

Đà Nẵng quy hoạch 16 tuyến đường sắt đô thị, hướng tới đô thị thông minh

07:40 25/10/2025

Thành phố Đà Nẵng xác định phát triển đường sắt đô thị là bước đột phá chiến lược, hướng tới đô thị thông minh, xanh và kết nối liên vùng miền Trung.



Quang cảnh hội thảo.

Ngày 24/10, UBND TP. Đà Nẵng tổ chức Hội thảo “Xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Đà Nẵng-Tầm nhìn, thách thức và giải pháp bền vững”.

Phát biểu tại hội thảo, Phó Chủ tịch UBND TP. Đà Nẵng Lê Quang Nam cho biết, việc sáp nhập Đà Nẵng - Quảng Nam mở ra không gian phát triển quy mô lớn về đô thị, du lịch, logistics. Tuy nhiên, cùng với cơ hội, thành phố đối diện áp lực giao thông và nhu cầu di chuyển ngày càng tăng, đòi hỏi phải có bước đột phá trong phát triển hạ tầng giao thông công cộng hiện đại, thân thiện môi trường.



Phó Chủ tịch UBND TP. Đà Nẵng, ông Lê Quang Nam phát biểu

Theo ông Quang Nam, Đà Nẵng định hướng lấy đường sắt đô thị làm trục xương sống của mạng lưới giao thông thông minh, kết nối nội đô với Huế, Quảng Ngãi và các tỉnh miền Trung - Tây Nguyên, hình thành chuỗi đô thị liên vùng. Hệ thống này sẽ được tích hợp đồng bộ với BRT, xe buýt điện, xe đạp chia sẻ và các trung tâm giao thông lớn, đảm bảo mỗi khu đô thị cách ga metro không quá 500m.

“Nguyên tắc đảm bảo mỗi điểm đô thị đều cách ga metro không quá 500m, ngoại ô không quá 2km. Thời gian chuyển đổi phương tiện giao thông không quá 5 phút” - ông Quang Nam cho hay.



Đà Nẵng định hướng quy hoạch đường sắt đô thị gồm 16 tuyến kết nối các địa điểm quan trọng của thành phố. Ảnh minh họa

Theo Sở Xây dựng TP. Đà Nẵng, định hướng quy hoạch đường sắt đô thị thành phố đến năm 2045 sẽ xây dựng 16 tuyến đường sắt, tổng chiều dài khoảng 204,7km.

Trong đó, thành phố ưu tiên 2 tuyến: Từ sân bay quốc tế Đà Nẵng-Hội An-Tam Kỳ-Chu Lai (dự kiến, giai đoạn 1 (2025-2030) thực hiện tuyến từ cảng Hàng không Quốc tế Đà Nẵng-Hội An); và tuyến nối từ nhà Ga đường sắt tốc độ cao đến Ga đường sắt đô thị trung tâm (tuyến LRT10 theo quy hoạch).

Đà Nẵng dự kiến huy động 3 nguồn vốn gồm đầu tư công, ODA và vốn tư nhân, trong đó ưu tiên kêu gọi đầu tư tư nhân theo mô hình PPP và phát triển đô thị theo định hướng TOD (Transit Oriented Development) – lấy giao thông công cộng làm hạt nhân phát triển.



Đường sắt Bắc - Nam vào nội đô Đà Nẵng đã quá cũ kỹ, lạc hậu, nhưng dự án di dời ga bị “treo” hơn 20 năm nay

Đóng góp ý kiến tại hội thảo, đại diện hệ thống đường sắt Thâm Quyến (Trung Quốc) nhận định, quy hoạch của Đà Nẵng phù hợp xu thế, song cần tối ưu mạng lưới ở khu vực phía Nam và giữ tỉ lệ đất giao thông 23-26%, trong đó giao thông công cộng chiếm 10-25%.

Cũng theo chuyên gia này, để đạt mục tiêu phát triển giao thông tổng hợp bền vững, Đà Nẵng cần xây dựng mạng lưới đường sắt đa tầng, đa mô hình, tích hợp, gắn chặt với quy hoạch sử dụng đất. Việc xây dựng đường sắt đô thị Đà Nẵng cũng cần sự hỗ trợ của Trung ương về cơ chế và chính sách đặc biệt thí điểm phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tương ứng như Hà Nội, TP. HCM.

Kinh nghiệm từ các đô thị lớn như: Seoul, Tokyo, Singapore hay Bangkok cho thấy, đường sắt đô thị không chỉ giúp giảm ùn tắc và ô nhiễm, mà còn tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, mở rộng không gian đô thị hiện đại, bền vững.

Hoàng Hữu Quyết

