

Tuyến đường sắt TP.HCM - Cần Thơ mở thêm không gian phát triển cho Tây Ninh

08:55 10/09/2026

Tuyến đường sắt TP.HCM - Cần Thơ dự kiến đi qua Tây Ninh khoảng 28,43 km, bố trí hai ga Thạnh Đức và Tân An. Cùng với phương án tuyến, tỉnh đang nghiên cứu khai thác quỹ đất quanh nhà ga theo mô hình TOD, hướng tới hình thành các khu đô thị, thương mại, dịch vụ và logistics kết nối trực tiếp với giao thông công cộng.

Dự án đường sắt TP.HCM - Cần Thơ đang bước vào giai đoạn chuẩn bị đầu tư, mở ra kỳ vọng hình thành một trục vận tải mới cho khu vực phía Nam. Không chỉ rút ngắn thời gian di chuyển, tuyến đường sắt còn được xem là cơ sở để tổ chức lại không gian phát triển tại những địa phương mà tuyến đi qua.



Tuyến đường sắt TP.HCM - Cần Thơ được kỳ vọng mở thêm không gian phát triển đô thị, thương mại và logistics cho Tây Ninh. (Ảnh: minh họa)

Theo phương án nghiên cứu, toàn tuyến dài khoảng 175,22 km, kết nối TP.HCM, Tây Ninh, Đồng Tháp, Vĩnh Long và TP. Cần Thơ. Trong đó, khoảng 76,40 km đi bằng, chiếm 43,6%; hơn 98,82 km đi cao, chiếm 56,4%.

Hệ thống nhà ga, trạm khách dự kiến phục vụ đồng thời nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa. Những khu vực có vị trí thuận lợi quanh ga sẽ được nghiên cứu phát triển theo mô hình đô thị gắn với giao thông công cộng, tạo điều kiện khai thác hiệu quả quỹ đất và gia tăng khả năng tiếp cận đường sắt.

Đoạn tuyến qua Tây Ninh dài khoảng 28,43 km, tương đương hơn 16% tổng chiều dài dự án. Trong đó, 13,03 km đi bằng và 15,40 km đi cao, lần lượt chiếm 45,82% và 54,18% chiều dài đoạn qua địa bàn tỉnh.

Phương án hiện tại dự kiến bố trí hai ga gồm Thạnh Đức và Tân An. Cả hai ga đều được định hướng phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa, tạo thêm đầu mối kết nối cho các khu vực sản xuất, đô thị và dịch vụ của tỉnh.

Riêng ga Thạnh Đức còn được nghiên cứu kết nối với tuyến đường sắt chuyên dụng đi cảng Hiệp Phước. Nếu được triển khai đồng bộ, kết nối này có thể mở thêm hướng vận chuyển hàng hóa từ Tây Ninh đến khu vực cảng biển, góp phần giảm áp lực cho đường bộ và hỗ trợ doanh nghiệp tiết kiệm chi phí logistics.

Vai trò của nhà ga vì thế không chỉ giới hạn ở chức năng đón, trả khách. Đây có thể trở thành điểm trung chuyển hàng hóa, thu hút dịch vụ kho bãi, phân phối và thương mại, từ đó tạo sức lan tỏa đến các khu vực lân cận.

Với vị trí nằm trên trục kết nối TP.HCM và Đồng bằng sông Cửu Long, đoạn đường sắt qua Tây Ninh được kỳ vọng bổ sung một phương thức vận tải có năng lực lớn, ổn định hơn cho hành lang kinh tế phía Nam. Tuy nhiên, để phát huy hiệu quả, phương án tuyến và vị trí nhà ga cần được tính toán đồng bộ với mạng lưới giao thông hiện hữu, quy hoạch đô thị và nhu cầu phát triển dài hạn của địa phương.

Trọng tâm của phương án không chỉ nằm ở đường ray và nhà ga, mà còn ở cách khai thác không gian xung quanh các đầu mối giao thông.

Tại ga Thạnh Đức, phương án sơ bộ xác định ba khu đất có diện tích khoảng 418 ha, 48,6 ha và 7,9 ha. Phạm vi nghiên cứu từ 1.000–3.000 m quanh ga, định hướng phát triển đô thị kết hợp các hoạt động logistics.

Khu vực ga Tân An được nghiên cứu trên diện tích khoảng 242 ha, trong bán kính khoảng 2.000 m, hướng đến hình thành không gian đô thị gắn với dịch vụ hậu cần và vận chuyển hàng hóa.

Mô hình TOD lấy giao thông công cộng làm trung tâm để tổ chức đô thị, dịch vụ và các hoạt động kinh tế. Thay vì phát triển nhà ga như một công trình riêng lẻ, khu vực xung quanh sẽ được nghiên cứu đồng bộ về hạ tầng, chức năng sử

dụng đất và khả năng kết nối.

Việc phát triển đô thị theo mô hình TOD giúp tăng hiệu quả khai thác tuyến đường sắt, tạo nguồn lực từ quỹ đất và hạn chế tình trạng phát triển đô thị dàn trải. Khi nhà ở, thương mại, dịch vụ và việc làm được bố trí phù hợp quanh các đầu mối giao thông, người dân cũng thuận lợi hơn trong tiếp cận phương tiện công cộng.

Theo Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận, việc nghiên cứu TOD đang được thực hiện trên cơ sở cập nhật quy hoạch, hiện trạng sử dụng đất và định hướng phát triển của từng địa phương. Kết quả nghiên cứu sẽ tạo nền tảng cho quá trình lập quy hoạch chi tiết và triển khai các bước tiếp theo của dự án.

Tại buổi làm việc về phương án ngày 9/9, Phó Chủ tịch UBND tỉnh Tây Ninh Nguyễn Minh Lâm yêu cầu các sở, ngành và địa phương phối hợp với Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận, đơn vị tư vấn tiếp tục rà soát hiện trạng, quy hoạch, quỹ đất và hạ tầng tại những khu vực dự kiến bố trí nhà ga.

Các nội dung liên quan cần được tổng hợp đầy đủ, bảo đảm phương án TOD phù hợp với định hướng phát triển của tỉnh và quy định hiện hành. Đây là yêu cầu quan trọng bởi việc lựa chọn vị trí ga, phạm vi khai thác đất và chức năng từng khu vực sẽ tác động trực tiếp đến cấu trúc đô thị trong nhiều năm tới.

Tuyến đường sắt TP.HCM – Cần Thơ hiện mới ở giai đoạn nghiên cứu, song những định hướng ban đầu đã cho thấy không gian phát triển mà dự án có thể mang lại cho Tây Ninh. Hai nhà ga, nếu được đặt đúng vị trí và kết nối tốt, sẽ không chỉ là nơi tàu dừng lại mà có thể trở thành những cực tăng trưởng mới về đô thị, thương mại và logistics.

Giá trị lớn nhất của tuyến đường sắt vì thế không chỉ được đo bằng số kilomet đường ray. Đó còn là khả năng mở rộng không gian phát triển, kết nối các trung tâm sản xuất với thị trường và tạo thêm dư địa tăng trưởng cho Tây Ninh trên hành lang kinh tế phía Nam.

L.T