

BỘ XÂY DỰNG
HỌC VIỆN CHIẾN LƯỢC, BỒI DƯỠNG CÁN BỘ XÂY DỰNG

BÁO CÁO TÓM TẮT

**ĐÁNH GIÁ THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM
TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ GIAI ĐOẠN
2021 – 2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045**

Hà Nội, 07/2026

Mục lục

PHẦN MỞ ĐẦU	1
PHẦN I. TÌNH HÌNH TỔ CHỨC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TTATGT ĐƯỜNG BỘ GIAI ĐOẠN 2021 -2030	2
VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045.....	2
1.1. Công tác quán triệt, chỉ đạo, ban hành văn bản quy phạm pháp luật, các kế hoạch, chương trình	2
1.2. Cơ chế phối hợp	2
1.3. Nguồn lực thực hiện.....	2
PHẦN II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TTATGT ĐƯỜNG BỘ GIAI ĐOẠN 2021-2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045.....	3
2.1. Đánh giá kết quả đạt được theo mục tiêu.....	3
2.3. Đánh giá kết quả thực hiện các giải pháp	3
2.3.1. Về quản lý, thể chế, chính sách	3
2.3.2. Về kết cấu hạ tầng giao thông	4
2.3.3. Về phương tiện và vận tải.....	5
2.3.4. Về người điều khiển phương tiện.....	6
2.3.5. Về tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông	7
2.3.6. Về thanh tra, kiểm tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm	8
2.3.7. Về cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT.....	8
2.3.8. Về phát triển nguồn nhân lực	9
2.3.9. Về nguồn kinh phí	9
2.3.10. Đánh giá kết quả thực hiện Kế hoạch hành động quốc gia về thực hiện QĐ số 2060 (QĐ số 260/KH-UBATGTQG ngày 28/7/2022)	10
2.4. Đánh giá tồn tại hạn chế, nguyên nhân và bài học kinh nghiệm	10
2.4.1. Những tồn tại, hạn chế.....	11
2.4.2. Nguyên nhân.....	14
2.4.3. Bài học kinh nghiệm.....	16
PHẦN III. BỐI CẢNH VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA CHO GIAI ĐOẠN ĐẾN 2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN 2045	18
3.1. Bối cảnh trong nước và quốc tế	18
3.1.1. Tình hình trong nước.....	18
3.1.2. Tình hình quốc tế.....	18
3.2. Những vấn đề đặt ra cho giai đoạn 2030 và tầm nhìn đến năm 2045	19
3.3. Yêu cầu đặt ra để thực hiện chiến lược quốc gia bảo đảm ATGT đường bộ giai đoạn tiếp theo	20
1. Kết luận	22
2. Kiến nghị.....	23

PHẦN MỞ ĐẦU

Sau 5 năm triển khai Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) đường bộ giai đoạn 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2045 được ban hành theo Quyết định 2060/QĐ-TTg (sau đây gọi tắt là Chiến lược) đã đạt được các kết quả tích cực về thực hiện các giải pháp để đảm bảo cơ bản mục tiêu hàng năm giảm 5 - 10% số người chết và bị thương do tai nạn giao thông đường bộ.

Tuy nhiên, giai đoạn 2021 đến nay, đã có nhiều thay đổi quan trọng liên quan đến lĩnh vực giao thông đường bộ như ban hành Luật Đường bộ, Luật TTATGT đường bộ và các quy định liên quan; thực hiện sáp nhập, sắp xếp lại các bộ ngành, đơn vị hành chính cấp tỉnh, tổ chức chính quyền địa phương 2 cấp, các quy định đẩy mạnh phân cấp, phân quyền; thực hiện chấm dứt hoạt động, giải thể Ủy ban ATGT Quốc gia và Ban ATGT các địa phương đồng thời tiếp tục việc thực hiện nhiệm vụ đảm bảo ATGT đối với các Bộ ngành, địa phương; hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ có nhiều chuyển biến rõ rệt, đặc biệt đã đạt mục tiêu hoàn thành 3.000 km đường bộ cao tốc đến hết năm 2025; công tác điều hành, tổ chức giao thông đã áp dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số thông qua hệ thống cơ sở dữ liệu TTATGT, hệ thống giao thông thông minh (ITS); các địa phương đã triển khai nhiều giải pháp nhằm giảm ùn tắc và đảm bảo TTATGT, đặc biệt như ở Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh...

Cùng với đó, triển khai Thông báo số 26/TB-VPCP ngày 14/01/2026 của Văn phòng Chính phủ tại Hội nghị tổng kết công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông năm 2025 và triển khai nhiệm vụ năm 2026, trong đó Bộ Xây dựng được giao chủ trì, phối hợp với Bộ Công an và các bộ, ngành, địa phương đánh giá, tổng kết Chiến lược.

Do đó, việc đánh giá thực hiện Chiến lược có ý nghĩa quan trọng trong bối cảnh hiện nay nhằm xác định những kết quả đạt được, tồn tại, hạn chế, nguyên nhân và đặt ra các vấn đề mới cần nghiên cứu, cũng như đề xuất, kiến nghị tới Chính phủ, bộ ngành, địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ đảm bảo TTATGT trong giai đoạn tới.

PHẦN I. TÌNH HÌNH TỔ CHỨC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TTATGT ĐƯỜNG BỘ GIAI ĐOẠN 2021 -2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

1.1. Công tác quán triệt, chỉ đạo, ban hành văn bản quy phạm pháp luật, các kế hoạch, chương trình

Trong giai đoạn 2021-2025, Chính phủ đã trình và được Quốc hội thông qua Luật Đường bộ số 35/2024/QH15, Luật TTATGT đường bộ số 36/2024/QH15 Luật số 118/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của 10 Luật có liên quan đến an ninh trật tự đã góp phần quan trọng trong việc hoàn thiện thể chế về TTATGT đường bộ, tăng cường quản lý hành vi của người tham gia giao thông thông qua ứng dụng công nghệ, nâng cao năng lực thực thi, chuẩn hóa quy trình điều tra, xử lý TNGT. Bên cạnh đó, Chính phủ đã ban hành các Nghị định, Chỉ thị có liên quan đến bảo đảm TTATGT đường bộ.

Căn cứ vào Chiến lược của Chính phủ, Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Bộ Công thương, Bộ Nội vụ, Bộ Y tế, Bộ Giáo dục và đào tạo,... đã ban hành ban hành Kế hoạch thực hiện Chiến lược; đồng thời xây dựng văn bản quy phạm pháp luật (QPPL) về công tác đảm bảo TTATGT đường bộ theo thẩm quyền để thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp của Chiến lược.

UBND các địa phương đã ban hành Kế hoạch thực hiện chiến lược bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2021-2030 như Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Quảng Ninh, Hưng Yên, Phú Thọ, Cần Thơ, Cà Mau...; Ban ATGT các địa phương đóng vai trò đầu mối tham mưu, giúp nâng cao năng lực quản lý và đẩy mạnh tuyên truyền pháp luật.

1.2. Cơ chế phối hợp

Cơ chế phối hợp được tổ chức theo hệ thống hành chính, theo các ngành, lĩnh vực từ trung ương đến địa phương, trong đó vai trò của ngành Xây dựng và Công an là chủ yếu trong việc quản lý phương tiện, kết cấu hạ tầng, tổ chức giao thông, kiểm soát vi phạm...

1.3. Nguồn lực thực hiện

Nhìn chung, nguồn lực cho đảm bảo TTATGT đường bộ đã được quan tâm bố trí theo kế hoạch và yêu cầu cấp bách của các Bộ ngành, địa phương. Ngoài bố trí chi thường xuyên cho công tác bảo đảm TTATGT, các Bộ ngành, địa phương ưu tiên bố trí nguồn vốn để thực hiện xây dựng công trình bị sạt lở, hư hỏng do thiên tai, xây dựng mới, sửa chữa khắc phục các điểm xung yếu, điểm tiềm ẩn TNGT.

PHẦN II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC QUỐC GIA BẢO ĐẢM TTATGT ĐƯỜNG BỘ GIAI ĐOẠN 2021-2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

2.1. Đánh giá kết quả đạt được theo mục tiêu

Giai đoạn 2019-2021, tình hình đại dịch Covid-19 bùng phát mạnh mẽ nên phải thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch, giãn cách xã hội, trong đó hoạt động đi lại của người dân giảm mạnh dẫn đến số liệu TNGT năm 2021 có tính bất thường, giảm sâu trên cả 3 tiêu chí. Do đó, tính cho giai đoạn 2022-2025, mục tiêu của Chiến lược cơ bản đã đạt được khi 3 tiêu chí (trung bình giai đoạn 2022-2025 số vụ giảm 7,95%/năm, số người chết giảm 8,25%/năm, số người bị thương giảm 6,79%/năm).

2.2. Đánh giá kết quả thực hiện các nhiệm vụ

Giai đoạn 2021-2025, các cấp, các ngành đã chủ động thực hiện có hiệu quả 05 trụ cột về an toàn giao thông đường bộ gồm: (1) Xây dựng, hoàn thiện thể chế và chính sách pháp luật về ATGT; (2) Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức giao thông; (3) Ứng dụng các công nghệ về an toàn trong sản xuất, lắp ráp, kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ; (4) Tập trung tuyên truyền, giáo dục kiến thức, kỹ năng tham gia giao thông an toàn kết hợp với công tác xử lý vi phạm; (5) Xây dựng hệ thống cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông trong phạm vi cả nước.

2.3. Đánh giá kết quả thực hiện các giải pháp

2.3.1. Về quản lý, thể chế, chính sách

- Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật từng bước được hoàn thiện, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ, đặc biệt là việc hình thành Luật Đường bộ 35/2024/QH15 ban hành ngày 27/06/2024 và Luật TTATGT đường bộ 36/2024/QH15 ban hành ngày 27/06/2024; Luật 118/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của 10 luật có liên quan đến an ninh, trật tự (trong đó có sửa đổi, bổ sung Luật TTATGTĐB - Luật số 36/2024/QH15). Chính phủ đã ban hành 16 Nghị định, 08 Chỉ thị và 42 Công điện. Ngoài ra các Bộ ngành ban hành rất nhiều quy định có liên quan đến lĩnh vực ATGTĐB như: Bộ Xây dựng ban hành 25 Thông tư liên quan trực tiếp đến lĩnh vực đảm bảo ATGT trên cả 05 lĩnh vực đường bộ, đường sắt, hàng hải, hàng không và đường thủy nội địa; Bộ Công an đã ban hành 33 Thông tư quy định về các mặt công tác của lực lượng Công an trực tiếp làm nhiệm vụ bảo đảm TTATGT phù hợp với tổ chức bộ máy, chức năng, nhiệm vụ và thực tiễn; Bộ Quốc phòng ban hành 6 thông tư về thực hiện Luật TTATGT đường bộ...

- Ngày 15/4/2026, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 17/2026/QĐ-TTg về việc chấm dứt hoạt động, giải thể Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và Ban An toàn giao thông các địa phương.

- Về xây dựng, hoàn thiện cơ sở dữ liệu quốc gia về an toàn giao thông đồng bộ, hiện đại, đáp ứng yêu cầu quản lý và thi hành pháp luật: Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 165/QĐ-TTg ngày 03/02/2021 phê duyệt Đề án “Đầu tư, lắp đặt camera giám sát, chỉ huy điều hành giao thông phục vụ an ninh trật tự và xử lý vi phạm hành chính”; Quyết định số 456/QĐ-TTg ngày 20/3/2026 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án "Xây dựng Trung tâm dữ liệu, quản lý, giám sát, xử lý vi phạm và điều hành giao thông giai đoạn 2026 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050". Bộ Công an đã chỉ đạo xây dựng, đưa vào khai thác sử dụng hệ thống giám sát xử lý vi phạm TTATGT trên các tuyến cao tốc và một số tuyến quốc lộ trọng điểm; Trung tâm dữ liệu dùng chung phục vụ kết nối, chia sẻ dữ liệu camera (Dự án 1/Đề án 165). Vận hành khai thác có hiệu quả 05 hệ thống cơ sở dữ liệu TTATGT (hệ thống cơ sở dữ liệu đăng ký xe, hệ thống cơ sở dữ liệu giấy phép lái xe, hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông; hệ thống cơ sở dữ liệu xử lý vi phạm và hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT).

2.3.2. Về kết cấu hạ tầng giao thông

- Bộ Xây dựng thường xuyên rà soát, điều chỉnh, bổ sung tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về đường bộ như về đường bộ cao tốc (QCVN 117:2024/BGTVT), trạm dừng nghỉ đường bộ (QCVN 43:2024/BGTVT), báo hiệu đường bộ (QCVN 41:2024/BGTVT), ...

- Ngành Xây dựng đã quyết liệt tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo hệ thống đường bộ cao tốc, quốc lộ theo quy hoạch đã được phê duyệt, trong đó ưu tiên xây dựng các tuyến liên kết vùng, các điểm kết nối các phương thức vận tải. Giai đoạn 2021 - 2025 đưa vào khai thác thêm được khoảng 2.182 km tuyến chính cao tốc (gần gấp đôi lần một thập kỷ trước) nâng tổng số chiều dài tuyến chính đường bộ cao tốc của nước ta đến hết năm 2025 lên 3.803 km (gồm 3.345 km tuyến chính và 458 km nút giao và đường dẫn). Cùng với đó, đã hoàn thành tổng số 59 dự án đường quốc lộ với tổng chiều dài quốc lộ là 1.586,5 km, trên toàn quốc cũng đã hoàn thành khoảng 1.700km đường bộ ven biển.

- Công tác bảo trì và xử lý điểm hay xảy ra tai nạn giao thông giai đoạn 2021-2025 được thực hiện kịp thời, góp phần quan trọng bảo đảm giao thông an toàn và thông suốt. Trong đó, ngân sách trung bình hàng năm khoảng gần 13.988 tỷ đồng cho bảo trì quốc lộ, xử lý các hư hỏng do thiên tai lũ lụt, sạt lở, xử lý điểm hay xảy ra tai nạn giao thông, điểm tiềm ẩn TNGT.

- Việc xây dựng các trạm dừng nghỉ được quan tâm triển khai trên cao tốc Bắc - Nam phía Đông đã có 21 trạm đã ký hợp đồng với nhà đầu tư, trong dịp Tết

và lễ hội đầu năm 2026, đã có 15 trạm được đưa vào khai thác tạm để phục vụ người dân.

- Công tác lập và bảo vệ hành lang an toàn giao thông được triển khai với sự phối hợp giữa chính quyền, các bộ ngành, Mặt trận Tổ quốc và sự tham gia của cộng đồng.

- Việc ứng dụng công nghệ hiện đại trong tổ chức giao thông đã được tổ chức triển khai. Hiện nay đã có 15 tuyến cao tốc được đầu tư hệ thống quản lý giao thông thông minh, bao gồm việc lắp đặt camera giám sát (CCTV) và camera phát hiện sự cố (VDS) dọc tuyến. Tính đến cuối năm 2025, hệ thống thu phí điện tử không dừng (ETC) đã phủ sóng tại 168 trạm trên toàn quốc, tỷ lệ phương tiện dán thẻ và sử dụng dịch vụ đạt trên 6,4 triệu (chiếm khoảng 96% tổng số phương tiện lưu hành), tỷ lệ giao dịch thông qua hệ thống ETC chiếm tới 95% tổng số giao dịch, cơ bản giải quyết tình trạng ùn tắc tại các trạm thu phí. Đã triển khai lắp đặt thử nghiệm camera AI trên tuyến cao tốc Nội Bài - Lào Cai và một số trục giao thông chính tại Hà Nội để tự động nhận diện vi phạm và sự cố.

- Các thành phố trực thuộc trung ương như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh... đã chủ động, tích cực tổ chức giao thông nhằm khắc phục sự cố, ùn tắc giao thông thông qua việc tăng cường bố trí lực lượng chức năng điều tiết giao thông, các biện pháp phân luồng phân làn, cải tạo nút giao, tổ chức giao thông theo giờ, theo loại phương tiện...

- Một số địa phương như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh... đã tích cực xây dựng trung tâm điều hành giao thông thông minh, hệ thống Camera bảo đảm khả năng thu thập, xử lý và chia sẻ dữ liệu về tình trạng hoạt động giao thông theo thời gian thực, cung cấp hướng dẫn đi lại cho người tham gia giao thông thông qua cổng thông tin trực tuyến. Đồng thời, ứng dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn để tổ chức giao thông thông minh, nhằm giảm ùn tắc và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

- Một số chính quyền địa phương các cấp có sự phối hợp với các tổ chức trong việc nâng cao điều kiện an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông xung quanh khu vực trường học, trên các tuyến đường từ nhà đến trường và từ trường về nhà cho học sinh. Trong đó, đã thực hiện Dự án Cải thiện hạ tầng giao thông và tổ chức giao thông khu vực trường học như tại Hà Nam, Hà Nội, Gia Lai, Thái Nguyên, Tiền Giang, TP.HCM....

2.3.3. Về phương tiện và vận tải

- Giai đoạn 2021-2025, Chính phủ đã ban hành 07 Nghị định về quản lý hoạt động vận tải bằng đường bộ và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Bộ Giao thông vận tải trước đây (Bộ Xây dựng hiện nay) đã ban hành 05 Thông tư về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; 05

Thông tư về vận tải quốc tế, vận tải qua biên giới; 04 Thông tư liên quan đến đăng kiểm, tải trọng phương tiện và 03 Thông tư liên quan đến hoạt động hỗ trợ vận tải đường bộ.

- Phương tiện cơ giới đường bộ trong giai đoạn 2020-2025 có sự tăng trưởng nhanh về xe ô tô (tăng bình quân 9,96% năm), xe mô tô tăng trưởng thấp hơn khá nhiều (tăng 3,8%/năm). Tốc độ tăng trưởng ô tô phản ánh kết cấu hạ tầng giao thông đã được quan tâm đầu tư đặc biệt là mạng lưới đường bộ.

- Về định hướng chuyển đổi phương tiện cơ giới đường bộ thân thiện môi trường, sử dụng năng lượng sạch được Chính phủ thể hiện quyết tâm bằng việc ban hành Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 về Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải.

- Đối với lĩnh vực đăng kiểm, kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ, Bộ Xây dựng từng bước hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, bảo đảm tính thống nhất. Đẩy mạnh việc phân cấp, phân quyền cho địa phương và tăng cường ứng dụng công nghệ số trong quản lý (Cơ sở dữ liệu GPLX, dữ liệu về chất lượng phương tiện và thực hiện các thủ tục chứng nhận theo hình thức trực tuyến, đăng kiểm, kiểm định) đã được duy trì xuyên suốt và giám sát chặt chẽ hoạt động của các đơn vị đăng kiểm trên toàn quốc.

2.3.4. Về người điều khiển phương tiện

- Sau khi Luật Đường bộ được ban hành năm 2024 việc phân loại GPLX đã cơ bản phù hợp với Công ước Viên 1968 là phân loại theo phương tiện, tải trọng và số chỗ. Hiện nay có 15 hạng GPLX (trước đây là 13 loại).

- Hệ thống đào tạo, sát hạch và cấp GPLX đã từng bước được hoàn thiện đạt tiêu chuẩn tương đương với các nước phát triển trên thế giới. Từ tháng 3 năm 2025, công tác sát hạch GPLX cơ giới đường bộ được chuyển sang Bộ Công an thực hiện. Đã hoàn thành công tác bàn giao nhiệm vụ quản lý nhà nước về sát hạch cấp giấy phép lái xe; các hồ sơ, tài liệu liên quan đến công tác sát hạch, cấp đổi giấy phép lái xe; các tài liệu liên quan và phần mềm dữ liệu sát hạch cấp đổi giấy phép lái xe; cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ công tác sát hạch cấp đổi giấy phép lái xe từ Cục ĐBVN sang Cục Cảnh sát giao thông và từ các Sở Xây dựng về Công an tỉnh/thành phố đúng tiến độ, chất lượng theo quy định.

- Về Công tác đăng ký quản lý phương tiện, Bộ Công an đã tham mưu Quốc hội, Chính phủ ban hành quy định về đấu giá biển số xe. Từ tháng 9/2023 (ngày đấu giá đầu tiên) đến 12/6/2026 đã tổ chức đấu giá thành công 133.033 biển số xe ô tô và 147.414 biển số xe mô tô; nộp ngân sách nhà nước số tiền 11.102 tỷ đồng. Bộ Công an đã chỉ đạo tập trung nâng cao chất lượng, siết chặt quản lý, hiện đại

hoá hoạt động đăng ký, cấp biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; tăng cường cải cách hành chính, giảm bớt các thủ tục, rút ngắn được thời gian làm thủ tục, giảm chi phí cho người dân.

2.3.5. Về tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông

- Các Bộ ngành, địa phương, các cơ quan báo chí đã đăng tải nhiều tin, bài, chuyên trang, chuyên đề phản ánh kịp thời chủ trương của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về bảo đảm TTATGT. Công tác tuyên truyền được triển khai đồng bộ, thường xuyên, đa dạng về nội dung và hình thức trên phạm vi các địa phương, gắn với các phong trào quần chúng và nhiệm vụ chính trị tại cơ sở. Hàng năm, duy trì Lễ ra quân "Năm an toàn giao thông"; nhân rộng mô hình "Cổng trường an toàn giao thông", "Khu dân cư an toàn", "Thắp sáng đường quê" "An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai", "An toàn giao thông cho nụ cười trẻ thơ", "An toàn cùng xe đạp điện, xe máy điện", "Chung tay với an toàn giao thông", "Ngày hội Thanh niên với văn hóa giao thông" thu hút hơn 01 triệu học sinh, sinh viên tham gia. Tổ chức Liên hoan phim toàn quốc về ATGT với chủ đề "Đã uống rượu, bia, không lái xe", phát động Chương trình "Sáng kiến an toàn giao thông Việt Nam"...

- Việc ứng dụng công nghệ thông tin, mạng xã hội và internet trong công tác tuyên truyền được quan tâm đẩy mạnh; các kênh thông tin điện tử, fanpage và nền tảng số được duy trì hiệu quả, thường xuyên đăng tải, tiếp nhận và xử lý thông tin phản ánh về TTATGT, qua đó tăng cường tương tác hai chiều với Nhân dân, kịp thời cảnh báo, xử lý vi phạm và góp phần nâng cao hiệu quả phòng ngừa TNGT. Bộ Công an cũng tổ chức tuyên truyền mạnh mẽ trên các nền tảng mạng xã hội như Zalo, Facebook, Website csgt.vn, ứng dụng VneTraffic. Đến nay, website csgt.vn đã đạt trên 2 tỷ lượt truy cập, trang Facebook của Cục CSGT thu hút hơn 1,4 triệu người theo dõi, ứng dụng VNeTraffic có trên 8,5 triệu tài khoản đăng ký sử dụng, trở thành những kênh tuyên truyền, tương tác và hỗ trợ người dân có sức lan tỏa rộng lớn

- Công tác giáo dục pháp luật về TTATGT (ATGT) trong các cơ sở giáo dục đã được triển khai một cách đồng bộ, toàn diện và có trọng tâm, trọng điểm, bám sát định hướng chỉ đạo của Trung ương cũng như phù hợp với điều kiện thực tiễn tại từng địa phương và từng cấp học. Nội dung giáo dục ATGT được tích hợp vào chương trình chính khóa, đặc biệt thông qua các môn học như Giáo dục công dân ở bậc trung học, đồng thời xây dựng các nội dung, chủ đề giáo dục phù hợp với đặc điểm tâm sinh lý lứa tuổi đối với trẻ mầm non và học sinh tiểu học. Bộ Giáo dục và Đào tạo cùng phối hợp với Bộ Công an triển khai Chương trình phối hợp số 11/CTrPH-BCA-BGDĐT ngày 19/10/2022 về tăng cường tuyên truyền, giáo dục pháp luật TTATGT trong các cơ sở giáo dục giai đoạn 2022–2025 góp phần

đưa nội dung ATGT vào hoạt động giáo dục cho học sinh, sinh viên; lực lượng CSGT đã tổ chức tuyên truyền tại 19.067 cơ sở giáo dục cho hơn 9,4 triệu lượt người; vận động 18.910 cơ sở giáo dục cùng hơn 8,8 triệu phụ huynh, học sinh ký cam kết chấp hành pháp luật về TTATGT. Phối hợp với Công ty Honda Việt Nam thí điểm 09 chương trình bồi dưỡng kiến thức và kỹ năng lái xe an toàn cho 2.241 học sinh trung học phổ thông trong cả nước.

2.3.6. Về thanh tra, kiểm tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm

- Các lực lượng Cảnh sát giao thông và Thanh tra giao thông làm nòng cốt, duy trì tuần tra khép kín 24/24h trên các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ và địa bàn trọng điểm, tập trung xử lý nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn, các chuyên đề được triển khai mạnh mẽ bao gồm: vi phạm nồng độ cồn, ma túy; chạy quá tốc độ; chở hàng quá khổ, quá tải trọng, coi nới thành thùng; đi sai phần đường, làn đường.

- Bộ Công an đã chỉ đạo Công an các đơn vị, địa phương tập trung lực lượng, phương tiện đẩy mạnh công tác tuần tra kiểm soát, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật TTATGT; công tác tuần tra, kiểm soát đã được đổi mới về phương thức hoạt động: sử dụng các thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, ứng dụng công nghệ tiên tiến vào việc giám sát, phát hiện các hành vi vi phạm của người tham gia giao thông, xử lý qua hình ảnh,... Phối hợp với các lực lượng chức năng điều chỉnh luồng tuyến vận tải hành khách liên tỉnh để giảm lưu lượng phương tiện xe khách liên tỉnh đi vào trung tâm các thành phố lớn; xử lý nghiêm việc sử dụng lòng đường, vỉa hè để kinh doanh, trông giữ xe; khảo sát, kiến nghị các bất hợp lý về tổ chức giao thông đường bộ... để hạn chế ùn tắc giao thông. Từ năm 2021 – 2025, đã xử lý 16.485.289 trường hợp vi phạm TTATGT đường bộ; phạt tiền 27.718 tỷ 366 triệu đồng, tạm giữ 4.393.394 phương tiện, tước 2.309.655 giấy phép lái xe (*so với giai đoạn năm 2016 – 2020 giảm 16,6% số trường hợp vi phạm, tăng 106,9% số tiền phạt, tước giấy phép lái xe tăng 34,2%.*)

- Các địa phương đẩy mạnh ứng dụng công nghệ hiện đại như hệ thống camera giám sát, xử phạt nguội, triển khai phần mềm quản lý vi phạm, kết nối dữ liệu giám sát hành trình, sử dụng VNeID, việc ứng dụng công nghệ góp phần nâng cao tính minh bạch và hiệu quả quản lý. Điểm sáng trong giai đoạn này là việc ứng dụng triệt để công nghệ thông tin vào công tác quản lý, giám sát và xử lý vi phạm, đảm bảo tính công khai, minh bạch và giảm thiểu sự can thiệp của con người như hệ thống Camera giám sát thông minh, tích hợp dữ liệu và sử dụng dữ liệu trên cổng Dịch vụ công, áp dụng phần mềm GPS trên xe tuần tra...

2.3.7. Về cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT

- Nhiều địa phương đã đạt mục tiêu duy trì chế độ ứng trực 24/24h, bán kính phục vụ trung bình 50 km và đạt thời gian tiếp cận nạn nhân dưới 30 phút như Bắc Ninh, TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng, Cần Thơ, Thái Nguyên...

- Mạng lưới cấp cứu 115 đã được thiết lập và vận hành ổn định tại các tỉnh, thành phố như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ, Hà Tĩnh, Thanh Hóa, Khánh Hòa....

- Công tác đào tạo và tập huấn kỹ năng sơ cấp cứu cũng được triển khai quyết liệt từ cấp Trung ương đến địa phương nhằm xây dựng mạng lưới phản ứng tại chỗ như Cục Y tế Giao thông vận tải đã cấp chứng nhận cho 1.341 người thuộc các lực lượng thanh tra, cảnh sát, tuần đường và giáo viên dạy lái xe trong giai đoạn 2021-2025, đồng thời kiến nghị chuẩn hóa việc đào tạo bắt buộc cho các đối tượng này; Cục Quản lý Khám, chữa bệnh (Bộ Y tế) đã tổ chức 10 lớp tập huấn cho 700 học viên tại 10 tỉnh, ...

2.3.8. Về phát triển nguồn nhân lực

- Trong giai đoạn 2021 - 2025, một số bộ, ngành và địa phương như Bộ Xây dựng, Bộ Giáo dục và đào tạo, Bộ Nội vụ, Hà Nội, Hà Tĩnh,... đã bước đầu quan tâm đến công tác phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT thông qua việc tổ chức các hoạt động đào tạo, bồi dưỡng, tập huấn nâng cao nhận thức và kỹ năng cơ bản.

- Một số các đơn vị, địa phương đã chú trọng xây dựng cơ chế, chính sách và đa dạng hóa hình thức đào tạo, đồng thời bước đầu gắn đào tạo với ứng dụng công nghệ, chuyển đổi số và nâng cao năng lực quản lý, tiêu biểu như Cục Đường bộ Việt Nam, tỉnh Quảng Trị, Bắc Ninh, Hưng Yên... Tuy vậy, các nội dung này nhìn chung vẫn chưa thể hiện rõ quy mô, tính hệ thống và hiệu quả đầu ra của hoạt động đào tạo.

- Việc triển khai nội dung đào tạo lại, bồi dưỡng nâng cao năng lực cho đội ngũ cán bộ, công chức và lực lượng thực thi trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT đã được các đơn vị và địa phương quan tâm thực hiện thông qua các hoạt động tập huấn, bồi dưỡng nghiệp vụ dưới nhiều hình thức, bước đầu góp phần nâng cao kỹ năng thực thi nhiệm vụ và hỗ trợ công tác quản lý nhà nước.

2.3.9. Về nguồn kinh phí

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư (trước đây) đã trình Quốc hội ban hành Luật Đầu tư năm 2020 và Chính phủ đã hành Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư, trong đó tại điểm h khoản 16 Luật Đầu tư năm 2020 quy định đầu tư phát triển và vận hành, quản lý công trình kết cấu hạ tầng; phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị là Ngành nghề ưu đãi đầu tư và mục III Phần A Phụ lục II Danh mục ngành, nghề ưu đãi đầu tư kèm theo Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 quy định cầu, đường bộ, kết cấu hạ tầng, vận tải và công nghiệp đường sắt; phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị là ngành, nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư.

- Trong giai đoạn 2021 - 2026, tăng dần tỷ lệ bố trí chi thường xuyên để thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ từ nguồn thu xử phạt hành chính trật tự an toàn giao thông đường bộ đã thực nộp ngân sách nhà nước (từ 65% lên đến 85%).

2.3.10. Đánh giá kết quả thực hiện Kế hoạch hành động quốc gia về thực hiện QĐ số 2060 (QĐ số 260/KH-UBATGTQG ngày 28/7/2022)

Kết quả đánh giá nhiệm vụ từ Quyết định số 260 /KH-UBATGTQG ngày 28/7/2022 của UBATGQG theo nguyên tắc chủ thể là các cơ quan cấp Bộ chủ trì nhiệm vụ, cụ thể:

- Bộ Công an: được giao kế hoạch 25 công việc, đến nay đã và đang thực hiện 25 công việc (đạt 100% kế hoạch), trong đó hoàn thành 06 công việc cụ thể, có thời hạn, đang thực hiện 19 công việc có tính chất thường xuyên, thời gian thực hiện đến năm 2030 và 2045.

- Bộ Xây dựng: Được giao 46 nhiệm vụ trong đó hoàn thành 35 nhiệm vụ cụ thể có thời hạn, đang tiếp tục thực hiện 24 nhiệm vụ công việc thời hạn đến năm 2030 và 2045, tuy nhiên còn 04 nhiệm vụ đang thực hiện, chưa hoàn thành theo tiến độ ban hành như: Xây dựng và ban hành sổ tay kỹ thuật hướng dẫn thiết kế tuyến đường thân thiện; Xây dựng và ban hành quy định đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông đường bộ theo tiêu chuẩn của Chương trình đánh giá an toàn giao thông đường bộ toàn cầu... Hiện nay, Bộ Xây dựng đã tổ chức biên dịch và phát hành Cuốn sổ tay hướng dẫn thực hành An toàn đường bộ của Hiệp hội đường bộ thế giới làm tài liệu để các Bộ, ngành, địa phương tham khảo áp dụng. Bên cạnh đó, đề tài cấp Bộ "Nghiên cứu xây dựng sổ tay kỹ thuật hướng dẫn thiết kế đường thân thiện (Forgiving road) cho các tuyến đường Quốc lộ" cũng đã được Trường Đại học Công nghệ Giao thông Vận tải chủ trì thực hiện. Tuy nhiên, đến nay vẫn chưa ban hành sổ tay kỹ thuật hướng dẫn thiết kế tuyến đường thân thiện; Việc xây dựng hệ thống đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông đường bộ theo tiêu chuẩn của Chương trình đánh giá an toàn giao thông đường bộ toàn cầu hiện đang chỉ dừng ở mức nghiên cứu và gặp khó khăn do chi phí cao và chưa phù hợp với giao thông hỗn hợp tại Việt Nam.

- Bộ Giáo dục – Đào tạo: được giao 05 nhiệm vụ. Đến nay 05 nhiệm vụ đang được thực hiện. 01 nhiệm vụ chưa hoàn thành theo thời hạn là nhiệm vụ hoàn thiện chương trình, tài liệu hướng dẫn và tài liệu giảng dạy chính thức.

- Bộ Tài chính: được giao 06 nhiệm vụ, 02 nhiệm vụ có thời hạn đến 2025 đã hoàn thành và 04 nhiệm vụ có thời hạn đến năm 2030 và 2045 vẫn tiếp tục được thực hiện.

- Bộ Tư pháp: được giao 01 nhiệm vụ có thời hạn đến năm 2030 và 2045. Các nhiệm vụ này vẫn tiếp tục được thực hiện.

- Bộ Khoa học và Công nghệ: được giao chủ trì 04 nhiệm vụ nhiệm vụ đến năm 2030 và 2045 vẫn tiếp tục được thực hiện.

- Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch: được giao 01 nhiệm vụ có thời hạn và đã hoàn thành

- Bộ Y tế: được giao 10 nhiệm vụ thời hạn đến năm 2030 và 2045. Các nhiệm vụ này vẫn tiếp tục được thực hiện

- UBND các tỉnh: Đã hoàn thành nhiệm vụ được giao là ban hành Kế hoạch hành động và tổ chức thực hiện Chiến lược bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2045 tại địa phương.

2.4. Đánh giá tồn tại hạn chế, nguyên nhân và bài học kinh nghiệm

2.4.1. Những tồn tại, hạn chế

Kết quả kiểm chế và làm giảm tai nạn giao thông chưa vững chắc, số người chết và bị thương do tai nạn giao thông vẫn còn ở mức cao; tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng, trên đường bộ xảy ra còn nhiều (*xảy ra 148 vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng trên đường bộ, làm chết 493 người, bị thương 239 người*) và tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng. Ùn tắc giao thông, nhất là giờ cao điểm, những ngày nghỉ lễ, nghỉ cuối tuần tại các đô thị lớn, trên các tuyến quốc lộ trọng điểm, các tuyến cao tốc, tuyến cửa ngõ vào Hà Nội và TP Hồ Chí Minh.

2.4.1.1. Về quản lý, thể chế, chính sách

- Công tác chỉ đạo, điều hành và tổ chức thực hiện ở một số cơ quan, đơn vị chưa thật sự quyết liệt, chưa đồng đều; trách nhiệm trong phối hợp thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT còn hạn chế.

- Việc tái cơ cấu thị trường vận tải chưa đạt được chuyển biến lớn (vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn: trên 60% về hàng hóa, khoảng 90% về hành khách), cùng với lượng phương tiện có sự tăng trưởng nhanh (ô tô tăng bình quân 9,96% năm) làm gia tăng áp lực về các giải pháp đảm bảo ATGT đường bộ.

- Chưa có nhiều các chính sách khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân vào lĩnh vực an toàn giao thông.

2.4.1.2. Về kết cấu hạ tầng giao thông

- Kế hoạch đầu tư xây dựng, nâng cấp hệ thống đường cao tốc, quốc lộ là rất lớn; có khoảng 2.115 km cao tốc được phân kỳ đầu tư quy mô 2-4 làn xe có làn dừng khẩn cấp không liên tục

- Nguồn kinh phí cho duy tu, khắc phục hạ tầng, xử lý điểm hay xảy ra tai

nạn giao thông, điểm tiềm ẩn TNGT vẫn còn hạn hẹp so với nhu cầu thực tế, kinh phí bảo trì cho hệ thống đường cao tốc, quốc lộ; trong khi nguồn vốn địa phương còn hạn hẹp.

- Tình trạng lấn chiếm hành lang an toàn giao thông vẫn chưa được xử lý triệt để, tạo ra áp lực quản lý thực tế rất lớn. Còn tồn tại nhiều lối đi tự mở đường sắt có nguy cơ cao làm ảnh hưởng đến TTATGT.

- Việc áp dụng đồng bộ hệ thống giao thông thông minh (ITS) còn thiếu đồng bộ do triển khai phụ thuộc vào phân kỳ đầu tư của từng dự án, chưa hình thành được kho dữ liệu quốc gia liên thông giữa các trung tâm điều hành thiếu hụt nhân lực chuyên môn cao và cơ chế đầu tư chưa linh hoạt cho một hệ thống công nghệ xuyên suốt.

- Việc áp dụng hệ thống đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông đường bộ theo tiêu chuẩn của Chương trình đánh giá an toàn giao thông đường bộ toàn cầu hiện đang chỉ dừng ở mức nghiên cứu do chi phí cao và chưa phù hợp với giao thông hỗn hợp tại Việt Nam.

- Chưa xây dựng và ban hành sổ tay kỹ thuật hướng dẫn thiết kế tuyến đường khoan dung (thân thiện) và việc bố trí làn riêng cho mô tô, xe gắn máy, xe đạp chưa có quy định đầy đủ.

- Mặc dù số vụ ùn tắc kéo dài có xu hướng giảm, nhưng ùn tắc vẫn tái diễn do mật độ phương tiện quá cao và hạ tầng chưa đáp ứng kịp. Còn những tồn tại đáng kể khi tình trạng ùn tắc tại khu vực trường học ở các đô thị lớn vẫn diễn biến phức tạp.

2.4.1.3. Về phương tiện và vận tải

- Công tác quản lý vận tải còn chưa đầy đủ, kết nối giữa các phương thức vận tải chưa phát huy hết hiệu quả.

- Vẫn còn tình trạng xe hết niên hạn hoặc xe hoán đổi cải tạo hoạt động trên các tuyến đường nông thôn, vùng sâu vùng xa.

- Hoạt động vận tải hành khách vẫn còn tình trạng đón trả khách không đúng nơi quy định. Hiện tượng “xe dù”, “bến cóc” vẫn còn hoạt động trên các tuyến quốc lộ, đường tỉnh và khu vực đô thị.

- Do chậm ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông đường bộ (QCVN 99:2025/BNNMT ngày 31/12/2025) nên việc kiểm soát phát thải khí thải xe mô tô, xe gắn máy có động cơ xăng tham gia giao thông chưa được thực hiện. Nội dung này dự kiến thực hiện từ 1/1/2030 trên toàn quốc và Hà Nội và Tp HCM dự kiến thực hiện từ 1/7/2027 theo Quyết định số 13/2026/QĐ-TTg ngày 02/4/2026.

2.4.1.4. Về người điều khiển phương tiện

- Vẫn còn tình trạng người điều khiển phương tiện vi phạm nồng độ cồn, sử dụng chất ma túy, đi quá tốc độ, không thắt dây an toàn, vi phạm các quy tắc giao thông như lấn làn, sai làn đường gây ra những vụ tai nạn nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng.... vẫn diễn ra, đặc biệt là trong nhóm lái xe đường dài, xe tải, xe khách và phương tiện cá nhân. TNGT liên quan đến mô tô, xe máy và học sinh vẫn còn xảy ra với hậu quả thương tâm.

- Một bộ phận người điều khiển xe ô tô, mô tô thiếu ý thức khi tham gia giao thông. Có nhiều trường hợp cố tình vi phạm mặc dù chế tài xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đã rất nghiêm khắc.

2.4.1.5. Về tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông

- Sớm hoàn thiện và tuyên truyền phổ biến các tiêu chí, hành vi văn hóa giao thông cho phù hợp với thực tế hiện nay.

- Công tác tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông giữa các địa phương còn chưa đồng đều; một số nơi triển khai còn mang tính hình thức, chưa đi vào chiều sâu, hiệu quả lan tỏa chưa cao.

- Việc ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong tuyên truyền còn hạn chế, thiếu các sản phẩm truyền thông chuyên sâu, trực quan (ứng dụng, trò chơi, mô phỏng tình huống...), chưa khai thác hết tiềm năng của nền tảng số.

- Nguồn lực dành cho công tác tuyên truyền ở một số địa phương còn hạn chế; đội ngũ làm công tác tuyên truyền chưa được đào tạo chuyên sâu, thiếu kỹ năng truyền thông hiện đại.

2.4.1.6. Về thanh tra, kiểm tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm

- Ứng dụng công nghệ chưa đồng bộ và chưa đủ bao phủ, khó khăn trong kết nối và chia sẻ dữ liệu giữa các ngành, giữa các địa phương còn nhiều vướng mắc.

- Tình trạng vi phạm hành lang an toàn giao thông diễn biến phức tạp, việc lấn chiếm lòng, lề đường để kinh doanh, buôn bán hoặc xây dựng trái phép vẫn tái diễn..

- Số lượng vi phạm vẫn ở mức rất cao, một bộ phận không nhỏ người dân vẫn chưa tự giác chấp hành pháp luật khi vắng bóng lực lượng chức năng.

- Một số địa phương vẫn phát hiện và phải xử phạt các cơ sở đào tạo, sát hạch lái xe do chưa tuân thủ nghiêm ngặt các quy định, tiềm ẩn nguy cơ đưa ra tham gia giao thông những người lái xe chưa đủ kỹ năng và ý thức.

2.4.1.7. Về cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế TNGT

- Mạng lưới cấp cứu y tế hiện nay vẫn chưa đạt được độ bao phủ cần thiết để đảm bảo bán kính phục vụ trung bình 50 km và thời gian tiếp cận nạn nhân dưới 30 phút theo mục tiêu đề ra; thực tế tại nhiều địa phương, đặc biệt là khu vực miền núi và vùng sâu vùng xa, khả năng tiếp cận hiện trường TNGT còn rất chậm do khoảng cách địa lý xa và hệ thống trạm cấp cứu dọc các tuyến cao tốc, trạm dừng nghỉ còn thiếu hụt hoặc chưa được đầu tư đúng mức

- Việc ứng dụng công nghệ trong hệ thống 115 còn nhỏ lẻ, rời rạc, phần lớn các tổng đài 115 hiện nay vẫn chỉ dừng lại ở việc tiếp nhận cuộc gọi qua điện thoại truyền thống, chưa có khả năng định vị chính xác vị trí nạn nhân hay phân loại tình trạng bệnh lý từ xa thông qua ứng dụng số.

- Công tác tập huấn sơ cấp cứu còn mang tính phong trào, chưa đi vào chiều sâu và thiếu tính thường xuyên, dẫn đến kỹ năng của lực lượng Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông và đặc biệt là đội ngũ lái xe, người dân dọc tuyến đường vẫn còn rất hạn chế.

2.4.1.8. Về phát triển nguồn nhân lực

- Các nội dung liên quan đến phát triển nguồn nhân lực chưa được xác định là một nhiệm vụ trọng tâm, chưa có kế hoạch cụ thể, dài hạn; phần lớn chỉ được lồng ghép trong các nhiệm vụ chung, thiếu tính hệ thống và đồng bộ.

- Nhiều địa phương còn triển khai các hoạt động tập huấn dưới hình thức tuyên truyền, phổ biến kiến thức pháp luật hoặc giáo dục an toàn giao thông, chưa thực sự là đào tạo chuyên môn nhằm nâng cao năng lực nghiệp vụ cho đội ngũ cán bộ, lực lượng thực thi.

- Chưa có cơ chế cụ thể về đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực trong lĩnh vực an toàn giao thông; chưa có sự liên kết với các cơ sở đào tạo, nghiên cứu; nguồn lực đầu tư cho công tác đào tạo còn hạn chế.

2.4.2. Nguyên nhân

a) Nguyên nhân khách quan

- Tình hình phát triển kinh tế - xã hội, tốc độ đô thị hóa và gia tăng phương tiện giao thông nhanh gây áp lực lớn đối với công tác bảo đảm TTATGT.

- Một số nơi có địa bàn rộng, điều kiện tự nhiên, dân cư không đồng đều (đặc biệt vùng sâu, vùng xa, vùng dân tộc thiểu số gây khó khăn trong việc triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp.

- Sự phát triển nhanh của công nghệ, mạng xã hội đặt ra yêu cầu cao về đổi mới phương thức tuyên truyền, trong khi khả năng thích ứng của một số địa phương còn chậm.

- Điều kiện về đường sá tại một số nơi địa hình đồi, dốc, đường hẹp, bán kính cong nhỏ, tầm nhìn hạn chế tại khu vực miền núi, các địa điểm thường xuyên chịu ảnh hưởng của thiên tai, sạt lở, mưa lũ làm tăng thêm nguy cơ mất an toàn giao thông.

b) Nguyên nhân chủ quan

- Một số cấp ủy, chính quyền địa phương chưa thực sự quan tâm, mà phó mặc, coi nhiệm vụ đảm bảo TTATGT đường bộ là trách nhiệm riêng của các lực lượng chức năng.

- Hiệu quả thực thi pháp luật về TTATGT ở một số đơn vị, địa phương còn hạn chế do lực lượng mỏng, ứng dụng KHCN còn hạn chế, một số quy định còn chồng chéo. Công tác phối hợp liên ngành có lúc, có nơi chưa chặt chẽ, chưa phát huy hết vai trò của các tổ chức chính trị – xã hội và cộng đồng.

- Nguồn lực đầu tư cho công tác bảo đảm TTATGT, nhất là đầu tư kết cấu hạ tầng, công tác tuyên truyền, phổ biến và ứng dụng khoa học công nghệ còn hạn chế; việc huy động các nguồn lực xã hội hóa gặp nhiều khó khăn.

- Nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của một bộ phận không nhỏ người tham gia giao thông vẫn kém, thiếu tự giác, trong đó có cả cán bộ, công chức, Đảng viên, lượng vũ trang, các vi phạm về TTATGT vẫn diễn ra, nhất là khi không thấy lực lượng chức năng làm nhiệm vụ.

- Việc ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số còn thiếu đồng bộ; đội ngũ cán bộ còn hạn chế về kỹ năng truyền thông số. Hệ thống cơ sở dữ liệu chưa đồng bộ, thiếu một nền tảng dữ liệu dùng chung hoàn chỉnh ở cấp quốc gia khiến các địa phương gặp khó khăn trong việc tích hợp phần mềm quản lý vi phạm, đăng kiểm, và giám sát hành trình.

- Đội ngũ cán bộ được đào tạo, bồi dưỡng chuyên sâu về an toàn giao thông còn hạn chế. Hiện chưa có nhiều cơ sở đào tạo chuyên ngành hoặc chương trình đào tạo chuyên sâu về an toàn giao thông đường bộ.

- Hiện nay, trong quá trình triển khai thực hiện mô hình chính quyền hai cấp đối với công tác bảo đảm TTATGT, còn có những thách thức, trong đó có vướng mắc về nguồn nhân lực và năng lực chuyên môn tại cơ sở (Thiếu cán bộ chuyên trách: Đa số các xã, phường đều thiếu cán bộ có chuyên môn sâu và chuyên trách về an toàn giao thông); thiếu lực lượng Cảnh sát giao thông (ví dụ tại một số địa phương, lực lượng CSGT đã giảm khoảng 30% sau khi áp dụng mô hình chính quyền hai cấp); Việc phân công thẩm quyền, nhiệm vụ và địa bàn thực thi với lực lượng Công an xã cần cụ thể hơn.

Những tồn tại, bất cập nêu trên đặt ra yêu cầu phải tiếp tục tăng cường hơn nữa công tác quản lý nhà nước, hoàn thiện thể chế, đầu tư hạ tầng giao thông,

kiểm soát vận tải, siết chặt tuần tra kiểm soát và xử lý vi phạm, nâng cao nhận thức, ý thức trách nhiệm của người tham gia giao thông. Đây là nhiệm vụ xuyên suốt, đòi hỏi sự vào cuộc quyết liệt, bền bỉ và đồng bộ của cả hệ thống chính trị trong thời gian tới.

2.4.3. Bài học kinh nghiệm

Một là, quán triệt và thực hiện theo định hướng của Đảng, Nhà nước và sự tham gia đồng bộ của cả hệ thống chính trị, cấp ủy các cấp tăng cường nhận thức, vai trò trách nhiệm trong công tác bảo đảm TTATGT.

Hai là, Chính phủ tiếp tục có những chỉ đạo kịp thời, sát sao và sự vào cuộc nghiêm túc của các Bộ, ngành, địa phương trong công tác triển khai, thực hiện các giải pháp bảo đảm TTATGT theo các quy định mới trong Luật TTATGT Đường bộ và Luật Đường bộ và các văn bản liên quan. Việc triển khai Luật TTATGT đường bộ và Luật Đường bộ, ND 168 đã phát huy tác dụng tích cực; công tác bảo đảm TTATGT trên toàn quốc đã và đang thu được nhiều kết quả tích cực.

Ba là, tiếp tục hoàn thiện thể chế pháp luật về TTATGT và tập trung triển khai thực hiện nghiêm túc, có hiệu quả Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tăng cường cải cách hành chính, ứng dụng khoa học công nghệ vào các mặt công tác bảo đảm TTATGT.

Bốn là, ngành Xây dựng đã triển khai quyết liệt các công trình giao thông trọng điểm, đưa vào khai thác nhiều tuyến cao tốc, các công trình kết cấu hạ tầng giao thông mới góp phần nâng cao ATGT.

Năm là, ngành Giáo dục và Đào tạo tổ chức và triển khai có hiệu quả các hoạt động tuyên truyền, giáo dục pháp luật về ATGT cho học sinh sinh viên (HSSV); các cơ sở giáo dục đã nghiêm túc xây dựng kế hoạch triển khai tuyên truyền, phổ biến pháp luật về ATGT theo nội dung yêu cầu của Bộ GDĐT đến cán bộ quản lý, nhà giáo, HSSV.

Sáu là, ngành Y tế đảm bảo đủ các đơn vị điều trị, cấp cứu tai nạn giao thông trong dịp Lễ, Tết và các giai đoạn cao điểm; các cơ sở điều trị thường xuyên được đầu tư, nâng cấp trang thiết bị theo hướng hiện đại hóa và đảm bảo cho công tác cấp cứu, điều trị cho bệnh nhân bị tai nạn giao thông.

Bảy là, ngành Tài chính, ngoài nhiệm vụ bố trí dự toán chi thường xuyên cho công tác bảo đảm TTATGT, đã phối hợp với các Bộ ngành, địa phương ưu tiên bố trí nguồn vốn để thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp và các dự án đảm bảo TTATGT đường bộ.

Tám là, các cấp, các ngành quan tâm chỉ đạo triển khai hiệu quả công tác thông tin, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Chín là, các cơ quan truyền hình và thông tấn báo chí đã kịp thời đưa tin về tình hình TTATGT trong các bản tin thời sự hàng ngày, cảnh báo các nguy cơ cao gây TNGT, hướng dẫn các biện pháp phòng tránh TNGT trong đợt cao điểm.

Mười là, các địa phương ngày càng vào cuộc sâu sát và hiệu quả hơn trong công tác bảo đảm TTATGT. Công tác lãnh đạo, chỉ đạo thường xuyên, quyết liệt, kịp thời của cấp ủy Đảng, chính quyền địa phương các cấp giữ vai trò then chốt, có ý nghĩa quyết định đối với hiệu quả thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT trên địa bàn. Việc xác định đúng trọng tâm, trọng điểm, gắn trách nhiệm của người đứng đầu với kết quả thực hiện đã tạo sự thống nhất trong chỉ đạo, điều hành và tổ chức triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm TTATGT.

PHẦN III. BỐI CẢNH VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA CHO GIAI ĐOẠN ĐẾN 2030 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN 2045

3.1. Bối cảnh trong nước và quốc tế

3.1.1. Tình hình trong nước

- Quán triệt và triển khai Nghị quyết đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV và Chương trình hành động thực hiện Nghị Quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV của Đảng trong giai đoạn 2026-2030.

- Quán triệt Chỉ thị số 23-CT/TW, ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới, các cấp, các ngành và cả hệ thống chính trị cần triển khai các giải pháp có hiệu quả nhằm kéo giảm TNGT, bảo đảm TTATGT cho Nhân dân theo yêu cầu và sự quan tâm của Đảng, Nhà nước, Chính phủ.

- Sau khi có Luật TTATGT đường bộ 2024 và Luật Đường bộ 2024, Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về TTATGT đường bộ; Bộ Công an là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện thống nhất quản lý nhà nước về TTATGT đường bộ; Bộ Xây dựng thực hiện quản lý nhà nước về hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới.

- Triển khai theo mô hình chính quyền địa phương 2 cấp về công tác đảm bảo TTATGT trong việc quản lý hạ tầng, kiểm tra, kiểm soát và xử lý vi phạm ATGT, tuyên truyền và cứu hộ, khắc phục sự cố giảm thiểu TNGT.

- Tác động của Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong việc ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng xanh đối với việc đảm bảo TTATGT, giảm ùn tắc và giảm phát thải khí nhà kính.

3.1.2. Tình hình quốc tế

- Các diễn biến phức tạp của tình hình địa chính trị, địa kinh tế trên thế giới tác động đến chính sách quản lý, điều hành giao thông, việc sử dụng phương tiện vận tải.

- An toàn giao thông đường bộ hiện nay đã trở thành một vấn đề phát triển toàn cầu, gắn chặt với sức khỏe cộng đồng và phát triển bền vững. Theo WHO, TNGT là một trong những nguyên nhân tử vong hàng đầu trên thế giới, đặc biệt đối với người trẻ.

- Xu hướng chung của quốc tế: Chuyển từ quản lý đơn ngành sang tiếp cận đa ngành, tích hợp; Chuyển từ xử lý vi phạm sang phòng ngừa rủi ro hệ thống; Chuyển từ quản lý thủ công sang quản lý dựa trên dữ liệu và công nghệ.

- Cách tiếp cận hệ thống an toàn (Safe System): Cách tiếp cận này được thúc

đẩy bởi OECD và World Bank với nội dung cốt lõi: Chấp nhận con người có thể mắc lỗi và thiết kế hệ thống giao thông để không gây tử vong khi có lỗi xảy ra. Cách tiếp cận này có 4 trụ cột: Hạ tầng an toàn; Phương tiện an toàn; Người tham gia giao thông an toàn và Ứng phó sau tai nạn.

- Liên hợp quốc đã đưa ATGT vào hệ thống SDGs: SDG 3.6: giảm 50% tử vong do TNGT, SDG 11.2: phát triển giao thông an toàn, bền vững.

- Thập kỷ an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021-2030 do UN và WHO phát động với mục tiêu giảm 50% số người chết và bị thương do TNGT. Trong đó 5 lĩnh vực hành động gồm: Quản trị ATGT, hạ tầng, phương tiện giao thông, hành vi của người tham gia giao thông và cứu nạn sau tai nạn.

- Công nghệ cũng đang làm thay đổi căn bản quản lý giao thông với Big Data, AI, IoT, Xe tự lái,... trong quản lý giao thông số và ứng dụng giao thông thông minh (ITS).

3.2. Những vấn đề đặt ra cho giai đoạn 2030 và tầm nhìn đến năm 2045

(1) Thách thức từ áp lực hạ tầng và phương tiện

Đến năm 2030, mục tiêu hoàn thành 5.000 km đường bộ cao tốc tạo áp lực lớn về quản lý vận hành khai thác an toàn. Sự gia tăng bùng nổ của phương tiện cá nhân, đặc biệt là ô tô, đòi hỏi hạ tầng đô thị phải chuyển đổi mạnh mẽ để tránh tình trạng ùn tắc cục bộ và tai nạn nghiêm trọng. Điều này đặt ra là phải đảm bảo tính đồng bộ giữa tốc độ phát triển hạ tầng, đổi mới phương tiện và nâng cao ý thức, kỹ năng của người điều khiển phương tiện giao thông. Đồng thời, cần tái cơ cấu vận tải để giảm dần sự phụ thuộc vào đường bộ, đẩy mạnh vận tải công cộng và đường sắt đô thị tại các thành phố lớn.

2. Hoàn thiện hệ thống pháp luật và tổ chức thực hiện

Từng bước hoàn thiện các quy định pháp lý theo nguyên tắc lấy đảm bảo TTATGT là một trong các tiêu chí cơ bản trong xây dựng thể chế, chính sách, chương trình, dự án; xây dựng mới Bộ Chỉ số về an toàn giao thông, là cơ sở quan trọng hơn để ngành đường bộ áp dụng kết hợp với đánh giá tình hình giao thông, thực trạng đường bộ để xác định các vị trí điểm hay xảy ra TNGT (điểm hay xảy ra tai nạn giao thông) và điểm tiềm ẩn TNGT và các vị trí có nguy cơ mất an toàn giao thông khác. Hoàn thiện mô hình tổ chức quản lý, đảm bảo trật tự ATGT tinh gọn, hiệu lực, hiệu quả gắn với cơ chế phân cấp, phân quyền, chuyên nghiệp.

3. Phát triển khoa học công nghệ, chuyển đổi số và hiện đại hóa quản lý

Xây dựng hệ thống Giao thông thông minh (ITS) toàn diện, ứng dụng AI, dữ liệu lớn (Big Data) và Internet vạn vật (IoT) để quản lý vận tải, tự động hóa tuần tra kiểm soát. Tầm nhìn 2045 hướng tới việc kết nối phương tiện với hạ tầng, tạo

ra môi trường giao thông tự vận hành và giảm thiểu tối đa sai sót do con người.

4. Chuyển đổi năng lượng xanh và an toàn mới

Việc thực hiện cam kết Net Zero vào năm 2050, đòi hỏi phải hoàn thiện hạ tầng trạm sạc và chuyển đổi phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch. Điều này đặt ra vấn đề mới về an toàn kỹ thuật đối với phương tiện cần được chuẩn hóa đồng bộ, hiện đại.

5. Xây dựng văn hóa giao thông bền vững

Từng bước triển khai, tiến tới hình thành một thế hệ người tham gia giao thông có "ý thức tự giác bảo vệ". Kiên trì xây dựng văn hóa giao thông an toàn, lấy thay đổi hành vi làm thước đo kết quả tuyên truyền.

3.3. Yêu cầu đặt ra để thực hiện chiến lược quốc gia bảo đảm ATGT đường bộ giai đoạn tiếp theo

a) Tăng cường lãnh đạo và hoàn thiện thể chế: Nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác lãnh đạo, chỉ đạo, trước hết là tăng cường kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện Chỉ thị số 23/CT-TW, ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới, trong đó chú trọng vai trò của các cấp ủy các cấp trong lãnh đạo định hướng các hoạt động bảo đảm TTATGT. Chỉ thị số 10/CT-TTg ngày 19/4/2023; Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023; Nghị quyết 149/NQ-CP, ngày 21/09/2023 của Chính phủ về việc Ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Chỉ thị số 23, Chỉ thị số 35/CT-TTg ngày 17/9/2024; Chỉ thị số 11/CT-TTg ngày 21/4/2025, trong đó chú trọng vai trò của các cấp ủy các cấp trong lãnh đạo định hướng các hoạt động bảo đảm TTATGT.

Tiếp tục xây dựng, hoàn thiện thể chế, cơ chế, chính sách pháp luật và các quy định liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT, áp dụng kịp thời, hiệu quả các thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư vào thực tiễn; lồng ghép mục tiêu bảo đảm TTATGT, tích hợp các nguyên tắc của hệ thống an toàn vào các quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, tỉnh, quy hoạch sử dụng đất, xây dựng đô thị, nông thôn và các quy hoạch chuyên ngành về giao thông vận tải ở toàn bộ các khâu thiết kế, xây dựng, khai thác vận hành hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông. Tiếp tục rà soát, đánh giá các quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và các văn bản hướng dẫn thi hành để kịp thời đề xuất sửa đổi, bổ sung những nội dung chưa phù hợp với thực tiễn.

b) Phát triển và bảo trì kết cấu hạ tầng: Bảo đảm tiến độ, chất lượng các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông trọng điểm; tổ chức giao thông khoa học, hợp

lý; bảo trì, sửa chữa kết cấu hạ tầng giao thông gắn với rà soát, xử lý dứt điểm các điểm hay xảy ra tai nạn giao thông, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông; xóa bỏ lối đi tự mở trái phép qua đường sắt. Đẩy nhanh tiến độ các dự án trọng điểm như mạng lưới đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao, các tuyến đường ven biển, mạng lưới đường sắt đô thị ở các thành phố lớn; duy trì, cải tạo mạng lưới quốc lộ, đường địa phương đảm bảo an toàn, thông suốt.

c) Nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông vận tải: hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật cho phương tiện, linh kiện, vật liệu và hạ tầng để tạo thuận lợi cho sản xuất, kinh doanh và lưu hành đối với phương tiện thân thiện với môi trường. Xây dựng lộ trình xu hướng quy định về an toàn phương tiện của Liên hợp quốc, các tổ chức quốc tế về an toàn phương tiện, đặc biệt ưu tiên các quy định về an toàn chủ động, an toàn bị động. Thực hiện việc tiếp cận và hài hoà với các tiêu chuẩn kỹ thuật tiên tiến trên thế giới, nâng cao năng lực kỹ thuật của hệ thống chứng nhận, thử nghiệm và kiểm định an toàn của Việt Nam. Xây dựng lộ trình nâng cao an toàn để yêu cầu các nhà sản xuất, lắp ráp, các tổ chức và cá nhân sử dụng phương tiện ô tô có trang bị thêm các hệ thống nâng cao tính an toàn của phương tiện (Hệ thống giữ làn (Lane keeping), Hệ thống phanh khẩn cấp, Hệ thống cảnh báo điểm mù, Hệ thống phanh tái sinh, Hệ thống hỗ trợ người lái...) giúp nâng cao an toàn cho phương tiện và hỗ trợ người lái, giao tiếp với hệ thống giao thông thông minh để giảm các va chạm, tai nạn với người đi bộ và các phương tiện tham gia giao thông khác

d) Xây dựng văn hóa giao thông và đổi mới tuyên truyền: Kiên trì xây dựng văn hoá giao thông an toàn đối với các tổ chức, cá nhân; tăng cường công tác chỉ đạo thông tin, tuyên truyền về an toàn giao thông, trong đó đa dạng hóa các loại hình thông tin, tuyên truyền (báo chí, thông tin cơ sở, viễn thông, các nền tảng mạng xã hội...), tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số để đo quét, đánh giá trong các hoạt động thông tin, tuyên truyền về an toàn giao thông, đổi mới công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT theo hướng lấy thay đổi hành vi làm tiêu chí đánh giá kết quả; đẩy mạnh tuyên truyền trên mạng xã hội và hạ tầng số; vận động, hướng dẫn việc lồng ghép mục tiêu bảo đảm TTATGT vào chương trình, kế hoạch và hoạt động của cơ quan, đơn vị, nhà trường, doanh nghiệp vận tải.

đ) Ứng dụng công nghệ và kết nối dữ liệu: Tăng cường các giải pháp cụ thể của từng Bộ, ngành địa phương nhằm nâng cao năng lực, hiệu quả thực thi pháp luật về bảo đảm TTATGT, tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm bảo đảm an toàn giao thông, đẩy mạnh việc khai thác, sử dụng hệ thống xử lý dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình để phục vụ công tác quản lý vận tải; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, giám sát, xử lý vi phạm TTATGT,

xây dựng cơ sở dữ liệu về TTATGT, bảo đảm khả năng kết nối, sử dụng chung các cơ sở dữ liệu giữa ngành Xây dựng, Công an, Y tế (nạn nhân nhập viện, số liệu người chết, bị thương do TNGT), Tài chính phục vụ công tác bảo đảm TTATGT.

e) *Nâng cao năng lực cứu hộ, cứu nạn, cứu chữa nạn nhân và khắc phục hậu quả TNGT*: cải thiện năng lực sơ cứu TNGT cho nhân viên y tế thôn, bản, trạm y tế; nâng cao năng lực chuyên môn, phương tiện, trang thiết bị cho bệnh viện và trung tâm y tế tuyến huyện bảo đảm khả năng tiếp cận hiện trường và cứu chữa tốt nhất thương tích cho nạn nhân tai nạn giao thông; nghiên cứu xây dựng ứng dụng báo thông tin tai nạn giao thông trên nền kỹ thuật số nhằm kịp thời nắm bắt thông tin để xử lý và khắc phục hậu quả của tai nạn giao thông.

g) *Hợp tác quốc tế và xã hội hóa*: Tăng cường các hoạt động hợp tác quốc tế nhằm chia sẻ, tham khảo các kinh nghiệm quốc tế trong bảo đảm TTATGT, áp dụng trong điều kiện Việt Nam; huy động sức mạnh của lĩnh vực tư nhân trong việc thực hiện các trách nhiệm xã hội, các chương trình chung tay cùng cơ quan quản lý nhà nước nâng cao ATGT trên toàn quốc.

h) Ủy ban nhân dân các thành phố trực thuộc trung ương (trong đó trọng tâm là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh) chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Công an và các cơ quan có liên quan: khẩn trương xây dựng (hoặc hoàn thiện nếu đã có) đề án kéo giảm ùn tắc giao thông, trên địa bàn: bảo đảm đề án có giải pháp cụ thể có thể lượng hóa được bằng chỉ tiêu, có đủ nguồn lực để thực hiện, có lộ trình cụ thể, có phân công trách nhiệm rõ ràng, làm rõ trách nhiệm phê duyệt, định kỳ kiểm tra, đôn đốc, thực hiện, báo cáo kết quả đề án; đặc biệt chú trọng giải quyết những vấn đề còn tồn tại, hạn chế để đưa Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh thành các đô thị đáng sống, xanh, sạch, an toàn...

Đối với các đô thị lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, cần có giải pháp tổng thể, đồng bộ về quy hoạch, đầu tư hạ tầng, tổ chức không gian đô thị, phát triển vận tải công cộng khối lượng lớn và phân bố lại các trung tâm dân cư, trường học, cơ sở sản xuất nhằm giảm áp lực giao thông; kiên quyết xử lý lấn chiếm hành lang an toàn để tạo sự thông thoáng cho lưu thông.

PHẦN IV. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Thời gian qua, đã đạt nhiều kết quả quan trọng trong hoàn thiện hệ thống pháp luật, phát triển kết cấu hạ tầng, ứng dụng khoa học công nghệ, tuyên truyền, giáo dục và nâng cao hệ thống y tế, đặc biệt là tình hình TNGT đạt mục tiêu giảm trên cả 3 tiêu chí; hoàn thành khai thác hơn 2.000 km đường cao tốc trong giai đoạn 2021-2025; công tác bảo trì đường bộ được thực hiện thường xuyên, xử lý

kịp thời điểm hay xảy ra tai nạn giao thông, điểm tiềm ẩn TNGT; ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số trong quản lý, điều hành, khai thác vận tải, trong đó triển khai rộng rãi hệ thống thu phí không dừng (ETC).

Tuy nhiên, vẫn đối mặt với nhiều hạn chế chủ yếu như kế hoạch đầu tư hệ thống đường cao tốc, quốc lộ là rất lớn, nhiều tuyến cao tốc được phân kỳ đầu tư quy mô 2 - 4 làn xe có làn dừng khẩn cấp không liên tục; kinh phí bảo trì quốc lộ, xử lý sự cố chưa đáp ứng nhu cầu thực tế; hệ thống giao thông thông minh (ITS) triển khai rời rạc, thiếu kho dữ liệu quốc gia liên thông; tình trạng lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ và lối đi tự mở qua đường sắt vẫn chưa được xử lý triệt để, gây áp lực lớn cho công tác quản lý; tình trạng ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn, đặc biệt là khu vực trường học, vẫn diễn biến phức tạp do mật độ phương tiện quá cao.

2. Kiến nghị

Căn cứ vào các quy định hiện hành về quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông và bối cảnh tiếp tục thực hiện cam kết của Chính phủ về “Chiến lược toàn cầu cho thập niên thứ hai 2021-2030 mà Liên hợp quốc, WHO và các quốc gia thống nhất hành động”:

- Kiến nghị Chính phủ:

+ Giao các bộ, ban, ngành và ủy ban nhân dân cấp tỉnh theo chức năng, quản lý nhà nước về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ tổ chức thực hiện các nội dung kiến nghị trong Báo cáo đánh giá Chiến lược.

+ Hoàn thiện mô hình tổ chức của các cơ quan, tổ chức quản lý ATGT, các cơ quan chuyên môn thực hiện công tác ATGT từ trung ương tới địa phương (cấp tỉnh, cấp xã) đảm bảo phân cấp phân quyền rõ ràng, hiệu lực, hiệu quả.

+ Tiếp tục sửa đổi, bổ sung Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để thể chế hóa chủ trương đổi mới, sáng tạo, chuyển đổi số quốc gia, ứng dụng công nghệ vào quản lý trật tự, an toàn giao thông; tiệm cận các chuẩn mực quốc tế về an toàn giao thông.

+ Chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương tiếp tục hoàn thiện, nâng cấp các cơ sở dữ liệu về kết cấu hạ tầng, phương tiện, người điều khiển phương tiện trong lĩnh vực đường bộ đảm bảo “đúng, đủ, thống nhất, dùng chung”, có khả năng kết nối chia sẻ dữ liệu cho các cơ quan liên quan phục vụ công tác quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông.

- Đối với Bộ Công an:

+ Theo chức năng, nhiệm vụ được giao, căn cứ kết quả đánh giá, tổng kết Chiến lược và tình hình thực tế, chủ trì nghiên cứu, xây dựng, trình Thủ tướng

Chính phủ xem xét điều chỉnh Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (nếu cần thiết) hoặc đề xuất đề án triển khai các nhiệm vụ trọng tâm về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới.

+ Tham mưu Ban Bí thư, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo thực hiện có hiệu quả các chủ trương, chỉ đạo công tác bảo đảm TTATGT. Trọng tâm là tiếp tục thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 23-CT/TW, các Chỉ thị số 10, số 31, số 35 của Thủ tướng Chính phủ... Thực hiện vai trò là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện thống nhất quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo khoản 2 Điều 87 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, chỉ đạo thực hiện có hiệu quả các Đề án trọng tâm trong công tác bảo đảm TTATGT.

+ Chỉ đạo lực lượng CSGT tiếp tục đổi mới mạnh mẽ phương thức hoạt động tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm về TTATGT, xác định rõ mục tiêu lực lượng của Cục đồng hành, sát cánh cùng với địa phương trong công tác bảo đảm TTATGT, theo dõi từng địa bàn, kết quả làm việc của từng địa phương để thực hiện có hiệu quả 04 nhiệm vụ: “Bảo đảm TTATGT; phòng ngừa TNGT; giảm ùn tắc giao thông và phòng ngừa sai phạm tiêu cực”; đồng thời, đánh giá hiệu quả công tác đến từng CBCS. Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác này. Sử dụng triệt để các thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, hệ thống camera giám sát để ghi hình, phát hiện, xử lý vi phạm và quản lý công tác tuần tra, kiểm soát bảo đảm công khai, minh bạch; xây dựng và triển khai các phương án, kế hoạch tổ chức tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT, tập trung xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân chủ yếu gây tai nạn giao thông, trong đó tiếp tục đẩy mạnh kiểm soát quyết liệt, xử lý kiên quyết vi phạm nồng độ cồn, ma túy, chở quá tải trọng, “coi nói” thành, thùng...; xây dựng quy trình tuần tra kiểm soát trên môi trường điện tử, thông báo và xử lý vi phạm trên môi trường điện tử để phục vụ người dân không phụ thuộc vào địa giới hành chính; chỉ huy, điều hành giao thông thông minh và quản lý lực lượng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ trên nền tảng bản đồ số.

+ Tăng cường triển khai thực hiện có hiệu quả nhiệm vụ sát hạch, cấp giấy phép lái xe. Phối hợp với các đơn vị chức năng quản lý, vận hành hệ thống đèn tín hiệu giao thông, bảo đảm sớm khắc phục, sửa chữa các đèn tín hiệu giao thông bị hư hỏng, bất hợp lý; rà soát, đánh giá hiện trạng các tuyến giao thông để kịp thời khắc phục các bất hợp lý về tổ chức giao thông, xây dựng phương án tổ chức lại giao thông phù hợp tình hình thực tiễn, kiến nghị giải quyết các “điểm hay xảy ra tai nạn giao thông”, điểm tiềm ẩn nguy cơ gây tai nạn giao thông.

+ Tăng cường sử dụng hệ thống xử lý dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình để phục vụ công tác quản lý vận tải; ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý,

giám sát, xử lý vi phạm TTATGT, xây dựng cơ sở dữ liệu về TTATGT, bảo đảm khả năng kết nối, chia sẻ, sử dụng chung các cơ sở dữ liệu giữa các cấp, các ngành, địa phương.

- Đối với Bộ Xây dựng

+ Theo chức năng, nhiệm vụ được giao, chủ trì thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng đường bộ, vận tải đường bộ, đăng kiểm, đào tạo, tổ chức giao thông và các lĩnh vực có liên quan, phối hợp chia sẻ dữ liệu phục vụ công tác quản lý, điều hành và phòng ngừa tai nạn giao thông

+ Tiếp tục hoàn thiện thể chế, chính sách, trong đó lồng ghép mục tiêu ATGT vào tất cả các cấp độ quy hoạch (quốc gia, vùng, tỉnh) và quy hoạch xây dựng, các chương trình, dự án.

+ Đẩy nhanh các dự án trọng điểm như đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị. Ưu tiên vốn bảo trì để xử lý dứt điểm điểm hay xảy ra tai nạn giao thông, điểm tiềm ẩn TNGT và từng bước giảm các điểm ùn tắc.

+ Xây dựng hệ thống ITS đồng bộ, ứng dụng AI và Big Data để chuyển đổi sang mô hình "cảnh báo rủi ro tự động".

+ Xây dựng hệ thống đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông đường bộ theo tiêu chuẩn của Chương trình đánh giá an toàn giao thông đường bộ toàn cầu; thực hiện định kỳ việc đánh giá, xếp hạng an toàn giao thông hệ thống đường bộ.

+ Tăng cường hướng dẫn, đào tạo cho cán bộ cấp tỉnh, cấp xã thực hiện thẩm tra, thẩm định ATGT cho các công trình khi đầu tư xây dựng, đưa vào quản lý khai thác; tăng cường đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực ở các cấp xã, phường, đặc khu thực hiện chuyên môn về ATGT.

+ Xây dựng và ban hành sổ tay kỹ thuật hướng dẫn thiết kế tuyến đường thân thiện.

+ Triển khai thực hiện việc kiểm soát phát thải khí thải xe mô tô, xe gắn máy có động cơ xăng tham gia giao thông theo Quyết định số 13/2026/QĐ-TTg ngày 02/4/2026.

- Đối với Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch

+ Sớm hoàn thiện và tuyên truyền phổ biến các tiêu chí, hành vi văn hóa giao thông cho phù hợp với thực tế hiện nay.

+ Tăng cường công tác thông tin, tuyên truyền về an toàn giao thông theo các loại hình đa dạng hóa (báo chí, thông tin cơ sở, viễn thông, các nền tảng mạng xã hội...).

- Đối với UBND các tỉnh, thành phố:

+ Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, theo chức năng, nhiệm vụ được giao, chỉ đạo các cơ quan chức năng tổ chức thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp nêu tại Báo cáo tổng kết; tập trung khắc phục tồn tại, hạn chế; đẩy nhanh các nhiệm vụ triển khai còn chậm, chưa hoàn thành hoặc chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu của Chiến lược.

+ Đối với các thành phố lớn như Hà Nội và TP.HCM: đẩy mạnh công tác quy hoạch, đầu tư hạ tầng, tổ chức không gian đô thị, tập trung phát triển vận tải công cộng khối lượng lớn như đường sắt đô thị, phát triển đô thị theo mô hình TOD, sắp xếp lại cơ sở giáo dục, trường học, cơ sở sản xuất nhằm giảm áp lực giao thông; kiên quyết xử lý lấn chiếm hành lang an toàn để tạo sự thông thoáng cho lưu thông.