

Hà Nội, ngày 09 tháng 7 năm 2015

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/02/2009 và Nghị định số 83/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình; Nghị định số 32/2015/NĐ-CP ngày 25/3/2015 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng và các văn bản hướng dẫn có liên quan;

Căn cứ Nghị định số 08/2005/NĐ-CP ngày 24/01/2005 của Chính phủ về quy hoạch xây dựng; Nghị định số 37/2010/NĐ-CP ngày 07/4/2010 của Chính phủ về lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch đô thị, quản lý xây dựng theo quy hoạch;

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định 214/QĐ-TTg ngày 10/02/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/9/2009 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 và tầm nhìn 2030;

Căn cứ Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển ngành giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 1399/QĐ-BGTVT ngày 18/6/2012 của Bộ GTVT về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mối Hà Nội;

Căn cứ Quyết định số 1556/QĐ-BGTVT ngày 06/6/2013 của Bộ GTVT

về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mối thành phố Hồ Chí Minh;

Căn cứ Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 8893:2011 “Cấp kỹ thuật đường sắt”;

Xét Tờ trình số 1187/TTr-CĐSVN ngày 08/6/2015 của Cục Đường sắt Việt Nam về việc thẩm định, phê duyệt hồ sơ Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kế hoạch đầu tư,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam hiện có với các nội dung chủ yếu sau:

1. Phạm vi

- Tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có (Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh).
- Điểm đầu: ga Hà Nội.
- Điểm cuối: Ga Hòa Hưng (ga Sài Gòn).

2. Mục tiêu

- Khai thác có hiệu quả tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có trên cơ sở nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường sắt quốc gia tùy thuộc vào điều kiện địa hình cụ thể theo các khu đoạn nhằm đảm bảo khai thác với vận tốc bình quân 80-90 km/h với tàu khách, 50-60 km/h với tàu hàng; năng lực vận tải đạt 15-16 triệu hành khách/năm, 5-6 triệu tấn hàng/năm; năng lực thông qua ≥ 25 đôi tàu/ngày.đêm.

- Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả trên tuyến đường sắt Bắc - Nam hiện có, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

- Từng bước nâng cao thị phần vận tải, tăng lượng luân chuyển hành khách và hàng hóa bằng đường sắt theo mục tiêu chiến lược và quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Kết nối đường sắt quốc gia với các cảng biển, các khu công nghiệp tập trung, các khu du lịch, nhằm phát huy được hiệu quả của vận tải đường sắt, đáp ứng sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

- Tiến tới thống nhất cấp tải trọng trên toàn tuyến.

3. Nội dung

3.1. Nâng cao tốc độ chạy tàu

- Cải tạo lớn các “nút cổ chai”: Cải tạo khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyên, xây dựng hầm Khe Nét, hầm Hải Vân, di dời ga Đà Nẵng ra khỏi thành phố; thay đổi cơ bản bình diện, trắc dọc một số đoạn tuyến hạn chế tốc độ.

- Cải tạo cục bộ bình diện có bán kính cong (R) nhỏ (đường cong có $R < 600$ m hoặc $R < 250$ m trong điều kiện địa hình khó khăn) ảnh hưởng đến dải tốc độ trên các khu gian có điều kiện nâng cao vận tốc.

- Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện: Cải tạo nền đường theo tiêu chuẩn kỹ thuật cấp đường và thay kiến trúc tầng trên (ray, ghi, tà vẹt, bổ sung đá balat).

- Nâng cấp, cải tạo cầu yếu nhằm tiến tới thống nhất tải trọng. Gia cố các hầm yếu đảm bảo an toàn chạy tàu.

- Xây dựng hệ thống hàng rào đường gom, xóa bỏ đường ngang dân sinh, xây dựng cầu vượt, hầm chui và nâng cấp các đường ngang đảm bảo an toàn.

- Ứng phó với biến đổi khí hậu, tránh ngập lụt, sạt lở và giải pháp giảm thiểu giảm thiểu tác động xấu đến môi trường từ quy hoạch: Xây cầu cạn, nâng cao trắc dọc, gia cố mái dốc, gia cố nền đường các đoạn thường xuyên bị ngập lụt trong mùa lũ.

- Hiện đại hóa hệ thống thông tin, tín hiệu trên toàn tuyến.

- Tiếp tục thực hiện các dự án còn lại phù hợp với Quy hoạch địa phương để nâng cao tốc độ chạy tàu như: Cải tuyến đường cong ở đầu phía Bắc ga Thanh Hóa, cải tuyến đường sắt qua khu kinh tế Nghi Sơn Thanh Hóa, mở mới ga khách chính Hà Tĩnh, cải tạo đường sắt khu vực ga Nha Trang để bỏ đường vòng; Hàn ray những đoạn có tốc độ lớn nhất $V_{\max} \geq 100$ km/h cho các đoạn còn lại; Xây dựng cầu vượt giao cắt lập thể còn lại tại những điểm giao cắt giữa đường sắt với quốc lộ, các đường nội thị có mật độ giao thông lớn.

3.2. Nâng cao năng lực thông qua và năng lực vận tải

- Kéo dài đường 18 ga đảm bảo chiều dài sử dụng của ga $L \geq 400$ m.

- Đặt thêm đường số 3 đối với các ga hiện tại chỉ có 2 đường tại 07 ga.

- Mở 8 ga mới tại các khu gian hạn chế năng lực thông qua.

- Nâng cấp, cải tạo ga khách, ga hàng hóa, bãi hàng, kết nối cảng biển phù hợp nhu cầu thực tế hiện nay.

3.3. Nâng cấp đầu tư phương tiện đầu máy - toa xe và cơ sở chính bị đầu máy - toa xe (nghiên cứu xã hội hóa đầu tư)

- Cải tạo nâng cấp, đầu tư mua sắm, đóng mới phương tiện đầu máy - toa xe.

- Cải tạo nâng cấp cơ sở chính bị đầu máy - toa xe.

- Tiếp tục đầu tư mua sắm 14 đầu máy kéo tàu khách, 24 đầu máy kéo tàu hàng, 156 toa xe khách và 532 toa xe hàng đảm bảo chạy 2 đôi tàu khách theo tốc độ $V_{\max} = 120$ km/h và 2 đôi tàu hàng theo tốc độ $V_{\max} = 100$ km/h.

3.4. Nâng cao năng lực quản lý, tổ chức khai thác (nghiên cứu xã hội hóa đầu tư)

- Hiện đại hóa trung tâm điều hành vận tải đường sắt và hệ thống thông tin

vô tuyến đoàn tàu mặt đất công nghệ số.

- Xây dựng hệ thống bán vé điện tử.

- Đầu tư thiết bị cơ giới hóa và tự động hóa cho việc thi công, xây dựng cầu, đường, thông tin tín hiệu, xếp dỡ hàng hóa, bảo dưỡng kết cấu hạ tầng đường sắt.

3.5. Đầu tư các tuyến kết nối nhằm nâng cao thị phần vận tải

Để nâng cao thị phần vận tải, kết nối với các phương thức vận tải khác, cần nghiên cứu, đầu tư xây dựng các tuyến kết nối với cảng biển, khu công nghiệp, khu du lịch theo quy hoạch và khả năng cân đối vốn như: tuyến đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ; Xây dựng ga hàng hoá Phú Bài; đường sắt kết nối với cảng Chân Mây tỉnh Thừa Thiên Huế; đường sắt kết nối với khu kinh tế mở Chu Lai tỉnh Quảng Nam; Tuyến đường sắt Diêu Trì - Nhơn Bình - Cảng Nhơn Hội tỉnh Bình Định; Đường sắt kết nối cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong; Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu; tuyến đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh...

4. Danh mục dự án đầu tư thực hiện quy hoạch theo thứ tự ưu tiên

a) Tập trung đầu tư hoàn thành các dự án đang triển khai (đã có vốn cam kết): Ưu tiên 1.

b) Thực hiện các dự án cải tạo “nút cổ chai” để đảm bảo an toàn chạy tàu như: Cải tạo khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyện, xây dựng hầm Khe Nét, hầm Hải Vân và các dự án cho 2 khu đoạn có khối lượng vận tải lớn Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn: Ưu tiên 2.

c) Thực hiện đồng bộ các dự án thuộc các khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang: Ưu tiên 3.

d) Tiếp tục đầu tư các dự án để nâng cao tốc độ chạy tàu: Ưu tiên 4.

(Chi tiết được thể hiện tại Phụ lục 1 kèm theo Quyết định này).

5. Quỹ đất dành cho quy hoạch

Phạm vi chiếm dụng đất của đường sắt bổ sung theo quy hoạch: 321,56 ha.

(Chi tiết được thể hiện tại Phụ lục 2 kèm theo Quyết định này)

6. Giải pháp huy động vốn:

6.1. Phương thức huy động vốn

a) Đối với các nguồn vốn nhà nước

- Chủ động huy động vốn từ ngân sách Nhà nước cho nhóm các dự án đảm bảo hành lang an toàn giao thông, đối ứng cho các dự án vay ưu đãi ODA, các dự án cải tạo, nâng cấp cơ sở chính bị đầu máy-toa xe, đầu tư thiết bị duy tu bảo dưỡng hạ tầng... Vốn từ phát hành trái phiếu Chính phủ cho nhóm các dự án nâng cấp, cải tạo đường, cầu nhỏ, cải tạo ga, xây dựng cầu vượt đường sắt... Vốn từ các địa phương để hỗ trợ giải phóng mặt bằng cho các dự án, đặc biệt tại các dự án lớn như di dời ga Đà Nẵng, ga Nha Trang...

- Xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển hàng năm, trung hạn và dài hạn, trong đó, ưu tiên những công trình trọng điểm. Phát hành công trái, trái phiếu công trình để đầu tư xây dựng một số công trình cấp bách.

b) Đối với vốn doanh nghiệp, các thành phần kinh tế (xã hội hóa)

- Thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, bảo đảm lợi ích thỏa đáng của nhà đầu tư. Sửa đổi, bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền... để tăng tính thương mại của dự án và sự đóng góp của người sử dụng. Hoàn thiện cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư theo các hình thức PPP, BT, BOT...; khuyết khích, vinh danh các tổ chức, cá nhân có nhiều đóng góp cho xây dựng kết cấu hạ tầng, nhất là ở vùng nông thôn, vùng sâu, vùng xa, vùng đồng bào dân tộc.

- Xây dựng chính sách cụ thể để huy động mạnh nguồn lực đất đai, đặc biệt quỹ đất tại các khu vực ga trung tâm (thông qua khai thác giá chênh lệch từ xây dựng công trình đem lại) để tạo vốn hỗ trợ cho xây dựng kết cấu hạ tầng. Thực hiện đấu giá quyền sử dụng đất đối với các dự án kinh doanh.

- Nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung hoàn thiện các quy định của pháp luật về thu hồi đất, đền bù, giải phóng mặt bằng, phục vụ xây dựng kết cấu hạ tầng. Có kế hoạch tái định cư, bảo đảm quyền lợi của người bị thu hồi đất, đồng thời vận động sự tự nguyện chấp hành và tham gia đóng góp tích cực của người dân. Kiên quyết xử lý nghiêm các hành vi cố tình không chấp hành quy định của pháp luật về giải phóng mặt bằng.

- Kêu gọi xã hội hóa từ các thành phần kinh tế, các tổ chức doanh nghiệp tư nhân cho các dự án đóng mới phương tiện đầu máy toa xe...

- Cho thuê hoặc nhượng quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng (tuyến, đoạn tuyến đường sắt, nhà ga, bãi hàng...) theo hướng cho phép các thành phần kinh tế được thuê lại quyền khai thác kết cấu hạ tầng để tạo nguồn vốn phục vụ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, cụ thể: Nhà nước cho thuê quyền khai thác kết cấu hạ tầng trong một thời hạn nhất định cho tổ chức, đơn vị, cá nhân. Tổ chức, đơn vị, cá nhân được thuê có quyền khai thác, đồng thời thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông theo hợp đồng đã ký kết.

c) Đối với các nguồn vốn nước ngoài

- Thu hút mạnh và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn ODA. Đẩy mạnh vận động các đối tác, các nhà tài trợ tiếp tục cung cấp ODA để phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là các công trình lớn. Ưu tiên bố trí vốn đối ứng và tháo gỡ khó khăn để đẩy nhanh tiến độ giải ngân hoàn thành các dự án.

- Tiếp tục tranh thủ các nguồn vốn vay ưu đãi của nước ngoài (vốn ODA): cho nhóm các dự án cải tạo các nút cổ chai, dự án thay thế cầu lớn, gia cố hầm yếu...

- Thu hút các nguồn vốn đầu tư trực tiếp của nước ngoài thông qua các hình thức đầu tư PPP.

6.2. Các chính sách tạo vốn đầu tư xây dựng

- Tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư tham gia xây dựng công trình thông qua việc áp dụng linh hoạt các chính sách như đổi đất lấy hạ tầng theo hình thức BT; huy động nguồn lực từ các doanh nghiệp xây dựng chuyển giao khai thác thu phí.

- Có chính sách giải phóng mặt bằng phù hợp để giảm chi phí đầu tư.

- Thực hiện đầu tư xây dựng các công trình của quy hoạch theo một lộ trình nhất định tránh đầu tư dàn trải, kém hiệu quả.

- Tranh thủ các nguồn vốn từ các dự án của trung ương cũng như của địa phương liên quan đến các công trình giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

6.3. Chính sách quản lý và sử dụng các nguồn vốn

Để sử dụng các nguồn vốn đầu tư cho xây dựng có được hiệu quả, cần thực hiện các biện pháp sau:

- Thực hiện đầu tư các dự án theo thứ tự ưu tiên phù hợp với quy hoạch.

- Có sự quản lý tập trung về quy hoạch.

Điều 2. Tổ chức thực hiện:

1. Cục Đường sắt Việt Nam: Chủ trì phối hợp với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các địa phương có liên quan tổ chức công bố công khai quy hoạch đã được phê duyệt; nghiên cứu cụ thể hóa các mục tiêu và triển khai thực hiện bằng các chương trình, các dự án đầu tư, cải tạo, nâng cấp phù hợp với quy hoạch. Trong quá trình thực hiện quy hoạch phải thường xuyên cập nhật tình hình phát triển kinh tế - xã hội, nhu cầu vận tải bằng đường sắt để có những đề nghị điều chỉnh kịp thời khi cần thiết.

2. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam: Tăng cường vai trò quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó có tuyến đường sắt Bắc - Nam. Chủ động đề xuất các giải pháp nhằm đảm bảo an toàn giao thông đường sắt; đổi mới, nâng cao chất lượng phục vụ và khả năng kết nối với các phương thức vận tải khác nhằm từng bước nâng cao năng lực và thị phần của vận tải đường sắt.

3. Vụ Kế hoạch - Đầu tư: Căn cứ vào danh mục các dự án, chủ trì triển khai kế hoạch đầu tư (trừ dự án đầu tư theo hình thức đối tác công - tư) theo quy định hiện hành.

4. Ban Quản lý đầu tư các dự án đối tác công - tư: Chủ trì nghiên cứu, đề xuất các dự án theo hình thức xã hội hóa, trong đó tập trung đầu tư vào các ga trung tâm có lợi thế thương mại; đầu tư nâng cấp phương tiện đầu máy-toa xe, cơ sở chính bị đầu máy-toa xe, nâng cao năng lực quản lý, tổ chức khai thác...

5. Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông: Tăng cường công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý hành lang an toàn đường sắt.

6. Các cơ quan, đơn vị theo chức năng nhiệm vụ được giao chủ động nghiên cứu, đề xuất các giải pháp nhằm nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc - Nam.

Điều 3. Thủ trưởng các đơn vị trực thuộc Bộ Giao thông vận tải: Vụ Kế hoạch - Đầu tư, Vụ Tài chính, Vụ Khoa học - Công nghệ, Vụ Môi trường, Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, Ban Quản lý đầu tư các dự án đối tác công - tư, Cục Quản lý xây dựng và chất lượng công trình giao thông, Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Ban Quản lý dự án đường sắt và các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như điều 3;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: KH&ĐT, Tài chính, Xây dựng, Quốc phòng;
- UBND các Tỉnh, Thành phố có đường sắt theo quy hoạch đi qua (để p/h);
- TTr. Nguyễn Ngọc Đông;
- Các Vụ: KCHT, KHCN, MT, TC, ATGT;
- Ban PPP;
- Cục ĐSVN (để t/h);
- Tổng công ty ĐSVN (để t/h);
- Ban QLDAĐS;
- Lưu: VT, KHĐT(5).

BỘ TRƯỞNG



Đinh La Thăng

Phụ lục 1
Danh mục các dự án triển khai thực hiện quy hoạch
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| TT | TÊN DỰ ÁN / HẠNG MỤC CÔNG TRÌNH |
|--------------|---|
| I | ƯU TIÊN 1: Tập trung hoàn thành các dự án đang thực hiện đầu tư (đã có vốn cam kết) |
| 1 | Dự án thay tà vẹt bê tông K1, K2, tà vẹt sắt bằng tà vẹt vê tông dự ứng lực kéo dài đường ga, đặt thêm đường số 3 đối với các ga chỉ có 2 đường đoạn Vinh - Nha Trang tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh (giai đoạn 1). |
| 2 | Dự án nâng cao an toàn cầu đường sắt trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh (44 cầu) |
| 3 | Dự án cải tạo, nâng cấp các cầu yếu trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh (132 cầu) |
| 4 | Dự án lập lại trật tự hành lang an toàn trên các tuyến đường sắt theo Quyết định số 1856, giai đoạn 2 theo lệnh khẩn cấp của Thủ tướng Chính phủ |
| 5 | Dự án hệ thống thông tin tín hiệu đường sắt đoạn Hà Nội - Vinh, giai đoạn II |
| 6 | Dự án hiện đại hóa thông tin tín hiệu đoạn Vinh - Sài Gòn, giai đoạn I |
| 7 | Dự án hiện đại hóa trung tâm điều hành vận tải |
| II | ƯU TIÊN 2 |
| 2.1 | Giải pháp để nâng cao tốc độ chạy tàu |
| 2.1.1 | Nhóm giải pháp 1-Cải tạo lớn các “nút cổ chai” |
| - | Cải tạo đường sắt khu vực đèo Khe Nét |
| - | Cải tạo tuyến đường sắt khu vực đèo Hải Vân |
| - | Nâng cấp đoạn Hòa Duyệt - Thanh Luyên |
| 2.1.2 | Nhóm giải pháp 2-Cải tạo cục bộ bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng đến dải tốc độ thuộc phạm vi 2 khu đoạn: Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn |
| 2.1.3 | Nhóm giải pháp 3- Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện đoạn: Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn |
| 2.1.4 | Nhóm giải pháp 4- Nâng cấp, cải tạo cầu, hầm thuộc phạm vi 2 khu đoạn: Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn |
| - | Xây dựng cầu Bình Lợi (thuộc khu đoạn Nha Trang - Sài Gòn) |
| - | Cải tạo, nâng cấp, nâng cao an toàn các cầu yếu thuộc 2 khu đoạn: Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn |

| | |
|--------------|--|
| 2.1.5 | Nhóm giải pháp 5-Các điểm giao cắt và hành lang an toàn giao thông thuộc phạm vi 2 khu đoạn: Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn |
| - | Cải tạo nâng cấp các đường ngang trên tuyến |
| - | Mở mới đường ngang trên tuyến |
| - | Xây dựng đường gom, hàng rào |
| - | Xây dựng hầm chui dân sinh |
| - | Xây dựng cầu đường bộ vượt đường sắt |
| 2.1.6 | Nhóm giải pháp 6-Ứng phó biến đổi khí hậu thuộc phạm vi 2 khu đoạn: Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn |
| - | Xây cầu cạn, nâng cao trắc dọc, gia cố nền đường các đoạn thường xuyên ngập nước trong mùa mưa lũ |
| - | Gia cố mái dốc cho các đoạn ta luy nền đường mất ổn định |
| - | Gia nền đường yếu cho các đoạn nền đường mất ổn định, phụt bùn túi đá |
| 2.1.7 | Nhóm giải pháp 7-Hệ thống thông tin tín hiệu thuộc phạm vi 2 khu đoạn: Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn |
| - | Điều chỉnh giai đoạn 2 dự án hệ thống thông tin tín hiệu đường sắt đoạn Hà Nội - Vinh |
| - | Hiện đại hóa thông tin tín hiệu đoạn Vinh-Sài Gòn, giai đoạn 2 |
| 2.2 | Giải pháp về nâng cao năng lực thông qua và năng lực vận tải |
| - | Thay tà vẹt bê tông K1, K2, tà vẹt sắt bằng tà vẹt bê tông dự ứng lực kéo dài đường ga, đặt thêm đường số 3 đối với các ga, chỉ có 2 đường, đoạn Vinh - Nha trang tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh (giai đoạn 2) |
| - | Kéo dài đường ga, mở thêm đường số 3, mở ga mới khu đoạn Hà Nội - Vinh, Nha Trang - Sài Gòn |
| - | Cải tạo mặt bằng đường ga, bãi hàng, đường xếp dỡ các ga hàng hóa khu đoạn Hà Nội - Vinh, Nha Trang - Sài Gòn |
| - | Xây dựng cải tạo ke ga, mái che ke, cầu vượt bộ hành các ga có tác nghiệp hành khách khu đoạn Hà Nội - Vinh, Nha Trang - Sài Gòn. |
| III | ƯU TIÊN 3 |
| 3.1 | Giải pháp để nâng cao tốc độ chạy tàu |
| 3.1.1 | Nhóm giải pháp 1-Cải tạo lớn các “nút cổ chai”: Cải tạo nút cổ chai còn lại |
| - | Di dời đường sắt khu vực ga Đà Nẵng |
| 3.1.2 | Nhóm giải pháp 2-Cải tạo cục bộ bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng đến dải tốc độ thuộc phạm vi 4 khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang |
| 3.1.3 | Nhóm giải pháp 3- Nâng cấp đường cũ, giữ nguyên bình diện |

| | |
|--------------|---|
| - | Đại tu thay thế kiến trúc tầng trên hiện tại cho các đoạn và ga còn lại (trừ các đoạn cải tuyến, ga mở mới ga đặt thêm đường và ga kéo dài) thuộc phạm vi 2 khu đoạn Hà Nội - Vinh và Nha Trang - Sài Gòn |
| 3.1.4 | Nhóm giải pháp 4- Nâng cấp, cải tạo cầu, hầm phạm vi thuộc 4 khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang: |
| - | Cải tạo, nâng cấp, nâng cao an toàn các cầu yếu còn lại thuộc 4 khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang |
| - | Gia cố các hầm yếu thuộc 4 khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang |
| 3.1.5 | Nhóm giải pháp 5- Các điểm giao cắt và hành lang an toàn giao thông thuộc phạm vi 4 khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang: |
| - | Cải tạo nâng cấp các đường ngang trên tuyến |
| - | Mở mới đường ngang trên tuyến |
| - | Xây dựng đường gom, hàng rào |
| - | Xây dựng hầm chui dân sinh |
| - | Xây dựng cầu đường bộ vượt đường sắt |
| 3.1.6 | Nhóm giải pháp 6- ứng phó biến đổi khí hậu thuộc phạm vi 4 khu đoạn còn lại từ Vinh đến Nha Trang: |
| - | Xây cầu cạn, nâng cao trắc dọc, gia cố nền đường các đoạn thường xuyên ngập nước trong mùa mưa lũ |
| - | Gia cố mái dốc cho các đoạn ta luy nền đường mất ổn định |
| - | Gia nền đường yếu cho các đoạn nền đường mất ổn định, phụt bùn túi đá |
| 3.2 | Giải pháp về nâng cao năng lực thông qua và năng lực vận tải |
| - | Xây dựng cải tạo ke ga, mái che ke, cầu vượt bộ hành các ga có tác nghiệp hành khách |
| - | Đầu tư xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội (tuyến 1) đoạn Ngọc Hồi - Ga Hà Nội |
| - | Đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Trảng Bom - Hòa Hưng |
| - | Kéo dài đường ga, mở thêm đường số 3, mở ga mới trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh (đối với các ga còn lại) |
| - | Cải tạo mặt bằng đường ga, bãi hàng, đường xếp dỡ các ga hàng hóa dọc tuyến |
| 3.3 | Phương tiện đầu máy - toa xe và cơ sở chính bị đầu máy - toa xe |
| - | Đóng mới toa xe khách và hàng |
| - | Lắp đặt thiết bị xử lý chất thải sinh hoạt trên các toa xe khách |
| - | Đầu tư trang thiết bị, nâng cấp mở rộng cơ sở chính bị đầu máy toa xe trên tuyến |
| 3.4 | Nhóm giải pháp về nâng cao năng lực quản lý, tổ chức khai thác |

| | |
|--|--|
| - | Xây dựng hệ thống bán vé điện tử |
| - | Xây dựng, lắp đặt hệ thống thông tin vô tuyến đoàn tàu mặt đất công nghệ số |
| - | Đầu tư trang thiết bị duy tu bảo dưỡng, thiết bị bốc xếp dỡ |
| IV ƯU TIÊN 4: TIẾP TỤC ĐẦU TƯ ĐỂ NÂNG CAO TỐC ĐỘ CHẠY TÀU | |
| - | Cải thiện đường sắt đầu ga Thanh Hóa |
| - | Cải thiện đường sắt qua khu kinh tế Nghi Sơn Thanh Hóa |
| - | Xây dựng đường sắt nhánh kết nối với cảng Nghi Sơn Thanh Hóa |
| - | Xây dựng mới ga khách chính Hà Tĩnh |
| - | Cải tạo đường sắt khu vực Nha Trang, bỏ đường vòng |
| - | Hàn ray phạm vi còn lại |
| - | Xây dựng các cầu vượt quốc lộ, các cầu vượt trong đô thị còn lại |
| - | Đầu tư phương tiện đầu máy toa xe đảm bảo khai thác đoàn tàu theo tốc độ tối đa $V_{max}=120\text{Km/h}$ |
| - | Để đồng bộ kết nối hệ thống đường sắt với cảng biển, khu công nghiệp cần đầu tư xây dựng các dự án phù hợp với quy hoạch một số tuyến đường sắt: |
| | + Đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ |
| | + Kết nối đường sắt quốc gia với cảng Chân Mây - tỉnh Thừa Thiên Huế |
| | + Kết nối đường sắt quốc gia với khu kinh tế mở Chu Lai - tỉnh Quảng Nam |
| | + Tuyến đường sắt Diêu Trì - Nhơn Bình - Cảng Nhơn Hội |
| | + Tuyến đường sắt vào cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong |
| | + Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu |
| | + Tuyến đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh |
| | + Xây dựng ga hàng hoá Phú Bài - tỉnh Thừa Thiên Huế |

Ghi chú: Chi tiết các giải pháp xem tại các Phụ lục 3 đến Phụ lục 14

Phụ lục 2
Quỹ đất dành cho quy hoạch
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| TT | Tỉnh, thành phố | Khối lượng (ha) |
|-------------|------------------------|------------------------|
| 1 | Hà Nội | 1,91 |
| 2 | Hà Nam | 0,09 |
| 3 | Nam Định | 0,45 |
| 4 | Ninh Bình | 0,57 |
| 5 | Thanh Hóa | 43,26 |
| 6 | Nghệ An | 2,38 |
| 7 | Hà Tĩnh | 29,70 |
| 8 | Quảng Bình | 16,31 |
| 9 | Quảng Trị | 0 |
| 10 | Thừa Thiên Huế | 20,32 |
| 11 | Thành phố Đà Nẵng | 107,37 |
| 12 | Quảng Nam | 0 |
| 13 | Quảng Ngãi | 1,63 |
| 14 | Bình Định | 0,98 |
| 15 | Phú Yên | 1,45 |
| 16 | Khánh Hòa | 53,52 |
| 17 | Ninh Thuận | 0,24 |
| 18 | Bình Thuận | 21,28 |
| 19 | Đồng Nai | 20,1 |
| 20 | Bình Dương | 0 |
| 21 | Thành phố Hồ Chí Minh | 0 |
| Tổng | | 321,56 |

Phụ lục 3

Cải tạo lớn các “nút cổ chai”: Trước mắt ưu tiên thay đổi bình diện, trắc dọc 1 số đoạn tuyến hạn chế tốc độ

(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| STT | Tên dự án | Khối lượng | Ghi chú |
|-----|--|---|-----------------|
| 1 | Cải tuyến khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyên để xóa bỏ các đường cong có bán kính nhỏ $R_{\min}=150$ | <ul style="list-style-type: none"> - Nâng cấp cải tạo 4.719 km đường. - Tuyến mới 4.790 km đường - Cải tạo 2 ga - Cải tạo, xây dựng 3 cầu/326 m - Xây dựng mới 2 hầm/ 1,07 km. - Xây dựng mới và nối 29 cống - Xây dựng hệ thống thông tin tín hiệu - Kiến trúc điện nước 2 ga đồng bộ. | Từ Km 357-Km370 |
| 2 | Cải tuyến, làm hầm mới khu vực đèo Khe Nét khu gian Tân Ấp - Kim Lũ | <ul style="list-style-type: none"> - Cải tạo nâng cấp 5,28 km. - Cải tạo 25 đường cong . - Cải tạo ga Đồng Chuối - Xây dựng mới 03 cầu dẫn. - Xây dựng 2 hầm L=1,51 km. - Xây dựng hệ thống thông tin tín hiệu | Từ Km431-Km420 |
| 3 | Cải tuyến xây dựng hầm mới khu vực đèo Hải Vân khu gian Lăng Cô - Kim Liên | <ul style="list-style-type: none"> - Cải tạo toàn bộ khu vực đèo Hải Vân tổng chiều dài tuyến 27,4 km - Xây dựng hầm dài 10,8 km. - Cầu: Xây dựng 11,8 km - Ga: Xây mới 1 ga, cải tạo 1 ga - Xây dựng hệ thống thông tin tín hiệu | Từ Km750-Km776 |
| 4 | Di dời đường sắt khu vực Đà Nẵng | <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng đường mới: 22.79 km - Cải tạo 1 ga, xây mới 2 ga - Xây dựng 6 cầu/760 m - Cải tạo, xây dựng mới hệ thống thông tin tín hiệu - Kiến trúc điện nước 3 ga đồng bộ. | Từ Km776-Km802 |

Phụ lục 4
Cải tạo lớn các “nút cổ chai”: Tiếp tục thực hiện thay đổi bình diện, trắc
dọc 1 số đoạn tuyến hạn chế tốc độ
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| STT | Tên dự án | Khối lượng | Ghi chú |
|-----|---|---|---|
| 1 | Cải tuyến đầu ga Thanh Hóa | <ul style="list-style-type: none"> - Cải dịch tuyến mới 1.47 km đường - Xây dựng mới 01 cầu với tổng chiều dài 37 m - Xây dựng mới 2 đường ngang, 01 cầu đường bộ vượt đường sắt - Cải tạo và xây dựng mới hệ thống thông tin, tín hiệu đồng bộ. | Từ Km172-Km174 |
| 2 | Cải tuyến qua khu kinh tế Nghi Sơn | <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng mới 8,8 km đường sắt - Xây dựng mới 01 ga với quy mô 4 đường và 02 đường cụt - Xây dựng mới 10 cầu với tổng chiều dài 177 m - Xây dựng mới 6 công các loại - Xây dựng mới 2 đường ngang, 02 cầu đường bộ vượt đường sắt - Cải tạo và xây dựng mới hệ thống thông tin, tín hiệu đồng bộ. | Từ Km230-Km239 |
| 3 | Xây dựng đường sắt nhánh kết nối với cảng Nghi Sơn | <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng mới 11,7 km đường sắt - Xây dựng mới 02 ga - Xây dựng mới cầu cống đường ngang dọc tuyến - Xây dựng mới hệ thống thông tin, tín hiệu đồng bộ. | Đầu nối với đường sắt quốc gia tại ga Khoa Trường |
| 4 | Mở mới ga khách chính Hà Tĩnh (Di dời ga Chu Lễ) | <ul style="list-style-type: none"> - Dỡ bỏ ga Chu Lễ (3 đường) - Mở mới ga Hà Tĩnh (4 đường) - Xây dựng 550 m đường bộ vào ga - Xây dựng 1 cầu đường bộ vào ga - Xây dựng mới hệ thống thông tin tín hiệu - Xây dựng nhà ga + quảng trường ga. - Xây dựng nhà lưu trú, cung cầu, cung đường, thông tin tín hiệu đồng bộ | Tại Km378 |
| 5 | Cải tạo đường sắt khu vực ga Nha Trang để bỏ đường vòng | <ul style="list-style-type: none"> - Cải tạo xây dựng lại ga Nha Trang thành ga khách. - Xây dựng mới cầu quay đầu máy để bỏ đường vòng (ga Nha Trang trở thành ga cụt). - Xây dựng các cơ sở phục vụ chạy tàu tại ga khách Nha Trang: Trạm chính bị đầu máy - toa xe, Thông tin tín hiệu, khu cung đường, khu nhà ở của công nhân viên đường sắt,... - Xây dựng ga hàng hóa Vĩnh Trung tại Km1322 để thay thế cho ga hàng hóa Nha Trang. | |

Phụ lục 5
Cải tạo cục bộ bình diện có bán kính (R) nhỏ ảnh hưởng đến dải tốc độ trên
các khu gian có điều kiện nâng cao tốc độ
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| STT | Khu đoạn | Nội dung | |
|-----|---------------------|----------------------|------------------|
| | | Số điểm/(đường cong) | Chiều dài (m) |
| 1 | Hà Nội - Vinh | 33/40 | 14.592,34 |
| 2 | Vinh - Đồng Hới | 25/41 | 11.297,22 |
| 3 | Đồng Hới – Đà Nẵng | 12/17 | 3.864,52 |
| 4 | Đà Nẵng – Diêu Trì | 6/6 | 1.814,65 |
| 5 | Diêu Trì-Nha Trang | 4/4 | 2.311,4 |
| 6 | Nha Trang – Sài Gòn | 11/33 | 10.228,64 |
| | Tổng cộng: | 91/141 | 44.108,77 |

Lý trình chi tiết các điểm cải tuyến

| TT | Lý trình cải tuyến | | Đường cong | | Chiều dài | |
|----|--------------------|--------------|------------|------------|-----------|----------|
| | Điểm đầu | Điểm cuối | Hiện tại | Thiết kế | Cải tuyến | Rút ngắn |
| 1 | Km21+257,49 | Km21+430,80 | Đ27 | Đ27 | 173,31 | -9,66 |
| 2 | Km28+461,94 | Km28+745,55 | Đ37 | Đ37 | 283,61 | -1,2 |
| 3 | Km28+788,31 | Km28+947,08 | Đ38 | Đ38 | 158,77 | -3,31 |
| 4 | Km30+828,49 | Km31+470,83 | Đ42 | Đ42 | 642,34 | -15,02 |
| 5 | Km32+964,54 | Km33+338,21 | Đ46 | Đ46 | 373,67 | -13,69 |
| 6 | Km35+554,22 | Km35+769,57 | Đ49 | Đ49 | 215,35 | -0,9 |
| 7 | Km75+914,76 | Km76+055,80 | Đ115 | Đ115 | 136,24 | -0,12 |
| 8 | Km100+129,00 | Km100+398,22 | Đ161 | Đ161 | 269,22 | -1,12 |
| 9 | Km100+490,28 | Km100+633,91 | Đ162 | Đ162 | 143,63 | -0,14 |
| 10 | Km119+257,50 | Km119+479,00 | Đ193 | Đ193 | 220,86 | -0,60 |
| 11 | Km121+271,66 | Km121+653,50 | Đ196, Đ197 | Đ196 | 380,94 | -0,9 |
| 12 | Km125+597,00 | Km125+760,91 | Đ205 | Đ205 | 222,89 | -2,82 |
| 13 | Km127+792,00 | Km128+040,29 | Đ209 | Đ209 | 370,99 | -30,13 |
| 14 | Km128+878,00 | Km129+239,32 | Đ212 | Đ212 | 499 | -32,67 |
| 15 | Km129+940,00 | Km130+174,85 | Đ214 | Đ214 | 250,16 | -3,00 |
| 16 | Km138+101,00 | Km138+295,10 | Đ228 | Đ228 | 450,93 | -4,23 |
| 17 | Km140+375,00 | Km140+567,85 | Đ230 | Đ230 | 585,90 | -4,81 |
| 18 | Km149+322,93 | Km149+768,01 | Đ247, Đ248 | Đ247 | 638,18 | -6,30 |
| 19 | Km156+540,00 | Km156+741,24 | Đ263, Đ264 | Đ263 | 447,81 | -2,68 |
| 20 | Km157+368,84 | Km157+973,00 | Đ266, Đ267 | Đ266, Đ267 | 667,07 | -10,50 |
| 21 | Km159+750,00 | Km160+103,70 | Đ270 | Đ270 | 714,56 | -20,78 |
| 22 | Km185+663,30 | Km186+139,39 | Đ291, Đ292 | Đ291 | 670,80 | -27,44 |
| 23 | Km207+893,22 | Km208+194,22 | Đ299 | Đ299 | 768,02 | -28,98 |
| 24 | Km227+739,55 | Km228+256,35 | Đ308, Đ309 | Đ308 | 802,81 | -18,76 |
| 25 | Km230+713,06 | Km230+997,15 | Đ313 | Đ313 | 686,61 | -27,44 |
| 26 | Km233+665,30 | Km234+077,40 | Đ314 | Đ314 | 870,25 | -41,87 |
| 27 | Km242+881,79 | Km243+270,49 | Đ323 | Đ323 | 1.024,87 | -51,68 |

| TT | Lý trình cải tuyến | | Đường cong | | Chiều dài | |
|---|--------------------|--------------|--------------------|------------------|------------------|----------|
| | Điểm đầu | Điểm cuối | Hiện tại | Thiết kế | Cải tuyến | Rút ngắn |
| 28 | Km282+817,88 | Km282+982,35 | Đ361 | Đ361 | 192,63 | 28,16 |
| 29 | Km292+880,09 | Km293+421,32 | Đ368, Đ369 | Đ369 | 597,11 | 55,88 |
| 30 | Km296+425,69 | Km296+597,00 | Đ377 | Đ377 | 193,37 | 51,76 |
| 31 | Km297+250,10 | Km297+420,82 | Đ380 | Đ380 | 172,78 | -1,32 |
| 32 | Km300+997,00 | Km301+566,60 | Đ386 | Đ386 | 459,23 | 10,45 |
| 33 | Km301+836,20 | Km302+106,87 | Đ388 | Đ388 | 308,43 | 6,84 |
| Tổng số khu đoạn Hà Nội - Vinh | | | 40 điểm cải | | 14.592,34 | |
| 34 | Km350+451,60 | Km350+890,09 | Đ419 | Đ419 | 302,03 | -5,44 |
| 35 | Km354+581,08 | Km355+357,04 | Đ426 đến Đ431 | Đ426 đến Đ431 | 765,40 | -10,56 |
| 36 | Km355+674,80 | Km356+131,56 | Đ432 | Đ432 | 310,36 | -3,96 |
| 37 | Km372+582,98 | Km372+928,88 | Đ461 | Đ461 | 245,84 | 2,86 |
| 38 | Km374+287,31 | Km375+073,00 | Đ463, Đ464 | Đ463, Đ464 | 771,39 | 24,31 |
| 39 | Km381+006,84 | Km381+827,10 | Đ469 đến Đ471 | Đ469 đến Đ471 | 579,87 | 25,12 |
| 40 | Km384+583,73 | Km385+189,86 | Đ473, Đ474 | Đ473, Đ474 | 597,92 | -8,22 |
| 41 | Km386+053,16 | Km386+467,69 | Đ476 | Đ476 | 417,34 | 2,81 |
| 42 | Km412+487,89 | Km413+690,51 | Đ494 đến Đ498 | Đ494 đến Đ498 | 1.218,68 | 16,06 |
| 43 | Km427+115,13 | Km427+444,10 | Đ537 | Đ537 | 325,75 | -3,22 |
| 44 | Km427+589,48 | Km427+856,49 | Đ538 | Đ538 | 267,01 | -0,38 |
| 45 | Km428+136,46 | Km428+595,72 | Đ539 | Đ539 | 449,98 | -9,28 |
| 46 | Km429+936,41 | Km430+410,63 | Đ543 | Đ543 | 467,57 | -6,65 |
| 47 | Km430+735,55 | Km431+200,92 | Đ545 | Đ545 | 458,84 | -6,53 |
| 48 | Km444+836,64 | Km445+049,25 | Đ566 | Đ566 | 212,07 | -0,54 |
| 49 | Km445+068,32 | Km445+230,55 | Đ567 | Đ567 | 162,02 | -0,21 |
| 50 | Km445+311,55 | Km445+553,95 | Đ568 | Đ568 | 241,64 | -0,76 |
| 51 | Km448+229,23 | Km448+554,52 | Đ574 | Đ574 | 318,45 | -6,84 |
| 52 | Km456+647,46 | Km456+779,15 | Đ593 | Đ593 | 131,48 | -0,19 |
| 53 | Km460+141,57 | Km460+345,59 | Đ595 | Đ595 | 203,63 | -0,39 |
| 54 | Km465+539,96 | Km465+672,98 | Đ602 | Đ602 | 131,20 | -0,76 |
| 55 | Km483+226,81 | Km484+257,84 | Đ626, Đ627 | Đ626, Đ627 | 912,4 | -118,64 |
| 56 | Km485+652,54 | Km486+253,54 | Đ629 | Đ629 | 590,96 | -15,42 |
| 57 | Km489+793,00 | Km490+305,70 | Đ634 đến Đ637 | Đ634 đến Đ637 | 486,43 | -5,5 |
| Tổng số khu đoạn Vinh - Đồng Hới | | | 41 điểm cải | | 10.568,26 | |
| 58 | Km534+857,06 | Km535+404,99 | Đ658, Đ659 | Đ658, Đ659 | 728,96 | 16,36 |
| 59 | Km671+673,04 | Km671+983,65 | Đ753 | Đ753 | 309,93 | -0,68 |
| 60 | Km731+960,99 | Km732+322,34 | Đ796 | Đ796 | 360,02 | -1,32 |
| 61 | Km733+710,12 | Km734+334,97 | Đ798, Đ799 | Đ798, Đ799 | 614,2 | -10,65 |
| 62 | Km745+362,04 | Km745+630,62 | Đ806 | Đ806 | 264,93 | -3,65 |
| 63 | Km746+148,11 | Km747+006,72 | Đ809 đến Đ811 | Đ809 đến Đ811 | 817,67 | -7,01 |
| 64 | Km747+396,74 | Km747+562,39 | Đ813 | Đ813 | 164,53 | -1,12 |
| 65 | Km747+607,56 | Km748+009,99 | Đ814 | Đ814 | 400,9 | -1,54 |
| 66 | Km748+559,24 | Km748+675,62 | Đ815 | Đ815 | 115,53 | -0,86 |
| 67 | Km748+678,62 | Km748+942,60 | Đ816 | Đ816 | 262,77 | -1,22 |
| 68 | Km748+986,93 | Km749+194,05 | Đ817 | Đ817 | 206,14 | -0,98 |
| 69 | Km749+575,77 | Km749+771,17 | Đ819 | Đ819 | 194,47 | -0,94 |

| TT | Lý trình cải tuyến | | Đường cong | | Chiều dài | |
|--|--------------------|---------------|--------------------|-----------------|------------------|----------|
| | Điểm đầu | Điểm cuối | Hiện tại | Thiết kế | Cải tuyến | Rút ngắn |
| 70 | Km749+924,29 | Km750+078,62 | Đ820 | Đ820 | 153,43 | -0,9 |
| Tổng số khu đoạn Đồng Hới - Đà Nẵng | | | 17 điểm cải | | 4.593,48 | |
| 71 | Km991+848,00 | Km992+178,26 | Đ1120 | Đ1120 | 433,36 | -7,45 |
| 72 | Km995+466,72 | Km995+590,43 | Đ1125 | Đ1125 | 174,95 | -1,65 |
| 73 | Km996+097,38 | Km996+299,78 | Đ1127 | Đ1127 | 266,54 | 0,58 |
| 74 | Km1003+640,20 | Km1003+883,48 | Đ1136 | Đ1136 | 331,03 | -2,82 |
| 75 | Km1018+894,28 | Km1019+119,72 | Đ1146 | Đ1146 | 282,78 | -1,29 |
| 76 | Km1024+300,23 | Km1024+549,72 | Đ1155 | Đ1155 | 325,99 | -2,58 |
| Tổng số khu đoạn Đà Nẵng - Diêu Trì | | | 6 điểm cải | | 1.814,65 | |
| 77 | Km1297+553,85 | Km1297+928,28 | Đ1413 | Đ1413 | 492,57 | -11,97 |
| 78 | Km1300+213,78 | Km1301+044,60 | Đ141, Đ1419 | Đ141, Đ1419 | 926,49 | -19,78 |
| 79 | Km1336+528,84 | Km1336+868,46 | Đ1480 | Đ1480 | 347,13 | -2,88 |
| 80 | Km1037+025,73 | Km1037+570,94 | Đ1481 đến Đ1482 | Đ1481 đến Đ1482 | 545,21 | -27,78 |
| Tổng số khu đoạn Diêu Trì - Nha Trang | | | 4 điểm cải | | 2.311,40 | |
| 81 | Km1372+989,04 | Km1373+372,04 | Đ1486 | Đ1486 | 378,27 | -3,99 |
| 82 | Km1377+064,37 | Km1378+162,95 | Đ1491 đến Đ1493 | Đ1491 đến Đ1493 | 1098,58 | -17,68 |
| 83 | Km1437+575,9 | Km1437+795,55 | Đ1526 | Đ1526 | 220,08 | -4,58 |
| 84 | Km1438+304,55 | Km1438+862,47 | Đ1528 đến Đ1529 | Đ1528 đến Đ1529 | 557,92 | 7,56 |
| 85 | Km1438+929,80 | Km1439+217,09 | Đ1530 | Đ1530 | 286,78 | -2,96 |
| 86 | Km1439+467,23 | Km1439+763,36 | Đ1531 | Đ1531 | 297,14 | -3,15 |
| 87 | Km1568+975,23 | Km15670+235,9 | Đ1612 đến Đ1615 | Đ1612 đến Đ1615 | 1253,28 | -16,28 |
| 88 | Km1571+640,76 | Km1577+003,50 | Đ1616 đến Đ1630 | Đ1616 đến Đ1630 | 5362,74 | -68,45 |
| 89 | Km1578+767,57 | Km1578+967,30 | Đ1634 | Đ1634 | 235,34 | -4,93 |
| 90 | Km1603+457,90 | Km1603+589,65 | Đ1676 | Đ1676 | 210,57 | -0,18 |
| 91 | Km1656+742,50 | Km1657+047,95 | Đ1714 | Đ1714 | 327,94 | -0,43 |
| Tổng số khu đoạn Nha Trang - Sài Gòn | | | 33 điểm cải | | 10.228,64 | |

Ghi chú: Đ27, Đ37, Đ38.... là thứ tự tên đỉnh các đường cong theo hồ sơ quản lý tính từ Hà Nội đến TP Hồ Chí Minh

Phụ lục 6

Khối lượng đại tu cải tạo, nâng cấp đường cũ giữ nguyên bình diện
 (Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

6.1. Trước mắt

| TT | Nội dung quy hoạch | Đơn vị | Hà Nội - Vinh | Vinh - Đồng Hới | Đồng Hới - Đà Nẵng | Đà Nẵng - Diêu Trì | Diêu Trì - Nha Trang | Nha Trang - Sài Gòn |
|----|---|--------|---------------|---|--------------------|--------------------|----------------------|---------------------|
| 1 | Thay tà vẹt K1, K2 đoạn Vinh - Nha Trang (thực hiện tiếp giai đoạn 2) | | | Tiếp tục thực hiện theo dự án đã được phê duyệt | | | | |
| 2 | Bổ sung dự án các đoạn còn lại | km | 288,56 | 36,67 | 78,17 | 46,60 | 152,777 | 358,611 |
| 3 | Hàn ray các đoạn $V \geq 100$ km/h | km | 177,33 | 58,37 | 84,25 | 164,37 | 114,99 | 208,91 |

6.2. Lâu dài

| STT | Khu đoạn | Khối lượng (km) | Ghi chú |
|-----|----------------------|-----------------|--|
| 1 | Hà Nội - Vinh | 47,12 | Hàn ray cho các đoạn có T.độ $V_{max} \geq 100$ km/h (đã trừ các đoạn hàn ray trong phương án cơ sở) |
| 2 | Vinh - Đồng Hới | 67,23 | |
| 3 | Đồng Hới - Đà Nẵng | 79,93 | |
| 4 | Đà Nẵng - Diêu Trì | 90,64 | |
| 5 | Diêu Trì - Nha Trang | 53,12 | |
| 6 | Nha Trang - Sài Gòn | 55,11 | |

Phụ lục 7
Nâng cấp, cải tạo cầu - hầm
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

7.1. Hạng mục cầu

| TT | Khu đoạn | Nội dung | Khối lượng (cái/m) |
|----|----------------------|---------------------------------|-----------------------|
| 1 | Hà Nội - Vinh | Dự án 44 cầu Giai đoạn 2 | 1/36,3 |
| | | Cầu yếu còn lại | 14/264,62 |
| 2 | Vinh - Đồng Hới | Dự án 44 cầu Giai đoạn 2 | 4/116,68 |
| | | Cầu yếu còn lại | 49/393,97 |
| 3 | Đồng Hới - Đà Nẵng | Dự án 44 cầu Giai đoạn 2 | 3/177,13 |
| | | Cầu yếu còn lại | 57/672,1 |
| 4 | Đà Nẵng - Diêu Trì | Dự án 44 cầu Giai đoạn 2 | 26/1210,17 |
| | | Cầu yếu còn lại | 104/1892 |
| 5 | Diêu Trì - Nha Trang | Dự án 44 cầu Giai đoạn 2 | 10/643,11 |
| | | Cầu yếu còn lại | 34/904 |
| 6 | Nha Trang - Sài Gòn | Dự án 44 cầu Giai đoạn 2 | 8/626,87 |
| | | Cầu yếu còn lại | 53/1425 |
| | Tổng | Dự án 44 cầu Giai đoạn 2 | 56/2810,26 |
| | | Cầu yếu còn lại | 311/5551,69 |
| | | Xây dựng cầu Bình lợi | 1/479 |

7.2. Hạng mục hầm

| TT | Khu đoạn | Khối lượng (cái/m) |
|-------------|----------------------|-----------------------|
| 1 | Hà Nội - Vinh | 0/0 |
| 2 | Vinh - Đồng Hới | 5/693 |
| 3 | Đồng Hới - Đà Nẵng | 4/1892,9 |
| 4 | Đà Nẵng - Diêu Trì | 2/440 |
| 5 | Diêu Trì - Nha Trang | 11/3955,15 |
| 6 | Nha Trang - Sài Gòn | 0/0 |
| Tổng | | 22/6981,05 |

Phụ lục 8
Các điểm giao cắt và hành lang an toàn giao thông
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

8.1. Trước mắt

| TT | Khu đoạn | Nội dung | Khối lượng (Vị trí/m) |
|----|----------------------|----------------------|--------------------------|
| 1 | Hà Nội - Vinh | Đường ngang nâng cấp | 87 |
| | | Đường ngang mở mới | 59 |
| | | Xây dựng đường gom | 45/13.511,11 |
| | | Xây dựng hàng rào | 112/73.605,11 |
| | | Xây dựng hầm chui | 0 |
| | | Xây dựng cầu vượt | 7 |
| 2 | Vinh - Đồng Hới | Đường ngang nâng cấp | 29 |
| | | Đường ngang mở mới | 21 |
| | | Xây dựng đường gom | 1/830 |
| | | Xây dựng hàng rào | 3/2.060 |
| | | Xây dựng hầm chui | 4 |
| | | Xây dựng cầu vượt | 0 |
| 3 | Đồng Hới - Đà Nẵng | Đường ngang nâng cấp | 93 |
| | | Đường ngang mở mới | 29 |
| | | Xây dựng đường gom | 42/30.624,3 |
| | | Xây dựng hàng rào | 52/116.874 |
| | | Xây dựng hầm chui | 1 |
| | | Xây dựng cầu vượt | 3 |
| 4 | Đà Nẵng - Diêu Trì | Đường ngang nâng cấp | 23 |
| | | Đường ngang mở mới | 19 |
| | | Xây dựng đường gom | 7/2.715 |
| | | Xây dựng hàng rào | 30/61.620 |
| | | Xây dựng hầm chui | 3 |
| | | Xây dựng cầu vượt | 2 |
| 5 | Diêu Trì - Nha Trang | Đường ngang nâng cấp | 51 |
| | | Đường ngang mở mới | 7 |
| | | Xây dựng đường gom | 6/3.529 |
| | | Xây dựng hàng rào | 24/15.235 |

| TT | Khu đoạn | Nội dung | Khối lượng (Vị trí/m) |
|------|------------------------|----------------------|--------------------------|
| | | Xây dựng hầm chui | 2 |
| | | Xây dựng cầu vượt | 3 |
| 6 | Nha Trang - Sài Gòn | Đường ngang nâng cấp | 112 |
| | | Đường ngang mở mới | 21 |
| | | Xây dựng đường gom | 1/300 |
| | | Xây dựng hàng rào | 40/45.877 |
| | | Xây dựng hầm chui | 1 |
| | | Xây dựng cầu vượt | 2 |
| Tổng | | Đường ngang nâng cấp | 395 |
| | | Đường ngang mở mới | 156 |
| | | Xây dựng đường gom | 102/51.509,41 |
| | | Xây dựng hàng rào | 261/315.271,11 |
| | | Xây dựng hầm chui | 11 |
| | | Xây dựng cầu vượt | 17 |

8.2. Lâu dài

| TT | Khu đoạn | Nội dung | Khối lượng (Vị trí/m) |
|------------------|----------------------|-------------------|--------------------------|
| 1 | Hà Nội - Vinh | Xây dựng cầu vượt | 14 |
| 2 | Vinh - Đồng Hới | Xây dựng cầu vượt | 8 |
| 3 | Đồng Hới - Đà Nẵng | Xây dựng cầu vượt | 1 |
| 4 | Đà Nẵng - Diêu Trì | Xây dựng cầu vượt | 7 |
| 5 | Diêu Trì - Nha Trang | Xây dựng cầu vượt | 2 |
| 6 | Nha Trang - Sài Gòn | Xây dựng cầu vượt | 9 |
| Tổng cộng | | | 41 |

Phụ lục 9
Ứng phó với biến đổi khí hậu tránh ngập lụt, sạt lở và giải pháp giảm thiểu
giảm thiểu tác động xấu đến môi trường từ quy hoạch
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| STT | Khu đoạn | Số vị trí | Chiều dài (m) |
|------------------|----------------------|------------|----------------|
| 1 | Hà Nội - Vinh | 8 | 4.640 |
| 2 | Vinh - Đồng Hới | 10 | 11.374 |
| 3 | Đồng Hới - Đà Nẵng | 26 | 46.204 |
| 4 | Đà Nẵng - Diêu Trì | 62 | 159.498 |
| 5 | Diêu Trì - Nha Trang | 95 | 66.827 |
| 6 | Nha Trang - Sài Gòn | 43 | 28.481 |
| Tổng cộng | | 244 | 317.024 |

Phụ lục 10
Hiện đại hóa hệ thống thông tin tín hiệu
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| STT | Hạng mục và khối lượng |
|-----------|--|
| I | Điều chỉnh dự án Hiện đại hóa thông tin tín hiệu đoạn Hà Nội - Vinh (giai đoạn 2) |
| 1 | Bổ sung, điều chỉnh một số hạng mục thông tin, tín hiệu, nhà trạm, cung cấp điện, chỉnh tu đường sắt,... để phù hợp với thực tế |
| 2 | Điều chỉnh, bổ sung chi phí do biến động của đơn giá nhân công, nguyên vật liệu sử dụng vốn đối ứng của dự án, chính sách thuế của Chính phủ, thay đổi tỷ giá ngoại tệ |
| 3 | Bổ sung chi phí tư vấn giám sát do thời gian thực hiện dự án kéo dài hơn so với dự kiến ban đầu |
| II | Triển khai dự án hiện đại hóa thông tin tín hiệu đoạn Vinh-Sài Gòn (giai đoạn 2) |
| 1 | Lắp đặt hệ thống thiết bị tín hiệu điều khiển tập trung cho các ga đoạn Vinh - Nha Trang và 5 ga đoạn Nha Trang-Sài Gòn |
| 2 | Lắp đặt thiết bị tín hiệu đóng đường nửa tự động kết hợp đếm trục đoạn Vinh - Nha Trang |
| 3 | Thiết bị đóng đường khu gian trên cáp quang cho các ga đoạn Vinh - Sóng Thần |
| 4 | Lắp đặt hệ thống giám sát chạy tàu và đo kiểm vi tính đoạn Vinh - Sài Gòn |
| 5 | Trang bị thiết bị đo thử, kiểm tu tại trạm kiểm tu tín hiệu tại Vinh và Đà Nẵng. |
| 6 | Lắp đặt thiết bị tín hiệu khống chế ghi khu gian cho các bộ ghi khu gian đoạn Vinh - Sài Gòn |
| 7 | Trang bị bộ lưu điện UPS cho các ga sẽ đầu tư hệ thống tín hiệu đoạn Vinh - Nha Trang và 5 ga thuộc đoạn Nha Trang - Sài Gòn |
| 8 | Cải tạo hệ thống tín hiệu đường ngang phù hợp với quy định hiện hành |

Phụ lục 11

Nâng cấp, cải tạo ga khách, ga hàng hóa, bãi hàng, kết nối cảng biển và các tuyến nhánh để tăng chất lượng phục vụ và thu hút hành khách, hàng hóa
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| STT | Hạng mục, quy mô | Khối lượng | Ghi chú |
|----------|---|-----------------------|--|
| 1 | Cải tạo mặt bằng đường ga, bãi hàng, đường xếp dỡ các ga hàng hóa dọc tuyến | 26 ga | Giáp Bát, Văn Điển, Thường Tín, Phú Lý, Vinh, Hương Phố, Sa Lung, Phò Trạch, Văn xá, Kim Liên, Đà Nẵng, Lệ Trạch, Nông Sơn, Phú Cang, Tam Kỳ, Diêm Phố, Núi Thành, Bình Sơn, Đức Phố, Diêu Trì, Tuy Hòa, Nha Trang, Tháp Chàm, Cà Ná, Hồ Nai, Sóng Thần. |
| - | Bãi hàng | 172900 m ² | |
| - | Kho hàng | 3220m ² | |
| - | Đường xếp dỡ | 6900m ² | |
| - | Ghi | 14 bộ | |
| - | Đường bộ vào ga | 1000 m | |
| - | Tường rào | 3900 m | |
| - | Hệ thống chiếu sáng | 4 ga | |
| 2 | Xây dựng cải tạo ke ga, mái che ke, cầu vượt bộ hành các ga có tác nghiệp hành khách | 22 ga | Hà Nội, Phú Lý, Nam Định, Ninh Bình, Bim Sơn, Thanh Hóa, Chợ Si, Yên Trung, Hương Phố, Đồng Hới, Đông Hà, Huế, Đà Nẵng, Tam Kỳ, Quảng Ngãi, Diêu Trì, Tuy Hòa, Nha Trang, Tháp Chàm, Bình Thuận, Biên Hòa, Sài Gòn |
| - | Xây dựng ke ga | 369682 m ² | |
| - | Xây dựng mái che | 42708 m ² | |
| - | Xây dựng cầu vượt bộ hành | 29 cái | |

Phụ lục 12
Nâng cấp đầu tư phương tiện đầu máy-toa xe (Dự kiến xã hội hóa đầu tư)
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

12.1. Trước mắt

| TT | Hạng mục | Khối lượng | Ghi chú |
|------------|---|------------|--|
| I | Đầu máy | | - Tận dụng đầu máy hiện có, thay thế toa xe khách, toa xe hàng hết niên hạn sử dụng - Đầu tư lắp đặt thiết bị thu gom và xử lý chất thải sinh hoạt cho toa xe khách hiện có |
| 1 | Đầu máy kéo tàu khách $V_{max} \geq 120$ km/h | 0 | |
| 2 | Đầu máy kéo tàu hàng nhanh | 0 | |
| II | Toa xe | | |
| 1 | Bổ sung toa xe khách | 233 | |
| 2 | Bổ sung toa xe hàng | 1166 | |
| III | Lắp đặt thiết bị xử lý chất thải sinh hoạt trên các toa xe khách | 823 | |

12.2. Lâu dài

| TT | Hạng mục | Khối lượng | Ghi chú |
|-----------|---|------------|--|
| I | Đầu máy | | Đầu tư mua và đóng mới đầu máy - toa xe chạy 2 đôi tàu khách nhanh, 2 đôi tàu hàng nhanh |
| 1 | Đầu máy kéo toa khách $V_{max} \geq 120$ km/h | 14 | |
| 2 | Đầu máy kéo tàu hàng nhanh | 24 | |
| II | Toa xe | | |
| 1 | Bổ sung toa xe khách | 156 | |
| 2 | Bổ sung toa xe hàng | 532 | |

Phụ lục 13

Cải tạo nâng cấp cơ sở chính bị đầu máy toa xe (Dự kiến xã hội hóa đầu tư)
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| TT | Khu đoạn | Đơn vị | Khối lượng |
|-----------|--|----------------|------------|
| I | Khu vực Vinh | | |
| 1 | Nhà xưởng xí nghiệp toa xe Vinh | | 4392 |
| 2 | Nhà xưởng xí nghiệp đầu máy Vinh | m ² | 1080 |
| 3 | Vật tư dự trữ | thiết bị | |
| II | Khu vực TP. HCM | | |
| 1 | Nhà xưởng xí nghiệp toa xe khách Sài Gòn | m ² | 7038 |
| 2 | Nhà xưởng xí nghiệp toa xe hàng Sài Gòn | m ² | 5184 |
| 3 | Nhà xưởng nhà máy toa xe Dĩ An | m ² | 1404 |
| 4 | Vật tư dự trữ | thiết bị | |

Phụ lục 14
Nhóm giải pháp về nâng cao năng lực quản lý, tổ chức khai thác (Dự kiến xã hội hóa đầu tư)
(Kèm theo Quyết định số: 2477/QĐ-BGTVT ngày 09/7/2015 của Bộ GTVT)

| STT | Nội dung |
|------------|---|
| I | Xây dựng hệ thống bán vé điện tử |
| II | Xây dựng, lắp đặt hệ thống thông tin vô tuyến đoàn tàu mặt đất công nghệ số |
| III | Thiết bị cơ giới hóa và tự động hóa cho việc thi công, xây dựng cầu, đường, thông tin tín hiệu, xếp dỡ hàng hóa, bảo dưỡng kết cấu hạ tầng đường sắt |
| 1 | Máy móc duy tu bảo dưỡng cầu đường |
| 2 | Máy móc duy tu bảo dưỡng thông tin tín hiệu |
| 3 | Thiết bị bốc xếp dỡ |