TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Đề xuất tuyến đường sắt cao tốc Hà Nội – Quảng Ninh dài khoảng 120 km

10:41 22/03/2026

Việc nghiên cứu tuyến đường sắt cao tốc kết nối Hà Nội với Quảng Ninh với tổng chiều dài khoảng 120 km, trong đó tới 116 km được thiết kế đi trên cao, không chỉ là một dự án hạ tầng giao thông đơn thuần mà phản ánh rõ cách tiếp cận mới trong phát triển giao thông liên vùng: ưu tiên tốc độ, tính độc lập của tuyến, đồng thời giảm tối đa xung đột với không gian đô thị hiện hữu.

Theo phương án đề xuất, tỷ lệ đi trên cao chiếm gần như toàn bộ chiều dài tuyến là lựa chọn mang tính kỹ thuật và chiến lược. Trong điều kiện mật độ dân cư dày đặc, quỹ đất hạn chế và hệ thống hạ tầng kỹ thuật chồng lấn tại khu vực Hà Nội và các địa phương lân cận, việc đưa tuyến lên cao giúp hạn chế đáng kể công tác giải phóng mặt bằng, giảm chi phí bồi thường, tái định cư và tránh các điểm giao cắt đồng mức vốn tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn. Quan trọng hơn, kết cấu trên cao cho phép tuyến vận hành liên tục với tốc độ ổn định, không bị gián đoạn bởi giao thông đô thị, từ đó phát huy đúng bản chất của một tuyến đường sắt tốc độ cao.



Phối cảnh mô phỏng giao thông đường sắt. Ảnh: Báo, Phát thanh và Truyền hình tỉnh Quảng Ninh

Tuyến Hà Nội – Quảng Ninh được xác định là một trong những hành lang kết nối động lực của vùng phía Bắc. Trong nhiều năm qua, nhu cầu di chuyển giữa Hà Nội và Quảng Ninh tăng nhanh nhờ sự phát triển mạnh của du lịch, dịch vụ và công nghiệp. Mặc dù hệ thống cao tốc đường bộ đã được đầu tư tương đối đồng bộ, song áp lực phương tiện ngày càng lớn, đặc biệt vào các thời điểm cao điểm du lịch, cho thấy nhu cầu cấp thiết phải bổ sung thêm loại hình vận tải khối lượng lớn, tốc độ cao và ổn định hơn. Đường sắt cao tốc vì vậy được xem là giải pháp mang tính lâu dài, giúp chia sẻ áp lực với đường bộ, đồng thời nâng cao năng lực kết nối tổng thể của vùng.

Về cấu trúc kỹ thuật, tuyến đường sắt cao tốc này được định hướng xây dựng theo tiêu chuẩn hiện đại, bảo đảm tốc độ khai thác cao và an toàn vận hành. Hệ thống đường ray, cầu cạn, trụ đỡ, nhà ga và trung tâm điều hành sẽ được thiết kế đồng bộ, phù hợp với điều kiện địa hình, khí hậu và yêu cầu vận hành thực tế. Các nhà ga dự kiến không chỉ đóng vai trò điểm lên xuống hành khách mà còn là các nút kết nối với hệ thống giao thông đô thị, xe buýt, đường sắt đô thị và các phương tiện trung chuyển khác, hình thành mạng lưới vận tải đa phương thức, thuận tiện cho người dân.

Một điểm cần nhấn mạnh là với tỷ lệ đi trên cao lớn, tuyến đường sắt không chỉ giải quyết bài toán giao thông mà còn mở ra không gian phát triển mới dọc hành lang tuyến. Nếu được tích hợp với quy hoạch đô thị, đây sẽ là trục động lực thúc đẩy hình thành các khu đô thị mới, trung tâm dịch vụ, logistics và các

cụm kinh tế liên kết giữa Hà Nội và Quảng Ninh. Việc phát triển theo mô hình "giao thông dẫn dắt đô thị" sẽ giúp khai thác hiệu quả quỹ đất, đồng thời giảm áp lực phát triển tập trung vào khu vực nội đô Hà Nội.

Tuy nhiên, đi kèm với những lợi ích rõ ràng, dự án cũng đặt ra yêu cầu rất cao về nguồn lực đầu tư và năng lực tổ chức thực hiện. Việc xây dựng một tuyến đường sắt cao tốc với quy mô lớn, kết cấu chủ yếu trên cao đòi hỏi chi phí đầu tư ban đầu lớn, yêu cầu công nghệ cao và kinh nghiệm quản lý dự án phức tạp. Do đó, việc lựa chọn mô hình đầu tư, huy động nguồn vốn, cũng như cơ chế phối hợp giữa các địa phương và cơ quan liên quan sẽ đóng vai trò quyết định đến tiến độ và hiệu quả của dự án.

Trong tổng thể chiến lược phát triển hạ tầng giao thông quốc gia, tuyến đường sắt cao tốc Hà Nội – Quảng Ninh dài khoảng 120 km, với 116 km đi trên cao, nếu được triển khai theo lộ trình phù hợp, sẽ không chỉ rút ngắn thời gian di chuyển giữa hai trung tâm kinh tế lớn của miền Bắc mà còn góp phần định hình lại cấu trúc không gian phát triển vùng, nâng cao năng lực cạnh tranh và tạo nền tảng cho tăng trưởng bền vững trong dài hạn.

Minh Thắm