

Bộ Xây dựng siết chặt thẩm định dự án đường sắt TP. HCM - Cần Thơ

07:15 23/02/2026

Tuyến đường sắt kết nối TP. HCM với Cần Thơ - trục động lực của Đồng bằng sông Cửu Long và hướng tới kéo dài đến Cà Mau, đang được Bộ Xây dựng yêu cầu rà soát, đánh giá kỹ lưỡng trước khi trình cấp có thẩm quyền xem xét chủ trương đầu tư.

Tại cuộc họp về Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Thứ trưởng Bộ Xây dựng đã nhấn mạnh tính chất đặc biệt của dự án, khi đây là công trình quan trọng quốc gia, tổng mức đầu tư rất lớn, yêu cầu kỹ thuật cao và đi qua nhiều địa phương. Do đó, toàn bộ cơ sở pháp lý, kỹ thuật và kinh tế phải được hoàn thiện chặt chẽ, bảo đảm hiệu quả dài hạn và hạn chế rủi ro trong quá trình triển khai.

Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận và đơn vị tư vấn được yêu cầu bổ sung luận cứ về sự cần thiết đầu tư; đồng thời tính toán lại dự báo nhu cầu vận tải theo hướng phân bổ hợp lý giữa đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không. Việc dự báo phải đặt trong bối cảnh các tuyến cao tốc TP. HCM - Cần Thơ và Cần Thơ - Cà Mau sẽ được mở rộng theo quy hoạch, tránh chồng chéo công suất hạ tầng.



Bản đồ tuyến đường sắt TP. HCM - Cần Thơ (Ảnh: Báo Thanh Niên)

Bộ cũng yêu cầu cập nhật các kịch bản tăng trưởng kinh tế ở mức hai con số, đánh giá tác động của việc tổ chức lại không gian hành chính sau sáp nhập, và phân tích năng lực đáp ứng nhu cầu vận tải trên toàn hành lang TP. HCM - Cần Thơ trong dài hạn. Số liệu phải được bóc tách theo từng nhóm hàng hóa, hành khách, điểm đi - điểm đến để làm căn cứ lựa chọn quy mô đầu tư (đường đơn hoặc đường đôi) theo từng giai đoạn.

Về giải pháp kỹ thuật, cơ quan quản lý đề nghị so sánh cụ thể các phương án tốc độ 120 km/h, 160 km/h và 200 km/h trên cơ sở hiệu quả kinh tế - kỹ thuật. Các phương án đi trên cao, đi trên nền đất, đặc biệt tại khu vực đô thị, phải được đánh giá toàn diện. Thiết kế kết nối với Vành đai 3, Vành đai 4 và cầu Cần Thơ 2 cần bảo đảm tính đồng bộ, tránh phát sinh chi phí điều chỉnh trong tương lai.

Phương án phân kỳ đầu tư cũng phải tính toán khoa học, hạn chế tối đa việc thi công giai đoạn sau làm gián đoạn khai thác giai đoạn trước.

Hiện Bộ Xây dựng đã giao Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi tuyến TP. HCM – Cần Thơ theo đúng quy định. Đối với đoạn Cần Thơ – Cà Mau, tuyến này đã được bổ sung vào điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến 2050. Theo quy hoạch, nhu cầu vận tải trên toàn tuyến dự kiến hình thành rõ nét vào giai đoạn đến năm 2050.

Song song đó, Bộ cũng đã trao đổi với nhà đầu tư đề xuất thực hiện dự án theo phương thức PPP, với tổng mức đầu tư khoảng 12 tỷ USD (chưa bao gồm chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư). Theo đề xuất, tuyến có điểm đầu tại ga Thủ Thiêm và điểm cuối tại Đất Mũi, đi qua 6 địa phương, chia thành hai giai đoạn với quy mô đường đôi, điện khí hóa, khai thác hỗn hợp hành khách – hàng hóa và tốc độ thiết kế lên tới 200–250 km/h, thậm chí nghiên cứu khả năng nâng lên 300–350 km/h trong tương lai.

Trong khi đó, phương án nghiên cứu bước đầu của Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận đối với đoạn TP. HCM – Cần Thơ dài khoảng 175 km, tốc độ thiết kế 160 km/h, tổng mức đầu tư sơ bộ gần 9,84 tỷ USD cho toàn tuyến qua hai giai đoạn.

Với quy mô vốn rất lớn và phạm vi tác động rộng, tuyến đường sắt TP. HCM – Cần Thơ – Cà Mau được kỳ vọng mở ra trục giao thông chiến lược cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, Bộ Xây dựng khẳng định, mọi đề xuất đầu tư phải được xem xét trên cơ sở tuân thủ quy hoạch, bảo đảm tính khả thi và hiệu quả tổng thể của mạng lưới đường sắt quốc gia.

L.T (t/h)