

Phụ lục I
DANH MỤC CÁC TUYẾN ĐƯỜNG SẮT ĐIỀU CHỈNH
(Kèm theo Quyết định số 2404/QĐ-TTg
ngày 29 tháng 10 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Công trình	Chiều dài dự kiến (km)	Khổ đường (mm)	Lộ trình đầu tư	
				Đến năm 2030	Sau năm 2030
A	Đường sắt hiện có				
1	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh	1.726	1.000	x	x
2	Hà Nội - Lào Cai	296	1.000	x	x
3	Hà Nội - Hải Phòng	102	1.000	x	x
4	Kép - Hạ Long - Cái Lân	108	1.000 và 1.435	x	x
B	Đường sắt xây dựng mới				
1	Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng	391	1.435	x	x
2	Biên Hòa - Vũng Tàu	132	1.435	x	x
3	Hà Nội - Đồng Đăng	156	1.435	x	x
4	Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh	128	1.435	x	x
5	Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau	320	1.435	x	x
6	Vũng Áng - Mụ Giạ	105	1.435	x	x
7	Tháp Chàm - Đà Lạt	84	1.000	x	x
8	Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước	550	1.435		x
9	Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng	64	1.435		x
10	Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái	187	1.435	x	x
11	Vành đai phía Đông thành phố Hà Nội: đoạn Ngọc Hồi - Kim Sơn	31	1.000 và 1.435	x	x
12	Vành đai phía Tây thành phố Hà Nội: đoạn Ngọc Hồi - Thạch Lỗi	54	1.435		x
13	Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh)	61	1.435		x
14	An Bình - Sài Gòn (Hòa Hưng) - Tân Kiên	33	1.435	x	x
C	Đường sắt tốc độ cao				
1	Đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam	1.541	1.435	x	x
2	Hà Nội - Quảng Ninh	124	1.435	x	

Phụ lục II

**ĐỊNH HƯỚNG KẾT NỐI MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG SẮT
VỚI CÁC ĐẦU MỐI, PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI KHÁC ĐIỀU CHỈNH**
(Kèm theo Quyết định số 2404/QĐ-TTg
ngày 29 tháng 10 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Dự kiến các ga đường sắt kết nối khi có nhu cầu	Đầu mối kết nối	Tuyến đường sắt kết nối
I	Kết nối cảng biển		
1	Ga Trường Lâm	Cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa)	Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh
2	Ga Thanh Đức	Cảng Hiệp Phước (Thành phố Hồ Chí Minh)	Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ
II	Kết nối cảng hàng không		
1	Ga Long Thành	Cảng hàng không quốc tế Long Thành (Đồng Nai)	Đường sắt đô thị số 2, 6, Thủ Thiêm - Long Thành; đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam
2	Các ga thuộc khu đầu mối thành phố Hà Nội	Cảng hàng không quốc tế Nội Bài (Hà Nội), Cảng hàng không thứ hai Hà Nội	Tuyến đường sắt đô thị số 1, số 1A, số 6
3	Ga Bình Triệu, ga Thủ Thiêm	Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất (Thành phố Hồ Chí Minh), Cảng hàng không quốc tế Long Thành (Đồng Nai)	Tuyến đường sắt đô thị số 6, số 2
III	Kết nối cảng cạn, trung tâm logistics		
1	Ga Đại Đồng/Lương Tài	Cảng cạn Văn Lâm (Hưng Yên), Cảng cạn Gia Bình (Bắc Ninh) ¹	Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng
IV	Đường sắt kết nối nội vùng		
1	05 ga chính của đầu mối đường sắt thành phố Hà Nội: Ngọc Hồi, Yên Viên, Gia Lâm, Yên Thường, Thường Tín (mới).	Quy hoạch một số tuyến đường sắt kết nối Hà Nội với các địa phương (Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Hòa Bình, Hà Nội - Vĩnh Yên,...)	
2	Các ga chính khu đầu mối đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh: Thủ Thiêm, An Bình, Tân Kiên, Trảng Bom.	Quy hoạch một số tuyến đường sắt kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các địa phương (Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh,...)	

¹ Lưu ý, nghiên cứu phương án tuyến nhánh đường sắt kết nối từ khu vực cảng cạn Gia Bình đến ga Lương Tài bảo đảm hạn chế tối đa ảnh hưởng tới đời sống sinh hoạt, sản xuất, kinh doanh của người dân và doanh nghiệp, đặc biệt đối với đoạn đi song hành với đường Vành đai 4 thành phố Hà Nội.

Phụ lục III
HIỆU CHỈNH MỘT SỐ NỘI DUNG TẠI
QUYẾT ĐỊNH SỐ 1769/QĐ-TTG NGÀY 19 THÁNG 10 NĂM 2021
(Kèm theo Quyết định số 2404/QĐ-TTg
ngày 29 tháng 10 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ)

1. Điều chỉnh, bổ sung điểm a khoản 2 mục I Điều 1 như sau:

Cải tạo nâng cấp để khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có; hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư, thu xếp nguồn lực để khởi công một số tuyến đường sắt mới trong đó ưu tiên tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, tuyến Biên Hoà - Vũng Tàu, các tuyến kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế, sân bay quốc tế, đường sắt đầu mối tại thành phố lớn, với một số mục tiêu cụ thể:

- Về vận tải: khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 15,3 triệu tấn, chiếm thị phần khoảng 0,31%; khối lượng vận chuyển hành khách đạt 473,7 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 4,31% (trong đó đường sắt quốc gia 24,6 triệu khách, chiếm thị phần khoảng 2,1%). Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 13,6 tỷ tấn.km, chiếm thị phần khoảng 2,14%; hành khách 14,4 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,4% (trong đó đường sắt quốc gia 9,77 tỷ khách.km, chiếm thị phần khoảng 3,64%).

- Về kết cấu hạ tầng: Nâng cấp, cải tạo bảo đảm an toàn chạy tàu 07 tuyến đường sắt hiện có; triển khai đầu tư tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; đường sắt kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế khu vực Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và cửa khẩu quốc tế quan trọng. Ưu tiên xây dựng mới các tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, tuyến đường sắt Biên Hoà - Vũng Tàu. Đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đầu mối Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh; kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với Cần Thơ; kết nối quốc tế với Trung Quốc, Lào và Campuchia phù hợp với các hiệp định vận tải quốc tế và đồng bộ với tiến độ đầu tư của các nước trong khu vực.

2. Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung khoản 1 mục II Điều 1 như sau:

- Sửa đổi điểm a, gạch đầu dòng thứ nhất: “- Tuyến Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh từ ga Hà Nội đến ga Sài Gòn: đường đơn, khổ 1000 mm, chiều dài khoảng 1.726 km, trong đó: đoạn từ Phú Xuyên - đến Ngọc Hồi đi chung hành lang với tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam”.

- Sửa đổi điểm a, gạch đầu dòng thứ hai: “- Tuyến Hà Nội - Lào Cai từ ga Yên Viên đến ga Lào Cai: đường đơn, khổ 1000 mm, chiều dài khoảng 296 km”.

- Sửa đổi điểm a, gạch đầu dòng thứ ba: “- Tuyến Hà Nội - Hải Phòng từ ga Gia Lâm đến ga Hải Phòng: đường đơn, khổ 1000 mm, chiều dài khoảng 102 km. Sau khi hoàn thành cải tạo, nâng cấp, mở rộng ga Vật Cách, chuyển đoạn từ sau ga Hải Phòng đến cảng Chùa Vẽ thành đường sắt địa phương”.

- Sửa đổi điểm b: “Quy hoạch 11 tuyến đường sắt mới, tổng chiều dài khoảng 3.207 km:”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ nhất: “- Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam từ ga Ngọc Hồi đến ga Thủ Thiêm: đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 1.541 km”.

- Bổ sung vào điểm b, giữa gạch đầu dòng thứ nhất và thứ hai: “- Tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh từ ga Cổ Loa (kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 4, Hà Nội), qua ga Gia Bình (kết nối với Cảng hàng không quốc tế Gia Bình) đến ga Hạ Long Xanh (kết nối với tuyến đường sắt Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái): đường đôi, khổ 1.435 mm, chiều dài khoảng 124 km”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ hai: “- Nâng cấp, cải tạo tuyến Kép - Hạ Long - Cái Lân: đường đơn, khổ duy trì như hiện tại, chiều dài khoảng 108 km và tận dụng hạ tầng đoạn tuyến Lim - Phả Lại hiện có làm đường gom/song hành của tuyến đường bộ cao tốc Nội Bài - Hạ Long”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ ba: “- Tuyến vành đai phía Đông - thành phố Hà Nội từ ga Ngọc Hồi đến ga Kim Sơn: đường đôi, khổ 1435 mm và khổ 1000 mm, chiều dài khoảng 31 km”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ tư: “- Tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng từ điểm nối ray đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc (tỉnh Lào Cai) đến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện (Thành phố Hải Phòng): đường đôi, khổ 1435 mm, chiều dài khoảng 391 km; bố trí đường nhánh kết nối một số khu bến cảng thuộc cảng biển Hải Phòng như Nam Đồ Sơn, Đình Vũ”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ năm: “- Tuyến Vũng Áng - Mụ Giạ từ cảng Vũng Áng đến điểm nối ray đường sắt biên giới Việt Nam - Lào (đèo Mụ Giạ): đường đơn, khổ 1435 mm, chiều dài khoảng 105 km”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ sáu: “- Tuyến Biên Hòa - Vũng Tàu từ ga An Bình đến ga Vũng Tàu và tuyến nhánh Phước Tân - Trảng Bom: đường đôi, khổ 1435 mm, chiều dài khoảng 132 km”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ bảy: “- Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau từ ga An Bình đến ga Cần Thơ; định hướng kéo dài đến Cà Mau khi nhu cầu vận tải đủ lớn: đường đôi, khổ 1435 mm, tổng chiều dài khoảng 320 km”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ tám: “- Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh từ ga An Bình đến cửa khẩu Hoa Lư: đường đôi, khổ 1435 mm, chiều dài khoảng 128 km, trong đó đoạn Chơn Thành - Lộc Ninh triển khai đầu tư khi có nhu cầu kết nối liên vận quốc tế hoặc vận tải trong nước đủ lớn”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ chín: “- Tuyến Thủ Thiêm - Long Thành từ ga Thủ Thiêm đến ga Cảng hàng không quốc tế Long Thành chuyển thành đường sắt đô thị (không thuộc quy hoạch đường sắt quốc gia), giao Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai cập nhật vào quy hoạch tỉnh và các quy hoạch liên quan”.

- Bổ sung vào điểm b, gạch đầu dòng thứ mười: “- Tuyến Tháp Chàm - Đà Lạt từ ga Tháp Chàm đến ga Đà Lạt: đường đơn, khổ 1000 mm, chiều dài khoảng 84 km, khôi phục đáp ứng nhu cầu phục vụ du lịch”.

- Bổ sung vào điểm b, gạch đầu dòng thứ mười một: “- Tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng từ ga Gia Lâm (thành phố Hà Nội) qua Đồng Đăng (Lạng Sơn) đến điểm nối ray đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc (tỉnh Lạng Sơn): đường đôi, khổ 1435 mm, chiều dài khoảng 156 km; nghiên cứu đầu tư trước năm 2030”.

- Bổ sung vào điểm b, gạch đầu dòng thứ mười hai: “- Tuyến Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái từ ga Nam Hải Phòng đến điểm nối ray đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc (tỉnh Quảng Ninh): đường đôi, khổ 1435 mm, chiều dài khoảng 187 km; nghiên cứu đầu tư trước năm 2030”.

3. Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung khoản 2 mục II Điều 1 như sau:

Sửa đổi đoạn: “Mạng lưới đường sắt quốc gia được quy hoạch gồm 25 tuyến, chiều dài khoảng 6.658 km. Cụ thể như sau:”

Sửa đổi điểm b, các tuyến đường sắt mới:

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ nhất: “- Hoàn thành các tuyến đường sắt trên các hành lang trọng yếu: tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái, Vũng Áng - Mụ Giạ, Biên Hòa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh), Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ hai: “- Từng bước xây dựng các tuyến đường sắt kết nối vùng, liên vùng phù hợp nhu cầu từng giai đoạn: đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng, Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái, Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo (kết nối với Lào), Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh, đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước kết nối với các tuyến đường sắt Bắc - Nam tại ga Đà Nẵng mới, kết nối với tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh tại ga Chơn Thành), Cần Thơ - Cà Mau; hoàn thành các tuyến đường sắt tại các khu đầu mối”.

4. Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung khoản 3 mục II Điều 1 như sau:

Sửa đổi đoạn: “Mạng đường sắt Việt Nam kết nối xuyên Á, kết nối Á - Âu thông qua đường sắt Trung Quốc tại cửa khẩu Hữu Nghị, Lào Cai và Móng Cái; kết nối với đường sắt ASEAN qua Lào tại Mụ Giạ, Lao Bảo, qua Campuchia tại Mộc Bài và Lộc Ninh, cụ thể:”.

- Sửa đổi gạch đầu dòng thứ nhất: “- Kết nối với đường sắt Trung Quốc thông qua các tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng, Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái”.

- Sửa đổi gạch đầu dòng thứ hai: “- Kết nối với đường sắt Lào thông qua tuyến Vũng Áng - Mụ Giạ và tuyến Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo”.

- Sửa đổi gạch đầu dòng thứ ba: “- Kết nối với đường sắt Campuchia thông qua tuyến Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh) và Thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh”.

5. Điều chỉnh, bổ sung một số nội dung khoản 4 mục II Điều 1 như sau:

- Sửa đổi điểm a, gạch đầu dòng thứ nhất “- Đường sắt quốc gia qua Hà Nội đi theo các tuyến/đoạn tuyến: đoạn tuyến Thạch Lỗi - Kim Sơn, đường đôi, khổ 1435 mm và đường đơn, khổ 1000 mm thuộc tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; tuyến vành đai phía Đông kết nối Kim Sơn - Ngọc Hồi, đường đôi, khổ 1435 mm và đường đơn, khổ 1000 mm; vành đai phía Tây kết nối Ngọc Hồi - Thạch Lỗi, đường đôi, khổ 1435 mm. Chuyển đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên, Gia Lâm - Lạc Đạo thành đường sắt đô thị, phương án xây dựng bảo đảm đón, trả khách giữa Tổ hợp Ngọc Hồi, ga Gia Lâm, ga Yên Viên với trung tâm Hà Nội thuận lợi, hiệu quả, trong đó: đoạn Gia Lâm - Yên Viên đường đôi, khổ 1435 mm; đoạn Gia Lâm - Lạc Đạo đường đơn, khổ 1000 mm bố trí chung hành lang, riêng hạ tầng với đường sắt đô thị, lộ trình xây dựng phù hợp với tiến trình xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 1 Hà Nội, tuyến đường sắt vành đai phía Đông Kim Sơn - Ngọc Hồi và tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng”. Kết nối tuyến đường sắt khổ 1000 mm đi qua khu đầu mối Hà Nội: xây dựng mới đi chung hành lang với tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (đoạn Thạch Lỗi - Kim Sơn) và vành đai phía Đông (đoạn Ngọc Hồi - Kim Sơn).

- Sửa đổi điểm a, gạch đầu dòng thứ hai: “- Các ga đầu mối hành khách kết nối đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị khu vực Hà Nội gồm: Ngọc Hồi, Yên Viên và Gia Lâm, trong đó: tổ hợp ga Ngọc Hồi là điểm đầu của tuyến đường sắt quốc gia Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh có chức năng ga lập tàu của đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, khu đề-pô của đường sắt đô thị và khu đề-pô của đường sắt tốc độ cao; ga Gia Lâm, ga Yên Viên là các ga đường sắt đô thị kết hợp ga đường sắt quốc gia khổ 1435 mm, khổ 1000 mm). Ga đầu mối hàng hóa là ga Thường Tín (mới), ga Yên Thường”.

- Bổ sung vào điểm a, gạch đầu dòng thứ ba “01 tổ hợp công nghiệp đường sắt với diện tích khoảng 250 ha thuộc xã Chuyên Mỹ và xã Ứng Hòa, thành phố Hà Nội”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ nhất: “- Đường sắt quốc gia khu vực Thành phố Hồ Chí Minh gồm tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh hiện có (điểm cuối tại ga An Bình), đường sắt tốc độ trên trục cao Bắc - Nam (điểm cuối tại ga Thủ Thiêm), tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu (điểm đầu tại ga An Bình và tuyến nhánh Phước Tân - Trảng Bom), các tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Tây Ninh) kết nối với đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh thông qua đoạn tuyến An Bình - Tân Kiên. Quy hoạch đoạn An Bình - Sài Gòn (Hòa Hưng) - Tân Kiên là đường sắt quốc gia khổ 1435 mm; kết nối đường sắt khu đầu mối Thành phố Hồ Chí Minh với tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam thông qua đoạn tuyến Trảng Bom - Cẩm Mỹ; kết nối từ ga Thủ Thiêm đến Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất thông qua đường sắt đô thị”.

- Sửa đổi điểm b, gạch đầu dòng thứ hai: “- Ga đầu mỗi hành khách là ga Thủ Thiêm, ga An Bình, ga Tân Kiên; ga đầu mỗi hàng hóa là ga Trảng Bom, ga An Bình, ga Tân Kiên”.

- Sửa đổi điểm c, gạch đầu dòng thứ nhất “- Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng có điểm cuối tại khu bến cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, bố trí đường nhánh kết nối một số khu bến cảng Nam Đồ Sơn, Đình Vũ; nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng”.

- Sửa đổi điểm c, gạch đầu dòng thứ hai: “- Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối với cảng Cái Mép - Thị Vải”.

- Sửa đổi điểm d, gạch đầu dòng thứ nhất: “- Khu vực ga Đà Nẵng: di dời ga Đà Nẵng ra khỏi trung tâm thành phố về phía Tây nhà ga hiện tại, cải tạo tuyến đường sắt hiện có đi song song về phía Đông đường bộ cao tốc, cùng hành lang với đường sắt tốc độ cao; xây dựng nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên để kết nối với cảng Liên Chiểu. Lộ trình thực hiện trước năm 2030”.

- Sửa đổi điểm đ, gạch đầu dòng thứ tư: “- Với các cảng hàng không: Kết nối cảng hàng không quốc tế Nội Bài qua hai tuyến đường sắt đô thị Hà Nội (tuyến số 2 và tuyến số 6); kết nối Cảng hàng không thứ hai Hà Nội qua tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 1A; kết nối Cảng hàng không quốc tế Gia Bình qua tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - Quảng Ninh và tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 9 kéo dài; kết nối Cảng hàng không quốc tế Long Thành qua tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và tuyến đường sắt đô thị Thủ Thiêm - Long Thành; kết nối giữa Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và Cảng hàng không quốc tế Long Thành bằng tuyến đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh số 2, 6 và tuyến đường sắt đô thị Thủ Thiêm - Long Thành”.

6. Sửa đổi khoản 1 mục III Điều 1 như sau: “1. Quy mô, chiều dài trong quy hoạch được tính toán theo nhu cầu dự báo với tầm nhìn dài hạn. Trong quá trình triển khai, tùy theo nhu cầu vận tải, khả năng nguồn lực đầu tư và khả năng kết nối, cấp quyết định chủ trương đầu tư quyết định việc phân kỳ đầu tư bảo đảm hiệu quả dự án”.

7. Sửa đổi khoản 2 mục IV Điều 1 như sau “Tổng nhu cầu quỹ đất dành cho đường sắt đến năm 2030 khoảng 21.887ha”.

8. Sửa đổi mục V Điều 1 như sau “Tổng nhu cầu vốn đến năm 2030 khoảng 1.544.850 tỷ đồng sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ngoài ngân sách và các nguồn vốn hợp pháp khác”.

9. Sửa đổi một số nội dung mục VI Điều 1 như sau:

- Sửa đổi khoản 1 như sau: “1. Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam từ Hà Nội đến Thành phố Hồ Chí Minh”.

- Sửa đổi khoản 3 như sau: “3. Triển khai các tuyến, đoạn tuyến đường sắt mới tăng cường kết nối (ưu tiên xây dựng các tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội

- Hải Phòng, Biên Hoà - Vũng Tàu để kết nối cảng biển khu vực Hải Phòng, Cái Mép - Thị Vải, đường sắt đầu mối Hà Nội)”.
 10. Sửa đổi gạch đầu dòng thứ ba khoản 1 mục VII Điều 1 như sau: “- Xây dựng, ban hành các chính sách mạnh, tạo đột phá và nhất quán, dài hạn để khuyến khích phát triển công nghiệp đường sắt. Tập trung ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; tận dụng tối đa các cơ sở, nhà máy sẵn có của các ngành công nghiệp dân sự và quốc phòng (công nghiệp tàu thủy, ô tô, quốc phòng,...); nghiên cứu xây dựng cơ chế đặt hàng cho một số doanh nghiệp trong nước có quy mô lớn, có năng lực để dẫn dắt quá trình phát triển công nghiệp đường sắt”.

11. Sửa đổi gạch đầu dòng thứ hai khoản 3 mục VII Điều 1 như sau: “- Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, sử dụng năng lượng hiệu quả, sử dụng nhiên liệu sạch, năng lượng điện, năng lượng tái tạo và các dạng năng lượng thay thế khác trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt. Từng bước đầu tư mới và chuyển đổi phương tiện đường sắt sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, năng lượng xanh. Khuyến khích chuyển đổi trang thiết bị xếp dỡ tại các nhà ga đường sắt sang thiết bị sử dụng điện, năng lượng xanh”.

12. Sửa đổi một số nội dung khoản 7 mục VII Điều 1 như sau:

Bổ sung trước gạch đầu dòng thứ nhất: “- Ưu tiên xây dựng đường sắt kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế. Các cảng biển loại 1 trở lên phải có đường sắt kết nối vào cảng”.

Bổ sung trước gạch đầu dòng thứ nhất và sau nội dung bổ sung nêu trên: “- Nghiên cứu cho phép một số tuyến đường sắt có công năng lưỡng dụng khai thác chung đường sắt đô thị và đường sắt quốc gia để khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt, tăng cường kết nối, tăng tính thuận tiện cho hành khách vào trung tâm các thành phố lớn như thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh”.