

Số: /KH-UBND

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

KẾ HOẠCH

Triển khai thực hiện các giải pháp nhằm giảm thiểu ùn tắc giao thông trên địa bàn Thành phố giai đoạn 2026-2030 và những năm tiếp theo

Thực hiện các chỉ thị của Trung ương, Chính phủ¹ về công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, chống ùn tắc giao thông trong giai đoạn vừa qua về công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, khắc phục ùn tắc giao thông. Triển khai Nghị quyết đại hội Đảng bộ Thành phố lần thứ XVIII, nhiệm kỳ 2025 - 2030 đã xác định thực hiện 10 nhóm nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm và cụ thể hóa 07 yêu cầu, nhiệm vụ theo ý kiến chỉ đạo của đồng chí Tổng Bí thư Tô Lâm tại Đại hội trong đó ùn tắc giao thông là một trong bốn điểm nghẽn phải giải quyết dứt điểm.

UBND thành phố Hà Nội ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện các giải pháp nhằm giảm thiểu ùn tắc giao thông trên địa bàn Thành phố giai đoạn 2026 - 2030 và những năm tiếp theo, cụ thể như sau:

I. MỤC ĐÍCH, YÊU CẦU

Huy động mọi nguồn lực, triển khai đồng bộ các giải pháp, áp dụng các thành tựu khoa học công nghệ tiên tiến trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, chống ùn tắc giao thông tiến tới xây dựng hệ thống giao thông đô thị Hà Nội đồng bộ, hiện đại, thông minh, lấy phát triển vận tải hành khách công cộng và quản lý nhu cầu giao thông làm nòng cốt; giảm thiểu ùn tắc giao thông theo hướng bền vững; nâng cao chất lượng cuộc sống, năng lực cạnh tranh và phát triển kinh tế - xã hội Thủ đô.

- Phân công rõ trách nhiệm, tiến độ thực hiện đối với các cấp, các ngành và các đơn vị liên quan nhằm phát huy sức mạnh tổng hợp của cả hệ thống chính

¹ Ban Bí Thư đã ban hành 03 văn bản chỉ đạo, cụ thể: Chỉ thị 18-CT/TW ngày 04/9/2012 về “Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông”; Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW; Chỉ thị số 23-CT/TW, ngày 25/5/2023 về “Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới”; Chính phủ ban hành 04 Nghị quyết: Nghị quyết số 16/2008/NQ-CP ngày 31/7/2008 về từng bước khắc phục ùn tắc giao thông tại thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh; Nghị quyết số 30/NQ-CP ngày 01/3/2013 thực hiện chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí Thư; Nghị Quyết số 12/NQ-CP ngày 19/2/2019 về tăng cường đảm bảo trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021; Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05/4/2022 về tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2022 – 2025; Nghị quyết số 149/NQ-CP ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng và 02 văn bản chỉ đạo: Quyết định số 2060/QĐ-TTg ngày 12/12/2020 phê duyệt Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2045; Chỉ thị số 10/CT-TTg ngày 19/4/2023 tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới

trị, các cấp, các ngành, Mặt trận Tổ quốc, các tổ chức chính trị xã hội và Nhân dân trong việc tổ chức triển khai thực hiện có hiệu quả các nhiệm vụ, giải pháp theo đúng tinh thần của Trung ương, Chính phủ chỉ đạo và Nghị quyết của Đại hội Đảng bộ Thành phố lần thứ XVIII, nhiệm kỳ 2025 - 2030 xử lý điểm nghẽn về ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2026-2030 và các năm tiếp theo.

II. MỘT SỐ CHỈ TIÊU CHỦ YẾU

1. Tỷ lệ đất dành cho giao thông đạt tối thiểu 14 -16%; đất dành cho giao thông tĩnh đạt tối thiểu 1%.
2. Vận tải hành khách công cộng đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân: 30% - 35%.
3. Hoàn thành 100 km đường sắt đô thị (hoàn thành 5 tuyến, đoạn tuyến); mở mới tối thiểu 20 - 24 tuyến xe buýt xanh.
4. Hoàn thành 09 cầu qua sông Hồng, sông Đuống: Hoàn thành các cầu: Tứ Liên, Ngọc Hồi, Trần Hưng Đạo; Khởi công và Hoàn thành cầu Thượng Cát; Khởi công và Hoàn thành các cầu: Hồng Hà, Mỹ Sở, Giang Biên, Lê Chi, Vân Phúc;
5. Hoàn thành khép kín các vành đai: 1-2-2,5-3-3,5-4.
6. Đầu tư mới thay thế, cải tạo sửa chữa toàn bộ hệ thống cầu yếu, cầu tạm.
7. Xóa bỏ các điểm ùn tắc nghiêm trọng; giảm ít nhất 30-40% số điểm ùn tắc hiện có.
8. Tăng năng lực thông hành tại 50 nút giao trọng điểm bằng giải pháp tổ chức giao thông và điều khiển tín hiệu thông minh.
9. Hoàn thành, thông xe các tuyến vành đai, trục hướng tâm chủ chốt và 05 cầu vượt sông.

III. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG VÀ NGUYÊN NHÂN GÂY ùN TẮC GIAO THÔNG

- Hạ tầng giao thông Thành phố hiện có tổng số 24.858km đường bộ, tuy nhiên hệ thống đường vành đai, trục chính hướng tâm chưa đồng bộ, cầu qua sông Hồng còn chưa kịp đầu tư; 1557/1690 bãi đỗ xe theo quy hoạch chưa được đầu tư, tỷ lệ đất dành cho giao thông chỉ đạt 12,2%.

- Hệ thống vận tải hành khách công cộng hiện nay chủ yếu là xe buýt; Đường sắt đô thị mới khai thác được 01 tuyến hoàn chỉnh và 01 tuyến một phần. Tỷ lệ vận tải hành khách công cộng mới đạt 19,7%.

- Dân số hiện nay khoảng 8,8 triệu với gần 9,38 triệu phương tiện trong đó xe máy chiếm 86% còn lại là ô tô. Tỷ lệ tăng phương tiện cá nhân 4-5%/ năm, tỷ lệ tăng dân số 1,9 - 2,1%/năm trong khi tốc độ tăng diện tích đất dành cho giao thông đạt khoảng 0,35% gây áp lực rất lớn lên kết cấu hạ tầng giao thông.

Nguyên nhân chủ yếu của tình trạng ùn tắc giao thông hiện nay là do sự mất cân đối nghiêm trọng giữa cung và cầu. Trong đó:

1. Nguyên nhân từ Cung

- Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông chưa được đầu tư hoàn thiện theo quy hoạch, cụ thể: Mạng lưới các tuyến đường giao thông thuộc hệ thống hạ tầng khung vẫn chưa hình thành đồng bộ theo quy hoạch; Hệ thống các tuyến đường hướng tâm kết nối đô thị trung tâm với đô thị vệ tinh vẫn chủ yếu khai thác trên cơ sở hệ thống đường quốc lộ hướng tâm hiện có; Hệ thống cầu vượt sông Hồng, sông Đuống kết nối khu vực 02 bên sông còn thiếu (sông Hồng mới hình thành được 09/18 cầu; sông Đuống mới hình thành được 04/08 cầu)

- Mạng lưới đường sắt đô thị (phương tiện di chuyển xương sống trong đô thị) vẫn đang trong giai đoạn đầu tư và mới chỉ có 01 tuyến được đưa vào khai thác hoàn chỉnh (tuyến 2A Cát Linh - Hà Đông), 01 tuyến đưa vào khai thác đoạn 8,5km đoạn trên cao (tuyến 3.1. Nhổn Ga - Hà Nội); loại hình vận tải hành khách khối lượng lớn (BRT) mới chỉ hình thành được 01/08 tuyến; chưa có tuyến xe điện 01 Ray nào được đầu tư hình thành; Tỷ lệ vận tải hành khách công cộng vẫn còn thấp mới chỉ đạt được 19,5%; Việc sử dụng phương tiện cá nhân phục vụ nhu cầu đi lại vẫn là chủ yếu, phổ biến của người dân trong đô thị.

- Tổ chức giao thông, ứng dụng giao thông thông minh trong công tác quản lý, điều hành giao thông để tối ưu hóa kết cấu cơ sở hạ tầng giao thông hiện vẫn còn nhiều hạn chế và chưa có giải pháp mang tính tổng thể, lâu dài.

- Quá trình tổ chức thi công các công trình giao thông gây thu hẹp mặt cắt các tuyến đường, dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông.

2. Nguyên nhân từ Cầu:

- Mật độ dân cư lớn, tốc độ tăng dân số cơ học cao (khoảng 2.398 người/km², cao gấp 8,2 lần so với mật độ dân số cả nước, tốc độ tăng dân số cơ học trung bình hàng năm 1,4%/năm) và tốc độ gia tăng phương tiện giao thông cá nhân (4-5%/năm) cao hơn tốc độ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông (0,35%/năm) làm cho mật độ giao thông trên nhiều tuyến đường, nút giao thông rất lớn, đặc biệt là vào khung giờ cao điểm dẫn đến lưu lượng phương tiện thực tế trên nhiều tuyến đường, nút giao vượt quá lưu lượng thiết kế quy định.

- Việc xây dựng các Khu đô thị vệ tinh theo quy hoạch chưa thực hiện được; Đề án di chuyển các cơ quan, trường học, bệnh viện vẫn tập trung trong nội đô; Các khu đô thị, khu nhà ở xây dựng phát triển nhanh tập trung vào khu vực nội thành. Những việc trên đã dẫn đến mật độ dân cư tập trung vào khu vực trong nội thành cao (từ Vành đai 3 trở vào) đồng nghĩa với việc lưu lượng phương tiện cá nhân tăng cao đặc biệt trong khu giờ cao điểm.

- Ý thức chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông của người dân khi tham gia giao thông chưa cao, không tuân thủ nghiêm các quy định của Luật Giao thông đường bộ. Công tác kiểm tra, xử lý các vi phạm về trật tự giao thông đường bộ đã

được các lực lượng chức năng tăng cường thực hiện, có nơi, có lúc vẫn còn chưa kiên quyết, xử lý dứt điểm.

- Khi xảy ra sự cố giao thông trên các tuyến trục chính, các cầu lớn (như đường Vành đai 3; Quốc lộ 1A cũ; Quốc lộ 5; Quốc lộ 6...) rất dễ xảy ra ùn tắc kéo dài. Một số các tuyến phố giao cắt với nhiều ngõ, đường ngang gây xung đột giao thông dẫn đến ùn tắc dây chuyền. Ngoài ra, do ảnh hưởng của thời tiết mưa, bão gây ra tình trạng úng ngập cục bộ dẫn đến ùn tắc giao thông. Các khu vực công trường học, bệnh viện, khu đô thị, khu vực tập trung mật độ giao thông cao vào giờ cao điểm dễ gây ùn tắc giao thông.

IV. QUAN ĐIỂM VÀ NGUYÊN TẮC GIẢI QUYẾT

1. Phải thực hiện tăng cung - giảm cầu một cách đồng bộ, khoa học.
2. Lấy đường sắt đô thị, xe buýt xanh làm trục chủ đạo kết hợp với phát triển TOD dọc hai bên để phát triển kinh tế xã hội.
3. Ưu tiên đầu tư các công trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông như trục vành đai, trục hướng tâm, cầu qua sông Hồng.
4. Lấy giao thông thông minh là giải pháp đột phá, dài hạn trong công tác quản lý, điều hành giao thông.
5. Tổ chức triển khai các giải pháp trước mắt trong công tác tổ chức giao thông phải nhanh, linh hoạt, ít chi phí có hiệu quả ngay.
6. Huy động tối đa nguồn lực xã hội, gắn phát triển hạ tầng giao thông với phát triển đô thị.

V. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN

1. Nhóm giải pháp lâu dài (10 nhóm giải pháp)

1.1 Nhóm giải pháp về cơ chế, chính sách

Tập trung triển khai xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật để cụ thể hóa Luật Thủ đô; nhất là các văn bản liên quan đến các cơ chế, chính sách thu hút đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Triển khai hiệu quả, quyết liệt Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị thành phố Hà Nội.

1.2 Nhóm giải pháp về quy hoạch: Tổ chức rà soát điều chỉnh Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016. Trên cơ sở quy hoạch được duyệt, căn cứ nguồn lực đầu tư để xây dựng kế hoạch trung hạn, hàng năm làm cơ sở tổ chức triển khai thực hiện một cách khoa học, hiệu quả, từng bước hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông khung của Thành phố.

1.3 Về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Tập trung đầu tư xây dựng hệ thống đường vành đai (1, 2, 2.5, 3, 3.5, 4, 5), 18 tuyến đường trục kết nối giao thông, 11 cầu vượt sông Hồng, sông Đuống (trọng tâm là 9 cầu: Tứ Liên, Ngọc Hồi, Trần Hưng Đạo, Thượng Cát, Hồng Hà, Mễ Sở, Giang

Biên, Lê Chi, Vân Phúc), 05 cầu vượt tại các nút giao cũng như kết nối, liên thông các tuyến đường, các dự án giảm thiểu ùn tắc giao thông trong nội đô. Tổng mức đầu tư ước tính khoảng 528.423 tỷ đồng, chủ yếu bằng nguồn vốn ngân sách. Trong đó:

- Giai đoạn 2026-2030:

+ Tập trung nguồn vốn đầu tư công xây dựng, hoàn thành khép kín tuyến đường Vành đai 2 (đoạn Ngã Tư Sở - Cầu Giấy), Vành đai 2,5, Vành đai 3,5; Hoàn thành 02 trục hướng tâm; Cải tạo nâng cấp các tuyến đường quốc lộ 21B, Quốc lộ 32, Quốc lộ 1A phía Bắc; Đầu tư nâng cấp, mở rộng một số trục giao thông chính; đầu tư xây dựng các cầu vượt tại 05 vị trí nút giao.

+ Tăng cường phối hợp chặt chẽ với Nhà đầu tư nhằm đẩy nhanh quá trình hoàn thiện các thủ tục triển khai các dự án thực hiện theo hình thức đối tác công tư, bảo đảm tiến độ và tuân thủ quy định pháp luật, cụ thể (Đại lộ cảnh quan sông Hồng, Trục Hà Đông - Xuân Mai, Quốc lộ 1A...)

Về nhu cầu vốn đầu tư trong giai đoạn 2026-2030: 401.786 tỷ đồng

+ Về nhu cầu vốn đầu tư công: 22 dự án với nhu cầu vốn khoảng 61.828 tỷ đồng.

+ Về nhu cầu vốn các dự án PPP: 06 dự án với nhu cầu vốn khoảng 339.958 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2031-2035: Tập trung nguồn vốn đầu tư công xây dựng, hoàn thành các tuyến quốc lộ còn lại (Quốc lộ 21A, Quốc lộ 21B...) và các tuyến đường liên khu vực trong khu vực đô thị nhằm tạo ra mạng lưới đường đô thị hoàn chỉnh. Tăng cường kêu gọi thu hút Nhà đầu tư tham gia đầu tư các dự án cầu lớn qua sông Hồng, trục giao thông hướng tâm của Thành phố, cụ thể (Trục Hồ Tây - Ba Vì, 05 cầu lớn qua sông Hồng trong phạm vi Vành đai 4...)

Nhu cầu vốn đầu tư giai đoạn 2031-2035: 126.637 tỷ đồng

+ Về nhu cầu vốn đầu tư công: 11 dự án với nhu cầu vốn khoảng 28.082 tỷ đồng.

+ Về nhu cầu vốn các dự án PPP: 07 dự án với nhu cầu vốn khoảng 98.555 tỷ đồng.

1.4 Về đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị

Tập trung đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị để hoàn thành 5 tuyến (số 2, 2A, 3, 5) với chiều dài 100 km trong giai đoạn 2026-2030 và 8 tuyến (số 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, Tuyến Vệ tinh: Sơn Tây - Hòa Lạc - Xuân Mai) với chiều dài 301km trong giai đoạn 2031-2035. Tổng mức đầu tư ước tính 37,703 tỷ USD tương đương khoảng 993.395 tỷ đồng, bằng nguồn vốn ngân sách, vốn vay trái phiếu, vốn vay ODA và các nguồn vốn huy động khác. Trong đó:

- Giai đoạn 2026-2030: Hoàn thành 100km (tuyến số 2, 2A, 3, 5 và công tác chuẩn bị đầu tư các tuyến còn lại) với nguồn vốn kết hợp ODA, Ngân sách của Thủ đô kết hợp nguồn vốn xã hội hóa với tổng mức đầu tư khoảng 14,602 tỷ USD tương đương hơn 384.763 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2031-2035: Hoàn thành 301km còn lại (tuyến số 1, số 2 đoạn kéo dài, số 6, 7, 8), về nhu cầu vốn đầu tư các dự án nêu trên trong giai đoạn đến năm 2035 cần nguồn vốn khoảng 22,572 tỷ USD tương đương khoảng 598.672 tỷ đồng

1.5 Về giao thông tĩnh

Đầu tư hệ thống bãi xe liên tỉnh mới phù hợp với quá trình mở rộng và phát triển đô thị, từng bước chuyển đổi công năng, di dời các bến xe trong khu vực Vành đai 3. Bố trí quỹ đất hợp lý để xây dựng các điểm đỗ xe, bãi đỗ xe phù hợp với nhu cầu của từng khu vực, gắn với hệ thống công trình dịch vụ.

- Về nhu cầu vốn đầu tư: 10.200 tỷ đồng

+ Trong giai đoạn 2026-2030, bố trí đầu tư xây dựng 01 bến xe, 04 bãi đỗ xe tập trung bằng nguồn vốn đầu tư công với tổng mức khoảng 2.900 tỷ đồng; đồng thời kêu gọi đầu tư xây dựng 05 bãi đỗ xe theo nguồn vốn ngoài ngân sách hoặc theo hình thức đối tác công tư với nhu cầu vốn khoảng 4.200 tỷ đồng.

+ Trong giai đoạn 2031-2035: bố trí đầu tư xây dựng 02 bến xe bằng nguồn vốn đầu tư công với tổng mức khoảng 1.000 tỷ đồng; đồng thời kêu gọi đầu tư xây dựng 03 bãi đỗ xe theo nguồn vốn ngoài ngân sách hoặc theo hình thức đối tác công tư với nhu cầu vốn khoảng 2.100 tỷ đồng.

1.6 Nhóm giải pháp Ứng dụng công nghệ thông tin (CNTT) trong công tác quản lý, điều hành giao thông (nhóm giải pháp đột phá)

- Nghiên cứu, xây dựng, ứng dụng mô hình giao thông thông minh trong tổng thể xây dựng thành phố thông minh, chủ động thực hiện chương trình chuyển đổi số trong lĩnh vực giao thông vận tải, nhằm tối ưu công tác quản lý, tổ chức giao thông đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Thành phố. Tăng cường kết nối và chia sẻ dữ liệu số giữa các Sở, ngành của Thành phố; Cung cấp tình hình giao thông thực tế và hướng dẫn cho người tham gia giao thông tránh các điểm ùn tắc giao thông.

- Tiếp tục thực hiện Đề án giao thông thông minh đã được UBND Thành phố ban hành tại Quyết định số 6369/QĐ-UBND phê duyệt Đề án giao thông thông minh trên địa bàn thành phố Hà Nội. Theo đó:

+ Ứng dụng các phần mềm mô phỏng giao thông (vissum, vissim...) trong công tác quản lý điều hành giao thông, tổ chức giao thông.

+ Số hóa cơ sở dữ liệu đồng bộ của ngành xây dựng (hạ tầng giao thông; hạ tầng kỹ thuật: cây xanh, chiếu sáng, thoát nước...) làm cơ sở quản lý, khai thác và vận hành.

- Về nhu cầu vốn đầu tư: Tổng kinh phí 18.054 tỷ đồng

+ Trong giai đoạn 2026-2030, bố trí kinh phí khoảng 9.392 tỷ đồng (chuyển đổi số khoảng 2.310 tỷ đồng; tổ chức giao thông khoảng 7.082 tỷ đồng);

+ Trong giai đoạn 2031-2035, bố trí kinh phí khoảng 8.662 tỷ đồng (chuyển đổi số khoảng 2.480 tỷ đồng và tổ chức giao thông khoảng 6.182 tỷ đồng);

1.7 Về đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

- Phát triển vận tải hành khách công cộng đáp ứng được cơ bản nhu cầu của người dân; mở thêm các tuyến mới, đặc biệt là các tuyến liên kết vùng, bảo đảm kết

nổi thuận tiện giữa các loại hình phương tiện giao thông công cộng để thay thế phương tiện giao thông cá nhân.

- Xây dựng lộ trình, chính sách chuyển đổi giao thông xanh, năng lượng sạch; xây dựng và triển khai tiêu chuẩn, quy chuẩn về khí thải các phương tiện giao thông trên địa bàn Thành phố đáp ứng yêu cầu về giao thông xanh; bố trí quỹ đất phù hợp để xây dựng các trạm sạc cho xe điện và các trạm xe đạp công cộng.

- Tổ chức các loại hình vận tải như xe buýt, taxi, xe ô tô điện 4 bánh, xe đạp công cộng... để kết nối với các điểm đầu cuối của các tuyến xe buýt khối lượng lớn, ga đường sắt đô thị, nhà ga, sân bay. Bố trí hợp lý luồng vận tải hành khách liên tỉnh phù hợp với nhu cầu và hướng tuyến. Đẩy nhanh tiến độ, sớm đưa vào khai thác, vận hành an toàn các tuyến đường sắt đô thị theo quy hoạch; Tăng cường công tác quản lý nhà nước đối với các đơn vị hoạt động vận tải tạo lập môi trường kinh doanh vận tải minh bạch, lành mạnh, bình đẳng, đúng quy định pháp luật.

- Đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng gồm đầu tư phát triển mạng lưới xe buýt, khai thác hiệu quả hệ thống đường sắt đô thị kết hợp giao thông chia sẻ, giao thông phi cơ giới đạt mục tiêu đáp ứng tối thiểu 30% nhu cầu vào năm 2030, tối thiểu 40% nhu cầu vào năm 2035. Trong đó, phát triển mạng lưới xe buýt tăng tối thiểu 24 tuyến vào năm 2030 và 41 tuyến vào năm 2035, mở rộng phạm vi phục vụ, đồng bộ cùng chuyển đổi xanh đoàn phương tiện sang xe buýt điện. Tổng nhu cầu chi phí cho phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt điện ước tính cần 13.586 tỷ đồng, bằng nguồn vốn ngân sách (58%) và đầu tư của doanh nghiệp (42%).

- Cụ thể về nhu cầu vốn đầu tư: Tổng kinh phí 13.586 tỷ đồng

+ Giai đoạn 2025-2030: Đầu tư phát triển mở mới tuyến buýt với phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh với tổng kinh phí khoảng 4.359 tỷ đồng (vốn ngân sách nhà nước: 2.132 tỷ đồng, vốn đầu tư của doanh nghiệp: 2.227 tỷ đồng).

+ Giai đoạn 2031-2035: Đầu tư phát triển mở mới tuyến buýt với phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh với tổng kinh phí khoảng 9.227 tỷ đồng (vốn ngân sách nhà nước: 5.698 tỷ đồng, vốn đầu tư của doanh nghiệp: 3.529 tỷ đồng).

1.8 Nhóm giải pháp tuyên truyền nâng cao ý thức chấp hành pháp luật giao thông cho người tham gia giao thông (nhóm giải pháp căn bản và lâu dài để nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông)

Tiếp tục tăng cường công tác tuyên truyền cả chiều rộng và chiều sâu đến mọi tầng lớp nhân dân để người dân hiểu, đồng thuận và nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông, tạo thói quen sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng.

1.9 Nhóm giải pháp tăng cường công tác kiểm tra, xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông vận tải (nhóm giải pháp tích cực nhằm răn đe các hành vi vi phạm và nâng cao ý thức người tham gia giao thông)

Trang bị phương tiện công nghệ thông tin tiên tiến, hiện đại cho lực lượng cảnh sát giao thông. Tăng cường thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về

trật tự an toàn giao thông, kiên quyết xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông, đặc biệt là tình trạng xe quá khổ, quá tải, các hành vi lái xe vi phạm nồng độ cồn, sử dụng ma túy hoặc các chất kích thích khác khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra xử lý nghiêm các vi phạm trong lĩnh vực vận tải hành khách, duy trì trật tự tại các bến xe liên tỉnh, khắc phục tình trạng xe dù, bến cóc, sử dụng xe hợp đồng hoạt động như tuyến cố định, đón trả khách, dõc dờ hàng hóa gây ùn tắc, mất trật tự an toàn giao thông; Kiểm soát tải trọng phương tiện và khai thác bến xe; Tập trung xử lý vi phạm tại các điểm trông giữ xe, bãi đỗ xe không phép, sai phép.

1.10 Nhóm giải pháp quản lý nhu cầu giao thông (TDM) (nhóm giải pháp cốt lõi, cấp thiết và lâu dài).

- Từ thực tiễn kinh nghiệm thế giới cho thấy nếu chỉ nỗ lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông để thỏa mãn nhu cầu đi lại, gia tăng phương tiện sẽ không thể giải quyết được tình trạng ùn tắc giao thông mà cần phải triển khai đồng thời 05 nhóm biện pháp quản lý nhu cầu giao thông đã được Ngân hàng Thế giới (WB) đưa ra ((i) *Quản lý bãi đỗ xe thông qua việc kiểm soát khả năng cung ứng và giá dịch vụ linh hoạt; (ii) Kiểm soát phương tiện cá nhân; (iii) Hạn chế trong khu vực đi bộ hoặc khu vực kiểm soát ô nhiễm; hạn chế trong khu vực giao thông công cộng đáp ứng tốt; (iv) Quản lý thuế, phí qua kiểm soát sở hữu và sử dụng xe thông qua phí sở hữu, thuế nhiên liệu, phí tắc nghẽn (theo khu vực cụ thể, thời điểm cụ thể) theo hình thức giấy phép, thu tự động, công thu phí...; (v). Khuyến khích phương tiện phi cơ giới, sử dụng phương tiện hiệu quả và thân thiện với môi trường.*

- Nghiên cứu xây dựng 02 Đề án (*Đề án phân vùng hạn chế hoạt động của xe máy phù hợp với cơ sở hạ tầng và năng lực phục vụ của hệ thống vận tải hành khách công cộng, tiến tới dừng hoạt động xe máy trên địa bàn các phường; dừng hoạt động xe máy tại một số khu vực; Đề án thu phí phương tiện cơ giới vào một số khu vực trên địa bàn có nguy cơ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường để hạn chế số lượng xe cơ giới đi vào*) cho phù hợp với chủ trương, chỉ đạo mới của Trung ương và UBND Thành phố.

(Chi tiết theo các Phụ lục 1,2,3,4 về danh mục đầu tư các giai đoạn 2026-2030 và 2031-2035 đính kèm)

2. Nhóm giải pháp trước mắt (06 nhóm giải pháp)

Từ thực tiễn việc triển khai thực hiện các giải pháp cơ bản, lâu dài về quy hoạch cũng như phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch cần có thời gian thực hiện, cần phải thường xuyên thực hiện những giải pháp trước mắt nhằm khai thác hiệu quả cao nhất hệ thống hạ tầng giao thông hiện có để cải thiện tình hình giao thông, tập trung vào các nội dung sau:

2.1 Khắc phục tình trạng lưu lượng giao thông lớn gây quá tải kết cấu hạ tầng giao thông hiện trạng: Thực hiện rà soát, mở rộng tối đa mặt đường, tăng khả năng thông hành, tăng diện tích đất dành cho giao thông, phát huy tối đa hiệu

quả kết cấu hạ tầng giao thông hiện có; Ứng dụng công nghệ AI điều khiển hệ thống đèn tín hiệu giao thông để điều tiết lưu lượng, tổ chức giao thông tại các nút giao theo thời gian thực.

2.2 Hạn chế bất cập do quá trình tổ chức thi công các công trình trên đường giao thông đang khai thác

- Thường xuyên phối hợp với Công an Thành phố, các chủ đầu tư, UBND các xã, phường thực hiện tổ chức phân luồng giao thông hợp lý nhất để phục vụ thi công các dự án trên địa bàn Thành phố gồm các dự án trọng điểm; các dự án thi công trên đường đang khai thác để đảm bảo tốt nhất cho các phương tiện lưu thông qua các khu vực thi công.

- Công tác tổ chức giao thông các dự án thi công trên đường bộ đang khai thác được thực hiện theo từng hạng mục công trình, phạm vi rào chắn lòng đường được triển khai theo từng giai đoạn phù hợp với biện pháp thi công nhằm hạn chế tối đa việc rào chắn không thi công gây nên tình trạng ùn tắc giao thông.

- Trong quá trình thi công thường xuyên phối hợp với các chủ đầu tư theo dõi, rà soát, đôn đốc thu hẹp rào chắn theo tiến độ thi công và điều chỉnh tổ chức giao thông theo tiến độ của dự án phù hợp với tình hình giao thông thực tế để giảm thiểu nguy cơ ùn tắc giao thông.

2.3 Tổ chức giao thông khắc phục xung đột giao thông tại các nút giao có mật độ giao thông cao; các tuyến phố giao cắt với các ngõ, đường ngang

- Thường xuyên phối hợp với Công an Thành phố, các địa phương rà soát các bất cập của tổ chức giao thông tại các khu vực nút giao thông có mật độ giao thông cao để điều chỉnh lại tổ chức giao thông phù hợp, giúp cải thiện tình hình giao thông, giảm ùn tắc giao thông, trong đó tập trung thực hiện một số nội dung như (điều chỉnh giảm một số pha rẽ trái để giảm xung đột; điều chỉnh lại chu kỳ pha của các hướng phù hợp theo từng khung thời gian thực tế; điều chỉnh bổ sung hệ thống đèn tín hiệu giao thông; sắp xếp các vị trí dừng đỗ, vị trí dừng xe buýt hợp lý,...).

- Theo dõi, rà soát điều chỉnh tổ chức giao thông hợp lý tại các điểm quay đầu, các đường ngõ gây xung đột, cấm rẽ trái tại một số điểm giao cắt để giảm xung đột.

- Phối hợp với Công an Thành phố để bố trí các lực lượng chốt trực hướng dẫn phân luồng nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông. Đồng thời phối hợp với UBND các xã, phường để huy động các lực lượng Công an địa phương, tự quản và các lực lượng tình nguyện của các xã, phường cùng tham gia hướng dẫn giao thông trong các khung giờ cao điểm để giảm ùn tắc giao thông.

2.4 Giải pháp khắc phục nhanh các sự cố giao thông; ảnh hưởng của thời tiết mưa bão gây ra tình trạng ngập úng cục bộ.

- Sở Xây dựng đã xây dựng phương án bố trí phương tiện cứu hộ và lực lượng để kịp thời xử lý, giải tỏa, phân luồng giao thông tại khu vực va chạm và khu vực lân cận, trả lại mặt đường cho các phương tiện lưu thông. (3 kịch bản, 04 phương án)

- Thông tin tình trạng tai nạn, ùn tắc giao thông, các vị trí bị úng ngập cục bộ khi mưa bão lên phương tiện thông tin VOV giao thông và các cơ quan báo, đài để người tham gia giao thông được biết và lựa chọn hướng đi phù hợp.

2.5 Giải pháp giải quyết tình trạng ùn tắc tại các khu vực cổng trường học, bệnh viện nơi tập trung mật độ giao thông cao vào giờ cao điểm:

- Rà soát, điều chỉnh tổ chức giao thông hợp lý khu vực cổng trường học, bệnh viện, các khu vực tập trung mật độ giao thông cao.

- Bố trí lực lượng hướng dẫn giao thông phối hợp với Công an Thành phố và các lực lượng liên quan phân luồng hướng dẫn giao thông vào các giờ cao điểm.

- Tăng cường công tác kiểm tra, xử lý các trường hợp vi phạm dừng đỗ trái quy định, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè gây mất an toàn giao thông.

- Tăng cường tuyên truyền đối với phụ huynh học sinh, học sinh chấp hành đúng theo Luật giao thông đường bộ và các quy định của UBND Thành phố về công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

2.6 Rà soát một số đoạn, tuyến đường chưa được đầu tư hoàn chỉnh, chưa kết nối; kết nối giao thông tại các Khu đô thị trên địa bàn Thành phố

- Tổ chức rà soát xác định trách nhiệm của các Chủ đầu tư thực hiện dự án, trách nhiệm quản lý của Chính quyền địa phương để xác định các tồn tại, bất cập về kết cấu hạ tầng giao thông.

- Tổ chức khảo sát để xác định vị trí, phạm vi các tuyến đường chưa được đầu tư hoàn chỉnh (bị thu hẹp, đầu tư từng giai đoạn...), chưa kết nối với giao thông trong khu vực.

- Tổ chức khảo sát vị trí, phạm vi các Khu đô thị, Khu nhà ở từ đó xác định được các tuyến đường kết nối xung quanh, các nút giao tại vị trí kết nối giao thông...

- Đánh giá hiện trạng kết nối giao thông tại các tuyến đường xung quanh (đã thông tuyến, bị rào chắn, bị thu hẹp, đang đầu tư dang dở cần hoàn thiện để kết nối...); đánh giá hiện trạng tổ chức giao thông tại các vị trí kết nối để xác định các bất cập về tổ chức giao thông.

VI. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Sở Xây dựng:

- Là cơ quan thường trực, chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan triển khai cụ thể hóa các chương trình, kế hoạch, dự án...; thường xuyên kiểm tra, đôn đốc; định kỳ hàng năm tổng hợp đánh giá kết quả triển khai thực hiện; kịp thời báo cáo UBND Thành phố những khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai và tổ chức thực hiện để điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp.

- Về các nhóm giải pháp, Sở Xây dựng chủ trì triển khai tổ chức thực hiện: Về phát triển kết cấu hạ tầng; hệ thống đường sắt đô thị; Đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, giao thông chia sẻ, giao thông phi cơ giới; đầu tư giao thông tỉnh và cung cấp năng lượng mới; Nhóm giải pháp quản lý nhu cầu giao thông (TDM)

- Chủ trì, tham mưu cho UBND Thành phố: Kiểm tra, đánh giá toàn diện tiến độ, kết quả thực hiện các chỉ tiêu về quy hoạch đô thị, quy hoạch giao thông, các đề án phát triển, tăng cường năng lực vận tải hành khách công cộng, quản lý phương tiện cơ giới cá nhân..., báo cáo khó khăn, vướng mắc trong thực hiện chính sách “*giãn dân*”, di dời các trụ sở cơ quan hành chính công, trường Đại học, Bệnh viện lớn và các công trình công cộng khác theo Quyết định số 130/QĐ-TTg ngày 23/01/2015 của Thủ tướng Chính phủ; khó khăn, vướng mắc và đề xuất giải pháp tháo gỡ kịp thời, thúc đẩy tiến độ, đảm bảo hiệu quả các mục tiêu đề ra. Rà soát, kiểm tra, xử lý theo thẩm quyền đối với các vi phạm về quy hoạch, thực hiện quy hoạch; tham mưu phát triển, đẩy nhanh tiến độ các dự án hạ tầng giao thông theo hướng đồng bộ, hiện đại, kết nối, có khả năng đáp ứng lưu lượng phương tiện giao thông cao; ưu tiên chỉ đạo duy tu, bảo trì, bảo dưỡng chất lượng các công trình đường bộ đã xuống cấp; đồng thời, tập trung xây dựng, hoàn thiện, nâng cấp các tuyến đường, vành đai, cầu vượt, hầm chui;

- Chỉ đạo các đơn vị chức năng điều chỉnh, khắc phục kịp thời các bất hợp lý về tổ chức giao thông là nguyên nhân gây tai nạn, ùn tắc giao thông đã được các cấp của ngành Công an kiên nghị; kiên quyết không đưa vào khai thác, sử dụng đối với các công trình đường bộ không đảm bảo tiêu chuẩn; yêu cầu các đơn vị thi công có biện pháp quản lý chặt chẽ, thực hiện hiệu quả, giảm thiểu tối đa ảnh hưởng, tác động của quá trình thi công các dự án hạ tầng giao thông đến việc đi lại của người tham gia giao thông.

- Chủ trì, phối hợp với Sở Tài chính liên hệ, phối hợp với các Bộ, ngành Trung ương để được hướng dẫn, hỗ trợ trong việc vận động các nguồn vốn tài trợ liên quan đến lĩnh vực chống ùn tắc giao thông trong quá trình triển khai thực hiện.

- Phối hợp với Sở Quy hoạch - Kiến trúc rà soát, tham mưu về công tác quy hoạch, vị trí các tuyến đường, bến, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận, điểm trung chuyển vận tải hành khách công cộng.

- Phối hợp với ngành Công an rà soát, đánh giá tổng thể thực trạng giao thông tại Thành phố. Nghiên cứu, tổ chức lại giao thông theo hướng tận dụng cơ sở hạ tầng giao thông hiện có, khai thác tối đa số lượng, công năng các bãi đỗ xe, điểm dừng đỗ xe trên địa bàn; triển khai nhân rộng các mô hình tổ chức giao thông đang đạt hiệu quả cao trong thời gian gần đây như phân làn đường theo loại phương tiện, sơn báo hiệu tốc độ, trị số giao thông, thông tin loại phương tiện theo làn đường... lên mặt đường...; sửa chữa, bổ sung, khắc phục kịp thời các hạn chế, bất cập về hệ thống báo hiệu đường bộ đảm bảo hợp lý, hiệu quả;

- Chủ trì, phối hợp với các Sở, ban, ngành có liên quan giám sát, đánh giá hiệu quả Kế hoạch và đề xuất điều chỉnh kịp thời, đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn.

2. Sở Tài chính

- Chủ trì, phối hợp với Sở Xây dựng và các cơ quan đơn vị liên quan tham mưu, đề xuất nguồn kinh phí thực hiện; tổ chức quản lý, kiểm tra, giám sát việc sử dụng các nguồn vốn đầu tư để thực hiện;

- Chủ trì, tổng hợp báo cáo UBND Thành phố, trình HĐND Thành phố bố trí nguồn kinh phí thực hiện theo quy định pháp luật.

- Rà soát, đôn đốc các Chủ đầu tư Khu đô thị trên địa bàn Thành phố khẩn trương tháo dỡ rào chắn, hoàn thành đầu tư các tuyến kết nối với đường hiện hữu để tăng khả năng thông hành.

3. Sở Quy hoạch - Kiến trúc

Chủ động rà soát các quy hoạch chuyên ngành giao thông, xây dựng và các quy hoạch khác liên quan do Trung ương và Thành phố phê duyệt để cập nhật, điều chỉnh kịp thời các quy hoạch trên địa bàn Thành phố, đảm bảo đồng bộ, đúng quy định, tạo thuận lợi cho công tác triển khai dự án và thu hút nguồn lực đầu tư.

Chủ trì triển khai nhóm giải pháp về quy hoạch, quản lý quy hoạch và phát triển đô thị.

4. Sở Khoa học và Công nghệ

Chủ trì, phối hợp với Sở Xây dựng và các Sở, ban, ngành và các đơn vị liên quan hướng dẫn, xác định, tổ chức thực hiện các nhiệm vụ khoa học và công nghệ góp phần phát triển công nghệ, trí tuệ nhân tạo, thiết bị, phương tiện nhằm nâng cao hiệu suất hoạt động, sử dụng hiệu quả năng lượng, giảm phát thải chất gây ô nhiễm không khí và khí nhà kính trong giao thông vận tải. Hỗ trợ các nội dung liên quan đến tiêu chuẩn, quy chuẩn phục vụ chuyển đổi xanh trong giao thông vận tải bao gồm hạ tầng trạm sạc pin, trạm nạp năng lượng mới và phòng chống cháy nổ.

5. Sở Nông nghiệp và Môi trường

- Chủ trì, phối hợp với các cơ quan thực việc xác định vùng phát thải thấp theo quy hoạch bảo vệ môi trường; lập, công bố đề án về vùng phát thải thấp.

- Chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan, tổng hợp xác định nhu cầu sử dụng đất phát triển hạ tầng giao thông trên địa bàn Thành phố để đưa vào quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất. Đồng thời, tăng cường kiểm tra, giám sát việc sử dụng đất đai theo quy hoạch.

- Phối hợp, hướng dẫn các thủ tục liên quan đến đề điều, thủy lợi theo quy định khi triển khai xây dựng các công trình giao thông. Đồng thời, tăng cường quản lý, kiểm tra, phát hiện, xử lý kịp thời các hành vi vi phạm liên quan đến đề điều, công trình thủy lợi.

6. Sở Tư pháp

Phối hợp với các Sở, ngành, đơn vị liên quan tham mưu, đóng góp ý kiến, thẩm định trong quá trình bổ sung, sửa đổi hoàn thiện các văn bản pháp quy để có căn cứ tổ chức thực hiện và các nhiệm vụ khác có liên quan.

7. Bộ Tư lệnh Thủ đô

Phối hợp chặt chẽ với Công an Thành phố, Ban ATGT giao thông và các lực lượng chức năng đẩy mạnh tuyên truyền, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông; tăng cường bố trí lực lượng cùng với các lực lượng liên quan ứng trực tại các vị trí

thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông để kịp thời hướng dẫn, điều tiết giao thông tạo điều kiện cho người tham gia giao thông an toàn, thuận lợi qua những vị trí này.

8. Công an Thành phố

(1) Phối hợp với Ban ATGT Thành phố, Sở Khoa học và Công nghệ tiếp tục đổi mới công tác tuyên truyền, giáo dục, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật giao thông, xây dựng văn hóa giao thông, sử dụng phương tiện giao thông công cộng, đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên địa bàn thành phố.

(2) Tăng cường bố trí lực lượng, đẩy mạnh tuần tra, kiểm soát xử lý vi phạm, trong đó chú trọng xử lý qua camera giám sát (phạt nguội); tập trung hướng dẫn, phân luồng giao thông tại các nút giao, tuyến đường, vị trí có lưu lượng giao thông cao có nguy cơ xảy ra ùn tắc giao thông vào giờ cao điểm, trước tiên là các khu vực thường xuyên ùn tắc đã được xác định.

(3) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan tổ chức nghiên cứu điều chỉnh mức xử lý vi phạm giao thông theo các cơ chế đặc thù của Luật Thủ đô, đảm bảo đủ sức răn đe nhằm nâng cao ý thức, tạo sự chuyển biến rõ rệt của người tham gia giao thông.

(4) Chủ trì triển khai thực hiện nhóm giải pháp tăng cường công tác kiểm tra, xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông vận tải.

9. Sở Văn hóa và Thể thao

Chủ trì, phối hợp với Sở Xây dựng và các cơ quan liên quan tổ chức tuyên truyền Kế hoạch và vùng phát thải thấp nhằm tạo sự đồng thuận của người dân, doanh nghiệp, các tổ chức trong việc triển khai các chương trình, dự án thành phần.

10. Ban Quản lý dự án đường sắt đô thị Hà Nội

Chủ trì, phối hợp với Sở Tài chính và các Sở, ngành liên quan căn cứ Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị Hà Nội và các nghị quyết, chỉ đạo của Trung ương, Thành phố để tham mưu cho Thành phố trong công tác quy hoạch, triển khai đầu tư các dự án đường sắt đô thị, cơ chế thu hút nguồn lực và các nội dung khác liên quan đến phát triển đường sắt đô thị Hà Nội.

11. UBND các phường, xã

(1) Quản lý giám sát chặt chẽ các quy hoạch được duyệt. Tăng cường công tác quản lý trật tự xây dựng, trật tự đô thị, hành lang an toàn đường bộ. Gắn trách nhiệm người đứng đầu cấp ủy các cấp trong việc giải phóng mặt bằng, bảo đảm theo đúng tiến độ yêu cầu sau khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

(2) Lập kế hoạch hàng năm để triển khai thực hiện các chương trình, dự án được phân công. Đồng thời, tuyên truyền, vận động nhân dân về mục đích, nội dung Kế hoạch để tạo sự đồng thuận; từ đó chủ động phối hợp, tạo điều kiện thuận lợi để triển khai thực hiện.

(3) Thực hiện việc sơ kết, tổng kết rút kinh nghiệm, định kỳ hàng năm báo cáo UBND Thành phố (qua Sở Xây dựng) về tình hình, kết quả.

12. Chủ đầu tư các dự án

Tập trung chỉ đạo sát sao, cụ thể nâng cao trách nhiệm cán bộ điều hành, phụ trách dự án, tăng cường quản lý tổ chức thi công, đặc biệt đối với các công trình trọng điểm của Thành phố, đảm bảo chất lượng, tiến độ, mỹ quan, an toàn lao động, vệ sinh môi trường và các nội dung khác theo quy định.

VII. THỜI GIAN VÀ DỰ KIẾN KINH PHÍ THỰC HIỆN

1. Thời gian thực hiện giai đoạn 2026-2035, chia làm 2 giai đoạn:

- Giai đoạn 2026-2031.
- Giai đoạn 2031-2035.

2. Dự kiến kinh phí thực hiện: Chi tiết có tại các Phụ lục kèm theo.

VIII. CHẾ ĐỘ BÁO CÁO

1. Yêu cầu các Sở, ban, ngành, UBND các xã, phường xây dựng kế hoạch chi tiết triển khai các nhiệm vụ được giao. Hàng quý đánh giá kết quả thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp trong Kế hoạch và báo cáo kết quả thực hiện nhiệm vụ gửi về Sở Xây dựng để tổng hợp, báo cáo UBND Thành phố theo quy định.

2. Định kỳ tháng 12 hàng năm, các Sở, ban, ngành, UBND các xã, phường tổ chức tổng kết, đánh giá kết quả thực hiện các nhiệm vụ được giao tại Kế hoạch, có báo cáo gửi về Sở Xây dựng **trước ngày 18/12** để tổng hợp, báo cáo Ủy ban ATGT Quốc gia, UBND Thành phố theo quy định.

3. UBND Thành phố yêu cầu Giám đốc các Sở, Thủ trưởng các Ban, ngành Thành phố có liên quan, Chủ tịch UBND các xã, phường tổ chức triển khai thực hiện nghiêm túc và có hiệu quả Kế hoạch này. Trong quá trình tổ chức thực hiện, những vấn đề cần bổ sung, điều chỉnh, các Sở, ban, ngành Thành phố, UBND các xã, phường kịp thời đề xuất gửi về Sở Xây dựng để tổng hợp, báo cáo UBND Thành phố xem xét, quyết định.

Nơi nhận:

- Đ/c Bí thư Thành ủy;
- Thường trực Thành ủy;
- Thường trực HĐNDTP;
- Đ/c Chủ tịch UBNDTP;
- Các đ/c PCT UBNDTP;
- VP Thành ủy;
- Ban Tuyên giáo Thành ủy;
- UB MTTQ và các Tổ chức chính trị - xã hội Thành phố;
- Các Sở, ban, ngành Thành phố;
- UBND các xã, phường;
- VPUBTP: CVP, PCVP
- Lưu : VT, ĐT.

để báo cáo

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH

Dương Đức Tuấn

PHỤ LỤC
BẢNG PHÂN CÔNG TỔ CHỨC THỰC HIỆN CÁC NHIỆM VỤ
(Kèm theo Kế hoạch số /KH-UBND ngày tháng năm 2025 của UBND Thành phố)

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
I	Nhóm giải pháp lâu dài theo các thời kỳ 2026-2030, 2030-2035 và những năm tiếp theo				
1.1	Nhóm giải pháp về cơ chế, chính sách:				
(a)	<p>Nhóm giải pháp về cơ chế, chính sách - cấp Trung ương:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Các cơ chế, chính sách liên quan đến các ban, bộ, ngành Trung ương để triển khai Luật Thủ đô, thực hiện Chỉ thị 20/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về một số nhiệm vụ cấp bách, quyết liệt ngăn chặn, giải quyết tình trạng ô nhiễm môi trường, Kế hoạch số 267/KH-UBND ngày 30/9/2025 của UBND Thành phố Hà Nội về triển khai Chỉ thị 20/CT-TTg; thực hiện quản lý nhu cầu giao thông. - Cơ chế chính sách đảm bảo nguồn vốn thực hiện. - Cơ chế chính sách liên quan đến đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông của Trung ương và các tỉnh lân cận để sớm hoàn thiện và đưa vào khai thác hệ thống giao thông đối ngoại của thành phố. 	UBND Thành phố	Các Sở, ban ngành tham mưu UBND Thành phố	2026-2027	
(b)	<p>Nhóm giải pháp về cơ chế, chính sách - cấp thành phố Hà Nội:</p> <p>(1) Về huy động nguồn lực: Thu hút đa dạng các nguồn lực vốn đầu tư. Bên cạnh nguồn lực ngân sách từ trung ương và thành phố, huy động hiệu quả các nguồn vốn tư nhân, xã hội hóa, vốn vay ưu đãi ODA, vốn FDI cũng như từ các định chế tài chính hỗ trợ chuyển đổi xanh.</p> <p>(2) Về đầu tư:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý, cơ chế đặc thù cho Hà Nội để đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án trọng điểm. - Xây dựng khung pháp lý và chính sách TOD; Lồng ghép TOD vào quy hoạch đô thị; Phát triển hạ tầng kết nối TOD; xây dựng cơ chế quản lý, giám sát chặt chẽ việc triển khai các dự án TOD để đảm bảo đúng quy hoạch, không gây áp lực mới lên hạ tầng giao 	Sở Tài chính		2026-2027	

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>thông và dịch vụ.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng cơ chế thu hút đầu tư và phát triển kinh tế-xã hội đồng bộ cho các đô thị vệ tinh giúp tái cấu trúc đô thị từ đơn cực sang đa cực, đa trung tâm cũng như thuận lợi cho quá trình giảm tải nội đô. - Xây dựng cơ chế đặc thù về huy động và sử dụng vốn đầu tư hạ tầng giao thông. Cụ thể: bổ sung quy định về Quỹ phát triển giao thông đô thị, cho phép sử dụng nguồn thu từ các khoản phí liên quan đến giao thông (như phí đỗ xe, phí đường bộ, phí sử dụng lòng đường, vỉa hè, phí nội đô, phí UTGT, phí hoạt động trong vùng phát thải thấp) để tái đầu tư vào hạ tầng giao thông cũng như thực thi các biện pháp giảm thiểu UTGT; Cơ chế thu hút đầu tư tư nhân (PPP); Phát hành trái phiếu công trình giao thông; Cơ chế đặc thù về khai thác quỹ đất (TOD). - Cơ chế đặc thù về công tác giải phóng mặt bằng (GPMB): Quy định đặc thù về thu hồi đất; Cơ chế tái định cư linh hoạt; phân cấp Thẩm quyền quyết định GPMB; Xây dựng và ban hành các văn bản hướng dẫn thực hiện. <p>(3) Về thúc đẩy ứng dụng khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực giao thông vận tải:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bên cạnh việc đầu tư, ứng dụng công nghệ trong quản lý, giám sát, điều khiển, chỉ huy, tổ chức giao thông của cơ quan quản lý, cần cụ thể hóa cơ chế, chính sách về khai thác, sử dụng CSDL chung, nền tảng chung theo phân cấp, phân quyền cũng như khai thác hiệu quả các nguồn thông tin, dữ liệu, nền tảng của doanh nghiệp và người dân; đồng thời đảm bảo chia sẻ giao thông thông tin hữu ích cho người tham gia giao thông. - Xem xét ban hành cơ chế chính sách khuyến khích nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ trong việc ưu đãi đầu tư cho công nghệ giao thông thông minh (ITS), dịch vụ CNTT; Chính sách hỗ trợ nghiên cứu và phát triển (R&D) cho các nghiên cứu trong điều khiển giao thông; Đào tạo đội ngũ nhân lực chất lượng cao trong quản lý điều hành giao thông đô thị. <p>(4) Về quản lý nhu cầu giao thông:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng các quy định cụ thể về quản lý nhu cầu giao thông (TDM) thông qua các 	Sở Tài chính	Sở Xây dựng; Công an TP; Sở NNMT; UBND Các Xã, phường và các đơn vị liên quan	2026-2027	

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>tiện cá nhân.</p> <p>(4) Tăng cường công tác thiết kế và thẩm định, phê duyệt các đồ án quy hoạch đảm bảo tính đồng bộ và đầy đủ các hạ tầng, dịch vụ theo quy định; đề xuất xây dựng và ban hành quy định về đánh giá tác động giao thông với các đồ án quy mô lớn, gây chất tải lớn lên hệ thống giao thông; đề xuất điều chỉnh hoặc bổ sung đầu tư cải tạo hệ thống giao thông để kiểm soát nguy cơ UTGT cục bộ; công suất bãi đỗ, điểm đỗ xe nội bộ tối thiểu phải đáp ứng nhu cầu theo tính toán.</p> <p>(5) Rà soát, điều chỉnh, cập nhật quy hoạch bến xe, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận và trạm dừng nghỉ trên địa bàn thành phố Hà Nội trên cơ sở tình hình thực tế và xem xét các yếu tố như: công nghệ, yêu cầu tích hợp hạ tầng trạm sạc/trạm nạp năng lượng mới, tính khả thi, kế hoạch triển khai vùng phát thải thấp,... Rà soát, quy hoạch hệ thống trạm sạc và quản lý quy hoạch hệ thống trạm sạc.</p> <p>(6) Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát việc triển khai các đồ án quy hoạch, hoạt động đầu tư, xây dựng phát triển đô thị cũng như vận hành khai thác; kịp thời phát hiện các sai phạm cũng như bất thường về chất tải lên hệ thống giao thông công cộng.</p> <p>(7) Phối hợp với các bộ, ngành liên quan tích cực triển khai thực hiện việc di dời bệnh viện, trường học, khu công nghiệp,... ra khỏi trung tâm Thành phố theo quy hoạch nhằm giảm lưu lượng phương tiện, mật độ dân cư khu vực nội đô. Cập nhật những thay đổi, biến động lớn về quy hoạch và phát triển đô thị (các khu phát triển mới, di dời của các cơ sở lớn như bệnh viện, trường học,...); kịp thời có đánh giá, phân tích để điều chỉnh giao thông cho phù hợp.</p> <p>(8) Quy hoạch đồng bộ, đầu tư xây dựng hệ thống công trình hạ tầng trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ đảm bảo ổn định trong khai thác, hạn chế phải đào đường, đào hè, ảnh hưởng đến lưu thông và mỹ quan đô thị. Xây dựng quy chế cho thuê dịch vụ sử dụng công trình hạ tầng do Thành phố đầu tư.</p> <p>(9) Phát triển không gian đi bộ và giao thông phi cơ giới; mở rộng khu vực đi bộ được kết nối liên thông; xây dựng các tuyến đường dành riêng cho xe đạp được liên thông;</p> <p>(10) Nghiên cứu ứng dụng công nghệ, giải pháp mới, hiệu quả trong việc thu thập dữ liệu</p>	Sở Quy hoạch kiến trúc	Sở Xây dựng; Sở Tài chính Công an TP; UBND Các xã, phường và các đơn vị liên quan		

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	lớn về đi lại trên địa bàn Thành phố phục vụ hiệu quả công các quy hoạch và quản lý (dữ liệu ma trận O-D đi lại,...).				
1.3	<p>Nhóm giải pháp về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:</p> <p>Tập trung đầu tư xây dựng hệ thống đường vành đai (1, 2, 2.5, 3, 3.5, 4, 5), 18 tuyến đường trục kết nối giao thông, 11 cầu vượt sông Hồng, sông Đuống (trọng tâm là 9 cầu: Tứ Liên, Ngọc Hồi, Trần Hưng Đạo, Thượng Cát, Hồng Hà, Mỹ Sở, Giang Biên, Lê Chi, Vân Phúc), 05 cầu vượt tại các nút giao cũng như kết nối, liên thông các tuyến đường, các dự án giảm thiểu ùn tắc giao thông trong nội đô. Tổng mức đầu tư ước tính khoảng 528.423 tỷ đồng, chủ yếu bằng nguồn vốn ngân sách. Trong đó</p> <p><i>Giai đoạn 2026-2030:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + Tập trung nguồn vốn đầu tư công xây dựng, hoàn thành khép kín tuyến đường vành đai 2 (đoạn Ngã Tư Sở - Cầu Giấy), Vành đai 2,5, Vành đai 3,5; Hoàn thành 02 trục hướng tâm; Cải tạo nâng cấp các tuyến đường quốc lộ 21B, Quốc lộ 32, Quốc lộ 1A phía Bắc; Đầu tư nâng cấp, mở rộng một số trục giao thông chính; đầu tư xây dựng các cầu vượt tại 05 vị trí nút giao. + Tăng cường phối hợp chặt chẽ với Nhà đầu tư nhằm đẩy nhanh quá trình hoàn thiện các thủ tục triển khai các dự án thực hiện theo hình thức đối tác công tư, bảo đảm tiến độ và tuân thủ quy định pháp luật, cụ thể (Đại lộ cảnh quan sông Hồng, Trục Hà Đông - Xuân Mai, Quốc lộ 1A...) <p>Về nhu cầu vốn đầu tư trong giai đoạn 2026-2030: 401.786 tỷ đồng</p> <ul style="list-style-type: none"> * Về nhu cầu vốn đầu tư công: 22 dự án với nhu cầu vốn khoảng 61.828 tỷ đồng. * Về nhu cầu vốn các dự án PPP: 06 dự án với nhu cầu vốn khoảng 339.958 tỷ đồng. <p><i>Giai đoạn 2031-2035:</i></p> <p>Tập trung nguồn vốn đầu tư công xây dựng, hoàn thành các tuyến quốc lộ còn lại (quốc lộ 21A, Quốc lộ 21B...) và các tuyến đường liên khu vực trong khu vực đô thị</p>	Sở Xây dựng	Sở Tài chính; Sở NNMT; UBND các xã, phường; Chủ đầu tư các dự án đầu tư công; Nhà đầu tư các dự án PPP	Lộ trình theo các giai đoạn: 2026-2030 và 2031-2035	

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>nhằm tạo ra mạng lưới đường đô thị hoàn chỉnh. Tăng cường kêu gọi thu hút Nhà đầu tư tham gia đầu tư các dự án cầu lớn qua sông Hồng, trục giao thông hướng tâm của Thành phố, cụ thể (Trục Hồ Tây Ba Vì, 05 cầu lớn qua sông Hồng trong phạm vi vành đai 4...)</p> <p>Nhu cầu vốn đầu tư giai đoạn 2031-2035: 126.637 tỷ đồng</p> <p>* Vốn đầu tư công: 11 dự án khoảng 28.082 tỷ đồng.</p> <p>* Vốn các dự án PPP: 07 dự án khoảng 98.555 tỷ đồng.</p>				
1.4	<p>Nhóm giải pháp về đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị: (Trụ cột quan trọng đảm bảo cung bền vững).</p> <p>Tập trung đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị để hoàn thành 5 tuyến (số 2, 2A, 3, 5) với chiều dài 96,8 km trong giai đoạn 2026-2030 và 8 tuyến (số 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, Tuyến Vệ tinh: Sơn Tây - Hòa Lạc - Xuân Mai) với chiều dài 301 km trong giai đoạn 2031-2035. Tổng mức đầu tư ước tính 37,703 tỷ USD tương đương khoảng 993.395 tỷ đồng, bằng nguồn vốn ngân sách, vốn vay trái phiếu, vốn vay ODA và các nguồn vốn huy động khác. Trong đó:</p> <p>Giai đoạn 2026-2030: Hoàn thành 96,8km (tuyến số 2, 3, 5 và công tác chuẩn bị đầu tư các tuyến còn lại) với nguồn vốn kết hợp ODA, NSNN của Thủ đô kết hợp nguồn vốn xã hội hóa với tổng mức đầu tư khoảng 14,602 tỷ USD tương đương hơn 384.763 tỷ đồng.</p> <p>Giai đoạn 2031-2035: Hoàn thành 301km km còn lại (tuyến số 1, số 2 đoạn kéo dài, số 6, 7, 8) Về nhu cầu vốn đầu tư các dự án nêu trên trong giai đoạn đến năm 2035 cần nguồn vốn khoảng 22,572 tỷ USD tương đương khoảng 598.672 tỷ</p>	Sở Xây dựng	Sở Tài chính, Sở NNMT, Ban QLDA đường sắt đô thị; UBND các xã, phường; Công ty TNHH MTV đường sắt HN	Lộ trình theo các giai đoạn: 2026-2030 và 2031-2035	
1.5	<p>Nhóm giải pháp giao thông tĩnh:</p> <p>(1) Rà soát, cập nhật quy hoạch (vị trí, quy mô, giải pháp: ngầm/nổi,...); đề xuất kế hoạch khả thi, ưu tiên đầu tư các không gian ngầm quy mô lớn; tích hợp hệ thống trạm sạc để đồng bộ với quá trình chuyển đổi xanh.</p> <p>(2) Xây dựng thêm các bãi đỗ xe ngầm, bãi đỗ xe cao tầng tại các khu vực trung tâm, các điểm trung chuyển giao thông. Áp dụng công nghệ quản lý đỗ xe thông minh, tự động hóa</p>				

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>toàn trình (ứng dụng tìm chỗ, tự động xác nhận sự kiện xe đỗ/rời đi/sự cố/vi phạm để thiết lập quy trình cho phiên đỗ/kết thúc phiên, thanh toán điện tử/xử lý sự cố, vi phạm,...). Công nghệ cho phép triển khai hiệu quả chính sách linh hoạt về phí dịch vụ đỗ xe góp phần thực thi chính sách quản lý nhu cầu giao thông.</p> <p>(3) Tăng cường công suất hệ thống đỗ xe tạm thời, đồng thời kiểm soát tình trạng vi phạm về đậu đỗ xe cũng như vi phạm về tổ chức đậu đỗ xe trái phép dưới lòng đường, trên hè phố. Bố trí các điểm đỗ xe đáp ứng nhu cầu chung chuyển phương thức đi lại (P&R) khi thực thi vùng phát thải thấp. Tích hợp hệ thống quản lý đỗ xe trên nền tảng chung hệ thống giao thông thông minh để hỗ trợ tổ chức đỗ xe linh hoạt, tránh ảnh hưởng đến lưu thông đồng thời tối ưu khai thác hạ tầng giao thông.</p> <p>(4) Đầu tư hệ thống bến xe liên tỉnh mới phù hợp với quá trình mở rộng và phát triển đô thị, từng bước chuyển đổi công năng, di dời các bến xe trong khu vực Vành đai 3.</p> <p>(5) Bố trí quỹ đất hợp lý để xây dựng các điểm đỗ xe, bãi đỗ xe phù hợp với nhu cầu của từng khu vực, gắn với hệ thống công trình dịch vụ; tích hợp và phát triển hạ tầng cung cấp năng lượng mới.</p> <p>(6) Huy động đa dạng các nguồn lực đầu tư, đặc biệt là đầu tư tư nhân, PPP, xã hội hóa.</p> <p>Về nhu cầu vốn đầu tư: 10.200 tỷ đồng:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trong giai đoạn 2026-2030, bố trí đầu tư xây dựng 01 bến xe, 04 bãi đỗ xe tập trung bằng nguồn vốn đầu tư công với tổng mức khoảng 2.900 tỷ đồng; đồng thời kêu gọi đầu tư xây dựng 06 bãi đỗ xe bằng nguồn vốn ngoài ngân sách hoặc theo hình thức đối tác công tư với nhu cầu vốn khoảng 4.200 tỷ đồng. - Trong giai đoạn 2031-2035: bố trí đầu tư xây dựng 02 bến xe bằng nguồn vốn đầu tư công với tổng mức khoảng 1.000 tỷ đồng; đồng thời kêu gọi đầu tư xây dựng 03 bãi đỗ xe theo nguồn vốn ngoài ngân sách hoặc theo hình thức đối tác công tư với nhu cầu vốn khoảng 2.100 tỷ đồng. 	Sở Xây dựng	Sở Tài chính; Sở NNMT; UBND các xã, phường; Chủ đầu tư các dự án đầu tư công; Nhà đầu tư các dự án PPP	Lộ trình theo các giai đoạn: 2026-2030 và 2031-2035	

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
1.6	<p>Nhóm giải pháp Tổ chức giao thông và Ứng dụng công nghệ thông tin (CNTT) trong công tác quản lý, điều hành giao thông (Nhóm giải pháp đột phá):</p> <p>(1) Nghiên cứu, xây dựng, ứng dụng mô hình giao thông thông minh trong tổng thể xây dựng thành phố thông minh, chủ động thực hiện chương trình chuyển đổi số trong lĩnh vực giao thông vận tải, nhằm tối ưu công tác quản lý, tổ chức giao thông đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Thành phố. Tăng cường kết nối và chia sẻ dữ liệu số giữa các Sở, Ngành của Thành phố; Cung cấp tình hình giao thông thực tế và hướng dẫn cho người tham gia giao thông tránh các điểm ùn tắc giao thông.</p> <p>(2) Tiếp tục thực hiện Đề án Giao thông thông minh đã được UBND Thành phố ban hành tại Quyết định số 6369/QĐ-UBND phê duyệt Đề án Giao thông thông minh trên địa bàn Thành phố Hà Nội. Trong đó, tập trung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ứng dụng hiệu quả các phần mềm mô phỏng giao thông, dự báo giao thông, đánh giá tác động giao thông trong công tác quản lý điều hành giao thông, tổ chức giao thông. - Số hóa cơ sở dữ liệu đồng bộ của ngành xây dựng (hạ tầng giao thông; hạ tầng kỹ thuật: cây xanh, chiếu sáng, thoát nước,...) làm cơ sở quản lý, khai thác và vận hành. - Rà soát, tu bổ, nâng cấp hệ thống giám sát hành trình lắp đặt trên phương tiện xe buýt đảm bảo cho việc khai thác hiệu quả dữ liệu giao thông thời gian thực được thu thập (vị trí, luồng video dòng giao thông): phân tích hình ảnh bằng AI để tự động xác định tình trạng giao thông (thông thoáng, ùn ứ, tắc nghẽn,...) nhằm hỗ trợ công tác giám sát, điều tiết và xử lý sự cố giao thông. - Tiếp nhận thông tin, dữ liệu đa nguồn từ các hệ thống khác để tích hợp lên Hệ thống giao thông thông minh nhằm nâng cao hiệu quả giám sát và quản lý, điều hành giao thông. Chia sẻ thông tin, dữ liệu theo quy định. - Thúc đẩy áp dụng hiệu quả các giải pháp công nghệ hiện đại, tự động hóa trong quản lý đỗ xe. Tích hợp dữ liệu hoạt động theo thời gian thực tại các bến xe, bãi đỗ, điểm đỗ lên nền tảng quản lý giao thông tĩnh của Thành phố. - Nghiên cứu, đánh giá, đề xuất các giải pháp tiên tiến, hiệu quả và toàn diện cho thu phí nội đô, thu phí UTGT. 	Công an Thành phố	Sở Tài chính, Sở Xây dựng, Sở KHCN, UBND các xã phường và các đơn vị liên quan	Lộ trình theo các giai đoạn: 2026-2030 và 2031-2035	

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>- Nghiên cứu, đánh giá, đề xuất các giải pháp hiệu quả trong điều tiết giao thông trên mạng lưới.</p> <p>- Thiết lập nền tảng (hệ thống phần mềm trung tâm) hiệu quả theo định hướng chuẩn kiến trúc giao thông thông minh, đô thị thông minh để thực thi chức năng tích hợp các phân hệ chuyên đề theo dạng mô đun hóa (thuận tiện cho việc mở rộng, nâng cấp hệ thống), quản trị dữ liệu tập trung, tích hợp và chia sẻ dữ liệu hiệu quả, phân quyền quản trị người dùng/cơ quan/ngành dùng hệ thống chung, thực thi các quy trình liên động, cũng như cung cấp thông tin, ứng dụng tiện ích và tương tác với người dân.</p> <p>- Tiếp tục tăng cường xử lý khắc phục kịp thời, nhanh chóng, hiệu quả điểm hay xảy ra tai nạn giao thông đường bộ, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường bộ, điểm ùn tắc giao thông thường xuyên.</p> <p>Về nhu cầu vốn đầu tư: Tổng kinh phí 18.054 tỷ đồng.</p> <p>- Trong giai đoạn 2026-2030, bố trí kinh phí khoảng 9.392 tỷ đồng (chuyển đổi số khoảng 2.310 tỷ đồng; tổ chức giao thông khoảng 7.082 tỷ đồng).</p> <p>- Trong giai đoạn 2031-2035, bố trí kinh phí khoảng 8.662 tỷ đồng (chuyển đổi số khoảng 2.480 tỷ đồng và tổ chức giao thông khoảng 6.182 tỷ đồng)</p>				
1.7	<p>Nhóm giải pháp về đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt kết hợp giao thông chia sẻ, giao thông phi cơ giới và vận tải ĐSDT.</p> <p>(1) Phát triển vận tải hành khách công cộng đáp ứng được cơ bản nhu cầu của người dân; mở thêm các tuyến mới, đặc biệt là các tuyến liên kết vùng, bảo đảm kết nối thuận tiện giữa các loại hình phương tiện giao thông công cộng để thay thế phương tiện giao thông cá nhân.</p> <p>(2) Xây dựng lộ trình, chính sách chuyển đổi giao thông xanh, năng lượng sạch; xây dựng và triển khai tiêu chuẩn, quy chuẩn về khí thải các phương tiện giao thông trên địa bàn thành phố đáp ứng yêu cầu về giao thông xanh; bố trí quỹ đất phù hợp để xây dựng các trạm sạc cho xe điện và các trạm xe đạp công cộng.</p> <p>(3) Tổ chức các loại hình vận tải như xe buýt, taxi, xe ô tô điện 4 bánh, xe đạp công cộng,... để kết nối với các điểm đầu cuối của các tuyến xe buýt khối lượng lớn, ga đường</p>				

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>sắt đô thị, nhà ga, sân bay. Bố trí hợp lý luồng vận tải hành khách liên tỉnh phù hợp với nhu cầu và hướng tuyến. Đẩy nhanh tiến độ, sớm đưa vào khai thác, vận hành an toàn các tuyến đường sắt đô thị theo quy hoạch; Tăng cường công tác quản lý nhà nước đối với các đơn vị hoạt động vận tải tạo lập môi trường kinh doanh vận tải minh bạch, lành mạnh, bình đẳng, đúng quy định pháp luật.</p> <p>(4) Đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng gồm đầu tư phát triển mạng lưới xe buýt, khai thác hiệu quả hệ thống đường sắt đô thị kết hợp giao thông chia sẻ, giao thông phi cơ giới đạt mục tiêu đáp ứng tối thiểu 30% nhu cầu vào năm 2030, tối thiểu 40% nhu cầu vào năm 2035. Trong đó, phát triển mạng lưới xe buýt tăng tối thiểu 24 tuyến vào năm 2030 và 41 tuyến vào năm 2035 (Đề án đánh giá tổng thể mạng lưới xe buýt làm cơ sở đề xuất các giải pháp nhằm điều chỉnh, nâng cao chất lượng dịch vụ và sản lượng vận tải hành khách công cộng trên địa bàn Thành phố theo quyết định số 2066/QĐ-UBND ngày tháng năm 2025 của UBND Thành phố), mở rộng phạm vi phục vụ, đồng bộ cùng chuyển đổi xanh đoàn phương tiện sang xe buýt điện. Tổng nhu cầu chi phí cho phát triển VTHKCC bằng xe buýt điện ước tính cần 13.586 tỷ đồng, bằng nguồn vốn ngân sách (58%) và đầu tư của doanh nghiệp (42%)- Đề án phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố” theo Quyết định số 6004/QĐ-UBND ngày 18 tháng 11 năm 2024 của UBND Thành phố .</p> <p>Cụ thể về nhu cầu vốn đầu tư: Tổng kinh phí 13.586 tỷ đồng. Trong đó:</p> <p>-Giai đoạn 2025-2030: Đầu tư phát triển mở mới tuyến buýt với phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh với tổng kinh phí khoảng 4.359 tỷ đồng (vốn ngân sách nhà nước: 2.132 tỷ đồng, vốn đầu tư của doanh nghiệp: 2.227 tỷ đồng).</p> <p>-Giai đoạn 2031-2035: Đầu tư phát triển mở mới tuyến buýt với phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh với tổng kinh phí khoảng 9.227 tỷ đồng (vốn ngân sách nhà nước: 5.698 tỷ đồng, vốn đầu tư của doanh nghiệp: 3.529 tỷ đồng).</p>	Sở Xây dựng	Sở Tài chính; Công an Thành phố, Tổng công ty vận tải; UBND các xã, phường; Công ty TNHH MTV đường sắt HN	Lộ trình theo các giai đoạn: 2026-2030 và 2031-2035	

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
1.8	<p>Nhóm giải pháp tuyên truyền nâng cao ý thức chấp hành pháp luật giao thông và giúp điều chỉnh hành vi của người tham gia giao thông (Nhóm giải pháp căn bản, lâu dài, bền vững):</p> <p>(1) Tiếp tục tăng cường công tác tuyên truyền cả chiều rộng và chiều sâu đến mọi tầng lớp nhân dân để người dân hiểu, đồng thuận và nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông, tạo thói quen sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng, giảm sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân, điều chỉnh kế hoạch đi lại theo hướng hạn chế nhu cầu sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân vào giờ cao điểm cũng như các khu vực UTGT hoặc khu vực hạn chế lưu thông.</p> <p>(2) Tuyên truyền hiệu quả cả chiều rộng và chiều sâu đến mọi tầng lớp nhân dân để người dân đồng thuận, đồng hành cùng Thành phố triển khai Nhóm giải pháp quản lý nhu cầu giao thông (TDM). Đảm bảo minh bạch về thông tin nhằm nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền.</p>	Sở Văn hóa và thể thao	Các sở, ngành Thành phố; Văn phòng Ban ATGT	2026-2035	
1.9	<p>Nhóm giải pháp Tăng cường công tác kiểm tra, xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông vận tải (nâng cao ý thức, đảm bảo hiệu quả thực thi các chính sách về quản lý và tổ chức giao thông.</p> <p>(1) Tăng cường ứng dụng công nghệ hiện đại, tự động hóa trong giám sát, phát hiện và xử lý vi phạm trật tự ATGT đường bộ và vận tải đường bộ.</p> <p>(2) Trang bị phương tiện công nghệ thông tin tiên tiến, hiện đại cho lực lượng cảnh sát giao thông. Tăng cường thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về trật tự an toàn giao thông, kiên quyết xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây UTGT và tai nạn giao thông, đặc biệt là tình trạng xe quá khổ, quá tải, các hành vi lái xe vi phạm nồng độ cồn, sử dụng ma túy hoặc các chất kích thích khác khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông.</p> <p>(3) Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra xử lý nghiêm các vi phạm trong lĩnh vực vận tải hành khách, duy trì trật tự tại các bến xe liên tỉnh, khắc phục tình trạng xe dù, bến cóc, sử dụng xe hợp đồng hoạt động như tuyến cố định, đón trả khách, dốc dỡ hàng hóa gây</p>	Công an Thành phố	Sở Xây dựng; UBND các xã, phường		

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>ùn tắc, mất trật tự an toàn giao thông; Kiểm soát tải trọng phương tiện và khai thác bến xe; Tập trung xử lý vi phạm tại các điểm trông giữ xe, bãi đỗ xe không phép, sai phép.</p>				
1.10	<p>Nhóm giải pháp Quản lý nhu cầu giao thông (TDM) – Nhóm giải pháp cốt lõi, cấp thiết và lâu dài:</p> <p>(1) Xác định nhu cầu giao thông và xây dựng CSDL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Về nhu cầu giao thông của các phương tiện cơ giới đường bộ kinh doanh vận tải (xe buýt, taxi, Grab, Xanh SM, Be, Lahamove, Ahamove,...) gồm: quy mô và phân loại đoàn xe, các thông số hoạt động (thời gian, số chuyến và chiều dài di chuyển trung bình trong ngày, phạm vi hoạt động chủ yếu); các thông số hoạt động cơ bản được tổng hợp từ dữ liệu giám sát hành trình. - Về nhu cầu giao thông của các phương tiện cơ giới đường bộ cá nhân gồm cả ô tô và xe máy. Trong đó số liệu hoạt động (số chuyến đi, chiều dài di chuyển trung bình trong ngày) được tổng hợp từ khảo sát, điều tra. - Về lưu lượng giao thông và lập bản đồ lưu lượng giao thông thời gian thực cho các tuyến trên mạng lưới. Dữ liệu cơ bản được phân tích từ các luồng video từ hệ thống camera giám sát và đo đếm giao thông được lắp đặt trên tuyến. - Xây dựng và vận hành hệ thống cơ sở dữ liệu dùng chung về hạ tầng và lưu lượng giao thông, tích hợp với bản đồ ngập lụt, phát triển hệ thống cảnh báo các khu vực có rủi ro cao, có chức năng giám sát, điều hướng, khuyến nghị tìm đường đi hoặc lộ trình chạy xe (thời gian thực) trong những điều kiện bất lợi về giao thông, thời tiết hay thiên tai,... <p>(2) Xây dựng các kế hoạch kiểm soát số phương tiện lưu thông và kiểm soát sử dụng phương tiện giao thông cá nhân trên cơ sở cụ thể hóa và cập nhật Nghị quyết 04/2017/NQ-HĐND ngày 04/7/2017 của Hội đồng nhân dân Thành phố kết hợp với Chi thị 20/CT-TTg ngày 12/7/2025, Văn bản số 1012/TTg-NN ngày 21/8/2025 của Thủ tướng Chính phủ, Kế hoạch số 267/KH-UBND ngày 30/9/2025 của UBND Thành phố Hà Nội, Nghị quyết số 47/2024/NQ-HĐND ngày 12/12/2024 của Hội đồng nhân dân Thành phố cho phù hợp với tình hình thực tế. Ứng dụng công nghệ tự động hóa trong quản lý, giám sát. Trong đó tập trung đồng bộ các giải pháp như:</p>	Sở Xây dựng	Sở Tài chính; Công an TP; Sở KHCN; UBND các xã, phường;	2026-2035	

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<ul style="list-style-type: none"> - Chính sách và kế hoạch hạn chế đăng ký mới phương tiện cơ giới cá nhân đặc biệt các phương tiện động cơ đốt trong sử dụng nhiên liệu hóa thạch; khuyến khích chuyển đổi có kiểm soát sang phương tiện sử dụng năng lượng sạch đảm bảo dư địa thuận lợi cho việc tăng cường vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt và giao thông phi cơ giới. - Triển khai thực hiện quy định về quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên địa bàn Thành phố Hà Nội. Trên cơ sở số liệu thực tế, xây dựng kế hoạch loại bỏ dần các phương tiện cơ giới không đáp ứng tiêu chuẩn khí thải mới. - Quy định hạn chế lưu thông với các phương tiện cơ giới cá nhân trong các khung giờ cao điểm, trên các tuyến và khu vực có mật độ lưu thông cao, thường xuyên UTGT và trong vùng phát thải thấp: theo loại phương tiện, theo mã biển số (biển chẵn/lẻ,...),... Cụ thể hóa tại Đề án phân vùng hạn chế hoạt động của xe máy phù hợp với cơ sở hạ tầng và năng lực phục vụ của hệ thống vận tải hành khách công cộng, tiến tới dừng hoạt động xe máy trên địa bàn các phường; dừng hoạt động xe máy tại một số khu vực. - Áp dụng chính sách thu phí nội đô, phí UTGT tại một số khu vực. Cụ thể hóa tại Đề án Thu phí phương tiện cơ giới vào một số khu vực trên địa bàn có nguy cơ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường để hạn chế số lượng xe cơ giới đi vào. - Áp dụng chính sách phí dịch vụ đỗ xe tạm thời dưới lòng đường linh hoạt theo tình trạng giao thông; tăng cao mức phí vào các khung giờ cao điểm để kiểm soát nhu cầu đỗ xe tạm thời, tránh ảnh hưởng đến lưu thông, gây ùn tắc; tăng cao mức phí với đỗ xe thời gian dài để đảm bảo đáp ứng được số lượt nhu cầu nhiều hơn. - Khuyến khích đẩy mạnh việc tổ chức làm việc, học tập linh hoạt, từ xa, online nhằm giảm nhu cầu giao thông đặc biệt trong khung giờ cao điểm. Tuyên truyền và khuyến khích các tổ chức, doanh nghiệp cho phép nhân viên làm việc từ xa, điều chỉnh giờ làm việc linh hoạt, đặc biệt trong ngày có nguy cơ UTGT cao; tuyên truyền và khuyến khích các cơ sở đào tạo bậc đại học, cao đẳng sớm chuyển đổi toàn diện sang mô hình học tập kết hợp giữa trực tiếp và trực tuyến (Blended-learning), điều chỉnh giờ học linh hoạt để hạn chế tập trung giao thông vào giờ cao điểm. 				

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>Trong quá trình thực hiện, duy trì theo dõi, giám sát, đo lường để có đánh giá, tổng kết làm cơ sở đề xuất điều chỉnh, mở rộng áp dụng hiệu quả. Ứng dụng công nghệ tự động hóa trong quản lý, giám sát.</p> <p>Quá trình thực hiện các biện pháp kiểm soát nhu cầu giao thông cơ giới cá nhân phải đồng bộ với các giải pháp về cải thiện năng lực, dịch vụ của vận tải hành khách công cộng (xe buýt, xe chia sẻ, đường sắt đô thị) và giao thông phi cơ giới để hạn chế ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động sản xuất kinh doanh và đời sống của Nhân dân.</p>				
II	<p>NHÓM GIẢI PHÁP TRƯỚC MẮT:</p> <p>Song song với việc thực hiện các giải pháp cơ bản, lâu dài về quy hoạch cũng như phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch cần có thời gian thực hiện, cần phải thường xuyên thực hiện những giải pháp trước mắt nhằm khai thác hiệu quả cao nhất hệ thống hạ tầng giao thông hiện có để cải thiện tình hình giao thông, tập trung vào các nội dung sau:</p>	Sở Xây dựng	Sở Tài chính; Công an TP; UBND các xã, phường	2026-2035	
2.1	<p>Khắc phục tình trạng lưu lượng giao thông lớn gây quá tải kết cấu hạ tầng giao thông hiện trạng:</p> <p>(1) Thực hiện rà soát, mở rộng tối đa mặt đường, tăng khả năng thông hành, tăng diện tích đất dành cho giao thông, phát huy tối đa hiệu quả kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.</p> <p>(2) Ứng dụng công nghệ AI điều khiển hệ thống đèn tín hiệu giao thông để điều tiết lưu lượng, tổ chức giao thông tại các nút giao theo thời gian thực.</p>				
2.2	<p>Hạn chế bất cập do quá trình tổ chức thi công các công trình trên đường giao thông đang khai thác:</p> <p>(1) Thường xuyên phối hợp với Công an Thành phố, các chủ đầu tư, UBND các xã, phường thực hiện tổ chức phân luồng giao thông hợp lý để phục vụ thi công các dự án trên địa bàn Thành phố gồm các dự án trọng điểm; các dự án thi công trên đường đang khai thác để đảm bảo tốt nhất cho các phương tiện lưu thông qua các khu vực thi công.</p> <p>(2) Công tác tổ chức giao thông các dự án thi công trên đường bộ đang khai thác được thực hiện theo từng hạng mục công trình, phạm vi rào chắn lòng đường được triển khai</p>				

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
	<p>theo từng giai đoạn phù hợp với biện pháp thi công nhằm hạn chế tối đa việc rào chắn không thi công gây nên tình trạng ùn tắc giao thông.</p> <p>(3) Trong quá trình thi công thường xuyên phối hợp với các chủ đầu tư theo dõi, rà soát, đơn đốc thu hẹp rào chắn theo tiến độ thi công và điều chỉnh tổ chức giao thông theo tiến độ của dự án phù hợp với tình hình giao thông thực tế để giảm thiểu nguy cơ ùn tắc giao thông.</p>				
2.3	<p>Tổ chức giao thông khắc phục xung đột giao thông tại các nút giao thông có mật độ giao thông cao, các tuyến phố giao cắt với các ngõ, đường ngang:</p> <p>(1) Thường xuyên phối hợp với Công an Thành phố, các địa phương rà soát các bất cập của tổ chức giao thông tại các khu vực nút giao thông có mật độ giao thông cao để điều chỉnh lại tổ chức giao thông phù hợp, giúp cải thiện tình hình giao thông, giảm ùn tắc giao thông, trong đó tập trung thực hiện một số nội dung như: điều chỉnh giảm một số pha rẽ trái để giảm xung đột; điều chỉnh lại chu kỳ pha của các hướng phù hợp theo từng khung thời gian thực tế; điều chỉnh bổ sung hệ thống đèn tín hiệu giao thông; sắp xếp các vị trí dừng đỗ/cấm dừng đỗ, vị trí dừng xe buýt hợp lý,....</p> <p>(2) Theo dõi, rà soát điều chỉnh tổ chức giao thông hợp lý tại các điểm quay đầu, các đường ngõ gây xung đột, cấm rẽ trái tại một số điểm giao cắt để giảm xung đột.</p> <p>(3) Phối hợp với Công an Thành phố để bố trí các lực lượng chốt trực hướng dẫn phân luồng nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông. Đồng thời phối hợp với UBND các xã, phường để huy động các lực lượng Công an địa phương, tự quản và các lực lượng tình nguyện của các phường xã cùng tham gia hướng dẫn giao thông trong các khung giờ cao điểm để giảm ùn tắc giao thông.</p>				

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
2.4	<p>Giải pháp khắc phục nhanh các sự cố giao thông; ảnh hưởng của thời tiết mưa bão gây ra tình trạng ngập úng cục bộ:</p> <p>(1) Sở Xây dựng đã xây dựng phương án bố trí phương tiện cứu hộ và lực lượng để kịp thời xử lý, giải tỏa, phân luồng giao thông tại khu vực va chạm và khu vực lân cận, trả lại mặt đường cho các phương tiện lưu thông. (3 kịch bản, 04 phương án).</p> <p>(2) Thông tin tình trạng tai nạn, ùn tắc giao thông, các vị trí bị úng ngập cục bộ khi mưa bão lên phương tiện thông tin VOV giao thông, các nền tảng cung cấp thông tin giao thông và các cơ quan báo đài để người tham gia giao thông được biết và lựa chọn hướng đi phù hợp.</p>				
2.5	<p>Giải pháp giải quyết tình trạng ùn tắc tại các khu vực cổng trường học, bệnh viện nơi tập trung mật độ giao thông cao vào giờ cao điểm:</p> <p>(1) Rà soát, điều chỉnh tổ chức giao thông hợp lý khu vực cổng trường học, bệnh viện, các khu vực tập trung mật độ giao thông cao.</p> <p>(2) Bố trí lực lượng hướng dẫn giao thông phối hợp với Công an Thành phố và các lực lượng liên quan phân luồng hướng dẫn giao thông vào các giờ cao điểm.</p> <p>(3) Tăng cường công tác kiểm tra, xử lý các trường hợp vi phạm dừng đỗ trái quy định, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè gây UTGT và mất an toàn giao thông đặc biệt trong khung giờ cao điểm.</p> <p>(4) Tăng cường tuyên truyền đối với phụ huynh học sinh, học sinh chấp hành đúng theo Luật giao thông đường bộ và các quy định của UBND Thành phố về công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông.</p>				

TT	Nhiệm vụ	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Thời gian thực hiện	Ghi chú
2.6	<p>Rà soát một số đoạn, tuyến đường chưa được đầu tư hoàn chỉnh, chưa kết nối; kết nối giao thông tại các Khu đô thị trên địa bàn Thành phố:</p> <p>(1) Tổ chức rà soát xác định trách nhiệm của các Chủ đầu tư thực hiện dự án, trách nhiệm quản lý của Chính quyền địa phương để xác định các tồn tại, bất cập về kết cấu hạ tầng giao thông.</p> <p>(2) Tổ chức khảo sát để xác định vị trí, phạm vi các tuyến đường chưa được đầu tư hoàn chỉnh (bị thu hẹp, đầu tư từng giai đoạn...), chưa kết nối với giao thông trong khu vực.</p> <p>(3) Tổ chức khảo sát vị trí, phạm vi các Khu đô thị, Khu nhà ở từ đó xác định được các tuyến đường kết nối xung quanh, các nút giao tại vị trí kết nối giao thông.</p> <p>(4) Đánh giá hiện trạng kết nối giao thông tại các tuyến đường xung quanh (đã thông tuyến, bị rào chắn, bị thu hẹp, đang đầu tư dang dở cần hoàn thiện để kết nối...); đánh giá hiện trạng tổ chức giao thông tại các vị trí kết nối để xác định các bất cập về tổ chức giao thông.</p>				
III	<p>TỔNG KINH PHÍ THỰC HIỆN KẾ HOẠCH (dự kiến)</p> <p>Tổng nhu cầu kinh phí của Kế hoạch: 1.553.698 tỷ đồng, trong đó:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Giai đoạn 2026-2030: ước khoảng 807.400 tỷ đồng. - Giai đoạn 2031-2035: ước khoảng 746.298 tỷ đồng. 				