

Dự án xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng tăng vốn hơn 86.108 tỷ đồng

06:40 25/08/2026

Quốc hội đã thông qua nghị quyết điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, nâng tổng mức đầu tư từ 203.231 tỷ đồng lên 289.339 tỷ đồng. Phần vốn tăng thêm hơn 86.108 tỷ đồng chủ yếu dành cho xây lắp, thiết bị và bồi thường, giải phóng mặt bằng.



Bản đồ hướng tuyến của dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng

Theo tờ trình của Chính phủ, sau điều chỉnh, tổng mức đầu tư của dự án tăng 86.108 tỷ đồng so với phương án được phê duyệt năm 2025. Trong đó, chi phí xây lắp, thiết bị tăng khoảng 51.200 tỷ đồng và chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư tăng khoảng 34.000 tỷ đồng.

Đáng chú ý, khoảng 22.800 tỷ đồng được bổ sung để chuyển đoạn từ ga Bắc Hồng đến ga Nam Hải Phòng từ đường đơn sang đường đôi. Ngoài ra, việc bổ sung tuyến nhánh Yên Viên - Gia Lâm và cải tạo ga Gia Lâm làm tăng khoảng 7.750 tỷ đồng.

Hai tuyến nhánh kết nối các tuyến đường sắt hiện hữu với tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng cần bổ sung khoảng 400 tỷ đồng. Cùng với đó, việc điều chỉnh giải pháp thiết kế công trình nhằm tăng độ bền vững, bảo đảm thoát lũ và thích ứng với biến đổi khí hậu làm tăng khoảng 3.800 tỷ đồng.

Dự án cũng bổ sung khoảng 1.000 tỷ đồng cho đường điện 22 kV dọc tuyến và các hạng mục bảo đảm an toàn chạy tàu. Chi phí đầu máy, toa xe tăng khoảng 2.700 tỷ đồng; các thiết bị khác tăng khoảng 12.500 tỷ đồng do điều chỉnh số lượng và tỷ giá.

Đối với bồi thường, hỗ trợ và tái định cư, chi phí tăng khoảng 34.000 tỷ đồng. Trong đó, cập nhật khối lượng và đơn giá hiện hành làm tăng khoảng 18.000 tỷ đồng; giải phóng mặt bằng đoạn Yên Viên - Gia Lâm tăng 13.800 tỷ đồng; bổ sung mặt bằng cho khoảng 1.000 ha mỏ vật liệu và bãi đổ thải tăng 2.900 tỷ đồng.

Chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng tăng khoảng 160 tỷ đồng, trong khi chi phí dự phòng giảm khoảng 110 tỷ đồng.

Sau điều chỉnh, tuyến chính có chiều dài khoảng 363 km, giảm 26 km so với phương án trước; tổng chiều dài các tuyến nhánh gần 63 km, tăng khoảng 35 km. Dự án đi qua 6 tỉnh, thành phố gồm Lào Cai, Phú Thọ, Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên và Hải Phòng.

Tốc độ thiết kế đoạn Lào Cai - Nam Hải Phòng là 160 km/h; đoạn qua khu vực đầu mối Hà Nội 120 km/h; các đoạn còn lại 80 km/h. Đoạn từ ga Bắc Hồng đến ga Nam Hải Phòng và đoạn Yên Viên - Gia Lâm được đầu tư mới đường đôi, khổ ray 1.435 mm, phục vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa.

Theo Chính phủ, việc đầu tư ngay đường đôi trên tuyến Yên Viên - Gia Lâm giúp rút ngắn khoảng 8 phút di chuyển từ trung tâm Hà Nội, mang lại lợi ích kinh tế khoảng 10,5 tỷ đồng mỗi năm.

Đối với đoạn Hà Nội - Hải Phòng, phương án xây dựng đường đôi ngay từ đầu giúp giảm khoảng 12.500 tỷ đồng so với đầu tư theo từng giai đoạn. Tốc độ khai thác dự kiến tăng từ 95 km/h lên 120 km/h, qua đó rút ngắn thời gian đi lại khoảng 14 phút và mang lại lợi ích kinh tế khoảng 50 tỷ đồng mỗi năm.

Tuyến chính và tuyến nhánh Yên Viên - Gia Lâm sử dụng sức kéo điện. Các tuyến nhánh kết nối cảng biển trước mắt sử dụng đầu máy diesel, sau đó chuyển sang đầu máy sử dụng năng lượng sạch.

Dự án được lập báo cáo nghiên cứu khả thi từ năm 2025, phần đầu cơ bản hoàn thành chậm nhất vào năm 2030. Tuyến nhánh kết nối ga Nam Hải Phòng với ga Nam Đồ Sơn được đầu tư đồng bộ với khu bến Nam Đồ Sơn.

Quốc hội giao Chính phủ chịu trách nhiệm về các nội dung, thông tin, số liệu trong hồ sơ điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án; xác định sơ bộ tổng mức đầu tư đúng yêu cầu, tiêu chuẩn, định mức theo quy định của pháp luật; đồng thời kiểm soát công nghệ, kỹ thuật, bảo đảm tiên tiến, đồng bộ, an toàn, kết nối thuận lợi và chủ động trong vận hành, bảo trì.

Hải Minh