

BÁO CÁO

Kết quả thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05 tháng 4 năm 2022 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2022 – 2025

Thực hiện Thông báo số 26/TB-VPCP ngày 14/01/2026 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tại Hội nghị tổng kết công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) năm 2025 và triển khai nhiệm vụ năm 2026. Trên cơ sở báo cáo tổng kết của các Bộ, ngành và địa phương, Bộ Xây dựng kính báo cáo kết quả thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05/4/2022 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm TTATGT và chống ùn tắc giao thông (UTGT) giai đoạn 2022 – 2025 (sau đây viết gọn là Nghị quyết số 48/NQ-CP) như sau¹:

I. CÔNG TÁC CHỈ ĐẠO, ĐIỀU HÀNH VÀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Công tác quán triệt, ban hành kế hoạch triển khai

Ngay sau khi Nghị quyết số 48/NQ-CP được Chính phủ ban hành, các bộ, ngành, địa phương đã khẩn trương ban hành kế hoạch triển khai, cụ thể hóa các mục tiêu, nhiệm vụ của Nghị quyết theo chức năng, nhiệm vụ được giao; đồng thời lồng ghép với chương trình, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, kế hoạch bảo đảm TTATGT và chương trình công tác hằng năm của từng cơ quan, địa phương. Việc triển khai được thực hiện đồng bộ, tạo cơ sở duy trì cơ chế phối hợp liên ngành, nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác chỉ đạo, điều hành và tổ chức thực hiện từ Trung ương đến địa phương.

Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia (Ủy ban ATGT Quốc gia) đã cụ thể hóa các mục tiêu, nhiệm vụ của Nghị quyết số 48/NQ-CP trong Kế hoạch An toàn giao thông hằng năm, với các chủ đề hành động phù hợp từng năm: năm 2022 ‘Xây dựng văn hóa giao thông an toàn gắn với kiểm soát hiệu quả dịch COVID-19’; năm 2023 và 2024 ‘Thượng tôn pháp luật để xây dựng văn hóa giao thông an toàn’; năm 2025 ‘Hành trình an toàn, kiến tạo tương lai’.

Bộ Công an ban hành Kế hoạch số 341/KH-BCA-C08 ngày 01/7/2022; Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 624/QĐ-BGTVT ngày 16/5/2022; Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã ban hành kế hoạch hoặc lồng ghép nhiệm vụ thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP vào kế

¹ Báo cáo sử dụng tên gọi cũ của các cơ quan (trước sát nhập ngày 01/3/2025) theo thời điểm thực hiện nhiệm vụ trong giai đoạn 2022–2025 để bảo đảm tính chính xác về lịch sử và căn cứ pháp lý; đồng thời phản ánh việc tiếp nhận, kế thừa chức năng, nhiệm vụ sau khi sắp xếp tổ chức bộ máy.

hoạch bảo đảm TTATGT hằng năm, phù hợp với điều kiện kết cấu hạ tầng, hoạt động vận tải, tình hình tai nạn giao thông (TNGT) và UTGT trên địa bàn.

Nội dung triển khai tập trung vào đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông; quản lý hoạt động vận tải, phương tiện và người điều khiển phương tiện; tuyên truyền, phổ biến pháp luật; tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm; tổ chức giao thông; xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ; phát triển vận tải công cộng; ứng dụng khoa học, công nghệ và nâng cao năng lực cứu hộ, cứu nạn, cấp cứu TNGT.

2. Công tác lãnh đạo, chỉ đạo của Trung ương

Trong giai đoạn 2022–2025, Ban Bí thư, Quốc hội, Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ tiếp tục ban hành nhiều chủ trương, chính sách và văn bản chỉ đạo quan trọng nhằm tăng cường công tác bảo đảm TTATGT và chống UTGT.

Quốc hội và các cơ quan của Quốc hội đã tập trung hoàn thiện hệ thống pháp luật, trong đó có việc ban hành Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tổ chức giám sát việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT và ban hành Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 ngày 25/9/2024 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về kết quả giám sát chuyên đề “Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT từ năm 2009 đến hết năm 2023”. Công tác giám sát việc ban hành văn bản quy phạm pháp luật cũng được tăng cường, góp phần bảo đảm các luật mới được triển khai đồng bộ từ ngày 01/01/2025, bảo đảm không phát sinh khoảng trống pháp lý.

Thủ tướng Chính phủ ban hành 06 Chỉ thị² liên quan đến công tác đảm bảo TTATGT; nhiều Công điện đôn đốc triển khai công tác bảo đảm TTATGT trong các dịp cao điểm đi lại của người dân như các kỳ nghỉ Lễ (30/4; 01/5; mừng 02/9; Tết dương lịch, Tết nguyên đán và mùa Lễ hội xuân); khắc phục hậu quả các vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng. Qua đó, công tác chỉ đạo được duy trì thường xuyên, có trọng tâm, trọng điểm tập trung vào các hành vi nguy cơ cao gây TNGT; tuyến đường và địa bàn phức tạp nhiều nguy cơ xảy ra TNGT, trên cao tốc, cửa ngõ đô thị; tại các cổng trường học, đường ngang đường sắt và các đầu mối vận tải lớn.

Việc Quốc hội, Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ liên tục ban hành các chủ trương, chính sách và văn bản chỉ đạo trong giai đoạn 2022–2025 cho thấy công tác bảo đảm TTATGT tiếp tục được xác định là nhiệm vụ chính trị quan trọng, thường xuyên của cả hệ thống chính trị. Đồng thời, đây cũng là giai đoạn có sự chuyển đổi quan trọng về thể chế, tạo nền tảng để từng bước chuyển từ

² (1) Chỉ thị số 10/CT-TTg ngày 19/4/2023 về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới; (2) Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023 về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cho lứa tuổi học sinh trong tình hình mới; (3) Chỉ thị số 23/CT-TTg ngày 26/7/2024 về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ trong tình hình mới; (4) Chỉ thị số 35/CT-TTg ngày 17/9/2024 về xử lý cán bộ, công chức, viên chức và chiến sỹ trong lực lượng vũ trang vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; không hợp tác với lực lượng chức năng trong xử lý vi phạm; (5) Chỉ thị số 11/CT-TTg ngày 21/4/2025 về tăng cường triển khai Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; (6) Chỉ thị số 22/CT-TTg ngày 18/8/2025 về tăng cường giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt trong tình hình mới

phương thức quản lý chủ yếu dựa trên xử lý vi phạm, ứng phó tình huống sang quản trị an toàn giao thông trên cơ sở pháp luật, dữ liệu, đánh giá rủi ro và ứng dụng khoa học, công nghệ.

Trên cơ sở các chỉ đạo nêu trên, công tác điều hành được tập trung vào các hành vi có nguy cơ cao gây TNGT; các tuyến, địa bàn phức tạp; các tuyến đường bộ cao tốc; cửa ngõ đô thị; khu vực trường học; đường ngang, lối đi tự mở qua đường sắt; cảng biển, cảng hàng không, bến xe, khu công nghiệp và các đầu mối vận tải lớn.

3. Tổ chức thực hiện, kiểm tra, đôn đốc tại bộ, ngành và địa phương

Các bộ, ngành đã tổ chức thực hiện nhiệm vụ theo chức năng, nhiệm vụ được giao. Bộ Công an tập trung vào công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, điều tra, giải quyết TNGT và xây dựng, khai thác các cơ sở dữ liệu phục vụ quản lý TTATGT. Bộ Giao thông vận tải tập trung vào phát triển, quản lý, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng; quản lý vận tải, phương tiện, đăng kiểm, đào tạo lái xe; tổ chức giao thông; xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ; phát triển vận tải công cộng và ứng dụng hệ thống giao thông thông minh. Các bộ, ngành khác tổ chức thực hiện nhiệm vụ về y tế, giáo dục, tài chính, quốc phòng, văn hóa, du lịch và tuyên truyền theo phạm vi quản lý.

Tại địa phương, các kế hoạch được cụ thể hóa theo đặc điểm địa bàn, tập trung vào kéo giảm TNGT; xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ; bảo vệ hành lang an ATGT; bảo đảm ATGT học đường; quản lý vận tải; phát triển vận tải công cộng; tổ chức giao thông và xử lý UTGT tại các đô thị, cửa ngõ, khu công nghiệp, cảng, bến và khu vực thi công công trình.

Một số mô hình, cách làm phù hợp với điều kiện thực tiễn đã được triển khai, như mô hình “Tinh an toàn giao thông” tại Bắc Ninh theo Nghị quyết số 87-NQ/TW của Tỉnh ủy; gắn trách nhiệm người đứng đầu với việc chấp hành pháp luật về TTATGT của cán bộ, công chức, viên chức và lực lượng vũ trang; ứng dụng camera, trí tuệ nhân tạo trong giám sát, điều hành giao thông và phát hiện vi phạm; tổ chức lại giao thông tại các nút giao, khu vực trường học và địa bàn thường xuyên xảy ra UTGT.

Ủy ban ATGT Quốc gia duy trì họp toàn thể, họp chuyên đề và tổ chức các đoàn công tác liên ngành tại địa phương có TNGT tăng hoặc tình hình TTATGT diễn biến phức tạp; tham mưu Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các đợt cao điểm lễ, Tết và xử lý, khắc phục hậu quả các vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng. Qua kiểm tra, các cơ quan Trung ương đã phối hợp với địa phương xác định nguyên nhân, yêu cầu khắc phục bất cập về hạ tầng, tổ chức giao thông, vận tải, phương tiện và tăng cường trách nhiệm của cơ quan, đơn vị, người đứng đầu trong tổ chức thực hiện.

4. Cơ chế phối hợp, nguồn lực và chế độ thông tin, báo cáo

Cơ chế phối hợp liên ngành trong giai đoạn 2022–2025 được duy trì chủ yếu thông qua hoạt động của Ủy ban ATGT Quốc gia, Ban ATGT địa phương và các

chương trình phối hợp giữa Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng, Bộ Y tế, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Tài chính, các bộ, ngành và địa phương.

Trong lĩnh vực đường bộ, nội dung phối hợp tập trung vào tuần tra, kiểm soát; tổ chức giao thông; xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ; kiểm soát tải trọng; bảo đảm ATGT trên đường cao tốc; quản lý hoạt động vận tải và chống UTGT đô thị. Đối với đường sắt, phối hợp tập trung vào quản lý đường ngang, xử lý lối đi tự mở và vi phạm hành lang ATGT. Đối với đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không, nội dung phối hợp gồm quản lý tuyến luồng, cảng, bến, khu neo đậu, khu bay, tĩnh không; tìm kiếm cứu nạn; bảo vệ môi trường và tổ chức kết nối giữa các phương thức vận tải.

Nguồn lực thực hiện được ưu tiên cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; xây dựng, nâng cấp các tuyến cao tốc, quốc lộ, cầu, hầm, nút giao, đường tránh đô thị và đường sắt đô thị; bảo trì kết cấu hạ tầng; xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ; lắp đặt camera, đèn tín hiệu, hệ thống giao thông thông minh; triển khai thu phí điện tử không dừng; phát triển vận tải công cộng và nâng cao năng lực cứu hộ, cứu nạn, cấp cứu TNGT.

Tuy nhiên, nguồn lực vẫn chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu, nhất là đối với bảo trì đường địa phương, đường nông thôn; hoàn thiện các tuyến cao tốc đầu tư phân kỳ; xây dựng trạm dừng nghỉ; xây dựng đường gom, hàng rào, cầu vượt, hầm chui để xử lý lối đi tự mở qua đường sắt; giao thông tĩnh; cấp cứu ngoại viện và hạ tầng số phục vụ quản lý, điều hành giao thông.

Chế độ báo cáo quý, năm và báo cáo chuyên đề đã hỗ trợ công tác theo dõi, chỉ đạo, điều hành. Trên cơ sở ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ - Chủ tịch Ủy ban ATGT Quốc gia, ngày 01/10/2025, Ủy ban ATGT Quốc gia đã ban hành các Văn bản số 164, 165 và 166/UBATGTQG, thống nhất chế độ báo cáo tháng, quý, năm với các bộ, ngành và Ban ATGT địa phương. Tuy nhiên, dữ liệu về tai nạn, hạ tầng, phương tiện, đăng kiểm, hoạt động vận tải, xử lý vi phạm, cấp cứu, bảo hiểm và UTGT còn phân tán, chưa được kết nối, chia sẻ đầy đủ giữa các bộ, ngành và địa phương. Hạn chế này cần được khắc phục thông qua việc chuẩn hóa chế độ báo cáo điện tử, xây dựng bộ chỉ tiêu thống nhất, hoàn thiện chuẩn kết nối và xác định rõ trách nhiệm cung cấp, xác thực, cập nhật, khai thác và chia sẻ dữ liệu.

5. Đánh giá chung

Nhìn chung, công tác quán triệt, chỉ đạo, điều hành và tổ chức thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP đã được triển khai nghiêm túc, rộng khắp; huy động sự tham gia của các bộ, ngành, địa phương, tổ chức chính trị - xã hội và cộng đồng doanh nghiệp. Các chủ trương, chính sách và kế hoạch triển khai được ban hành đầy đủ, tạo cơ sở để duy trì công tác bảo đảm TTATGT, xử lý các vấn đề nổi cộm và từng bước đổi mới phương thức quản lý theo hướng ứng dụng dữ liệu, khoa học, công nghệ.

Tuy nhiên, mức độ cụ thể hóa và kết quả tổ chức thực hiện chưa đồng đều giữa các cơ quan, địa phương. Một số kế hoạch còn thiên về hoạt động, đợt cao

điểm và xử lý tình huống; chưa xác định rõ sản phẩm đầu ra, chỉ tiêu định lượng, tiến độ, nguồn lực và trách nhiệm giải trình. Cơ chế phối hợp đối với một số nhiệm vụ liên ngành, liên vùng và liên phương thức còn chưa chặt chẽ; công tác kiểm tra, đánh giá hiệu quả thực hiện và chia sẻ dữ liệu chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu quản lý trong tình hình mới.

II. TÌNH HÌNH THỰC HIỆN NHIỆM VỤ TRỌNG TÂM

1. Về nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác lãnh đạo, chỉ đạo

Giai đoạn 2022 – 2025, công tác bảo đảm TTATGT được Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ quan tâm chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương triển khai thực hiện trên phạm vi toàn quốc, với mục tiêu chuyển từ quản lý, giải quyết sự vụ, ứng phó tình thế bị động sang tham mưu chiến lược mang tính chất giai đoạn, trọng tâm, trọng điểm và dựa trên nền tảng dữ liệu.

Đảng ủy Công an Trung ương chủ trì tham mưu Ban Bí thư ban hành Chỉ thị 23-CT/TW ngày 25/05/2023 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới; tham mưu Thủ tướng Chính phủ ban hành: Chỉ thị 10/CT-TTg ngày 19/4/2023 về tăng cường công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới; Chỉ thị số 35/CT-TTg ngày 17/9/2024 về xử lý cán bộ, công chức, viên chức và chiến sỹ trong lực lượng vũ trang vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; không hợp tác với lực lượng chức năng trong xử lý vi phạm; Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023 về tăng cường công tác bảo đảm TTATGT cho lứa tuổi học sinh trong tình hình mới..., trong đó, giao nhiệm vụ công tác bảo đảm TTATGT là nhiệm vụ chính trị trọng tâm, thường xuyên, liên tục của cả hệ thống chính trị.... Đồng thời, tham mưu, đề xuất Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt 02 Đề án: ⁽¹⁾ Đề án đầu tư xây dựng cảng, bến thủy Công an nhân dân và trang bị tàu tuần tra phục vụ công tác bảo đảm an ninh, trật tự, phòng chống tội phạm và cứu nạn, cứu hộ trên đường thủy; ⁽²⁾ 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 trưởng Bộ Công an ban hành 02 Đề án và 01 Chỉ thị: Đề án số 12/ĐA-BCA ngày 19/8/2025 về kiểm chế, kéo giảm TNGT theo chức năng nhiệm vụ của lực lượng Công an nhân dân; Đề án “Quy hoạch Trung tâm dữ liệu, quản lý, giám sát, xử lý vi phạm và điều hành giao thông đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050”; Chỉ thị số 02/CT-BCA ngày 21/02/2025 về “Tăng cường công tác bảo đảm TTATGT và trật tự xã hội trên đường thủy trong tình hình mới”; cùng với đó, ban hành nhiều kế hoạch, văn bản chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc việc triển khai thực hiện các chiến lược, đề án quốc gia, các chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ về công tác bảo đảm TTATGT, triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm TTATGT trong tình hình mới.

Với sự chỉ đạo xuyên suốt của Đảng và sự giám sát của Quốc hội, sự vào cuộc của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và các Bộ, ngành địa phương đã tổ chức triển khai, đồng thời tạo hành lang pháp lý vững chắc để thực thi công tác bảo đảm TTATGT, thúc đẩy mô hình mới, cách làm hay mang tính đột phá, nâng cao hiệu quả như: ứng dụng hệ thống camera AI để điều hành, chỉ huy, xử

phạt vi phạm TTATGT tại một số tuyến cao tốc, đô thị lớn; số hóa các dữ liệu và đơn giản hóa thủ tục hành chính về hạ tầng, phương tiện, người lái,... nhằm tạo điều kiện cho người dân và doanh nghiệp hoạt động cũng như nâng cao hiệu quả quản lý của cơ quan nhà nước. Đồng thời, xây dựng hệ dữ liệu lớn (Big Data) thông qua các Trung tâm điều hành giao thông thông minh (TOC) đã cho phép các lực lượng chức năng dự báo, phân luồng từ xa và thiết lập cơ chế phản ứng nhanh để hỗ trợ phát hiện, cảnh báo, phân luồng và xử lý các điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ. Song song với các giải pháp công nghệ, việc siết chặt quản lý hoạt động vận tải, tải trọng xe, chuyên đề nồng độ cồn với tinh thần không có ngoại lệ, không có vùng cấm; đẩy mạnh chuyển đổi số, đổi mới giáo dục TTATGT trong các cấp đã góp phần thay đổi nhận thức, hành vi từ đối phó, né tránh sang tự giác chấp hành quy định của pháp luật.

Có thể thấy, công tác lãnh đạo, chỉ đạo về TTATGT được tăng cường từ Trung ương đến địa phương, gắn với trách nhiệm người đứng đầu qua các đợt cao điểm bảo đảm TTATGT. Bộ Công an giữ vai trò nòng cốt trong công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm và điều tra TNGT; Bộ Giao thông vận tải trung vào phát triển kết cấu hạ tầng, vận tải, phương tiện, đăng kiểm, tổ chức giao thông, ITS, bảo trì và xử lý các vị trí nguy hiểm dễ xảy ra TNGT; các bộ, ngành triển khai nhiệm vụ theo chức năng nhiệm vụ được giao.

Tại địa phương, nhiều kế hoạch đã gắn mục tiêu giảm TNGT, xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ, lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, hành lang tuyến thủy nội địa, bảo đảm an toàn học sinh và chống ùn tắc; gắn công tác ATGT là tiêu chí đánh giá công tác thi đua, khen thưởng, kiểm điểm trách nhiệm thực hiện. Đối với 05 đô thị lớn, chỉ đạo đã chuyển dần từ xử lý tình huống sang kết hợp đầu tư hạ tầng, tổ chức giao thông, tổ chức vận tải công cộng hiệu quả, quản lý bãi đỗ xe khoa học, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ và kiểm soát phương tiện cá nhân.

Bên cạnh đó, một số nhiệm vụ liên ngành chưa xác định rõ cơ quan chủ trì và sản phẩm đầu ra cụ thể; việc kiểm tra, đôn đốc và đánh giá theo chỉ tiêu chưa đồng đều, chưa thống nhất về tiêu chí đánh giá, vai trò lãnh đạo của hệ thống chính trị cơ sở (cấp xã) ở một số nơi chưa được phát huy đầy đủ, chưa nhận thức rõ ràng về tính cấp bách của nhiệm vụ bảo đảm TTATGT. Công tác kiểm tra, đôn đốc ở một số đơn vị còn thiếu thường xuyên; nhiều kế hoạch vẫn thiên về hoạt động phong trào, chưa gắn chặt với mục tiêu, tiêu chí cụ thể và trách nhiệm của người đứng đầu khi để xảy ra các vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng trên địa bàn quản lý.

2. Về xây dựng, hoàn thiện thể chế, cơ chế, chính sách và lồng ghép mục tiêu bảo đảm TTATGT vào quy hoạch

2.1. Việc xây dựng, hoàn thiện thể chế, cơ chế, chính sách

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật tiếp tục được hoàn thiện, cập nhật, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ. Trong giai đoạn 2022 – 2025, Quốc hội đã ban hành nhiều luật liên quan đến TTATGT các lĩnh vực như: Luật Hàng không

dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 ngày 10/12/2025; Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 ngày 27/6/2025; Luật Đường bộ 35/2024/QH15 ngày 27/06/2024 và Luật TTATGT đường bộ 36/2024/QH15 ngày 27/06/2024; Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn số 47/2024/QH15, Luật số 144/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật số 47/2024/QH15 và các văn bản quy định chi tiết dưới luật; Luật 118/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của 10 luật có liên quan đến an ninh, trật tự tạo cơ sở pháp lý rõ ràng hơn giữa quản lý hạ tầng giao thông và công tác bảo đảm TTATGT.

Qua đó, có cơ sở pháp lý để xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật như Nghị định và Thông tư rõ ràng hơn theo từng chức năng, nhiệm vụ của cơ quan quản lý về TTATGT, cụ thể:

a) Bộ Công an

Chủ trì, tham mưu xây dựng và hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật, tạo hành lang pháp lý chặt chẽ và điều kiện thuận lợi cho các lực lượng chức năng triển khai các biện pháp bảo đảm TTATGT; từ năm 2022 – 2025, Bộ Công an đã trình Chính phủ ban hành 07 Nghị định; Bộ trưởng Bộ Công an ban hành 41 Thông tư liên quan đến lĩnh vực công tác bảo đảm TTATGT. Trong đó, đã thực hiện bảo đảm việc xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật mà Nghị quyết số 48/NQ-CP đã giao, như: Xây dựng Luật TTATGT đường bộ và các Nghị định, Thông tư hướng dẫn thi hành Luật; Thông tư số 81/2024/TT-BCA ngày 15/11/2024 ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia biển số xe; Thông tư số 12/2025/TT-BCA ngày 28/02/2025 quy định về sát hạch, cấp giấy phép lái xe; sử dụng giấy phép lái xe quốc tế; Ban hành Đề án số 02/ĐA-BCA ngày 19/8/2025 về kiểm chế, kéo giảm TNGT theo chức năng, nhiệm vụ của lực lượng Công an nhân dân.

Phối hợp với Bộ Tư pháp và các đơn vị liên quan xây dựng, triển khai các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính theo hướng rút gọn các thủ tục xử phạt hành chính trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT giao thông để nộp phạt qua tài khoản ngân hàng và ứng dụng công nghệ thông tin nền tảng cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư vào việc thực hiện quyết định xử phạt, giảm phiền hà cho người vi phạm, cụ thể: đưa vào sử dụng ứng dụng VneTraffic để thông báo, tra cứu và xử lý các vi phạm giao thông trên nền tảng điện tử, người dân gửi phản ánh, thông tin thu thập về tình hình giao thông, các vi phạm TTATGT, TNGT; thực hiện nộp phạt vi phạm hành chính tại nơi cư trú hoặc nơi phát hiện vi phạm; tước quyền sử dụng và trừ điểm giấy phép lái xe trên môi trường điện tử...

Tham mưu Quốc hội ban hành Nghị quyết số 73/2022/QH15 về thí điểm đấu giá biển số xe ô tô; đồng thời tham mưu Chính phủ ban hành Nghị định số 39/2023/NĐ-CP ngày 26/6/2023, quy định chi tiết một số điều của Nghị quyết số 73/2022/QH15 về thí điểm đấu giá biển số xe ô tô; Nghị định 156/2024/NĐ-CP ngày 10/12/2024 quy định về đấu giá biển số xe. Từ tháng 9/2023 (ngày đấu giá đầu tiên) đến nay đã thu về cho Nhà nước hơn 11.000 tỷ đồng.

b) Bộ Giao thông vận tải

Chủ trì tham mưu trình ban hành hoặc ban hành theo thẩm quyền trên 30 văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết Luật Giao thông đường bộ năm 2008, các văn bản được ban hành phù hợp với các quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, đúng thẩm quyền, trình tự thủ tục, hình thức và nội dung phù hợp, thống nhất.

Thực hiện Luật Đường bộ 35/2024/QH15 và Luật TTATGT đường bộ số 36/2024/QH15, Bộ Giao thông vận tải đã trình Chính phủ ban hành 07 Nghị định; 01 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ; 15 Thông tư của Bộ trưởng; 08 Thông tư ban hành quy chuẩn quốc gia để hướng dẫn thực hiện 2 Luật nêu trên; các văn bản quy phạm pháp luật này đều có hiệu lực đồng thời với Luật Đường bộ 35/2024/QH15 và Luật TTATGT đường bộ 36/2024/QH15 từ 01/1/2025.

Trong lĩnh vực đường sắt, đã tham mưu điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế 20 văn bản quy phạm pháp luật, gồm 01 luật, 03 nghị định và 16 thông tư liên quan đến quản lý, bảo đảm TTATGT đường sắt.

c) Bộ Quốc phòng

Ban hành 06 thông tư để thực hiện Luật TTATGT đường bộ trong lĩnh vực Quốc phòng gồm: Thông tư số 66/2024/TT – BQP quy định về kiểm định ATKKT & BVMT xe cơ giới xe máy chuyên dùng; Thông tư số 67/2024/TT – BQP quy định trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng ATKKT & BVMT xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp; Thông tư số 68/2024/TT-BQP quy định về đào tạo sát hạch, cấp giấy phép lái xe quân sự, bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng; số 69/2024/TT-BQP quy định về đăng ký, quản lý sử dụng xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; Thông tư số 70/2024/TT-BQP quy định về cải tạo xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; Thông tư số 71/2024/TT- BQP quy định về kiểm soát quân sự tham gia giao thông đường bộ.

d) Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch tham mưu, trình Chính phủ ban hành Nghị quyết số 82/NQ-CP ngày 18/5/2023 về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu đẩy nhanh phục hồi, tăng tốc phát triển du lịch hiệu quả, bền vững, trong đó có nhiệm vụ “Đảm bảo an toàn cho khách du lịch tham gia giao thông, sử dụng dịch vụ hỗ trợ tại nhà ga, sân bay, bến cảng”.

đ) Bộ Tài chính tham mưu cho Chính phủ trình Quốc hội ban hành Luật Ngân sách nhà nước số 89/2025/QH15, tạo cơ chế cho phép ngân sách địa phương hỗ trợ đầu tư hạ tầng trung ương và liên vùng.

e) Bộ Y tế tham mưu cho Chính phủ trình Quốc hội ban hành Luật Bảo hiểm Y tế sửa đổi số 51/2024/QH15, hoàn thiện cơ sở pháp lý về giám định và cấp cứu y tế phục vụ nạn nhân TNGT.

g) Bộ Giáo dục và Đào tạo

Chỉ đạo tổ chức giảng dạy nội dung giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGT cho học sinh trong nhà trường trọng tâm là thực hiện các Nghị quyết,

Chỉ thị và Quyết định của Đảng, Chính phủ về công tác này. Hàng năm Bộ có hướng dẫn các địa phương giảng dạy nội dung giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGT được tích hợp vào các môn học và hoạt động giáo dục, đồng thời lấy tháng 9 làm tháng an toàn giao thông, các cơ sở giáo dục phối hợp với Công an địa phương tổ chức các buổi sinh hoạt dưới cờ tuyên truyền về việc bảo đảm TTATGT, các kỹ năng tham gia giao thông an toàn.

Bộ Giáo dục và Đào tạo đã ký Biên bản hợp tác với Ủy Ban An toàn giao thông Quốc gia và Công ty Honda triển khai các nội dung: đưa nội dung giáo dục an toàn giao thông tích hợp vào các môn học và hoạt động giáo dục bằng Chương trình "An toàn giao thông cho nụ cười trẻ thơ" và "Chương trình giáo dục an toàn giao thông cho nụ cười ngày mai"; xây dựng khung Chương trình, tài liệu hướng dẫn dạy học tích hợp cho giáo viên và tài liệu bổ trợ cho học sinh học tập; cung cấp sử dụng miễn phí; hàng năm tổ chức Cuộc thi "An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai".

Các cơ sở giáo dục đã chủ động đưa nội dung giáo dục về pháp luật hành chính, giúp sinh viên nhận biết được các dấu hiệu vi phạm hành chính, nguyên tắc và các hình thức xử lý vi phạm hành chính, trong đó các hành vi vi phạm TTATGT đường bộ, đường sắt được cập nhật vào môn học. Ngoài ra công tác giáo dục chính trị, lý tưởng cách mạng, đạo đức, lối sống, kỹ năng sống, kỹ năng mềm cho học sinh, sinh viên để triển khai lồng ghép tổ chức hoạt động giáo dục pháp luật, hướng dẫn kỹ năng lái xe an toàn cho học sinh, sinh viên vào các hoạt động ngoại khóa, sinh hoạt chính trị đầu khóa.

2.2. Về lồng ghép mục tiêu bảo đảm TTATGT và chống ùn tắc giao thông trong các quy hoạch

Bộ Xây dựng đã lồng ghép các mục tiêu chống UTGT, bảo đảm TTATGT trong Quyết định số 143/QĐ-BXD ngày 08/3/2023 về thực hiện Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Nghị quyết số 148/NQ-CP ngày 11/11/2022 của Chính phủ về ban hành Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022; lập, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch hệ thống đô thị và nông thôn quốc gia thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 891/QĐ-TTg ngày 22/8/2024. Trong đó đã xác định định hướng phát triển chung: Quy hoạch đô thị lớn gắn với giao thông công cộng (TOD), chú trọng khai thác không gian ngầm, phát triển các đô thị vệ tinh giảm tải cho đô thị trung tâm; tổ chức lập, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch xây dựng hệ thống trụ sở làm việc các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, cơ quan Trung ương của các đoàn thể tại Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tại Quyết định số 423/QĐ-TTg ngày 20/4/2023 của Thủ tướng Chính phủ, tạo cơ sở pháp lý cho việc di dời trụ sở làm việc của các cơ quan, góp phần phòng chống UTGT đô thị.

Các đơn vị chức năng và địa phương theo lĩnh vực quản lý đã lập kế hoạch kiểm tra, thanh tra hàng năm về công tác lập, quản lý quy hoạch, quản lý hoạt

động xây dựng; kiểm tra, rà soát, đánh giá quá trình đầu tư phát triển đô thị theo quy hoạch và kế hoạch tại các đô thị được nâng loại; mở rộng phạm vi hành chính; xử lý nghiêm, kịp thời, dứt điểm các vi phạm.

Công tác hướng dẫn, thẩm định quy hoạch và kiểm tra việc thực hiện quy hoạch, phát triển đô thị, hạ tầng kỹ thuật tại địa phương được triển khai gắn với yêu cầu phát triển giao thông công cộng, giao thông tỉnh và kết nối các đầu mối vận tải. Ví dụ như Đà Nẵng đã lồng ghép định hướng MRT, LRT và phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) trong quy hoạch thành phố.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư trong giai đoạn 2021-2025 đã chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tham mưu hoàn thiện hệ thống pháp luật về quy hoạch. Theo đó, các quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và các quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành theo quy định của Luật Quy hoạch và pháp luật có liên quan đã được tổ chức triển khai lập, thẩm định, phê duyệt và điều chỉnh, đóng góp lớn cho việc phát triển kinh tế - xã hội thời kỳ 2021-2030, trong đó có việc bảo đảm các mục tiêu về TTATGT và chống UTGT. Quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và các quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành không chỉ tổ chức, hoàn thiện kết nối hệ thống giao thông, còn là việc tổ chức sắp xếp không gian cho các hoạt động kinh tế - xã hội bảo đảm giảm thiểu xung đột giữa người và phương tiện ở mức thấp nhất, bảo đảm các mục tiêu về ATGT. Các quy hoạch trong hệ thống quy hoạch đã góp phần thực hiện mục tiêu về hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông, giảm UTGT trên các tuyến quốc lộ trọng điểm, các đầu mối giao thông chính tại Thủ đô Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và các thành phố lớn, giảm TNGT đã đề ra tại Nghị quyết 48/NQ-CP. Cụ thể:

(1) Về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã định hướng các hành lang kinh tế và các cực tăng trưởng. Điều này tác động đến phân bổ lưu lượng giao thông tầm vĩ mô, góp phần phân bổ hợp lý hơn lưu lượng vận tải và giảm áp lực lên một số hành lang, tuyến trục.

(2) Về Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 với mục tiêu của quy hoạch “Phát triển mạng lưới giao thông đường bộ từng bước đồng bộ, một số công trình hiện đại, chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng an ninh, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, kiềm chế tiến tới giảm dần TNGT và hạn chế ô nhiễm môi trường, hình thành hệ thống giao thông vận tải hợp lý giữa các phương thức vận tải, góp phần đưa nước ta cơ bản trở thành nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao vào năm 2030”. Cụ thể hóa quy hoạch trên, Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 cũng đã được phê duyệt, góp phần quan trọng trong việc hoàn thiện hệ thống giao thông và bảo đảm ATGT.

(3) Lập quy hoạch 06 vùng kinh tế - xã hội, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch, bao gồm: Quy hoạch vùng trung du và miền núi phía Bắc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch vùng đồng bằng sông

Hồng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch vùng Tây Nguyên thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Hiện nay các quy hoạch vùng đang được Bộ Tài chính tham mưu, điều chỉnh bảo đảm phù hợp với phân vùng kinh tế - xã hội mới, phù hợp với sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh và tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp và mục tiêu tăng trưởng 02 con số.

Các quy hoạch vùng cũng định hướng các hành lang kinh tế và các cực tăng trưởng của vùng, tác động đến phân bổ lưu lượng giao thông ở quy mô vùng, tránh sự tập trung quá tải vào một vài tuyến. Đồng thời, các quy hoạch vùng cũng đã giải quyết, thống nhất các điểm đầu nối giữa các tỉnh, bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng, tránh sự lệch pha về hạ tầng tại giáp ranh hai địa phương (đường to nối vào đường nhỏ đột ngột), hạn chế hình thành các điểm xung đột và nguy cơ mất an toàn tại khu vực giáp ranh.

(4) Phối hợp với các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và chủ trì thẩm định 63 quy hoạch tỉnh đối với các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Các quy hoạch tỉnh trên đều đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Hiện nay các quy hoạch tỉnh đã cơ bản được điều chỉnh và được phê duyệt để phù hợp với sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh mới, phù hợp mục tiêu tăng trưởng 02 con số và tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp. Quy hoạch tỉnh đã tổ chức không gian và phân định rõ khu vực phát triển công nghiệp, dân cư và thương mại để hạn chế các loại xe trọng tải lớn đi xuyên qua khu vực dân cư, khu vực đô thị, trung tâm đô thị góp phần bảo đảm các mục tiêu về TTATGT.

3. Phát triển, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông

3.1. Đường bộ

Giai đoạn 2021–2025, hạ tầng đường bộ có bước phát triển rất mạnh, đặc biệt là hệ thống đường bộ cao tốc, quốc lộ, đường ven biển, cầu, hầm, nút giao và các tuyến kết nối vùng. Theo số liệu tổng hợp, giai đoạn 2021–2025, đã đưa vào khai thác 2.182 km, nâng tổng số km đường cao tốc đến hết năm 2025 là 3.345 km tuyến chính, đồng thời hoàn thành 59 dự án nâng cấp, cải tạo quốc lộ với tổng chiều dài khoảng 1.586,5 km và khoảng 1.700 km đường bộ ven biển.

Công tác quản lý, khai thác, bảo trì đường bộ được quan tâm hơn, nhất là trên hệ thống quốc lộ, cao tốc và các tuyến có lưu lượng lớn. Bộ Giao thông vận tải đã yêu cầu Cục Đường bộ Việt Nam đã chỉ đạo các Khu Quản lý đường bộ, Sở Xây dựng, tăng cường rà soát, xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ và bắt cập tổ chức giao thông trên các tuyến quốc lộ có lưu lượng cao như QL.1, QL.3, QL.5, QL.6. Từ năm 2022 đến nay, Cục Đường bộ Việt Nam đã chỉ đạo xử lý hơn 368 vị trí điểm tiềm ẩn TNGT trên hệ thống quốc lộ.

Bên cạnh xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ, công tác rà soát biển báo, đèn tín hiệu, điểm đầu nối, tổ chức giao thông và bảo đảm an toàn khu vực trường học đã được tăng cường. Trong năm 2023 xử lý 21 điểm hay xảy ra TNGT và 49 điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ, mất ATGT; năm 2024 xử lý 15 điểm hay xảy ra TNGT, 11 điểm tiềm ẩn, 62 điểm nguy cơ mất ATGT và sửa chữa đột xuất 49 công trình, trong đó có 18 công trình tăng cường ATGT tại 642 vị trí qua trường học. Kết quả cho thấy công tác quản lý hạ tầng đã bắt đầu chuyển từ xử lý sau tai nạn sang phòng ngừa theo vị trí nguy cơ.

Kết quả phát triển hạ tầng góp phần tăng năng lực vận tải, rút ngắn thời gian đi lại và giảm áp lực trên một số tuyến quốc lộ; đồng thời làm phát sinh yêu cầu, thách thức mới về an toàn khai thác ở tốc độ cao, kiểm soát điểm dừng đỗ, công tác cứu hộ, cứu nạn, bố trí trạm dừng nghỉ, ITS, việc kết nối với đường địa phương, phân cấp quản lý kết cấu hạ tầng về địa phương trong công tác duy tu bảo dưỡng kết cấu hạ tầng giao thông³.

Việc ứng dụng công nghệ hiện đại trong tổ chức giao thông đã được tổ chức triển khai hệ thống quản lý, điều hành giao thông thông minh (ITS) và thu phí điện tử không dừng (ETC) trên các tuyến cao tốc. 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. Mạng lưới trung tâm quản lý, điều hành giao thông trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đang được đầu tư, hoàn thiện theo tiến độ các dự án thành phần. 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 giao dịch thông qua hệ thống ETC chiếm tới 95% tổng số giao dịch, góp phần giảm rõ rệt ùn ứ tại các trạm thu phí.

Công nghệ trí tuệ nhân tạo (AI) và dữ liệu lớn (Big Data) đã được tích hợp vào hệ thống camera giám sát để tự động nhận diện vi phạm và sự cố, giúp chuyển dịch phương thức quản lý từ phát hiện thủ công sang cảnh báo tự động. 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.

3.2. Đường sắt

Ngành đường sắt thường xuyên đón đầu, hướng dẫn các chủ thể liên quan tăng cường công tác bảo đảm TTATGT đường sắt và xây dựng kế hoạch, lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở (LĐTM). Tổng công ty ĐSVN và các đơn vị trực thuộc tăng cường chủ động phối hợp với chính quyền địa phương có đường sắt đi qua và đơn vị chức năng tổ chức tuyên truyền, phổ biến nội dung Nghị quyết số 48/NQ-CP, quy định pháp luật về TTATGT đường sắt;

³ Một số tuyến cao tốc được đầu tư phân kỳ với quy mô 2-4 làn xe có làn dừng khẩn cấp bố trí không liên tục, hệ thống trạm dừng nghỉ và giao thông thông minh (ITS) đang được tiếp tục đầu tư; một số đoạn tuyến có lưu lượng tăng nhanh nhưng hạ tầng phụ trợ, trạm dừng nghỉ, hệ thống ITS, điểm dừng khẩn cấp, cứu hộ, cứu nạn chưa theo kịp.

Trong công tác duy tu, bảo dưỡng: việc phân cấp cho địa phương quản lý, bảo trì các tuyến quốc lộ chưa phát huy hết lợi của các địa phương, nhất là việc cân đối, bố trí ngân sách địa phương cho công tác bảo trì và đầu tư nâng cấp mở rộng các tuyến quốc lộ.

tăng cường phối hợp kiểm tra, phát hiện, ngăn chặn và xử lý đối với các hành vi vi phạm TTATGT đường sắt; rà soát, thống kê các vị trí điểm hay xảy ra TNGT, điểm tiềm ẩn TNGT đường sắt để thực hiện các biện pháp quản lý bảo đảm ATGT đường sắt; kiện toàn hồ sơ pháp lý về đất dành cho đường sắt, hành lang ATGT đường sắt trong phạm vi được giao quản lý khai thác sử dụng.

Hiện nay, trên các tuyến đường sắt quốc gia hiện còn tồn tại 2.391 vị trí LDTM, chiếm tỉ lệ 61% tổng số giao cắt đồng mức giữa đường bộ - đường sắt. Đây là những vị trí tiềm ẩn nguy cơ gây TNGT đường sắt. Tình hình vi phạm đất dành cho đường sắt vẫn diễn biến phức tạp (chủ yếu do lịch sử để lại), xu hướng gia tăng theo thời gian. Vi phạm kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được tóa là 11.602 vị trí; vi phạm phạm vi bảo vệ công trình thông tin tín hiệu đường sắt là 4.796 vị trí. Tập trung phổ biến các khu vực đông dân cư, khu vực đô thị. Các vụ việc vi phạm nêu trên đều được các đơn vị đường sắt, lực lượng chức năng tại cơ sở phát hiện, lập biên bản đình chỉ và báo cáo chính quyền địa phương (cấp xã) để xử lý. Tuy nhiên, số vụ vi phạm được xử lý dứt điểm còn hạn chế so yêu cầu. Phần lớn các vụ việc vi phạm hành lang ATGT đường sắt chưa được xử lý, giải tỏa triệt để, tiến độ xử lý còn chậm do thiếu vốn, vướng giải phóng mặt bằng, nhu cầu đi lại dân sinh và trách nhiệm phối hợp. Việc xử lý bền vững phải gắn với trách nhiệm của chính quyền địa phương trong phối hợp quản lý đường gom, cầu vượt, hầm chui, nâng cấp đường ngang và tổ chức giao thông hai bên tuyến.

3.3. Đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không

Công tác quản lý tuyến luồng, báo hiệu, cảng, bến, khu neo đậu, khu bay, tỉnh không, điều hành khai thác và hạ tầng kết nối được quan tâm thực hiện. Tuy nhiên, hạ tầng kết nối các phương thức vận tải sau cảng, sau sân bay, việc quản lý bến khách ngang sông, tổ chức phương tiện cứu hộ, cứu nạn TNGT và hệ thống giám sát tại một số địa bàn vẫn chưa đáp ứng yêu cầu.

4. Nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông

Hệ thống pháp luật và tổ chức đăng kiểm, kiểm định phương tiện liên tục được rà soát và cập nhật phù hợp với đặc tính kỹ thuật, chủng loại phương tiện giao thông mới, giao thông thông minh, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành và sửa đổi 29 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (QCVN) liên quan đến phương tiện, đặc biệt là các quy chuẩn quan trọng như QCVN 09:2024/BGTVT và QCVN 14:2024/BGTVT, đây là bước tiến quan trọng trong việc hài hòa hóa tiêu chuẩn kỹ thuật Việt Nam với quốc tế Hiệp định UNECE 1958 về thừa nhận chứng nhận xe cơ giới.

Các sai phạm trong hoạt động đăng kiểm được phát hiện, xử lý trong giai đoạn cuối năm 2022 và năm 2023 đã ảnh hưởng đến năng lực kiểm định tại một số địa bàn, gây ùn ứ cục bộ. Bộ Giao thông vận tải đã triển khai nhiều giải pháp chấn chỉnh tổ chức, nhân lực và quy trình; tăng cường giám sát bằng camera, ứng dụng dữ liệu, từng bước ổn định hoạt động đăng kiểm. Trong giai đoạn này, toàn quốc thực hiện hơn 26,7 triệu lượt kiểm định; đồng thời rà soát, xác định và

chuyển danh sách 107.495 phương tiện hết niên hạn cho cơ quan chức năng, địa phương phối hợp quản lý, xử lý.

Việc liên thông dữ liệu đăng kiểm phương tiện, phù hiệu xe kinh doanh vận tải, thông tin từ thiết bị giám sát hành trình với công tác xử lý vi phạm hành chính được triển khai thực hiện hiệu quả, hỗ trợ lực lượng chức năng bước đầu quản lý phương tiện theo lịch sử chấp hành. Nhiều địa phương tổ chức ký cam kết chấp hành pháp luật TTATGT với doanh nghiệp, chủ - doanh nghiệp đầu mối hàng hóa và lái xe; tăng cường hậu kiểm tại nguồn hàng, mỏ vật liệu, bến bãi và công trình xây dựng.

Tại các đô thị lớn, quản lý chất lượng phương tiện được gắn với giảm phát thải và chuyển đổi xanh. Hà Nội đã chuyển 24/128 tuyến buýt sang xe điện với 401 xe buýt điện; cùng 139 xe buýt sử dụng khí thiên nhiên nén (CNG), tổng số phương tiện buýt sử dụng điện và năng lượng xanh đạt 540 xe, chiếm 28,4% đội xe buýt. Thành phố Hồ Chí Minh tỷ lệ phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch đạt khoảng 45,2% với 627 xe buýt điện, 451 xe CNG trên tổng số 2.319 xe buýt của Thành phố.

Giai đoạn tới cần tiếp tục tăng cường kết nối dữ liệu trong công tác đăng ký, đăng kiểm, bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ phương tiện và phương tiện, xử phạt, vận tải và thông tin giám sát hành trình, ghi nhận hình ảnh trên xe kinh doanh vận tải; thực hiện lộ trình kiểm soát khí thải mô tô, xe gắn máy, bên cạnh đó xây dựng triển khai Đề án kiểm soát khí thải phương tiện giao thông, trong đó nghiên cứu phân vùng kiểm soát khí thải và định hướng hạn chế hoạt động xe máy tại một số khu vực, phù hợp với năng lực hạ tầng và vận tải công cộng tại các thành phố lớn; bổ sung yêu cầu an toàn đối với xe điện, pin, trạm sạc và hệ thống hỗ trợ lái xe.

5. Tái cơ cấu vận tải, phát triển vận tải công cộng và vận tải đa phương thức

Tái cơ cấu vận tải, phát triển vận tải công cộng và vận tải đa phương thức là nhóm nhiệm vụ có ý nghĩa trực tiếp đối với cả 03 mục tiêu: giảm TNGT, giảm UTGT và giảm ô nhiễm môi trường, giảm phụ thuộc vào phương tiện cá nhân, giảm áp lực cho đường bộ, tăng vai trò của đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không và vận tải công cộng khối lượng lớn.

Trong giai đoạn thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP, thị phần vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng chủ đạo, nhất là trong vận tải hành khách. Tỷ trọng vận tải hành khách đường bộ giảm không đáng kể, từ 92,68% năm 2019 xuống 91,12% năm 2025; trong khi đó, tỷ trọng vận tải hàng hóa đường bộ giảm rõ hơn, từ 79,00% năm 2019 xuống 62,99% năm 2025. Đây là tín hiệu tích cực, cho thấy vận tải hàng hóa đã bước đầu giảm phụ thuộc vào đường bộ, nhưng mức độ chuyển dịch chưa thật sự bền vững, vì đường bộ vẫn là phương thức chủ đạo trong vận tải hành khách và còn chiếm tỷ trọng rất lớn trong vận tải hàng hóa.

Đối với vận tải hành khách đô thị, các địa phương đã quan tâm phát triển xe buýt, xe buýt điện, đường sắt đô thị, bãi đỗ xe, điểm trung chuyển, vé điện tử và

ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải công cộng. Tuy nhiên, kết quả chưa tương xứng với yêu cầu hạn chế phương tiện cá nhân tại đô thị lớn. Hà Nội có tỷ lệ vận tải hành khách công cộng mới đạt khoảng 19,7% nhu cầu, thấp hơn nhiều so với chỉ tiêu quy hoạch 30–55%; hiện có 153 tuyến xe buýt, 01 tuyến BRT và 02 đoạn tuyến đường sắt đô thị dài 21,5 km, mới đạt khoảng 3,5% so với quy hoạch 14 tuyến đường sắt đô thị, tổng chiều dài 619 km. Trong khi đó, Hà Nội có khoảng 9,38 triệu phương tiện, xe máy chiếm trên 86%, phương tiện tăng khoảng 4–5%/năm, có thời điểm tới 10%/năm, cao hơn rất nhiều so với tốc độ tăng hạ tầng giao thông chỉ khoảng 0,3–0,5%/năm.

Mặc dù còn nhiều áp lực, Hà Nội đã có chuyển biến tích cực trong tái cơ cấu vận tải công cộng. Thành phố đã đưa vào hoạt động 02 tuyến đường sắt đô thị; rà soát, sắp xếp mạng lưới buýt; dừng 06 tuyến buýt, điều chỉnh 83 tuyến, giảm trên 616 nghìn lượt xe/năm, giảm chi phí vận hành trên 222 tỷ đồng/năm; tiếp tục điều chỉnh 29 tuyến trong quá trình đấu thầu năm 2025, giảm 62,3 nghìn lượt xe/năm, giảm trên 15,5 tỷ đồng/năm. Đến nay, mạng lưới xe buýt Hà Nội gồm 156 tuyến, tiếp cận 126/126 xã, phường, 65/75 bệnh viện, 192/286 trường đại học, cao đẳng, trung học phổ thông, 27/27 khu công nghiệp lớn và kết nối với 05 tỉnh, thành lân cận. Về chuyển đổi xanh, Hà Nội đã có 24/128 tuyến buýt chuyển sang xe điện, với 401 xe buýt điện và 139 xe buýt CNG, nâng tổng số xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh lên 540 xe, chiếm 28,4% tổng số phương tiện xe buýt.

Thành phố Hồ Chí Minh có 245 tuyến buýt nội tỉnh và 41 tuyến buýt liên kê, bao gồm các tuyến phục vụ liên vùng, kết nối sân bay và xe buýt 2 tầng phục vụ du lịch. Hiện tại, Thành phố đang xây dựng Đề án tái cấu trúc mạng lưới và bộ định mức, đơn giá dịch vụ, trong đó có xe buýt điện cỡ nhỏ và trung. Bên cạnh đó, Thành phố triển khai lộ trình chuyển đổi phương tiện theo hướng sử dụng năng lượng sạch. Từ năm 2021 đã thí điểm xe buýt điện và từng bước mở rộng. Tuyến Metro số 1 (Bến Thành – Suối Tiên) vận hành từ ngày 22/12/2024, hệ thống kết nối xe buýt với tuyến Metro đã được triển khai đồng bộ với 150 xe của 17 tuyến buýt hoạt động từ 5h đến 22h, việc kết nối đồng bộ góp phần nâng cao khả năng tiếp cận metro, từng bước hình thành hệ thống vận tải hành khách công cộng đa phương thức.

Đà Nẵng duy trì trợ giá 16 tuyến xe buýt nội thành giai đoạn 2021 - 2025 với kinh phí khoảng 125,28 tỷ đồng, đồng thời định hướng phát triển đường sắt đô thị khối lượng lớn (MRT), đường sắt nhẹ (LRT) và phát triển đô thị định hướng giao thông công cộng (TOD). Các đô thị khác đã mở rộng mạng lưới buýt, ứng dụng vé điện tử, kết nối bến xe, ga đường sắt, cảng hàng không và từng bước chuyển đổi phương tiện sạch.

Đối với vận tải hàng hóa, tỷ trọng đường bộ giảm rõ hơn so với vận tải hành khách, nhưng kết nối đường sắt - cảng biển - cảng cạn - đường thủy nội địa và trung tâm logistics vẫn còn hạn chế. Ùn tắc tại cửa ngõ, cảng biển, khu công nghiệp cho thấy tái cơ cấu vận tải phải gắn với tổ chức chuỗi logistics, khung giờ xe hàng, điểm tập kết và hạ tầng kết nối.

Kết quả trên cho thấy đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng rất cao, vận tải công cộng chưa đủ sức hấp dẫn để thay thế phương tiện cá nhân tại đô thị lớn. Trong giai đoạn tiếp theo, cần ưu tiên đường sắt đô thị, BRT, buýt điện, bãi đỗ xe trung chuyển, vận tải đa phương thức và chính sách quản lý nhu cầu giao thông theo lộ trình.

6. Xây dựng văn hóa giao thông an toàn

Xây dựng văn hóa giao thông an toàn là nhóm nhiệm vụ có tính nền tảng, lâu dài, nhằm chuyển biến nhận thức, thái độ và hành vi của người tham gia giao thông, từ đó góp phần giảm TNGT, giảm UTGT và hình thành môi trường giao thông văn minh, kỷ cương. Trong giai đoạn thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP, công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đã được triển khai rộng khắp từ Trung ương đến địa phương, với hình thức ngày càng đa dạng, chuyển mạnh từ tuyên truyền trực tiếp, pano, áp phích, tờ rơi sang truyền thông số, mạng xã hội, tin nhắn điện thoại, ứng dụng đô thị thông minh, truyền thông học đường, doanh nghiệp vận tải, khu dân cư, cơ sở tôn giáo và cơ sở kinh doanh dịch vụ ăn uống.

Công tác tuyên truyền được triển khai trên báo chí, phát thanh, truyền hình, nền tảng số, mạng xã hội, trường học, doanh nghiệp vận tải và cộng đồng dân cư. Nội dung trọng tâm là các quy định của pháp luật TTATGT về nồng độ cồn, tốc độ, mũ bảo hiểm, ATGT cho học sinh, hành lang đường sắt, bến khách ngang sông, vận tải kinh doanh và kỹ năng xử lý tình huống khi điều khiển phương tiện trên đường cao tốc, trong điều kiện thời tiết bất lợi (mưa bão, lũ lụt, đường trơn trượt...).

Ủy ban ATGT Quốc gia duy trì chương trình phối hợp tuyên truyền với VTV, VOV, TTXVN, Báo Nhân dân, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức chính trị - xã hội; tăng cường truyền thông trên nền tảng số, tổ chức phiên tòa giả định và các cuộc thi trực tuyến. Chương trình ‘Giữ trọn ước mơ’ đã trao lũy kế khoảng 12 triệu mũ bảo hiểm đạt chuẩn cho học sinh lớp 1 đến hết năm 2025.

Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Công an, các địa phương và nhà trường đã đẩy mạnh mô hình “Cổng trường an toàn giao thông”, tổ chức ký cam kết giữa gia đình - nhà trường - học sinh, kiểm soát việc học sinh sử dụng mô tô, xe máy, xe điện không đúng quy định. Nhiều địa phương xây dựng mô hình tự quản, tuyên truyền theo nhóm dân cư, tôn giáo, dân tộc và đặc thù địa bàn về TTATGT.

Trang thông tin điện tử Cục Cảnh sát giao thông đạt khoảng 1,8 tỷ lượt truy cập, trang Facebook có hơn 1,2 triệu người theo dõi; hoạt động “Vòng tay nhân ái”, thăm hỏi, hỗ trợ nạn nhân và Ngày thế giới tưởng niệm các nạn nhân tử vong do TNGT; Ngành đường sắt tổ chức hơn 2.033 lượt tuyên truyền, vận động 14.595 hộ dân ven đường sắt ký cam kết và cấp trên 93.900 tờ rơi, tài liệu.

Bộ Giáo dục và Đào tạo triển khai thực hiện công tác tuyên truyền, quán triệt các quy định về trật tự, an toàn giao thông với nhiều hình thức đa dạng về nội dung; giáo dục pháp luật về an toàn giao thông, kết hợp giáo dục tích hợp trong chương trình chính khóa và các hoạt động trải nghiệm, giáo dục gắn với

các cuộc vận động, các phong trào thi đua lớn của Ngành và các hoạt động của nhà trường; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, Internet và mạng xã hội, sử dụng băng đĩa, phim ảnh, các ứng dụng khác... để nâng cao hiệu quả của công tác giáo dục ATGT trong trường học; ban hành văn bản chỉ đạo, hướng dẫn các nhà trường triển khai công tác giáo dục ATGT cho học sinh sinh viên trong các dịp cao điểm Tết nguyên đán, nghỉ 30/4 và 01/5, nghỉ hè, Kỳ thi tốt nghiệp trung học phổ thông, đầu năm học mới, “Tháng cao điểm an toàn giao thông cho học sinh tới trường.

Tuy nhiên, công tác tuyên truyền chưa được đánh giá đầy đủ, chưa đưa ra được số liệu để so sánh mức độ thay đổi hành vi của người tham gia giao thông sau sự kiện hoặc chiến dịch tuyên truyền. Ví dụ, sau tuyên truyền thì vi phạm nồng độ cồn có giảm không, học sinh đi xe máy khi chưa đủ điều kiện có giảm không, tỷ lệ đội mũ bảo hiểm đúng quy cách có tăng không, tình trạng phụ huynh dừng đỗ trước cổng trường có giảm không, vi phạm hành lang đường sắt có tái diễn không, người dân vùng sông nước có mặc áo phao thường xuyên hơn không. Do đó, công tác tuyên truyền còn tình trạng “rộng nhưng chưa sâu”, “nhiều hoạt động nhưng khó chứng minh hiệu quả”, việc này dẫn đến hiệu quả thay đổi hành vi chưa được đánh giá, đo lường đầy đủ.

Giai đoạn tiếp theo cần có phương pháp để định lượng, đánh giá mức độ tác động các giải pháp tuyên truyền về ATGT, xác định rõ nhóm đối tượng, hành vi mục tiêu và chỉ số đầu ra của chiến dịch tuyên truyền, trọng tâm tiếp tục ưu tiên người đi mô tô, xe máy, học sinh, lái xe kinh doanh vận tải, người đi bộ, người đi xe đạp và cư dân sống ven đường sắt, đường thủy.

7. Nâng cao năng lực thực thi pháp luật và ứng dụng khoa học, công nghệ

Trong giai đoạn thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP, năng lực thực thi pháp luật về TTATGT được tăng cường rõ nét, nhất là trong lĩnh vực đường bộ, đường sắt và đường thủy. Lực lượng Công an, Thanh tra giao thông (trước khi Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ có hiệu lực), cơ quan quản lý đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không và chính quyền địa phương đã triển khai nhiều chuyên đề kiểm tra, xử lý vi phạm có trọng tâm, trọng điểm là nguyên nhân trực tiếp gây TNGT như nồng độ cồn, ma túy, tốc độ, đi sai làn đường, vượt đèn đỏ, xe chở quá tải, quá khổ, coi nói thành thùng, tình trạng xe dù, bến cóc, vi phạm trong kinh doanh vận tải, vi phạm hành lang an toàn đường bộ, đường sắt, vi phạm tại bến thủy, phương tiện thủy, phương tiện thủy chở quá tải trọng, không chấp hành các quy tắc an toàn khi tham gia giao thông; phương tiện không đăng ký, đăng kiểm, người điều khiển phương tiện không có chứng chỉ chuyên môn; bến khách ngang sông không đảm bảo an toàn; bến đò, phương tiện thủy dân sinh hoạt động tự phát, không phép...

Bộ Công an đã xây dựng, khai thác hệ thống giám sát xử lý vi phạm trên cao tốc, quốc lộ trọng điểm và Trung tâm dữ liệu dùng chung để kết nối camera; triển khai VNeTraffic, VNeCSGT, tích hợp giấy tờ trên VNeID, thí điểm camera AI tại cao tốc Nội Bài - Lào Cai và một số tuyến nội đô Hà Nội; trong giai đoạn này đã xử lý 13.959.345 trường hợp vi phạm TTATGT đường bộ,

đường sắt và đường thủy; phạt khoảng 25.435 tỷ đồng; tạm giữ 3.933.309 phương tiện; tước 2.060.988 giấy phép lái xe. Trong đó có 2.649.405 trường hợp vi phạm nồng độ cồn, 369.624 trường hợp quá tải và 13.413 trường hợp liên quan ma túy.

Việc xử lý vi phạm nồng độ cồn được triển khai quyết liệt, thường xuyên, liên tục, khép kín tuyến, địa bàn, kiểm tra ở nhiều khung giờ khác nhau trong ngày tạo chuyển biến rõ trong nhận thức xã hội về thông điệp "đã uống rượu, bia không lái xe. Bên cạnh đó, các chuyên đề xử lý vi phạm về tốc độ, ma túy, xe quá tải, xe khách, xe tải, xe container, xe hợp đồng, xe công nghệ, an toàn học sinh đã được lực lượng chức năng duy trì liên tục. Tại Thành phố Hồ Chí Minh, lực lượng chức năng đã xử lý 373.604 trường hợp vi phạm tốc độ, 500.223 trường hợp vi phạm nồng độ cồn, ma túy, trong đó có 496.579 trường hợp vi phạm nồng độ cồn và 3.644 trường hợp dương tính ma túy; xử lý 11.167 trường hợp quá tải trọng, quá khổ giới hạn, coi nới thành thùng xe. Đây là minh chứng cho việc thực thi pháp luật đã đi vào các hành vi nguy cơ cao, có tác động trực tiếp đến kéo giảm TNGT.

Việc ứng dụng khoa học, công nghệ đạt kết quả nổi bật là chuyển dần từ phương thức phát hiện, xử lý thủ công sang phát hiện vi phạm bằng thiết bị kỹ thuật, camera, dữ liệu và nền tảng điện tử. Việc xử lý vi phạm qua thiết bị kỹ thuật, camera và dữ liệu điện tử được mở rộng; các chuyên đề tốc độ, quá tải, quá khổ, vi phạm làn đường, dừng đỗ, vận tải kinh doanh và an toàn học sinh được duy trì. Tại Hà Nội, giai đoạn 2022 - 2025 lực lượng Công an đã phát hiện, xử lý hơn 1,36 triệu trường hợp vi phạm TTATGT đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa theo báo cáo của Thành phố. Bộ Công an đã vận hành, khai thác hiệu quả 05 hệ thống cơ sở dữ liệu TATGT gồm cơ sở dữ liệu đăng ký xe, giấy phép lái xe, TNGT, xử lý vi phạm và hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT.

Tại Hà Nội, hệ thống camera ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) được thí điểm tại 195 nút giao trọng điểm; Đà Nẵng triển khai camera, giám sát tốc độ, nhận dạng biển số, Danabus, Danang Parking, GIS và các thiết bị giao thông thông minh. Nhiều tuyến cao tốc được lắp đặt ITS, camera, thu phí điện tử không dừng và trung tâm điều hành.

Tuy nhiên, hạn chế lớn hiện nay là dữ liệu vẫn còn phân tán theo ngành, theo địa phương và theo hệ thống kỹ thuật riêng. Dữ liệu tai nạn, xử lý vi phạm, đăng ký xe, đăng kiểm, giấy phép lái xe, giám sát hành trình, hạ tầng, vận tải, cấp cứu, bảo hiểm, cảng biển, cảng hàng không, camera đô thị và phản ánh hiện trường chưa được liên thông đầy đủ. Một số hệ thống ITS, camera, trung tâm điều hành, phần mềm quản lý hạ tầng, dữ liệu bãi đỗ xe, dữ liệu vận tải công cộng mới triển khai theo từng dự án, thiếu chuẩn kết nối, từ điển dữ liệu, tiêu chí chất lượng dữ liệu và cơ chế chia sẻ thống nhất.

Nhiệm vụ giai đoạn 2026–2030 là kết nối dữ liệu hạ tầng, vận tải, phương tiện, xử lý vi phạm và cấp cứu, đồng bộ với 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”; đồng thời mở rộng hệ thống ITS, camera và cảnh báo rủi ro tự động trên cao tốc, quốc lộ trọng yếu và đô thị lớn; tiếp tục xây dựng kiến trúc dữ liệu thống nhất, chuẩn kết nối và cơ chế chia sẻ; chuyển từ giám sát riêng lẻ sang nền tảng điều hành tích hợp, phục vụ dự báo tai nạn, ùn tắc, ngập úng, sạt lở và xử lý sự cố theo thời gian thực.

8. Nâng cao năng lực cứu hộ, cứu nạn, cấp cứu TNGT

Mục tiêu của công tác bảo đảm TTATGT thông không chỉ là phòng ngừa tai nạn mà còn phải giảm tử vong và giảm mức độ thương tật sau tai nạn. Bộ Y tế xác định cấp cứu TNGT là một chuỗi can thiệp liên tục, gồm cấp cứu ngoại viện tại hiện trường, cấp cứu trong quá trình vận chuyển và cấp cứu tại cơ sở khám, chữa bệnh, đặc biệt tại khoa Cấp cứu, Hồi sức tích cực/ICU; mục tiêu là rút ngắn thời gian tiếp cận nạn nhân, tăng khả năng cứu sống và hạn chế biến chứng.

Bộ Y tế xây dựng quy định về tổ chức cấp cứu trước viện, trong đó có cấp cứu TNGT; nâng cao năng lực sơ cấp cứu cho cán bộ y tế cấp xã, thôn, bản; hướng dẫn trang bị bộ dụng cụ cứu thương trên phương tiện giao thông; phối hợp xây dựng cơ sở dữ liệu về TNGT; thành lập mới các Trung tâm cấp cứu 115, nâng cao năng lực các cơ sở y tế hiện có, bảo đảm trực cấp cứu 24/24 giờ và phân đầu đáp ứng bán kính phục vụ 50 km. Trong nhiều vụ tai nạn, nhất là tai nạn đường bộ nghiêm trọng, tai nạn trên cao tốc, đèo dốc, vùng sâu, vùng xa, đường thủy, hàng hải, thời gian tiếp cận cấp cứu trong “giờ vàng” có ý nghĩa quyết định đối với khả năng sống còn của nạn nhân.

Hệ thống cấp cứu ngoại viện và Trung tâm cấp cứu 115 bước đầu được mở rộng tại các đô thị lớn và một số địa phương. Bộ Y tế duy trì tập huấn sơ cấp cứu TNGT; giai đoạn 2021 - 2025 tổ chức 10 lớp tại 10 tỉnh, thành phố với sự tham gia của cán bộ y tế và lực lượng chức năng.

Tuy nhiên, khó khăn lớn nhất là độ bao phủ của hệ thống cấp cứu ngoại viện chưa đồng đều; khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa, đường cao tốc, tuyến đèo dốc, đường thủy, vùng ven biển, khu vực cảng biển, khu công nghiệp và các tuyến liên tỉnh còn thiếu trạm cấp cứu vệ tinh, thiếu xe cứu thương, thiếu nhân lực được đào tạo chuẩn hóa và thiếu cơ chế điều phối liên ngành, chính quyền địa phương tại hiện trường. Hiện nay, chưa có khung pháp lý hoàn chỉnh, toàn diện, riêng biệt cho hệ thống cấp cứu ngoại viện; cơ chế tài chính chưa rõ, bảo hiểm y tế và các quỹ bảo hiểm chưa chi trả đầy đủ cho dịch vụ cấp cứu ngoại viện, gây khó khăn cho vận hành và mở rộng dịch vụ; tỷ lệ xe cấp cứu/100.000 dân (0,2 xe) chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn. Khoảng 80% nhân viên tham gia cấp cứu ngoại viện chưa có hệ thống chứng chỉ đào tạo riêng biệt.

Trong giai đoạn tới cần coi cấp cứu trước viện là một trụ cột của hệ thống an toàn giao thông; xây dựng chỉ tiêu thời gian tiếp nhận, điều xe, tiếp cận hiện trường, vận chuyển và tỷ lệ nạn nhân được sơ cứu đúng cách; ưu tiên cao tốc, quốc lộ, đèo dốc, vùng sâu, vùng xa, bến thủy, cảng biển, cảng hàng không và khu công nghiệp.

III. TÌNH HÌNH TAI NẠN GIAO THÔNG VÀ ÛN TẮC GIAO THÔNG

1. Tình hình tai nạn giao thông

1.1. Tai nạn giao thông cả nước

Theo tổng hợp của Ủy ban ATGT Quốc gia, Giai đoạn 2022–2025, số người chết do TNGT có xu hướng giảm; số vụ và số người bị thương còn biến động, tăng trở lại trong năm 2024 và giảm mạnh trong năm 2025. Tính bình quân toàn giai đoạn, các chỉ tiêu TNGT giảm, nhưng kết quả chưa đồng đều giữa các năm, địa phương, tuyến đường, nhóm phương tiện và đối tượng tham gia giao thông. Năm 2023, số người chết do TNGT giảm hơn 14% so với năm 2022; năm 2024, số người chết do TNGT giảm hơn 7% so với năm 2023; năm 2025, số người chết do TNGT giảm gần 7% so với năm 2024. Cụ thể:

Năm 2022: Toàn quốc xảy ra 23.851 vụ TNGT, làm chết 13.636 người, bị thương 15.175 người.

Năm 2023: Toàn quốc xảy ra 22.976 vụ TNGT, làm chết 11.883 người, bị thương 16.127 người. So với cùng kỳ năm 2022, số vụ TNGT giảm 875 vụ (giảm 3,66%), số người chết giảm 1.753 người (giảm 12,85%), số người bị thương tăng 952 người (tăng 6,27%).

Năm 2024: Toàn quốc xảy ra 23.913 vụ TNGT, làm chết 11.202 người, bị thương 17.571 người. So với cùng kỳ năm 2023, số vụ TNGT tăng 937 vụ (tăng 4,07%), số người chết giảm 681 người (giảm 5,73%), số người bị thương tăng 1.444 người (tăng 8,95%).

Năm 2025: Toàn quốc xảy ra 18.601 vụ TNGT, làm chết 10.491 người, bị thương 12.312 người. So với cùng kỳ năm 2024, số vụ TNGT giảm 5.312 vụ (giảm 2,22%), số người chết giảm 711 người (giảm 6,34%), số người bị thương giảm 5.259 người (giảm 29,92%).

1.2. Tai nạn giao thông theo lĩnh vực

- Lĩnh vực đường bộ:

Đây là lĩnh vực chiếm tỷ trọng cao nhất (khoảng 95% tổng số vụ TNGT trên toàn quốc) và đã được kiểm chế, kéo giảm sâu. Năm 2025, lĩnh vực đường bộ xảy ra 18.447 vụ, làm chết 10.379 người, bị thương 12.282 người. So với số liệu năm 2022 (23.678 vụ, 13.487 người chết, 15.141 người bị thương), số vụ giảm 22,09% (giảm 5.231 vụ), số người chết giảm mạnh 23,04% (giảm 3.108 người) và số người bị thương giảm 18,88 % (giảm 2.859 người). Tính trung bình chia đều cho 3 năm thực hiện Nghị quyết, tiêu chí số vụ giảm 6,80%/năm, số người chết giảm 7,49%/năm và số người bị thương giảm 5,29%/năm.

* Việt Nam được Tổ chức Y tế Thế giới ghi nhận là một trong 45 quốc gia có tỷ lệ nạn nhân tử vong do TNGT đường bộ giảm trên 30% trong giai đoạn 2011-2020 (từ 25.4 người/100.000 dân năm 2010 xuống 17.7 người/100.000 dân năm 2021).

- Lĩnh vực đường sắt:

Tình hình an toàn giao thông đường sắt duy trì xu hướng giảm bền vững nhờ nỗ lực xóa bỏ các lỗi đi tự mở nguy hiểm và bảo vệ hành lang an toàn. Năm 2025 xảy ra 107 vụ, chết 76 người, bị thương 24 người. So với số liệu năm 2022 (124 vụ, 94 người chết, 28 người bị thương), số vụ giảm 13,71%, số người chết giảm mạnh 19,15% và số người bị thương giảm 14,29%. Tính trung bình chia đều cho 3 năm, tiêu chí số vụ giảm bình quân 4,57%/năm, số người chết giảm 6,38%/năm và số người bị thương giảm 4,76%/năm.

- Lĩnh vực đường thủy nội địa:

Ghi nhận bước tiến quan trọng trong việc bảo đảm an toàn tính mạng cho người tham gia giao thông. Năm 2025 xảy ra 47 vụ, làm chết 36 người, bị thương 06 người. So với số liệu năm 2022 (49 vụ, 55 người chết, 06 người bị thương), số vụ giảm 4,08% và đặc biệt tiêu chí số người chết đã giảm sâu 34,55%. Tính trung bình chia đều cho 3 năm thực hiện, tiêu chí số vụ giảm bình quân 1,36%/năm và số người chết giảm bất phá tới 11,52%/năm; riêng tiêu chí số người bị thương không tăng không giảm (0%).

- Lĩnh vực hàng hải:

Tình hình an toàn hàng hải được duy trì ổn định với tỷ lệ kéo giảm thương vong cao nhất trong các loại hình giao thông. Năm 2025 xảy ra 06 vụ, làm chết 05 người, không có người bị thương. So với số liệu năm 2022 (07 vụ, 12 người chết, 0 bị thương), số vụ giảm 14,29% và số người chết giảm mạnh 58,33% (giảm 07 người). Tính trung bình chia đều cho 3 năm, tiêu chí số vụ giảm bình quân 4,76%/năm và số người chết giảm sâu tới 19,44%/năm.

- Lĩnh vực hàng không dân dụng:

An toàn trong hoạt động vận tải hàng không thương mại tiếp tục duy trì, không xảy ra tai nạn bay nghiêm trọng trong suốt giai đoạn. Các chỉ số sự cố uy hiếp an toàn được kiểm soát chặt chẽ; chỉ số sự cố trên 1.000 chuyến bay năm 2025 đạt 0,186, giảm 5,7% so với năm 2024, trong đó sai lỗi do yếu tố con người giảm mạnh 14,5%. Hệ thống an toàn đã tiếp nhận và xử lý hiệu quả các sự cố: năm 2025 ghi nhận 55 sự cố (01 mức B, 02 mức C và 52 mức D) và 229 vụ việc mức E. Riêng năm 2023 ghi nhận 01 vụ tai nạn trực thăng du lịch đặc thù tại Hải Phòng làm chết 05 người và hỏng 01 trực thăng, cho thấy công tác phòng ngừa rủi ro đối với hoạt động hàng không chung cần tiếp tục được chú trọng.

2. Tình hình ùn tắc giao thông

Tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, UTGT vẫn phức tạp, có xu hướng mở rộng về không gian và thời gian. Nguyên nhân không chỉ do thiếu năng lực đường, mà là tổng hợp của đô thị hóa nhanh, mật độ dân cư cao, phương tiện cá nhân tăng, thiếu đất giao thông và bãi đỗ xe, vận tải công cộng chưa đáp ứng, logistics đô thị, trường học, bệnh viện, khu công nghiệp, bến xe, cảng biển, cảng hàng không và công trường thi công; yếu tố thời tiết cực đoan, mưa lớn trên diện rộng, mưa dồn dập vào một thời điểm trên một khu vực, hiện tượng triều cường

gây ngập úng các tuyến đường trong đô thị cũng là nguyên nhân gây UTGT thời gian qua.

Hà Nội có khoảng 9,38 triệu phương tiện hoạt động trên địa bàn, trong đó xe máy chiếm trên 86%; phương tiện tăng khoảng 4 - 5%/năm, trong khi hạ tầng giao thông tăng khoảng 0,3 - 0,5%/năm. Tỷ lệ đất dành cho giao thông đạt khoảng 12,13%, đất giao thông tính dưới 1%, mới đáp ứng khoảng 8 - 10% nhu cầu đỗ xe. Thành phố đã xử lý 15/37 điểm ùn tắc năm 2023, 13/33 điểm năm 2024 và 09/38 điểm, trực tuyến năm 2025; tuy nhiên số điểm chuyển tiếp và phát sinh mới vẫn lớn.

Thành phố Hồ Chí Minh chịu áp lực đồng thời từ giao thông nội đô và giao thông vùng, đặc biệt tại cửa ngõ, cảng Cát Lái, Hiệp Phước, khu công nghiệp, logistics, sân bay Tân Sơn Nhất và các tuyến kết nối vùng Đông Nam Bộ. Các dự án giao thông trọng điểm, metro, nút giao, hầm chui, trung tâm điều hành, camera và AI đã được triển khai nhưng hệ thống ITS, tín hiệu thích ứng và năng lực vận tải công cộng chưa đồng bộ với nhu cầu.

Hải Phòng, Đà Nẵng và Cần Thơ chưa có mức độ ùn tắc thường xuyên như hai đô thị đặc biệt nhưng xuất hiện ùn ứ cục bộ gắn với đặc thù: Hải Phòng với cảng biển, logistics và khu công nghiệp; Đà Nẵng với du lịch, sân bay, cảng biển và trung tâm đô thị; Cần Thơ với giao thông đô thị, chợ, trường học, đường thủy và kết nối liên tỉnh. Một số địa phương như Huế báo cáo không xảy ra ùn tắc kéo dài trên 01 giờ; Điện Biên, Lai Châu, Tuyên Quang chủ yếu xảy ra ùn ứ cục bộ tại chợ, trường học, công trường hoặc dịp cao điểm.

Các địa phương đã triển khai đồng bộ các giải pháp: đầu tư và bảo trì hạ tầng; điều chỉnh tổ chức giao thông, phân luồng từ xa, phân làn, cấm dừng đỗ; quản lý lòng đường, vỉa hè và công trường; phát triển xe buýt, buýt điện, BRT, đường sắt đô thị; xây dựng bãi đỗ xe, điểm trung chuyển; ứng dụng camera, AI, ITS, dữ liệu lớn; tăng cường điều tiết và xử lý vi phạm. Tuy nhiên, việc đánh giá hiệu quả còn chủ yếu dựa trên danh mục điểm ùn tắc, chưa có bộ chỉ tiêu thống nhất về tốc độ, thời gian chậm trễ, chiều dài hàng chờ, tần suất và chi phí xã hội.

Bảng tổng hợp kết quả về ùn tắc giao thông tại 05 đô thị lớn trên cả nước

Đô thị	Kết quả, vấn đề nổi bật	Trọng tâm xử lý tiếp theo
Hà Nội	Áp lực rất lớn về phương tiện, đất giao thông, bãi đỗ xe; đã xử lý nhiều điểm nhưng phát sinh mới còn cao.	Đẩy nhanh đường sắt đô thị, đầu tư chuyển đổi xanh (buýt điện, xe thân thiện môi trường, giảm phát thải khí), xây dựng tuyến vành đai, xây dựng hoàn thiện các cầu qua sông, xử lý ngập úng tại một số điểm khi trời mưa to; quản lý đỗ xe theo nhu cầu giao thông và dữ liệu thời gian thực.

Đô thị	Kết quả, vấn đề nổi bật	Trọng tâm xử lý tiếp theo
Thành phố Hồ Chí Minh	Ùn tắc gắn với nội đô, cửa ngõ, cảng, sân bay, khu công nghiệp và giao thông vùng; nhiều công trình đang thi công.	Phát triển vận tải công cộng khối lượng lớn, phương tiện xanh thân thiện môi trường; tăng cường kết nối vùng; logistics đô thị; quản lý phương tiện, không gian công cộng và áp dụng trí tuệ nhân tạo (AI) điều hành giao thông, xử lý vấn đề UTGT do ảnh hưởng của triều cường gây ngập úng tại một số khu vực.
Hải Phòng	Đô thị cảng, logistics; xung đột xe tải, container với giao thông đô thị và đường sắt.	Tổ chức giao thông hợp lý khoa học tại cửa ngõ các cảng, quản lý, phân luồng, phân làn, điều tiết tăng cường an toàn giao thông đối với xe siêu trường, siêu trọng, xe container trên các tuyến đường kết nối cảng.
Đà Nẵng	Đã phát triển xe buýt trợ giá, camera, GIS, ứng dụng đỗ xe và giao thông thông minh.	Tiếp tục MRT/LRT/TOD, giao thông công cộng, quản lý đỗ xe và hạn chế phương tiện khi đủ điều kiện.
Cần Thơ	Ùn ứ cục bộ tại trung tâm, chợ, trường học; có đặc thù kết hợp đường bộ - đường thủy.	Tổ chức giao thông, bãi đỗ xe, phân luồng, tăng cường vận tải công cộng, vận tải thủy dân sinh và quản lý kết nối liên tỉnh, liên vùng

Từ thực tiễn giai đoạn 2022–2025 cho thấy, chống ùn tắc không thể chỉ dựa vào mở rộng đường, phân luồng hoặc tăng lực lượng điều tiết. Cần coi đây là nhiệm vụ quản trị đô thị và quản trị vùng, gồm kiểm soát quy hoạch, quản lý nhu cầu giao thông, phát triển vận tải công cộng khối lượng lớn, giao thông tĩnh, logistics đô thị, điều hành thông minh, quản lý thi công và phối hợp đầu tư các tuyến vành đai, hướng tâm, cao tốc, cảng, sân bay, bến xe và trung tâm logistics.

IV. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ THỰC HIỆN NGHỊ QUYẾT

1. Những kết quả đạt được

1.1. Nghị quyết số 48/NQ-CP đã tạo khung chỉ đạo toàn diện, liên ngành, liên cấp về bảo đảm TTATGT và chống UTGT, bao quát đầy đủ các nhóm nhiệm vụ từ lãnh đạo, chỉ đạo; hoàn thiện thể chế; phát triển kết cấu hạ tầng;

quản lý phương tiện; tái cơ cấu vận tải; tuyên truyền, xây dựng văn hóa giao thông; thực thi pháp luật, ứng dụng khoa học công nghệ đến cứu hộ, cứu nạn, cấp cứu TNGT.

1.2. Trong giai đoạn thực hiện Nghị quyết, TNGT tiếp tục được kiềm chế, kéo giảm cả 3 tiêu chí; số vụ tai nạn giảm bình quân 7,3%/năm, số người chết giảm 8,1%/năm và số người bị thương giảm 5,6%/năm. Đặc biệt, năm 2025 ghi nhận số vụ TNGT giảm mạnh hơn 22% so với cùng kỳ năm 2024.

1.3. Hệ thống thể chế có bước hoàn thiện với Luật Đường bộ, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Luật Đường sắt, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và nhiều nghị định, thông tư, quy chuẩn, tiêu chuẩn liên quan.

1.4. Kết cấu hạ tầng giao thông, nhất là đường bộ cao tốc, quốc lộ, đường ven biển, bảo trì, xử lý điểm hay xảy ra TNGT, điểm tiềm ẩn TNGT, ITS, ETC được đầu tư, triển khai mạnh; đến hết năm 2025 đường bộ cao tốc đạt khoảng 3.345 km. Công tác bảo trì, xử lý điểm hay xảy ra TNGT, điểm tiềm ẩn TNGT, quản lý đường ngang đường sắt, tuyến luồng, cảng, bến, khu bay, tỉnh không và kết nối sau cảng, sau sân bay được quan tâm hơn.

1.5. Thiết lập kỷ cương trong thực thi pháp luật theo phương châm "không có vùng cấm, không có ngoại lệ": Lực lượng chức năng đã xử lý hơn 13,9 triệu trường hợp vi phạm, nộp ngân sách trên 25.434 tỷ đồng. Việc xử lý quyết liệt vi phạm nồng độ cồn (tăng 277,8%) đã tạo chuyển biến rõ rệt về nhận thức, từng bước hình thành thói quen văn hóa "Đã uống rượu, bia - Không lái xe" trong cộng đồng.

1.6. Công tác tuyên truyền, xây dựng văn hóa giao thông chuyển mạnh sang nền tảng số, mạng xã hội, trường học, cộng đồng và doanh nghiệp vận tải; ý thức của người tham gia giao thông từng bước chuyển từ tâm lý đối phó, tránh bị xử lý sang tự duy tự giác, tự nguyện chấp hành pháp luật; các cơ quan quản lý nhà nước cũng từng bước chuyển phương thức quản lý từ bị động sang chủ động, phòng ngừa từ sớm, từ xa trên cơ sở số liệu, dữ liệu và công nghệ.

1.7. Công tác chuyển đổi số được đẩy mạnh qua việc vận hành 05 hệ thống cơ sở dữ liệu cốt lõi về TTATGT trở thành công cụ quan trọng trong quản lý TTATGT và chống ùn tắc, nhất là triển khai nộp phạt trực tuyến và cấp đổi, tước, trừ điểm GPLX qua ứng dụng VNeID, giúp minh bạch hóa công tác quản lý và giảm phiền hà cho người dân.

1.8. Năng lực cứu hộ và mạng lưới y tế được tăng cường, mạng lưới cấp cứu ngoại viện bước đầu được thiết lập tại các đô thị lớn thông qua các Trung tâm Cấp cứu 115 độc lập. Việc liên thông hơn 10,6 triệu giấy khám sức khỏe lái xe lên Cổng dịch vụ công quốc gia đã tạo bước đột phá trong cải cách thủ tục hành chính

2. Tồn tại, hạn chế

Bên cạnh những kết quả đạt được, công tác bảo đảm TTATGT và UTGT giai đoạn 2022–2025 vẫn còn những tồn tại, hạn chế sau:

2.1. Mặc dù TNGT đã được kiềm chế và kéo giảm trên cả ba tiêu chí, nhưng tình hình còn diễn biến phức tạp, số vụ và số người bị thương có thời điểm tăng. Vẫn còn xảy ra các vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng, gây thiệt hại về người và tài sản, gây bức xúc trong dư luận, số người chết do TNGT còn ở mức cao.

2.2. UTGT tại các đô thị lớn và một số tuyến quốc lộ trọng điểm vẫn diễn biến phức tạp, có xu hướng gia tăng vào giờ cao điểm, dịp lễ tết, khi thời tiết bất lợi hoặc có sự cố.

2.3. Nguồn lực dành cho đầu tư xây dựng và cho công tác bảo đảm TTATGT, nhất là cho duy tu, bảo trì hạ tầng, xử lý điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ và công tác tuyên truyền còn hạn chế⁴.

2.4. Hệ thống cơ sở dữ liệu TTATGT vẫn còn phân tán, thiếu thống nhất chuẩn kết nối giữa Công an, Xây dựng, Y tế và địa phương. Việc tiếp cận và khai thác dữ liệu giám sát hành trình, dữ liệu ghi nhận hình ảnh người lái xe trên các phương tiện thuộc diện phải lắp đặt⁵ để phục vụ công tác quản lý hoạt động vận tải tại cơ quan chuyên môn về xây dựng ở địa phương còn hạn chế.

2.5. Tình trạng xe dù, bến cóc, xe hợp đồng trá hình tuyến vận tải cố định trên đường bộ vẫn diễn biến phức tạp tại các đô thị lớn và một số địa phương; tình trạng hệ thống bến bãi, phương tiện không đủ điều kiện đăng ký, đăng kiểm, phương tiện loại nhỏ, dân sinh tự phát không bảo đảm điều kiện an toàn về trang bị cứu sinh, cứu đuối và khả năng ứng phó khi có sự cố trên đường thủy còn tồn tại ở nhiều địa phương, nhất là, đối với các địa bàn vùng sâu, vùng xa, vùng lòng hồ thủy điện. Hệ thống vận tải công cộng, giao thông tĩnh và hạ tầng kết nối đa phương thức phát triển chậm, chưa đủ sức hấp dẫn để hạn chế phương tiện cá nhân.

2.6. Năng lực hệ thống cấp cứu 115 còn mỏng, thiếu trang thiết bị và nhân lực chưa được chuẩn hóa. Công tác tuyên truyền tuy rộng nhưng chưa sâu, vẫn nặng về thống kê số lượng hoạt động mà thiếu bộ tiêu chí đo lường sự thay đổi hành vi thực tế của người dân.

2.7. Tại một số địa phương, vai trò lãnh đạo của cấp ủy, chính quyền cấp cơ sở chưa được phát huy đầy đủ; việc tổ chức thực hiện còn phụ thuộc nhiều vào lực lượng chức năng chuyên trách, một số nhiệm vụ được triển khai mang tính hình thức, phong trào; công tác phối hợp giữa các lực lượng, các ngành, các cấp có lúc, có nơi chưa hiệu quả.

2.8. Ý thức chấp hành pháp luật của một bộ phận người tham gia giao thông chưa cao; các hành vi vi phạm như vi phạm tốc độ, làn đường, sử dụng rượu bia khi lái xe, không đội mũ bảo hiểm... vẫn còn xảy ra; hành vi chống

⁴ Một số tuyến cao tốc được đầu tư phân kỳ với quy mô 2-4 làn xe hạn chế. Kinh phí cho duy tu, bảo trì quốc lộ mới chỉ đáp ứng khoảng 40 - 50% nhu cầu kế hoạch. Công tác xóa bỏ lỗi đi tự mở qua đường sắt vẫn đạt tỷ lệ thấp do thiếu nguồn vốn.

⁵ Xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách từ 08 chỗ trở lên, không kể chỗ của người lái xe; Xe ô tô đầu kéo; Xe cứu thương; Xe cứu hộ giao thông đường bộ.

người thi hành công vụ trong quá trình xử lý vi phạm TTATGT vẫn xảy ra ở một số địa phương.

2.9. Nội dung tuyên truyền TTATGT còn nặng về lý thuyết, chưa bám sát, thu hút sự quan tâm của người dân. Hình thức truyền thông chậm đổi mới, chủ yếu vẫn dựa vào các phương thức truyền thống; việc ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số và các nền tảng mạng xã hội chưa thực sự đồng bộ và đi vào chiều sâu, tác động đến nhiều đối tượng. Đội ngũ báo cáo viên, tuyên truyền viên pháp luật, TTATGT phần lớn hoạt động kiêm nhiệm, kỹ năng truyền đạt chưa đồng đều. Kinh phí và cơ sở vật chất dành cho công tác phổ biến pháp luật TTATGT ở cấp cơ sở còn khiêm tốn, chưa đáp ứng yêu cầu triển khai các đợt tuyên truyền quy mô lớn, lâu dài. Công tác kiểm tra, đánh giá hiệu quả tác động của hoạt động tuyên truyền tới sự chuyển biến hành vi của người dân mới được thống kê qua số lượng các đợt tuyên truyền và số người tham dự. Chưa tập trung phân tích, đánh giá hiệu quả tác động của việc tuyên truyền đến hành vi của người tham gia giao thông.

2.10. Công tác giáo dục ATGT trong môi trường học đường thời gian qua đã được quan tâm triển khai nhưng nội dung, hình thức đào tạo ATGT còn nặng về lý thuyết, thiếu các giờ thực hành kỹ năng lái xe an toàn, xử lý tình huống thực tế và hạ tầng trải nghiệm mô phỏng cho học sinh. Việc ứng dụng công nghệ trực quan và giáo dục trực tuyến chưa thực sự đồng bộ giữa các vùng miền, phù hợp với từng cấp học và đặc điểm tham gia giao thông của đối tượng học sinh, sinh viên. Sự phối hợp giữa "Nhà trường – Gia đình – Cơ quan chức năng" chưa thực sự chặt chẽ, nhiều phụ huynh còn buông lỏng quản lý hoặc cố tình giao xe cho con khi chưa đủ điều kiện. Hạ tầng giao thông tại khu vực cổng trường ở nhiều nơi chưa bảo đảm, tình trạng ùn tắc cục bộ vào giờ cao điểm chưa được giải quyết triệt để.

3. Nguyên nhân của tồn tại, hạn chế

3.1. Nguyên nhân khách quan

Cùng với sự phát triển kinh tế của đất nước, đẩy mạnh các hoạt động sản xuất của xã hội, hạ tầng giao thông được đầu tư xây dựng, hoàn thiện đã thúc đẩy nhu cầu đi lại, giao thương trong xã hội, vận tải hàng hóa và số lượng phương tiện tăng nhanh. Quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa, phát triển khu công nghiệp, khu đô thị, thương mại điện tử, logistics, du lịch và dịch vụ vận tải làm lưu lượng giao thông tăng mạnh, nhất là tại các đô thị lớn, cửa ngõ, cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt, bến xe, trung tâm logistics và các hành lang vận tải liên vùng. Trong khi đó, kết cấu hạ tầng giao thông, giao thông tĩnh, vận tải công cộng và hạ tầng kết nối liên phương thức chưa theo kịp tốc độ tăng phương tiện và nhu cầu vận tải, dẫn đến áp lực lớn về an toàn giao thông và UTGT.

Bên cạnh đó, điều kiện tự nhiên, địa hình và khí hậu cũng tác động đáng kể đến công tác bảo đảm TTATGT. Tại khu vực miền núi, trung du, Tây Nguyên, ven biển, đồng bằng sông Cửu Long, hệ thống giao thông chịu ảnh hưởng của đèo dốc, sương mù, mưa lũ, sạt lở, ngập úng, triều cường, biến đổi khí hậu và

điều kiện thủy văn phức tạp. Đối với đường sắt, rủi ro tập trung tại đường ngang, lối đi tự mở, khu dân cư ven đường sắt; đối với đường thủy nội địa là bến khách ngang sông, phương tiện dân sinh, mùa mưa bão; đối với hàng hải, hàng không là yêu cầu an toàn rất cao trong khai thác cảng biển, cảng hàng không, sân bay, tuyến luồng, khu bay và giao thông kết nối. Việc sắp xếp đơn vị hành chính, thay đổi địa giới, mô hình tổ chức và đầu mối quản lý tại một số địa phương cũng làm phát sinh khó khăn trong tổng hợp, so sánh số liệu và duy trì tính liên tục của công tác chỉ đạo, điều hành.

3.2. Nguyên nhân chủ quan

Một số nơi công tác lãnh đạo, chỉ đạo chưa thật sự quyết liệt, còn thiên về xử lý vụ việc, cao điểm, phong trào, chưa chuyển mạnh sang quản lý thường xuyên theo rủi ro, dữ liệu và kết quả đầu ra. Trách nhiệm người đứng đầu trong một số nhiệm vụ còn chưa rõ; phân công giữa cơ quan chủ trì và cơ quan phối hợp có lúc còn chông chéo, nhất là đối với các vấn đề liên ngành, liên phương thức như ùn tắc đô thị, kết nối cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt, logistics, cứu hộ cứu nạn và chia sẻ dữ liệu.

Nguồn lực đầu tư, bảo trì, duy tu, xử lý điểm hay xảy ra TNGT, điểm tiềm ẩn TNGT, phát triển vận tải công cộng, hạ tầng số, camera, ITS, cấp cứu ngoại viện và cứu hộ cứu nạn còn chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn. Dữ liệu về tai nạn, phương tiện, hạ tầng, vận tải, xử lý vi phạm, cấp cứu và ùn tắc còn phân tán, thiếu chuẩn kết nối, chưa tạo được cơ sở thống nhất để dự báo, cảnh báo và đánh giá hiệu quả chính sách. Ý thức chấp hành pháp luật của một bộ phận người dân chưa cao, vẫn còn tâm lý tùy tiện, coi nhẹ các quy định của pháp luật khi tham gia giao thông.

4. Bài học kinh nghiệm

Một là, phải đặt công tác bảo đảm TTATGT và chống UTGT dưới sự lãnh đạo, chỉ đạo thường xuyên, quyết liệt, gắn với trách nhiệm người đứng đầu. Nơi nào chỉ đạo rõ, phân công cụ thể, kiểm tra thường xuyên thì kết quả giảm tai nạn, giảm ùn tắc và xử lý vi phạm bền vững hơn.

Hai là, phải tiếp cận ATGT theo hệ thống và theo rủi ro, không chỉ xử lý từng vụ việc. Đường bộ cần tập trung cao tốc, quốc lộ, đèo dốc, công trường; đường sắt là đường ngang, lối đi tự mở; đường thủy là bến khách, phương tiện dân sinh; hàng hải là luồng, cảng, khu neo đậu; hàng không là khu bay, tỉnh không và kết nối sân bay.

Ba là, thể chế phải đi trước một bước và bảo đảm đồng bộ giữa các phương thức vận tải. Việc hoàn thiện luật, nghị định, thông tư, quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn là nền tảng quan trọng, nhưng cần gắn pháp luật chuyên ngành với cơ chế điều phối liên ngành tại cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt, bến xe, bến thủy, cảng cạn và trung tâm logistics.

Bốn là, đầu tư hạ tầng phải đi đôi với quản lý, khai thác, bảo trì và tổ chức giao thông sau đầu tư. Cao tốc cần bố trí đầy đủ làn dừng khẩn cấp, trạm dừng nghỉ, ITS, cứu hộ, camera; đường sắt cần đường gom, hàng rào, xóa lối đi tự

mở; cảng biển, sân bay cần hạ tầng kết nối, bãi đỗ và phương án phân luồng phù hợp.

Năm là, tái cơ cấu vận tải và phát triển vận tải công cộng là giải pháp căn cơ để giảm tai nạn, ùn tắc và ô nhiễm. Cần giảm phụ thuộc vào đường bộ, phương tiện cá nhân; tăng vai trò đường sắt, đường thủy, hàng hải, vận tải công cộng khối lượng lớn, cảng cạn và logistics đa phương thức.

Sáu là, thực thi pháp luật phải kiên trì, nghiêm minh, công khai và không có vùng cấm. Đồng thời phải ưu tiên nhóm dễ bị tổn thương: trẻ em, người đi bộ, người đi xe đạp, người đi mô tô, người cao tuổi và người khuyết tật. Kết quả xử lý nồng độ còn cho thấy nếu chỉ đạo quyết liệt, kiểm tra thường xuyên, chế tài đủ mạnh và truyền thông đồng bộ thì có thể tạo chuyển biến rõ về hành vi xã hội.

Bảy là, phải có cơ chế kết nối, chia sẻ và khai thác dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông thống nhất, đồng bộ giữa các ngành, lĩnh vực và địa phương; bảo đảm liên thông từ Trung ương đến địa phương, giữa các địa phương với nhau.

V. ĐỀ XUẤT CHO GIAI ĐOẠN TIẾP THEO

1. Bối cảnh

a) Công tác chỉ đạo điều hành

Trong quá trình tổ chức thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP giai đoạn 2022 - 2025, Ban Bí thư đã ban hành Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới. Chỉ thị xác định bảo đảm TTATGT là nhiệm vụ quan trọng của công tác bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội; đặt dưới sự lãnh đạo trực tiếp, toàn diện của các cấp ủy đảng; yêu cầu huy động sức mạnh của cả hệ thống chính trị, nâng cao trách nhiệm của người đứng đầu, hoàn thiện thể chế, phát triển kết cấu hạ tầng, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, ứng dụng khoa học, công nghệ và xây dựng văn hóa giao thông an toàn. Để tổ chức thực hiện Chỉ thị số 23-CT/TW, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 149/NQ-CP ngày 21/9/2023 kèm theo Chương trình hành động của Chính phủ, xác định các nhiệm vụ, giải pháp và phân công trách nhiệm cụ thể cho các bộ, ngành, địa phương. Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã được Chính phủ đánh giá, tổng kết 05 năm thực hiện tại văn bản số 7476/VPCP-CN ngày 29/7/2026 của Văn phòng Chính phủ đã giao nhiệm vụ để các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, theo chức năng, nhiệm vụ 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.

Như vậy, Chỉ thị số 23-CT/TW và Nghị quyết số 149/NQ-CP, Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và hệ thống pháp luật chuyên ngành đã tạo lập khuôn khổ chỉ đạo, điều hành có tính toàn diện, lâu dài để tiếp tục thực hiện các nhiệm vụ bảo đảm TTATGT và chống UTGT trong tình hình mới.

Trong thời gian tới, các Bộ, cơ quan ngang bộ và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, theo chức năng, nhiệm vụ và phạm vi quản lý, tiếp tục tổ chức thực hiện hiệu quả các nhiệm vụ, giải pháp có tính thường xuyên, lâu dài đã giao ở trên, đồng thời lồng ghép công tác bảo đảm TTATGT vào các kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội, kế hoạch đầu tư công và chương trình công tác hằng năm của từng cơ quan, địa phương. Tiếp tục duy trì việc theo dõi, kiểm tra, đánh giá và báo cáo kết quả bảo đảm TTATGT, chống UTGT theo cơ chế được xác định tại Nghị quyết số 149/NQ-CP và các quy định có liên quan; kịp thời đề xuất Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ xem xét, chỉ đạo đối với những vấn đề mới phát sinh, cấp bách, liên ngành hoặc vượt thẩm quyền của các bộ, ngành và địa phương.

b) Thay đổi về pháp luật

Trong giai đoạn thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP và chuẩn bị cho giai đoạn tiếp theo, hệ thống pháp luật về giao thông vận tải và TTATGT tiếp tục được hoàn thiện. Nhiều nhiệm vụ, giải pháp của Nghị quyết cơ bản đã được luật hoá và điều chỉnh thông qua các luật, nghị định, thông tư trên các lĩnh vực: Đường bộ, TTATGT đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải, đường sắt, hàng không; những điểm mới trong hệ thống pháp luật điều chỉnh lĩnh vực đường thủy nội địa, hàng hải cũng đang được cơ quan chủ quản khẩn trương xây dựng, báo cáo Chính phủ trình Quốc hội thông qua; kết cấu hạ tầng, vận tải, phương tiện, đăng kiểm, quản lý dữ liệu, an toàn và chuyển đổi số. Vì vậy, yêu cầu trọng tâm của giai đoạn 2026 – 2030 là tập trung tổ chức thi hành pháp luật một cách đầy đủ, đồng bộ; đồng thời rà soát bãi bỏ, không duy trì các cơ chế, nhiệm vụ đã được thay thế hoặc điều chỉnh bởi các văn bản mới.

c) Tổ chức bộ máy

Cùng với quá trình sắp xếp tổ chức bộ máy chính quyền địa phương hai cấp, chức năng quản lý nhà nước về giao thông vận tải và TTATGT đã được phân định lại giữa các bộ, ngành và chính quyền địa phương. Bộ Xây dựng thực hiện chức năng quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng giao thông, hoạt động vận tải, phương tiện, đăng kiểm và các lĩnh vực giao thông vận tải theo phạm vi được giao; Bộ Công an thực hiện chức năng quản lý nhà nước về TTATGT đường bộ, tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, điều tra TNGT và quản lý các cơ sở dữ liệu thuộc thẩm quyền; các bộ, ngành và địa phương thực hiện nhiệm vụ theo pháp luật chuyên ngành. Việc phân định này đòi hỏi tăng cường phối hợp, kết nối dữ liệu và xác định rõ trách nhiệm chủ trì đối với từng nhiệm vụ liên ngành, liên phương thức.

Ủy ban ATGT Quốc gia và Ban ATGT địa phương chấm dứt hoạt động theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ để phù hợp với chủ trương sắp xếp tổ chức bộ máy tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả. Đồng thời, việc thay đổi mô hình tổ chức chính quyền địa phương 2 cấp cũng đặt ra yêu cầu phải rà soát lại chế độ báo cáo, kiểm tra, đôn đốc, chia sẻ dữ liệu và phân công trách nhiệm xử lý các nhiệm vụ liên ngành, liên phương thức, nhất là tại các đầu mối giao thông như cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt, bến xe, bến thủy, cảng cạn, trung tâm logistics, cửa ngõ đô thị và các tuyến giao thông trọng điểm. Do đó, cần tập

trung nâng cao hiệu quả phối hợp trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ, thẩm quyền hiện có của từng bộ, ngành, địa phương. Trọng tâm là làm rõ cơ quan chịu trách nhiệm chính đối với từng nhóm nhiệm vụ; chuẩn hóa chế độ thông tin, báo cáo; thống nhất bộ chỉ tiêu theo dõi; tăng cường chia sẻ dữ liệu giữa Bộ Xây dựng, Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Giáo dục và Đào tạo, các bộ, ngành liên quan và UBND các cấp; bảo đảm các nhiệm vụ về TTATGT và chống UTGT được triển khai liên tục, không chồng chéo, không bỏ sót nhiệm vụ.

2. Kết luận

Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05/4/2022 của Chính phủ đề ra một số nhiệm vụ, giải pháp cụ thể để tăng cường bảo đảm TTATGT và UTGT trong giai đoạn 2022–2025. Nghị quyết là văn bản chỉ đạo, điều hành, tập trung giải quyết các nhiệm vụ cụ thể của giai đoạn này. Việc ban hành và tổ chức thực hiện Nghị quyết trong bối cảnh tình hình TTATGT còn diễn biến phức tạp đã tạo cơ sở để các bộ, ngành, địa phương tập trung chỉ đạo, huy động nguồn lực và phối hợp triển khai.

Qua 04 năm tổ chức thực hiện, các mục tiêu, nhiệm vụ chủ yếu của Nghị quyết 48/NQ-CP đã được triển khai đồng bộ và đạt nhiều kết quả quan trọng. Công tác lãnh đạo, chỉ đạo, phối hợp giữa các bộ, ngành và địa phương được tăng cường; hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách về TTATGT tiếp tục được rà soát, hoàn thiện; kết cấu hạ tầng giao thông được quan tâm đầu tư, nâng cấp, trong đó mạng lưới đường bộ cao tốc có bước phát triển mạnh; nhiều điểm hay xảy ra TNGT đường bộ, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ và bất cập trong tổ chức giao thông được xử lý. Công tác quản lý vận tải, phương tiện, đăng kiểm, đào tạo, sát hạch, phát triển vận tải hành khách công cộng, tuần tra, kiểm soát, tuyên truyền, phổ biến pháp luật, ứng dụng khoa học, công nghệ và chuyển đổi số tiếp tục có chuyển biến tích cực. TNGT trên một số lĩnh vực được kiềm chế, kéo giảm; hệ thống vận tải hành khách công cộng, vận tải hành khách khối lượng lớn, hiện đại (tàu điện ngầm, tàu điện trên cao) được đầu tư xây dựng, từng bước đưa vào sử dụng tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh; năng lực quản lý, điều hành giao thông và phối hợp xử lý ùn tắc tại các đô thị từng bước được nâng cao được nhân dân và dư luận đánh giá cao.

Kết quả thực hiện Nghị quyết 48/NQ-CP đã góp phần nâng cao nhận thức và trách nhiệm của các cấp, các ngành, người đứng đầu cơ quan đơn vị, doanh nghiệp và người tham gia giao thông. Hình thành cơ chế phối hợp đồng bộ, đồng thời phân định trách nhiệm rõ ràng các bộ, ngành và địa phương trong quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng, hoạt động vận tải, phương tiện, người điều khiển phương tiện, tổ chức giao thông, tuần tra, kiểm soát, cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu sau TNGT.

Tuy nhiên, TNGT vẫn còn diễn biến phức tạp tại các đô thị lớn; UTGT tại một số đô thị lớn, cửa ngõ, tuyến trục chính chưa được giải quyết căn cơ; việc kết nối, chia sẻ dữ liệu, ứng dụng công nghệ và tổ chức thực hiện một số nhiệm vụ ở một số nơi còn hạn chế. Đây chủ yếu là các nhiệm vụ có tính thường xuyên, lâu dài, cần tiếp tục thực hiện trong giai đoạn tới.

3. Đề xuất

Trên cơ sở kết quả tổng kết, kính đề nghị Chính phủ:

(1) Thông qua Báo cáo tổng kết thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05/4/2022 của Chính phủ; ghi nhận những kết quả đạt được của các Bộ, ngành, địa phương trong công tác bảo đảm TTATGT và chống UTGT giai đoạn 2022–2025; kết thúc thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP.

(2) Giao các bộ, cơ quan ngang bộ và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố căn cứ kết quả báo cáo tổng kết tổ chức thực hiện các tồn tại, hạn chế được chỉ ra tại báo cáo gắn với thực hiện nhiệm vụ được giao tại công văn số 7476/VP-CP-CN ngày 29/7/2026 của Văn phòng chính phủ về việc đánh giá, tổng kết 05 năm thực hiện Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2021 – 2030, tầm nhìn 2045 và kế hoạch thực hiện Chỉ thị số 23-CT/TW, Nghị quyết số 149/NQ-CP, kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội, kế hoạch đầu tư công và chương trình công tác hằng năm của từng cơ quan, địa phương.

(3) Bộ Công an căn cứ kết quả đánh giá, tổng kết Nghị quyết và tình hình thực tế, chủ trì nghiên cứu, xây dựng, trình Chính phủ hoặc Thủ tướng Chính phủ xem xét ban hành những chỉ đạo, điều hành về công tác TTATGT, chống UTGT hoặc đề xuất xây dựng đề án để triển khai thực hiện trong tình hình mới.

Trên đây là báo cáo tổng kết thực hiện Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05/4/2022 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm TTATGT và chống UTGT giai đoạn 2022–2025. Bộ Xây dựng kính báo cáo Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ xem xét, quan tâm và chỉ đạo./. *m*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ;
- UBND các tỉnh, thành phố;
- Lưu: VT, VT&ATGT(ntson).

KT. BỘ TRƯỞNG
THỦ TƯỚNG



Lê Anh Tuấn