôi điện khí hoá và mở rộng các tuyến đường sắt đô thị đáp ứng nhu cầu vận tải nội - ngoại ô cũng như các vùng đô thị lớn;

- Đến năm 2030: hoàn thành mạng đường sắt đô thị tại Thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và triển khai xây dựng tại một số thành phố lớn khác; cơ bản hoàn thành mạng đường sắt cao tốc Bắc - Nam; triển khai xây dựng mạng đường sắt Tây Nguyên, đường sắt nối các tỉnh ven biển đồng bằng Bắc Bộ và đường sắt đến các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long.

b) Quy hoạch phát triển:

- Đến năm 2020, hoàn thành xây dựng:

+ Cải tạo, nâng cấp các tuyến hiện có.

+ Một số đoạn tuyến đường sắt cao tốc Bắc - Nam, tuyến đường sắt Yên Viên - Phủ Lại - Hạ Long - Cái Lân, Biên Hoà - Vũng Tàu, tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, tuyến đường sắt Đồng Đăng - Hà Nội, tuyến đường sắt phục vụ khai thác Bô xít (Đắk Nông - Bình Thuận), tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh, tuyến đường sắt Vũng Áng - Mụ Giạ, khôi phục tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt, nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt Đông Hà - Lao Bảo; các tuyến đường sắt kết nối các cảng biển, các khu công nghiệp, kinh tế, hầm mỏ mới hình thành: cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong, cảng Cái Mép - Thị Vải, mỏ sắt Thạch Khê, bô xít Tây Nguyên...; mạng đường sắt đầu mối: Hà Nội (vành đai phía Đông), thành phố Hồ Chí Minh (vành đai phía Tây), Hải Phòng, Đà Nẵng, Diêu Trì; hoàn thành xây dựng một số tuyến chính đường sắt đô thị, đường sắt liên vùng vùng Thủ đô Hà Nội và vùng thành phố Hồ Chí Minh.

- Đến năm 2030, hoàn thành xây dựng:

+ Mạng đường sắt Tây Nguyên bao gồm trục chính: Đà Nẵng - Kon Tum - Đắk Lắk - Buôn Ma Thuột - Chơn Thành - thành phố Hồ Chí Minh và các tuyến nhánh Buôn Ma Thuột - Tuy Hoà, Đắk Nông - Bình Thuận;

- + Những đoạn tuyến còn lại trong mạng đường sắt cao tốc Bắc - Nam;
- + Mạng đường sắt đô thị tại thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh;
- + Hành lang đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, Hạ Long - Móng Cái;
- + Các tuyến Lạng Sơn - Quảng Ninh (Mũi Chùa), Nam Định - Thịnh Long, Mỹ Lý - Tân Kỳ...

3. Về công nghiệp đường sắt:

a) Mục tiêu cụ thể:

- Đến năm 2020: phấn đấu tự chế tạo trong nước các phương tiện, vật tư, thiết bị, phụ tùng đường sắt đáp ứng về cơ bản nhu cầu bảo trì, cải tạo, sửa chữa, nâng cấp mạng đường sắt hiện có;

- Đến năm 2030: từng bước đáp ứng nhu cầu về phương tiện, vật tư, thiết bị, phụ tùng đường sắt cho các dự án xây dựng các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt mới; hình thành ngành công nghiệp đường sắt hiện đại.

b) Quy hoạch phát triển:

- Đến năm 2020:

+ Đầu máy: định hướng phát triển từ công nghiệp lắp ráp tiến tới chế tạo đầu máy diesel cho các tuyến cũ với công suất từ 2.000 - 2.500 CV và sức kéo điện cho các tuyến mới điện khí hóa với công suất 5.000 KW trở lên; đồng thời phát triển mạng các đoàn tàu tự hành (EMU) để vận tải hành khách nội, ngoại ô; phấn đấu đạt được 1.100 đến 1.200 đầu máy.

+ 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; đạt được 50.000 đến 53.000 toa xe các loại;

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

- Đến năm 2030:

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.

4. Về an toàn giao thông:

a) Mục tiêu cụ thể:

Từng bước kiểm chế và tiến tới giảm tai nạn giao thông đường sắt trên cả ba tiêu chí số vụ, số người bị thương và số người chết.

b) Quy hoạch phát triển:

- Đến năm 2020:

+ Kết cấu hạ tầng: xoá bỏ toàn bộ 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 một số tỉnh lộ... thiết lập hành lang chạy tàu an toàn trên toàn hệ thống với tốc độ 120 km/h;

+ Thể chế và phát triển nguồn nhân lực: hoàn thiện các quy phạm pháp luật, kiện toàn tổ chức bộ máy quản lý an toàn giao thông ngành đường sắt; tăng cường công tác tuyên truyền, giáo dục, phổ biến pháp luật; nâng cao chất lượng đào tạo người điều khiển phương tiện và tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, kiểm định phương tiện giao thông đường sắt;

+ Cứu hộ, cứu nạn: hoàn thành kế hoạch đầu tư trang thiết bị cứu hộ, cứu nạn nhằm giảm thiểu thiệt hại về người và tài sản khi xảy ra tai nạn giao thông.

- Đến năm 2030:

+ Hoàn thành xây dựng hệ thống công trình cách ly trên toàn mạng đường sắt Việt Nam;

+ Hoàn thành xây dựng các nút giao giữa đường sắt và đường bộ theo đúng quy định của Luật Đường sắt.

5. Về nhu cầu vốn, quỹ đất và năng lượng điện:

a) Đến năm 2020:

- Nhu cầu vốn toàn ngành: 1.355.101 tỷ đồng

+ Hạ tầng: 1.142.557 tỷ đồng

* Đường sắt cao tốc: 505.984 tỷ đồng

* Đường sắt còn lại: 636.573 tỷ đồng

Trong đó vốn ngân sách nhà nước (chiếm 90%): 983.619 tỷ đồng

vốn ngoài ngân sách nhà nước (chiếm 10%): 109.290 tỷ đồng.

+ Đầu máy, toa xe: 199.726 tỷ đồng;

+ Cơ sở công nghiệp: 8.645 tỷ đồng;

+ An toàn giao thông: 4.173 tỷ đồng.

- Nhu cầu quỹ đất khoảng 12.685 ha;

- Nhu cầu năng lượng điện khoảng 4.972 triệu KW.h/năm.

b) Đến năm 2030:

- Nhu cầu vốn toàn ngành: 1.054.979 tỷ đồng

+ Hạ tầng: 884.326 tỷ đồng

* Đường sắt cao tốc: 716.694 tỷ đồng

* Đường sắt còn lại: 167.632 tỷ đồng

Trong đó vốn ngân sách nhà nước (chiếm 80%): 707.460 tỷ đồng

vốn ngoài ngân sách nhà nước (chiếm 20%): 176.866 tỷ đồng.

+ Đầu máy toa xe: 170.653 tỷ đồng.

- Nhu cầu quỹ đất khoảng 7.650 ha;

- Nhu cầu năng lượng điện khoảng 7.900 triệu KW.h/năm.

6. Nguồn vốn đầu tư: vay ODA; trái phiếu Chính phủ; ngân sách nhà nước; doanh nghiệp, tư nhân...

(Danh mục, dự kiến tổng mức đầu tư, phân kỳ đầu tư các công trình được thể hiện trong Phụ lục kèm theo).

IV. Các giải pháp, chính sách chủ yếu

1. Về vốn: tập trung mạnh mẽ nguồn lực nhà nước, tranh thủ tối đa các nguồn hỗ trợ phát triển của nước ngoài và có cơ chế, chính sách khuyến khích và cơ chế đặc biệt để huy động tối đa mọi nguồn lực ngoài ngân sách của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước 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 như tuyến đường sắt Bắc - Nam, đường sắt thuộc chương trình hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt - Trung; thành lập quỹ bảo trì và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt;

2. Về vận tải: nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ 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 hoá các doanh nghiệp vận tải nhà nước, đẩy nhanh tiến trình xã hội hoá vận tải đường sắt, nâng cao chất lượng dịch vụ, hạ giá thành vận tải;

3. Về công nghiệp: khuyến khích áp dụng công nghệ hiện đại vào các cơ sở công nghiệp đường sắt, khuyến khích xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp đường sắt;

4. Về giao thông đô thị: xây dựng một số chính sách đặc thù để thu hút vốn đầu tư nhanh chóng hệ thống giao thông bán sắt đô thị, trước mắt là Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh;

5. Về an toàn giao thông và bảo vệ môi trường: bảo đảm thực hiện đúng các quy định về hành lang an toàn giao thông, điều lệ đường ngang, quy hoạch giao cắt giữa đường sắt và đường bộ, các quy định về bảo vệ môi trường;

6. Về khoa học, công nghệ: hoàn thiện hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn đường sắt. Khuyến khích ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới, hiện đại trong nghiên cứu, đào tạo, khai thác vận tải, xây dựng kết cấu hạ tầng, công nghiệp và dịch vụ. Thành lập tổ chức chuyên nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ về đường sắt, các trung tâm thí nghiệm, thử nghiệm đường sắt;

7. Về tổ chức quản lý, cải cách hành chính: hoàn thiện, hoàn chỉnh các quy phạm pháp luật đường sắt. Tổ chức các doanh nghiệp đường sắt theo Luật Doanh nghiệp. Có các chính sách và cơ chế phù hợp để khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh trong các lĩnh vực kết cấu hạ tầng, vận tải, công nghiệp và dịch vụ đường sắt;

8. Về nguồn nhân lực:

- Tập trung đào tạo và đào tạo nâng cao trình độ đội ngũ cán bộ quản lý, cán bộ khoa học, công nhân lành nghề để đáp ứng kịp thời sự phát triển của ngành đường sắt trong từng giai đoạn. Phải nhanh chóng tổ chức đào tạo nguồn nhân lực về công nghệ đường sắt điện khí hóa, đường sắt cao tốc, đường sắt đô thị;

- Mở rộng các hình thức đào tạo: ngắn hạn, dài hạn, đào tạo trong nước và đào tạo nước ngoài, đào tạo theo trường lớp và tự đào tạo;

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

9. Về hợp tác quốc tế: chủ động hợp tác quốc tế, đặc biệt là với những nước có ngành đường sắt hiện đại để tiếp thu khoa học công nghệ tiên tiến và kinh nghiệm phát triển đường sắt. Tiếp tục sửa đổi, bổ sung, hệ thống pháp luật, thể chế, chính sách cho phù hợp với các quy định của Tổ chức Thương mại thế giới và các tổ chức hợp tác quốc tế khác mà Việt Nam là thành viên;

10. Nhà nước có chính sách hỗ trợ đối với những tuyến đường không bù đắp đủ chi phí nhưng vẫn phải duy trì để phục vụ yêu cầu kinh tế - xã hội, yêu cầu quốc phòng, an ninh.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức triển khai thực hiện “Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030”; định kỳ cập nhật, đề xuất, điều chỉnh cho phù hợp với yêu cầu phát triển đất nước.

2. Các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện các nhiệm vụ, mục tiêu của điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với việc thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của ngành và địa phương.

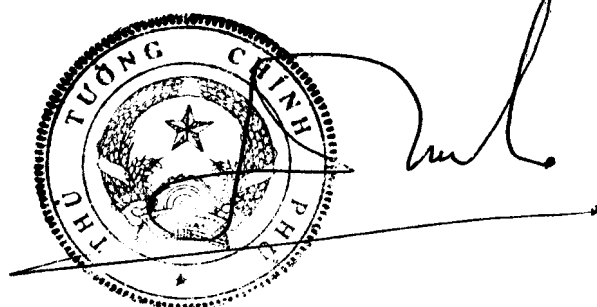
Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

Điều 4. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- Văn phòng BCĐTW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Toà án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- UB Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Các Tập đoàn kinh tế và Tổng công ty 91;
- VPCP: BTCN, các PCN, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: Văn thư, KTN (5b). A. 260

THỦ TƯỚNG



Nguyễn Tấn Dũng



Phụ lục

DANH MỤC QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT THÔNG THƯỜNG, TỐC ĐỘ CAO VÀ ĐÔ THỊ ĐẾN NĂM 2020 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10 tháng 9 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Danh mục	Chiều dài tuyến (km)	Tổng mức đầu tư (tỷ VNĐ)	Giai đoạn đến năm 2010		Giai đoạn 2011- 2020		Giai đoạn đến năm 2030		Dự kiến nguồn vốn
				Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	
	Tổng số		804.205		54.299		582.274		167.632	
A	Nâng cấp các tuyến hiện có		22.423		13.913		8.510			
1	Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh	1726	16.620	Thực hiện một phần đưa vào cấp 1 ĐSQG	8.866	Hoàn thiện đưa vào cấp 1 ĐSQG	7.754			Ngân sách, Doanh nghiệp
2	Hà Nội - Lào Cai (Yên Viên - Lào Cai)	285	2.575	Nâng cấp ĐS hiện có	2.575					ADB, AFD, NSNN
3	Hà Nội - Hải Phòng (Gia Lâm - Hải Phòng)	96	1.920	Thực hiện một phần ĐKH ĐS	1.920	Điện khí hoá ĐS hiện có				ODA, NS
4	Hà Nội - Thái Nguyên (Đông Anh - Quán Triều)	55	660	Đại tu nâng cấp	132		528			NSNN
5	Kép - Chí Linh	38	228			Đại tu nâng cấp	228			NSNN
6	Kép - Lưu Xá	56	420	Khôi phục tuyến cũ	420					NSNN
B	Xây dựng các đoạn, tuyến mới		326.102		7.816		217.858		100.428	
B1	Trên các trục chính		307.297		7.500		205.459		94.338	
1	Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân	128	8.708	Xây dựng mới đường đơn lồng	5.500	Xây dựng mới đường đơn lồng	3.208			Trái phiếu Chính phủ
2	Biên Hòa - Vũng Tàu	79	15.168	Xây dựng đường đôi khổ 1435mm ĐKH	1.000	Xây dựng đường đôi khổ 1435mm ĐKH	14.168			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
3	Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (Lào Cai - Yên Viên - Hải Phòng)	381	91.200	Xây dựng mới đường đôi ĐKH, khổ 1435mm	1.000	Xây dựng mới đường đôi ĐKH, khổ 1435mm	90.200			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
4	Đông Đăng - Hà Nội (Đông Đăng - Yên Viên)	156	30.000			Xây dựng đường đôi khổ 1435mm ĐKH	30.000			Ngân sách, Doanh nghiệp
5	Đường sắt phục vụ khai thác Bô xít (Đắk Nông - Bình Thuận)	253	14.336			Xây dựng mới đường đôi khổ 1435 mm, ĐKH	14.336			Doanh nghiệp hoặc BOT
6	Dĩ An - Lộc Ninh	128	8.600				8.600			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
7	Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ - Cà Mau	320	61.440			Xây dựng đoạn thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ đường đôi khổ 1435 mm, ĐKH	28.800	Xây dựng đoạn Cần Thơ - Cà Mau đường đôi khổ 1435 mm, ĐKH	32.640	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT

TT	Danh mục	Chiều dài tuyến (km)	Tổng mức đầu tư (tỷ VNĐ)	Giai đoạn đến năm 2010		Giai đoạn 2011- 2020		Giai đoạn đến năm 2030		Dự kiến nguồn vốn
				Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	
8	Vũng Áng- Mụ Gia	119	7.616				7.616			NSNN, doanh nghiệp
9	Tháp Chàm - Đà Lạt	84	3.971			Khôi phục tuyến cũ	3.971			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
10	Đông Hà - Lao Bảo	114	4.560			Đường đơn cấp 2	4.560			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
11	Tuy Hoà - Buôn Ma Thuột	169	5.816					Đường đơn khổ 1435 mm	5.816	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
12	Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Đắk Lắk- Bình Phước)	550	35.200					Đường đơn cấp 1	35.200	NSNN
13	Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái	73	4.672					Đường đơn cấp 1	4.672	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
14	Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh	120	7.680					đường đơn cấp 1	7.680	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
15	Lạng Sơn - Quảng Ninh (Mũi Chùa)	95	3.230					đường đơn cấp 2	3.230	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
16	Hạ Long- Móng Cái	150	5.100					đường đơn cấp 2	5.100	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
B2	Đường sắt làm mới nối vào các cảng, khu công nghiệp, khu kinh tế, mỏ		18.805		316		12.399		6.090	
1	Cụm cảng khu vực phía Bắc:									
a	Uông Bí - Đầm nhà Mạc - Cảng Lạch Huyện	30	1.500						1.500	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
b	Cảng Lạch Huyện, Đình Vũ, cảng nội địa ICD Hương Canh - Vĩnh Phúc, Thái Nguyên - Chợ Mới (khu công nghiệp Bình Xuyên - Bắc Kạn)	60	2.500		316		2.184			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
2	Cụm cảng khu vực Bắc Trung bộ: Nghi Sơn, Khôi phục đường xuống cảng Cửa Lò...	30	1.680				1.680			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
3	Cụm cảng khu vực Trung Trung bộ: Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất...	30	1.575				1.575			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
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	2.700				2.700			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
5	Cụm cảng khu vực thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu: Thị Vải - Cái Mép, Bến Đình Sao Mai.	15	900				900			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
6	Tuyến đường sắt vào mỏ sắt Thạch Khê (Hà Tĩnh)	60	3.360			Làm mới đường đơn	3.360			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
7	Mỹ Lý- Đò Lương - Tân Kỳ (Nghệ An)	52	2.340						2.340	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
8	Thành phố Nam Định - Thịnh Long và khu kinh tế Ninh Cơ	50	2.250						2250	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
C	Đường sắt đô thị, liên vùng		421.180		32.570		321.406		67.204	

TT	Danh mục	Chiều dài tuyến (km)	Tổng mức đầu tư (tỷ VNĐ)	Giai đoạn đến năm 2010		Giai đoạn 2011- 2020		Giai đoạn đến năm 2030		Dự kiến nguồn vốn
				Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	
C1	Đường sắt đô thị Thủ đô Hà Nội		209.454		15.000		127.250		67.204	
1	Ngọc Hồi - Yên Viên - Như Quỳnh	38,7	38.390		5000		33.390			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
2	Hà nội- Hà Đông- Xuân Mai	38	26.675		2000		7.125		17.550	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
3	Nội bài- Trung tâm thành phố - Thượng Đình	33,9	44.715		5000		39.715			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
4	Sơn Tây- Nhón- Ga Hà Nội- Hoàng Mai	41	67.659		3000		25.991		38.668	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
5	Đông anh- Sài Đồng- Hoàng Mai- Thanh Xuân- Từ Liêm- Thượng Cát- Mê Linh	53,1	6.107						6.107	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
6	Nam Hồ Tây-Ngọc Khánh- Hoà Lạc -Ba Vì	51,5	25.908				21.029		4.879	Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
C2	Đường sắt liên vùng Thủ đô Hà Nội		48.954				48.954			
1	Hà Nội - Bắc Giang	50	250				250			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
2	Hà Nội - Hải Dương	57	285				285			
3	Hà Nội - Phủ Lý - Nam Định	90	21.510				21.510			
4	Hà Nội - Việt Trì	72	17.208				17.208			
5	Hà Nội - Thái Nguyên	76	380				380			
6	Lạc Đạo - thành phố Hưng Yên (hướng tuyến bám theo quốc lộ 39)	39	9.321				9.321			
C3	Đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh		154.010		17.570		136.440			
1	Bến Thành - Sước Tiên	19,7	41.000		5000	LRT, Metro	36.000			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
2	Thủ Thiêm - Bến Thành - Bến xe Tây Ninh	19	29.782		5000	LRT, Metro	24.782			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
3	Quốc lộ3 - Bến xe Miền Đông - Tân Kiên	23	34.815		5000	LRT, Metro	29.815			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
4	Cầu Bến Cát - Ngã Sáu - Gò Vấp - Khánh Hội - Đại lộ Nguyễn Văn Linh	24	21.417			LRT, Metro	21.417			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
5	Bến xe Cán Giuộc mới - cầu thành phố Hồ Chí Minh	17	14.850			LRT, Metro	14.850			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
6	Bá Quẹo - vòng xuyên Phú Lâm	6	4.950			LRT, Metro	4.950			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
7	Thành phố Hồ Chí Minh - Chợ Lớn - bến xe Miền Tây	12,5	7.196	Xe điện trên mặt đất, monorail	2.570	Xe điện trên mặt đất, monorail	4.626			
8	Đại lộ Nguyễn Văn Linh - Quận 2	14								
9	Ngã 6 Gò Vấp -Tân Thới Hiệp	8,5								

TT	Danh mục	Chiều dài tuyến (km)	Tổng mức đầu tư (tỷ VNĐ)	Giai đoạn đến năm 2010		Giai đoạn 2011- 2020		Giai đoạn đến năm 2030		Dự kiến nguồn vốn
				Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	Nội dung quy mô đầu tư	Kinh phí (tỷ VNĐ)	
C4	Đường sắt liên vùng thành phố Hồ Chí Minh		8.762				8.762			
1	Thành phố Hồ Chí Minh - Mỹ Tho	65	350			Đến năm 2020 xây dựng đường đôi khổ 1435 mm, mở các ga khai thác tàu liên vùng, bình quân 3 -5 km/ga	350			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
2	Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hoà	30	150				150			
3	Biên Hoà - Vũng Tàu	79	375				375			
4	Tân Thới Hiệp - Trảng Bàng (Tây Ninh)	33	7.887				7.887			
D	Đầu mối đường sắt qua các đô thị		34.500				34.500			
1	Đường sắt đầu mối Thủ đô Hà Nội									
1.1	Nhánh phía Đông (Đông Anh - Cổ Loa - Yên Viên - Trung Mậu - Như Quỳnh - Tân Quang - Văn Giang - Ngọc Hồi)	26	6.500				6.500			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
2	Đường sắt đầu mối thành phố Hồ Chí Minh									
2.1	Vành đai phía Tây (An Bình - Tân Kiên)	31	1.155				1.155			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
2.2	Cải tạo đoạn đường sắt Trảng Bom - Bình Triệu	48	2.150				2.150			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
2.3	Đường sắt trên cao Bình Triệu - Hoà Hưng - Tân Kiên	16	16.000				16.000			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
3	Đầu mối đường sắt Đà Nẵng									
3.1	Di dời ga Đà Nẵng	27	1.080				1.080			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
3.2	Hầm Hải Vân		2.415				2.415			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
4	Đầu mối đường sắt Hải Phòng	30	2.400				2.400			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
5	Đầu mối đường sắt Nha Trang	8	1.200				1.200			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
6	Đầu mối đường sắt khu vực Diêu Trì	10	1.600				1.600			Ngân sách, Doanh nghiệp hoặc BOT
E	Đường sắt cao tốc Bắc - Nam	2020	1.222.678			Hoàn thiện đường sắt cao tốc với Vct = 350 km/h	505.984	Hoàn thiện đường sắt cao tốc với Vct = 350 km/h	716694	ODA - Doanh nghiệp