

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)  
ỦY BAN AN TOÀN GIAO THÔNG QUỐC GIA VIỆT NAM (NTSC)

NGHIÊN CỨU  
QUY HOẠCH TỔNG THỂ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ  
TẠI NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
ĐẾN NĂM 2020

BÁO CÁO CUỐI KỲ

TÓM TẮT

Tháng 3/2009

**ALMEC CORPORATION**  
**NIPPON KOEI Co., Ltd.**

Tỷ giá hối đoái trong Báo cáo

USD 1 = JPY 118 = 16,500 VND

(Tỷ giá trung bình năm 2008)

## LỜI NÓI ĐẦU

Đáp ứng yêu cầu của Chính phủ Cộng hoà Xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản quyết định hỗ trợ thực hiện “Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể an toàn giao thông tại Việt Nam” và giao công việc này cho Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản Văn phòng tại Việt Nam (JICA).

JICA đã cử nhóm chuyên gia do Ngài TAKAGI Michimasa thuộc công ty ALMEC làm trưởng nhóm thực hiện nghiên cứu trong thời gian từ tháng 7 năm 2007 đến tháng 3 năm 2009. Trong thời gian này, nhóm chuyên gia nghiên cứu đã thiết lập mối quan hệ hợp tác với các cơ quan đối tác Việt Nam và đã tổ chức thảo luận với các cán bộ đối tác, cơ quan liên quan về nhiều vấn đề thuộc lĩnh vực an toàn giao thông, thông qua đó, chuyên gia Nhật Bản cụ thể hóa các hoạt động nghiên cứu, xây dựng và hoàn thiện báo cáo.

Tôi hy vọng báo cáo này sẽ đóng góp hiệu quả vào công tác tăng cường an toàn giao thông và giảm tai nạn giao thông tại Việt Nam.

Tôi ước mong bày tỏ tình cảm trân trọng đối với sự hợp tác, hỗ trợ và những đóng góp quý báu mà cán bộ trong các cơ quan liên quan của Việt Nam đã dành cho nghiên cứu này trong quá trình hợp tác thực hiện nghiên cứu.

**TSUNO Motonori**  
Trưởng đại diện  
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản  
Văn phòng tại Việt Nam



Tháng 3 năm 2009

**Ngài TSUNO Motonori**  
Trưởng đại diện  
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản  
Văn phòng tại Việt Nam

## **VĂN BẢN ĐỀ TRÌNH**

Thưa Ngài,

Chúng tôi rất hân hạnh đề trình lên ngài báo cáo Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể An toàn giao thông tại Việt Nam kèm theo văn bản này.

Báo cáo này trình bày kết quả nghiên cứu do nhóm chuyên gia Việt Nam và Nhật Bản thuộc công ty ALMEC và Nippon Koei Co., Ltd. cùng thực hiện từ tháng 7 năm 2007 đến tháng 3 năm 2009.

Ngoài ra, Báo cáo này là kết quả rất nhiều nỗ lực của nhiều cá nhân và tổ chức. Trước tiên, chúng tôi muốn bày tỏ lời cảm ơn chân thành và sự trân trọng tới những cá nhân và tổ chức, đặc biệt là Ủy Ban An toàn giao thông quốc gia Việt Nam đã giúp đỡ nhóm chuyên gia trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi ghi nhận những hỗ trợ, tư vấn quý báu mà nhân viên tổ chức của Ngài, đặc biệt của Cục Cảnh sát quốc gia, Bộ Ngoại giao đã dành cho chúng tôi trong quá trình thực hiện Nghiên cứu này.

Chúng tôi ước mong báo cáo này sẽ góp phần tăng cường an toàn giao thông tại Việt Nam một cách bền vững.

Kính thư,

**TAKAGI Michimasa**  
Trưởng nhóm  
Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể  
an toàn giao thông tại Việt Nam.



**QUY HOẠCH TỔNG THỂ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ  
TẠI VIỆT NAM TỚI NĂM 2020  
BÁO CÁO CUỐI KỲ**

**MỤC LỤC**

**TÓM TẮT**

**TÓM TẮT CHUNG**

**TÓM TẮT CHI TIẾT**

**PHẦN I GIỚI THIỆU**

- 1.1 Bối cảnh và mục tiêu..... I-1
- 1.2 Phạm vi và lĩnh vực nghiên cứu ..... I-1
- 1.3 Thực hiện hoạt động nghiên cứu..... I-2

**PHẦN II HIỆN TRẠNG AN TOÀN GIAO THÔNG, CÁC VẤN ĐỀ VÀ GIẢI PHÁP**

**1. ĐẶC ĐIỂM CỦA PHẠM VI NGHIÊN CỨU VÀ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

- 1.1 Phạm vi nghiên cứu ..... II-1
- 1.2 Cơ giới hoá và nhu cầu vận tải đường bộ ..... II-1
- 1.3 Phân tích TNGT ..... II-2

**2. CÁC CHÍNH SÁCH VÀ KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN CƠ CẤU THỂ CHẾ VỀ ATGT**

- 2.1 Cơ cấu tổ chức về ATGT..... II-8
- 2.2 Các dự án và kế hoạch phát triển an toàn giao thông..... II-9
- 2.3 Luật giao thông đường bộ..... II-11
- 2.4 Ngân sách và phân bổ ngân sách cho an toàn giao thông..... II-12

**3. XÁC ĐỊNH NHỮNG VẤN ĐỀ AN TOÀN GIAO THÔNG HIỆN ĐẠI**

- 3.1 Trình tự xác định vấn đề ..... II-12
- 3.2 Tóm tắt các vấn đề an toàn giao thông hiện tại..... II-15
- 3.3 Xác định các vấn đề hiện tại về ATGT ..... II-18
- 3.4 Đánh giá nguy cơ tai nạn giao thông đường bộ đến năm 2020 ..... II-18

**PHẦN III QUY HOẠCH TỔNG THỂ ATGT ĐƯỜNG BỘ QUỐC GIA CHO ĐẾN NĂM 2020**

**1 GIỚI THIỆU**

**2 PHÁT TRIỂN THỂ CHẾ QUY HOẠCH TỔNG THỂ ATGT ĐƯỜNG BỘ**

- 2.1 Thiết lập tuyên ngôn về sứ mạng ATGT đường bộ..... III-1
- 2.2 Xây dựng mục tiêu và đối tượng của Quy hoạch tổng thể ..... III-1
- 2.3 Các chiến lược cơ bản để phát triển các biện pháp ATGT trong Quy hoạch tổng thể .. III-2
- 2.4 Các lĩnh vực trọng điểm để đạt được mục tiêu của Quy hoạch tổng thể ..... III-3

### **3 CHIẾN LƯỢC VÀ CHƯƠNG TRÌNH PHÁT TRIỂN AN TOÀN GIAO THÔNG THEO NGÀNH**

- 3.1 Phát triển môi trường đường bộ như mong muốn .....III-3
- 3.2 Chiến lược phát triển an toàn người lái và phương tiện .....III-16
- 3.3 Xây dựng Quy hoạch tổng thể cưỡng chế giao thông .....III-26
- 3.4 Chiến lược phát triển giáo dục và tuyên truyền ATGT .....III-32
- 3.5 Chiến lược Cấp cứu Y tế và Chăm sóc nạn nhân sau tai nạn.....III-40

### **4 CÁC CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN THỂ CHẾ VÀ NGUỒN LỰC**

- 4.1 Hướng tiếp cận quy hoạch và các vấn đề ưu tiên .....III-44
- 4.2 Chương trình cải cách hành chính .....III-45
- 4.3 Chương trình nghiên cứu và phát triển .....III-49
- 4.4 Chương trình phát triển nguồn lực.....III-51
- 4.5 Chiến lược triển khai chương trình xây dựng thể chế .....III-56

## **PHẦN IV KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG ATGT QUỐC GIA GIAI ĐOẠN 5 NĂM (2008-2012)**

### **1 GIỚI THIỆU**

- 1.1 Các nguyên tắc cơ bản để lựa chọn các biện pháp cho Kế hoạch hành động 5 năm . IV-1

### **2 CÁC MỤC TIÊU CỦA KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG 5 NĂM**

- 2.1 Tổng quan về tình hình TNGT đường bộ ở Việt Nam..... IV-2
- 2.2 Các mục đích và mục tiêu của Kế hoạch hành động..... IV-3

### **3 KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN THEO NGÀNH**

- 3.1 Kế hoạch Phát triển Hạ tầng Giao thông đường bộ..... IV-5
- 3.2 Kế hoạch phát triển an toàn phương tiện và người lái ..... IV-19
- 3.3 Kế hoạch phát triển kiểm soát và cưỡng chế giao thông..... IV-23
- 3.4 Kế hoạch phát triển giáo dục ATGT trong nhà trường và văn hóa ATGT ..... IV-36
- 3.5 Kế hoạch Phát triển Cấp cứu Y tế..... IV-63

### **4 THỂ CHẾ ATGT**

- 4.1 Tóm tắt kế hoạch cải thiện thể chế ..... IV-65
- 4.2 Cơ quan ATGT quốc gia ..... IV-66
- 4.3 Trung tâm ATGT quốc gia..... IV-67
- 4.4 Hội đồng cố vấn về ATGT quốc gia ..... IV-68
- 4.5 Quỹ tài trợ ATGT quốc gia ..... IV-69
- 4.6 Xây dựng hệ thống pháp lý cho chính sách ATGT bền vững ..... IV-70
- 4.7 Ước tính kinh phí và kế hoạch đầu tư cho việc cải cách thể chế ..... IV-70

### **5 ĐÁNH GIÁ KINH TẾ VÀ KẾ HOẠCH THỰC HIỆN**

- 5.1 Đánh giá kinh tế toàn bộ Kế hoạch hành động ..... IV-71
- 5.2 Các nguồn vốn đầu tư ..... IV-74
- 5.3 Các chính sách thực hiện..... IV-75



## **PHẦN V KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ**

1	Kết luận .....	V-1
2	Kiến nghị và đề xuất.....	V-2

## **PHẦN VI HỖ TRỢ KỸ THUẬT NÂNG CAO NĂNG LỰC VỀ VĂN HÓA ATGT VÀ QUỸ TÀI TRỢ ATGT**

### **1 GIỚI THIỆU**

1.1	Mục đích.....	VI-1
-----	---------------	------

### **2 DỰ ÁN THÍ ĐIỂM PHÁT TRIỂN VĂN HÓA ATGT**

2.1	Giới thiệu.....	VI-3
2.2	Đặc điểm của dự án thí điểm.....	VI-5
2.3	Hoạt động Văn hóa ATGT ở Dự án thí điểm.....	VI-7
2.4	Đánh giá kết quả dự án thí điểm.....	VI-10
2.5	Kết luận và Khuyến nghị .....	VI-13

### **3 QUỸ TÀI TRỢ ATGT**

3.1	Mục đích của Quỹ .....	VI-14
3.2	Vai trò của Quỹ.....	VI-14
3.3	Thành lập Quỹ.....	VI-15
3.4	Điều kiện và tính chất của Quỹ từ thiện.....	VI-16
3.5	Chương trình và hoạt động của Quỹ tài trợ.....	VI-17
3.6	Cơ cấu tài chính của Quỹ.....	VI-20

## **DANH SÁCH BẢNG**

## **PHẦN II HIỆN TRẠNG AN TOÀN GIAO THÔNG, CÁC VẤN ĐỀ VÀ GIẢI PHÁP**

1.3.1	TNGT theo nguyên nhân (2002-2005) .....	II-6
3.1.1	Xác định những vấn đề an toàn giao thông hiện tại (Lĩnh vực trọng tâm).....	II-14

## **PHẦN III QUY HOẠCH TỔNG THỂ ATGT ĐƯỜNG BỘ QUỐC GIA CHO ĐẾN NĂM 2020**

3.1.1	Các biện pháp ATGT cho hạ tầng đường bộ.....	III-5
3.1.2	Các lĩnh vực trọng tâm trong các biện pháp hạ tầng .....	III-5
3.2.1	Đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống gia hạn GPLX.....	III-17
3.2.2	Đề xuất lộ trình triển khai việc thúc đẩy hệ thống cấp GPLX.....	III-18
3.2.3	Các giải pháp lựa chọn dành cho xe máy dưới 50cc.....	III-18
3.2.4	Đề xuất lộ trình thực hiện đối với đào tạo và sát hạch lái xe .....	III-19
3.2.5	Đề xuất lộ trình hệ thống quản lý an toàn lái xe của các công ty vận tải .....	III-20
3.2.6	Hệ thống phí lưu hành phương tiện .....	III-21
3.2.7	Đề xuất lộ trình triển khai cho hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện .....	III-21
3.2.8	Đề xuất lộ trình thực hiện đề xuất đối với đăng kiểm xe máy .....	III-22

3.2. 9	Chức năng của từng cơ quan.....	III-22
3.2.10	CSDL và cơ quan quản lý.....	III-23
3.2.11	Nguồn kinh phí mới.....	III-24
3.2.12	Lộ trình và mục tiêu trong lĩnh vực này.....	III-25
3.3. 1	Khung các biện pháp triển khai cưỡng chế giao thông trong Quy hoạch tổng thể.....	III-27
3.3. 2	Tóm tắt chương trình triển khai hướng dẫn ATGT cho người mới tham gia giao thông và dễ bị tai nạn.....	III-28
3.3. 3	Tóm tắt chương trình triển khai hướng dẫn giao thông cho đối tượng người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm và kỹ năng.....	III-29
3.3. 4	Tóm tắt chương trình triển khai tăng cường cưỡng chế giao thông liên tục nhằm loại bỏ hoàn toàn vi phạm giao thông.....	III-29
3.3. 5	Tóm tắt chương trình triển khai quan hệ công chúng về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông.....	III-30
3.3. 6	Tóm tắt chương trình triển khai phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong việc thực hiện các biện pháp ATGT.....	III-30
3.3. 7	Tóm tắt chương trình triển khai ghi nhận và đánh giá công tác hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông.....	III-31
3.3. 8	Tóm tắt chương trình triển khai phát triển nguồn nhân lực hướng dẫn và cưỡng chế giao thông.....	III-31
3.3. 9	Tóm tắt chương trình triển khai chuẩn bị và phát triển trang thiết bị phục vụ công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông.....	III-32
3.4. 1	Chương trình Giáo dục an toàn giao thông đến năm 2020.....	III-35
3.4. 2	Tóm tắt các Chương trình Phát triển Văn hóa An toàn giao thông.....	III-39
4.2. 1	Đề xuất về chức năng của cơ quan ATGT quốc gia.....	III-47
4.4. 1	Các thuận lợi và khó khăn điển hình của các nguồn lực tài chính khác nhau cho an toàn đường bộ.....	III-55
4.5. 1	Các chiến lược triển khai cải cách thể chế.....	III-57

#### **PHẦN IV KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG ATGT QUỐC GIA GIAI ĐOẠN 5 NĂM (2008-2012)**

3.1. 1	Tóm tắt kế hoạch hành động phát triển hạ tầng đường bộ.....	IV-5
3.1. 2	Cơ quan chịu trách nhiệm về các biện pháp an toàn đã đề xuất cho cơ sở đường bộ....	IV-7
3.1. 3	Chi phí đầu tư giả định cho kế hoạch hành động an toàn cơ sở hạ tầng đường bộ.....	IV-10
3.1. 4	Tổng hợp kinh phí cho Kế hoạch hành động về hạ tầng đường bộ (*).....	IV-18
3.2. 1	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-19
3.2. 2	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-20
3.2. 3	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-20
3.2. 4	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-20
3.2. 5	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-21
3.2. 6	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-21
3.2. 7	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-22
3.2. 8	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-22
3.2. 9	Kế hoạch và lộ trình thực hiện.....	IV-22
3.2.10	Tổng kinh phí cần thiết cho các chương trình trong kế hoạch hành động 5 năm.....	IV-23
3.3. 1	Kế hoạch hành động 5 năm từ 2008 đến 2012.....	IV-23
3.3. 2	Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình.....	IV-26
3.3. 3	Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình.....	IV-27
3.3. 4	Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình.....	IV-27
3.3. 5	Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình.....	IV-28

3.3. 6	Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình.....	IV-28
3.3. 7	Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình.....	IV-29
3.3. 8	Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình.....	IV-29
3.3. 9	Dự tính số lượng các thiết bị tối thiểu cho các hoạt động.....	IV-30
3.3.10	Số lượng các thiết bị mua sắm.....	IV-31
3.3.11	Kê hoạch thực hiện và dự toán.....	IV-31
3.3.12	Tóm tắt kế hoạch hành động từ năm 2008 đến 2012 .....	IV-32
3.4. 1	Chi phí dự toán để hoàn thành và bổ sung chương trình giảng dạy giáo dục ATGT của Bộ GD&ĐT.....	IV-37
3.4. 2	Chi phí ước tính cho phong trào “Trường học thực hiện văn hoá ATGT” .....	IV-38
3.4. 3	Dự toán chi phí cho việc đào tạo và tái đào tạo các giáo viên .....	IV-39
3.4. 4	Chi phí dự tính cho hướng dẫn quản lý và đánh giá giáo dục ATGT .....	IV-40
3.4. 5	Dự tính chi phí tạo điều kiện để đảm bảo an toàn giao thông trong trường học .....	IV-41
3.4. 6	Chi phí dự tính triển khai chiến dịch truyền thông Quốc gia “An toàn giao thông cho thế hệ trẻ” .....	IV-42
3.4. 7	Chi phí dự tính triển khai đưa nội dung tuyên truyền ATGT cho cộng đồng vào hoạt động của các đội văn hoá thông tin lưu động cấp huyện .....	IV-43
3.4. 8	Kế hoạch và lộ trình triển khai .....	IV-44
3.4. 9	Chi phí dự tính cho việc xây dựng một mạng lưới giáo dục ATGT, gồm có các nguồn nhân lực chuyên nghiệp.....	IV-45
3.4.10	Chi phí dự tính cho công tác tái đào tạo cán bộ lãnh đạo về nhiệm vụ chỉ đạo công tác tuyên truyền giáo dục ATGT cộng đồng.....	IV-46
3.4.11	Dự tính chi phí cho việc thành lập một đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông hoặc cho quỹ .....	IV-47
3.4.12	Dự tính chi phí cho công tác nghiên cứu và triển khai về văn hóa ATGT .....	IV-49
3.4.13	Dự tính chi phí để tăng cường giáo dục và ý thức về văn hóa ATGT .....	IV-50
3.4.14	Dự tính chi phí cho việc nâng cao sự phát triển nguồn nhân lực về xây dựng năng lực qua các hoạt động hội thảo về văn hóa ATGT .....	IV-52
3.4.15	Dự tính chi phí về công tác tăng cường việc lôi cuốn/ tham gia của cộng đồng vào việc phát triển mạng lưới.....	IV-54
3.4.16	Dự tính chi phí về xây dựng niềm tin trong cộng đồng và các vấn đề về sử dụng đường an toàn hơn .....	IV-56
3.4.17	Dự tính chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện về xây dựng và nâng cấp các tiêu chuẩn ATGT qua việc phân phát thông tin và thông tin liên lạc .....	IV-58
3.4.18	Dự tính chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện việc xây dựng và tăng cường hợp tác và chia sẻ trách nhiệm hành động giữa các bên liên quan.....	IV-60
3.4.19	Tổng kinh phí ước tính cho các chương trình kế hoạch hành động 5 năm .....	IV-63
3.5. 1	Kế hoạch thực hiện và đầu tư cho chương trình hành động 5 năm trong lĩnh vực cấp cứu y tế .....	IV-64
4.1. 1	Tóm tắt kế hoạch hành động 5 năm trong lĩnh vực cải thiện thể chế .....	IV-65
4.2. 1	Kế hoạch hành động xây dựng Cục ATGT quốc gia .....	IV-67
4.3. 1	Kế hoạch hành động xây dựng Trung tâm ATGT quốc gia .....	IV-68
4.4. 1	Kế hoạch hành động của Hội đồng cố vấn ATGT quốc gia.....	IV-69
4.5. 1	Kế hoạch hành động cho Quỹ tài trợ ATGT quốc gia.....	IV-70
4.7. 1	Kế hoạch đầu tư cải cách thể chế .....	IV-71
5.1. 1	Ước tính kinh phí cho Kế hoạch hành động theo chương trình.....	IV-72
5.1. 2	Phân tích độ nhạy (EIRR: %) .....	IV-74

## **PHẦN VI HỖ TRỢ KỸ THUẬT NÂNG CAO NĂNG LỰC VỀ VĂN HÓA ATGT VÀ QUỸ TÀI TRỢ ATGT**

2.4.1	Vai trò của các cơ quan liên quan.....	VI-13
3.3.1	So sánh các loại Quỹ .....	VI-15

### **DANH SÁCH HÌNH**

## **PHẦN II HIỆN TRẠNG AN TOÀN GIAO THÔNG, CÁC VẤN ĐỀ VÀ GIẢI PHÁP**

1.3. 1	TNGT đường bộ ở Việt Nam (1990-2007).....	II-3
1.3. 2	Số vụ TNGT và tỷ lệ tử vong theo tỉnh (2006) .....	II-4
1.3. 3	TNGT theo mức độ nghiêm trọng (2002-2006) .....	II-5
1.3. 4	TNGT theo loại đường (2002-2006) .....	II-5
1.3. 5	TNGT theo dạng phương tiện (2002-2006).....	II-6
1.3. 6	TNGT theo loại va chạm (2001).....	II-7
1.3. 7	TNGT theo đoạn đường (2001) .....	II-7

## **PHẦN III QUY HOẠCH TỔNG THỂ ATGT ĐƯỜNG BỘ QUỐC GIA CHO ĐẾN NĂM 2020**

3.1. 1	Ma trận TNGT ở Việt Nam .....	III-4
3.1. 2	So sánh việc xây dựng đường tránh với việc mở rộng quốc lộ .....	III-9
3.2. 1	Các hoạt động phòng tránh trong ATGT .....	III-20
3.3. 1	Quá trình nghiên cứu Quy hoạch tổng thể trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông.....	III-26
3.4. 1	Vai trò và khuôn khổ của đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông .....	III-38
4.2. 1	Cơ quan nòng cốt ở cấp trung ương nhằm phát triển ATGT bền vững.....	III-46
4.3. 1	Khung ý tưởng về CSDL ATGT toàn diện.....	III-51

## **PHẦN IV KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG ATGT QUỐC GIA GIAI ĐOẠN 5 NĂM (2008-2012)**

2.2. 1	Các mục tiêu từ Quy hoạch tổng thể đến Kế hoạch hành động và các kế hoạch cho từng lĩnh vực .....	IV-4
--------	---	------

## **PHẦN VI HỖ TRỢ KỸ THUẬT NÂNG CAO NĂNG LỰC VỀ VĂN HÓA ATGT VÀ QUỸ TÀI TRỢ ATGT**

2.1.1	Vị trí dự án thí điểm .....	VI-5
2.2.1	Lưu lượng giao thông hàng ngày tại ngã tư Ghẽ .....	VI-6
2.2.2	Lưu lượng giao thông theo giờ tại ngã tư Ghẽ [QL5 Hà Nội ⇔ Hải Phòng] .....	VI-6
2.3.1	Lễ phát động .....	VI-8
2.3.2	Trình diễn hành vi nguy hiểm.....	VI-8
2.3.3	Góc tuyên truyền.....	VI-8
2.3.4	Các ấn phẩm truyền thông.....	VI-9
2.3.5	Chương trình đảm bảo ATGT của Tỉnh nguyện viên.....	VI-10
2.4.1	Các cơ quan phối hợp thực hiện hoạt động Văn hóa ATGT .....	VI-12
3.6.1	Luồng tiền trong quá trình thu chi của Quỹ.....	VI-18

## CHỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
CSR	Trách nhiệm xã hội của Doanh nghiệp
D/D	Thiết kế chi thiết
DOT	Sở Giao thông vận tải
ESCAP	Ủy ban Kinh tế- Xã hội Châu Á và Thái Bình Dương của Liên Hợp Quốc
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
F/S	Nghiên cứu tính khả thi
GDP	Tổng sản phẩm Quốc nội
GOV	Chính phủ Việt Nam
GRSP	Chương trình An toàn giao thông đường bộ toàn cầu
GTZ	Cơ quan Hợp tác Kỹ thuật Đức
HCMC	TP Hồ Chí Minh
ITS	Hệ thống Vận tải thông minh
ITST	Viện Khoa học và Công nghệ GTVT
JBIC	Ngân Hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản
M/C	Xe máy
MIC	Bộ Thông tin và Truyền thông
MOCI	Bộ Văn hóa và Thông tin (trước đây)
MOET	Bộ Giáo dục và Đào tạo
MOF	Bộ Tài chính
MOH	Bộ Y tế
MOJ	Bộ Tư pháp
MOPS	Bộ Công an
MOT	Bộ Giao thông Vận tải
NGOs	Các tổ chức phi chính phủ
NH	Quốc lộ
NRADS	Hệ thống dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ Quốc gia
NTSA	Cơ quan An toàn giao thông Quốc gia
NTSC	Ủy ban An toàn giao thông quốc gia
ODA	Viện trợ Phát triển chính thức

PDOT	Sở Giao thông Vận tải
PTSC	Ban An toàn giao thông tỉnh
R&D	Nghiên cứu và Phát triển
RRMU	Cơ quan Quản lý đường bộ Khu vực
RSA	Thẩm định An toàn giao thông đường bộ
RSMS	Hệ thống quản lý An toàn đường bộ
SIDA	Cơ quan Phát triển Quốc tế Thụy Điển
TA	Tai nạn giao thông
TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải
TDM	Quản lý vận tải theo nhu cầu
TRAHUD	Dự án Phát triển nguồn nhân lực An toàn giao thông tại Hà Nội
TS	An toàn giao thông
TSA	Thẩm định An toàn giao thông
TSC	Ban An toàn giao thông
TSPMU	Ban Quản lý dự án An toàn giao thông

## TÓM TẮT CHUNG

### 1 PHẠM VI NGHIÊN CỨU

#### Mục đích

Dự án “Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ tại Việt Nam” do JICA hỗ trợ được thực hiện với những mục đích chính sau đây:

- (1) Xây dựng một Quy hoạch tổng thể về ATGT đường bộ quốc gia cho đến năm 2020,
- (2) Xây dựng một Chương trình hành động ATGT đường bộ quốc gia giai đoạn 2008-2012.

#### Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi nghiên cứu bao gồm toàn bộ khu vực địa lý của Việt Nam tập trung vào mạng đường bộ, hiện đang chiếm 97% tổng số vụ TNGT, cũng như các đoạn giao cắt với đường sắt.

#### Quá trình nghiên cứu

Nghiên cứu đã bắt đầu từ tháng 7/2007 và Bản báo cáo cuối cùng này trình bày các kết quả đã hoàn thành. Công việc nghiên cứu được thực hiện dưới sự giám sát của Ủy ban ATGT quốc gia (UBATGTQG) và với sự tham gia tích cực của nhiều cơ quan đối tác của Việt Nam qua nhiều hình thức: cuộc họp nhóm làm việc, các hội nghị và hội thảo chuyên môn. Nghiên cứu cũng nhận được sự tham gia đóng góp quan trọng từ các Bộ liên quan như Bộ Giao thông vận tải (GTVT), Bộ Công an (CA), Bộ Giáo dục và Đào tạo (GDĐT), Bộ Y tế (YT) trong quá trình chuẩn bị các kế hoạch.

### 2 TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI VIỆT NAM

#### Tình hình TNGT đường bộ

Trong năm 2007, có 13.985 vụ TNGT khiến 12.800 người chết và 10.266 người bị thương. TNGT đường bộ đã tăng nhanh từ năm 1990 đến 2002, năm đỉnh điểm của TNGT, với tỷ lệ tăng 13,5%/năm. Trong giai đoạn 12 năm này, riêng số người chết đã tăng 5,8 lần. Tỷ lệ tai nạn và bị thương tăng cho đến 2002, nhưng giảm sau đó còn ít hơn 2 tai nạn tính trên 10.000 dân. Tuy nhiên, cho đến nay, tỷ lệ tử vong vẫn cao ở mức 1,5 trên 10.000 dân.

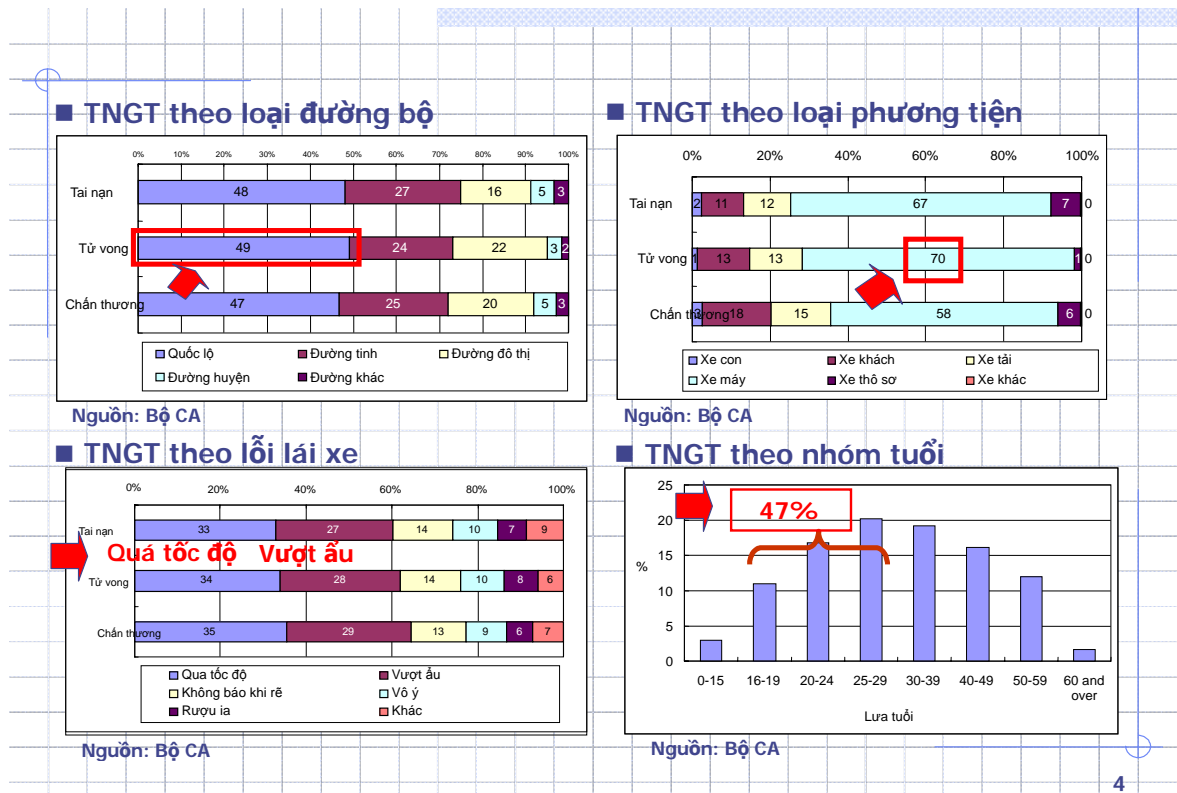
#### Các nguyên nhân gây TNGT

Các nguyên nhân gây TNGT nằm xen lẫn giữa điều kiện vật chất và lỗi con người, giao thông hỗn hợp và các hành vi lái xe nguy hiểm. Rất nhiều vụ TNGT xảy ra trên các quốc lộ chính, đặc biệt ở các đô thị lớn và vùng phụ cận. Khoảng 70% tổng số trường hợp tử vong là người điều khiển xe máy và các nguyên nhân tai nạn chủ yếu là do phóng nhanh vượt ẩu. Ngoài ra, cũng lưu ý rằng hơn một nửa số nạn nhân là ở độ tuổi dưới 30.

## 2.1 Các thiệt hại về kinh tế xã hội

Thiệt hại do TNGT đường bộ năm 2007 ước tính khoảng 2,89% GDP tương đương 32.600 tỷ đồng (2 tỷ USD), tính theo phương pháp Nguồn vốn con người. Tuy nhiên, do dữ liệu và thông tin về TNGT đường bộ còn hạn chế, con số ước tính này tuy không có độ tin cậy cao, nhưng do CSDL tai nạn hiện tại không lưu trữ tất cả các vụ tai nạn, nên thiệt hại trên thực tế thậm chí có thể còn cao hơn cả con số ước tính trên.

**Hình 2.1 Đặc điểm TNGT đường bộ ở Việt Nam**



## 3 CÁC VẤN ĐỀ VỀ ATGT ĐƯỜNG BỘ

### Các vấn đề liên ngành

Chính phủ Việt Nam đã tiến hành nhiều biện pháp, cũng như kêu gọi sự hỗ trợ giúp đỡ và hợp tác từ nhiều tổ chức quốc tế nhằm giảm nhẹ TNGT, một trong những vấn đề xã hội cấp bách nhất hiện nay. Một số biện pháp có hiệu quả tích cực rõ rệt như chiến dịch đội mũ bảo hiểm, nhưng vẫn còn một con đường dài phải đi trong việc hình thành và phát triển hành vi lái xe an toàn của người tham gia giao thông. Không chỉ các cơ quan trung ương mà còn cả ở chính quyền địa phương cũng cần rất nhiều nỗ lực sắp tới. Vấn đề liên ngành bao trùm nhất hiện tại là làm thế nào để thiết lập một cơ chế phù hợp để xây dựng và triển khai một cách bền vững và linh hoạt các chính sách về ATGT, đủ đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội trong tương lai cũng như tốc độ cơ giới hóa nhanh.

#### (i) Cơ sở hạ tầng/quản lý giao thông

Mặc dù nguyên nhân chính của TNGT là do lỗi của con người, cụ thể là lái xe ẩu, không tuân thủ luật giao thông ..., sự thiếu hụt các trang thiết bị an toàn đường



bộ và tắc nghẽn giao thông cũng là những nguyên nhân chính gây ra tai nạn. Bên cạnh việc khắc phục các lỗi của người tham gia giao thông thông qua giáo dục và cưỡng chế, điều quan trọng là phải có thiết kế hình học phù hợp và cung cấp đủ các thiết bị an toàn, cũng như cung cấp đủ thông tin nhằm giúp tránh hoặc hạn chế tới mức thấp nhất những lỗi của người tham gia giao thông.

Hiện nay Cục Đường bộ Việt Nam đang nỗ lực cải tạo các điểm đen như là một biện pháp đối phó cấp bách để tránh tai nạn giao thông xảy ra hiện nay cũng như trong tương lai. Tuy nhiên có một số yếu tố ảnh hưởng đến việc thực hiện thông suốt dự án như thiếu dữ liệu về tai nạn và nguồn ngân sách hạn chế. Việc lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường bộ là một vấn đề nghiêm trọng khác. Những quy định về bảo vệ hành lang an toàn đã được quy định rõ ràng, tuy nhiên chưa có sự hướng dẫn đầy đủ để đảm bảo hành lang ATGT, đặc biệt là về trách nhiệm của các chính quyền địa phương.

## **(ii) Hoạt động vận tải**

Ba lĩnh vực được bàn đến trong tiểu mục này là: (i) giấy phép lái xe, (ii) kiểm định phương tiện và (iii) kinh doanh vận tải.

Về hệ thống cấp giấy phép lái xe, hệ thống sát hạch lái xe đối với xe ô tô có chương trình đào tạo dài hơn và kiểm tra sát hạch chặt chẽ hơn. Còn việc lấy giấy phép lái xe mô tô được thực hiện dễ dàng hơn, chỉ có kỹ năng lái xe tối thiểu và kiến thức tối thiểu về quy định và quy tắc giao thông. Vì vậy có thể nói rằng nét đặc thù của giao thông Việt Nam được thể hiện là nhiều người tham gia giao thông chưa có đủ kiến thức hoặc sự hiểu biết về quy tắc giao thông và các hành vi đi lại. Một vấn đề khác trong hệ thống cấp giấy phép là thiếu trung tâm đào tạo và sát hạch; số lượng các trung tâm đào tạo, sát hạch không đủ để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao hiện nay, đặc biệt ở khu vực nông thôn.

Hệ thống kiểm định phương tiện đã được cải thiện với việc nâng cao năng lực Cục Đăng kiểm Việt Nam. Nhưng cho đến nay vẫn chưa có quy định kiểm định kỹ thuật đối với xe máy. Ngoài ra, cơ sở dữ liệu (CSDL) đăng kiểm phương tiện là rất quan trọng đối với công tác cưỡng chế, nhưng đến nay, CSDL này mới chỉ có trong phạm vi từng địa phương, chưa có hệ thống thông tin kết nối với nhau trong phạm vi cả nước.

Hiện nay, những tai nạn nghiêm trọng có liên quan tới xe tải và xe khách đường dài được báo cáo thường xuyên hơn. Trong các khu vực đô thị, hành vi lái xe không cẩn thận của xe buýt, xe tải, xe taxi được cho là nguyên nhân tai nạn giao thông. Hiện nay, những tai nạn hoặc những vi phạm như vậy là trách nhiệm của bản thân người lái xe và không có sự xử phạt nào được áp dụng đối với cơ quan chủ quản.

## **(iii) Cưỡng chế**

Tuy năng lực cưỡng chế đã được mở rộng, nhưng vẫn chưa đủ để đáp ứng với nhu cầu đi lại và vấn đề vi phạm luật giao thông. Sự thiếu hụt phương tiện thiết bị cưỡng chế cũng đang ảnh hưởng không tốt đến tính hiệu quả. Do đó, việc quy hoạch chiến lược về cưỡng chế trên cơ sở tai nạn và vi phạm giao thông là cần

thiết.

Các dữ liệu về TNGT và vi phạm giao thông là một trong những dữ liệu thông tin cơ bản không chỉ đối với cơ chế giao thông mà còn đối với việc cải thiện hạ tầng, cũng như công tác giáo dục ATGT. Tuy nhiên, hiện tại CSDL trên chưa được xây dựng trên phạm vi toàn quốc.

#### **(iv) Giáo dục và tuyên truyền**

Hệ thống giáo dục ATGT trong trường học có thể nói vẫn đang ở giai đoạn xây dựng, mặc dù giáo dục ATGT đã được quy định trong chương trình học từ mẫu giáo đến THPT. Một số vấn đề vẫn cần được giải quyết và cải cách. Hơn nữa, sau vài năm thực hiện, vẫn chưa có hệ thống đánh giá để xác định hiệu quả của chương trình hiện nay. Nếu hành vi của học sinh được lấy làm căn cứ để đánh giá hiệu quả của chương trình, thì có thể nói rằng vẫn chưa có được những tiến bộ đáng kể từ chương trình giáo dục ATGT trong trường học. Để nâng cao hiệu quả, cần phải có sự phối hợp với gia đình/cộng đồng và các tổ chức xã hội khác để đảm bảo tính hiệu quả của các chương trình giáo dục ATGT.

#### **(v) Cấp cứu y tế**

Việc phát triển hệ thống cấp cứu y tế là một nhân tố quan trọng trong các biện pháp với tư cách là một biện pháp cứu người sau tai nạn. Trung tâm cấp cứu (115) đã đi vào hoạt động một thời gian, nhưng hiện tại, dịch vụ này mới chỉ có ở các khu vực đô thị lớn. Ngoài ra, kể cả ở những khu vực nơi có hệ thống này, việc sử dụng dịch vụ vẫn còn hạn chế, do trang thiết bị nghèo nàn và thiếu xe cấp cứu. Tình hình hiện tại của hệ thống cấp cứu y tế vẫn còn rất nghèo, đặc biệt ở bệnh viện tuyến huyện, do đó dẫn đến quá tải ở các bệnh viện TW và bệnh viện tỉnh.

Nhìn chung, hệ thống bảo hiểm chưa thật tốt, vì số lượng bảo hiểm còn hạn chế và có một số nạn nhân không đủ khả năng chi trả viện phí.

## **4 QUY HOẠCH TỔNG THỂ VỀ ATGT ĐƯỜNG BỘ TẠI VIỆT NAM CHO ĐẾN NĂM 2020**

### **Sứ mạng của việc phát triển An toàn Giao thông đường bộ**

Một sứ mạng phù hợp có tính hấp dẫn và dễ hiểu đối với người dân Việt Nam sẽ do Chính phủ Việt Nam khẳng định. Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể đề xuất sứ mạng của công cuộc phát triển ATGT để Chính phủ Việt Nam xem xét và thông qua là: **“Một xã hội giao thông đầy tình người và không tai nạn”**.

### Văn hóa ATGT giàu tình người với các biện pháp ATGT toàn diện



Nguồn: Đỗ Lan Hương (The Gioi Det) CLB Báo chí TRAHUD, JICA

### **Các mục tiêu của quy hoạch tổng thể**

Hai mục tiêu dưới đây được đề xuất cho quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ:

- (1) Giảm số người chết xuống còn một nửa (trên cơ sở số liệu năm 2007).
- (2) Tăng cường chức năng của các tổ chức liên quan trong lĩnh vực ATGT đường bộ và phát triển các cơ quan tổ chức mới và các quy định mới cần thiết để duy trì các biện pháp ATGT lâu dài.

### **Chiến lược cơ bản**

- 1) Gồm ba yếu tố của xã hội cơ giới: con người, phương tiện, và môi trường giao thông, sáu lĩnh vực được xác định cho các biện pháp ATGT hiệu quả:
  - (i) Phát triển môi trường giao thông đường bộ an toàn,
  - (ii) Tăng cường lái xe an toàn,
  - (iii) Đảm bảo phương tiện an toàn,
  - (iv) Kiểm soát và cưỡng chế giao thông hiệu quả,
  - (v) Tăng cường tuyên truyền và giáo dục về ATGT,
  - (vi) Phát triển các biện pháp đối phó sau tai nạn (Cấp cứu y tế).
- 2) Để phát triển an toàn giao thông bền vững, cần thành lập những thể chế và cơ sở dữ liệu cần thiết trong thời gian thực hiện Nghiên cứu, bao gồm việc đưa ra những điều luật và quy định mới, cơ sở dữ liệu phục vụ việc nghiên cứu khoa học, và một bộ máy tổ chức tối thiểu để thực hiện những hoạt động này.
- 3) Cần phải đảm bảo sự phát triển bền vững của nguồn nhân lực và tài chính

### **Chiến lược thực hiện**

- a) Để đẩy mạnh các biện pháp an toàn giao thông toàn diện, cần phát triển một môi trường với bộ máy thích hợp, có thể tạm gọi là 4C (trao đổi, phối hợp, cộng tác, điều phối) giữa các ban ngành liên quan. Trước tiên, cần tập trung vào các hoạt động trao đổi và chia sẻ kinh nghiệm giữa các cơ quan này.
- b) Giới thiệu những chính sách mới để phát triển Văn hoá an toàn giao thông tại Việt

Nam, nhằm giúp việc thay đổi hành vi lái xe không an toàn của người dân mang tính lâu dài. Những biện pháp thích hợp phải được đưa ra, dựa trên cơ sở môi trường và điều kiện sống của từng vùng miền, cũng như những khác biệt về phát triển kinh tế và tốc độ cơ giới hoá.

- c) Trong thời gian thực hiện Quy hoạch tổng thể này, lĩnh vực ưu tiên sẽ là phát triển nguồn nhân lực, hơn là phát triển những kỹ thuật tiên tiến kể trên. Tuy vậy, cũng cần nâng cấp và phát triển định kỳ những công nghệ hiện đại, hợp lý tại Việt Nam.

### **Các lĩnh vực tập trung**

Các lĩnh vực tập trung đề xuất nhằm giảm số tử vong do TNGT là: (i) Xe máy, (ii) Quốc lộ, (iii) Khu vực đô thị và phụ cận, (iv) Đối tượng thanh thiếu niên, (v) Phương tiện kinh doanh vận tải, (vi) Các biện pháp sau tai nạn.

#### **(i) Phát triển môi trường đường bộ đáng mong muốn**

Trong lĩnh vực hạ tầng, các mục tiêu được đưa ra không chỉ dựa trên các vấn đề cấp bách hiện tại mà còn phải dựa trên những chính sách hiện hành của chính phủ. Mục tiêu trong lĩnh vực này là phát triển một cách hệ thống để hình thành một môi trường đường bộ đáng mong muốn. Về các biện pháp, hướng tiếp cận chung là không chỉ cải tạo kết cấu như các liên kết và mặt cắt, mà còn cả hệ thống tín hiệu và hướng dẫn. Bên cạnh đó, hệ thống hạ tầng thể chế hỗ trợ các biện pháp này cũng được đề xuất. Sau đây là 11 chương trình ưu tiên được nghiên cứu trong Quy hoạch tổng thể:

- (1) Chương trình cải tạo điểm đen
- (2) Phát triển hệ thống thẩm định ATGT đường bộ
- (3) Chương trình đảm bảo hành lang an toàn giao thông
- (4) Chương trình cải thiện trang thiết bị ATGT trên quốc lộ
- (5) Chương trình phát triển đường tránh đô thị
- (6) Chương trình ngăn ngừa tai nạn giao thông cho những người đối tượng dễ bị tai nạn
- (7) Chương trình phát triển an toàn cho đường cao tốc
- (8) Chương trình phát triển công trình đường bộ an toàn
- (9) Chương trình giám sát và duy trì dự án an toàn giao thông
- (10) Chương trình phát triển quy hoạch an toàn giao thông đường đô thị
- (11) Chương trình nghiên cứu và phát triển khoa học – công nghệ, phát triển nguồn nhân lực

#### **(ii) Phát triển an toàn người lái và an toàn phương tiện**

Tốc độ cơ giới hóa nhanh và dòng giao thông hỗn hợp khiến cho tình hình giao thông đường bộ trở nên ngày càng phức tạp. Do đó cần thiết phải

phát triển một hệ thống nghiêm chỉnh và toàn diện để tăng cường trách nhiệm xã hội của người tham gia giao thông và các tổ chức điều hành. Trong lĩnh vực này, đề xuất các chương trình sau:

- (1) Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản
- (2) Hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm
- (3) Phát triển việc cấp GPLX ở khu vực nông thôn
- (4) Hệ thống GPLX cho xe máy dưới 50cc
- (5) Hệ thống GPLX cho người mới lái xe
- (6) Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe
- (7) Hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải
- (8) Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện
- (9) Kiểm định kỹ thuật với xe máy
- (10) Các biện pháp về phương tiện cho người khuyết tật
- (11) Phát triển nguồn nhân lực giáo viên dạy lái xe

### **(iii) Kiểm soát và cưỡng chế giao thông có hiệu quả**

Chiến lược tổng thể về các hoạt động cưỡng chế thực hiện luật giao thông trong Quy hoạch tổng thể được xem là “Tăng cường hoạt động cưỡng chế giao thông một cách có hiệu quả, có sự hỗ trợ rộng rãi của người dân và được tổ chức tốt”. Mục tiêu trong lĩnh vực này, “đảm bảo được 20% mục tiêu của quy hoạch tổng thể, nhằm làm giảm 50% số tử vong do TNGT, bằng các biện pháp trong lĩnh vực cưỡng chế giao thông có hiệu quả”. Để đạt được mục tiêu, các chương trình tổng thể sau đây được xây dựng:

- (1) Chương trình phát triển chiến lược hướng dẫn và cưỡng chế giao thông
  - Hướng dẫn ATGT cho các đối tượng dễ bị tai nạn,
  - Hướng dẫn giao thông cho các đối tượng ít kinh nghiệm
  - Cưỡng chế nghiêm khắc với các vi phạm nghiêm trọng
- (2) Chương trình hỗ trợ phát triển văn hóa ATGT
- (3) Chương trình tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan về ATGT
- (4) Chương trình phát triển cơ sở dữ liệu TNGT và cưỡng chế giao thông
- (5) Chương trình phát triển nguồn nhân lực
- (6) Chương trình hiện đại hóa trang thiết bị hướng dẫn và cưỡng chế giao thông

#### **(iv) Tăng cường giáo dục và tuyên truyền ATGT**

Nghiên cứu đề xuất một hệ thống giáo dục ATGT toàn diện, không chỉ trong nhà trường mà còn trong cộng đồng theo nguyên tắc “Tham gia, Trải nghiệm và Thực hành” để phát triển văn hóa (hành vi) ATGT đáng mong muốn tại Việt Nam. Mục tiêu chung trong lĩnh vực này là giảm thiểu số vụ TNGT và tăng tối đa nhận thức về ATGT lên 95% tổng dân số vào năm 2020. Lĩnh vực này được chia thành hai mảng tập trung chính: giáo dục trong nhà trường và giáo dục ngoài xã hội. Giáo dục ngoài xã hội được đề xuất là “Phát triển văn hóa ATGT”. Phát triển Văn hóa an toàn giao thông nhằm xây dựng và phát triển các hành vi đi lại an toàn và các ứng xử văn minh trong giao thông<sup>1</sup> để đáp ứng các yêu cầu của một xã hội cơ giới hóa, hướng tới “một xã hội giao thông đầy tình người và không có tai nạn”. Nội dung chung này được cụ thể hóa cho giai đoạn 5 năm của Chương trình hành động là: nhằm xây dựng một xã hội đi lại có văn hóa, trước hết là thay đổi mọi hành vi ứng xử trong giao thông sao cho:

- (1) Người tham gia giao thông tự giác chấp hành, tôn trọng và thực hiện hành vi đi lại phù hợp với các quy định về trật tự, an toàn giao thông
- (2) Mọi người tôn trọng, nhường nhịn và quan tâm đến người khác khi tham gia giao thông
- (3) Các cơ quan hữu quan (cơ quan giao thông vận tải, cảnh sát giao thông, ...) thực thi nhiệm vụ một cách đầy đủ và hiệu quả để đảm bảo giao thông luôn an toàn.

Nội dung 3 được thực hiện trong phần dành để nâng cao năng lực cưỡng chế (quan hệ công chúng). Phần Văn hóa ATGT như vậy chỉ tập trung vào hai nội dung trên.

Các chương trình được đề xuất trong lĩnh vực này như sau:

- (1) Chương trình giáo dục ATGT trong nhà trường
  - Chương trình hành vi an toàn cho trẻ mầm non
  - Chương trình giáo dục ATGT cho học sinh, sinh viên
  - Chương trình lôi cuốn sự tham gia của cộng đồng
  - Chương trình phát triển thể chế và nguồn nhân lực
- (2) Chương trình phát triển văn hóa ATGT
  - Chương trình giáo dục ATGT cho cộng đồng
  - Chương trình cải cách thể chế để phát triển văn hóa ATGT
- (3) Chương trình chiến dịch truyền thông ATGT

---

<sup>1</sup> Đương nhiên, bao gồm cả việc xóa bỏ những hành vi không an toàn, không văn minh

#### **(v) Các biện pháp cấp cứu y tế sau tai nạn và chăm sóc nạn nhân TNGT**

Đến năm 2020, lĩnh vực cấp cứu y tế sẽ đảm bảo 10% trong việc đạt được mục tiêu của Quy hoạch tổng thể nhằm làm giảm số chết do TNGT tại các bệnh viện xuống còn 50% so với năm 2007. Mặc dù còn nhiều mảng cần được cải thiện trong lĩnh vực cấp cứu y tế, các mảng sau đây dự kiến sẽ góp phần làm giảm số tử vong:

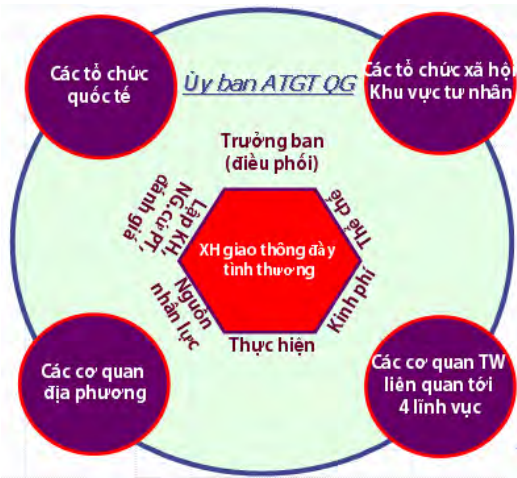
- (1) Giảm số tử vong do TNGT tại bệnh viện bằng việc tăng cường năng lực cho các bệnh viện
- (2) Cải thiện hệ thống cấp cứu trước khi đến bệnh viện
- (3) Phát triển hệ thống 115
- (4) Nâng cấp hệ thống đào tạo cán bộ y tế
- (5) Chuẩn bị đối phó với thảm họa và cấp cứu nạn nhân hàng loạt

#### **Phát triển thể chế và nguồn lực**

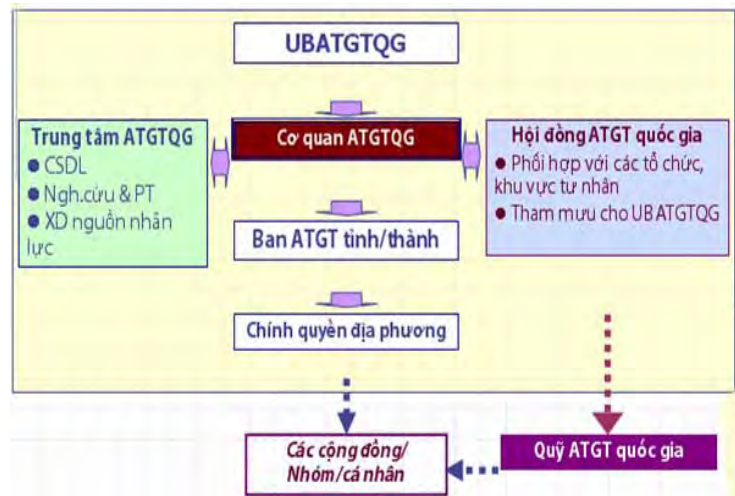
Để bảo đảm sự bền vững của chính sách ATGT và tiếp tục các biện pháp hiệu quả và hữu dụng, cần thiết phải phát triển: hạ tầng thể chế, nguồn nhân lực, và nguồn lực tài chính. Quy hoạch tổng thể đề xuất các chương trình phát triển thể chế sau đây (xin xem hình 4.10.1 và 4.10.2 minh họa chức năng tổng thể của các cơ quan quản lý ATGT và đề xuất cơ cấu tổ chức để phát triển ATGT toàn diện):

- (1) Chương trình cải cách hành chính
  - Nâng cao chức năng của UBATGTQG
  - Ban ATGT tỉnh/thành phố
  - Phòng/Ban ATGT thuộc Sở GTVT
  - Thể chế hóa UBATGTQG và về việc quy hoạch ATGT, bao gồm cả Luật ATGT
- (2) Chương trình nghiên cứu và phát triển
  - Thành lập trung tâm ATGT
  - Xây dựng CSDL ATGT
- (3) Chương trình phát triển các nguồn lực
  - Thành lập Quỹ tài trợ ATGT
  - Hệ thống phí lưu hành phương tiện và các nguồn kinh phí khác
  - Phát triển nguồn nhân lực ATGT

**Hình 4.1 Các chức năng của cơ quan ATGT chính**



**Hình 4.2 Đề xuất cơ cấu tổ chức cho việc phát triển ATGT toàn diện**



**Các nguồn kinh phí để phát triển ATGT**

Hai nguồn kinh phí chính cho ATGT là từ ngân sách nhà nước và từ việc thu phí/xử phạt. Mặc dù Chính phủ luôn phải dành ngân sách nhà nước cho rất nhiều lĩnh vực khác, nhưng vì ít nhất hai lý do sau đây mà các nhà lãnh đạo sẽ chấp thuận dành một phần ngân sách cho ATGT: Những thiệt hại kinh tế nặng nề do TNGT và Giá trị gia tăng kinh tế nhờ giao thông và ATGT. Chính phủ đã quy định mức xử phạt cho từng loại vi phạm làm tiêu chuẩn chung với tất cả các tỉnh/thành, không phân biệt đô thị và nông thôn. Đề xuất có thêm phụ phí xử phạt đối với hành vi vi phạm ở các tỉnh thành, tạm gọi là “phụ phí bảo đảm trật tự ATGT”.

**Bảng 4.1 Các thuận lợi và khó khăn điển hình của các nguồn lực tài chính khác nhau cho an toàn đường bộ**

<b>Nguồn kinh phí</b>	<b>Thuận lợi</b>	<b>Khó khăn</b>
Giá trị gia tăng cho ngân sách nhà nước từ vận tải	Số lượng lớn	Khái niệm mới và khó đánh giá
Phụ phí cho bảo đảm ATGT ngoài nguồn kinh phí từ tiền phạt	Liên quan trực tiếp đến ATGT và đủ linh hoạt cho các điều kiện cụ thể của các địa phương	Một số yêu cầu về khuôn khổ thể chế
Phụ phí nhiên liệu phương tiện cơ giới	Khó tránh né, mức phí thấp	Giá nhiên liệu có nhiều biến động, nhiều khi rất cao
Phụ phí tải trọng - khoảng cách	Được chấp nhận là phí đánh vào người sử dụng đường bộ	Mức độ tránh né cao
Phụ phí bảo hiểm bắt buộc với phương tiện	Liên quan nhiều nhất tới an toàn đường bộ	Mức độ tránh né cao
Phụ phí chuyển nhượng phương tiện	Mức phí thấp	Mức độ tránh né cao



Phụ phí trên phí đường bộ	Khó tránh né, được chấp nhận là phí đánh vào người sử dụng đường bộ	Phí đường bộ chỉ tạo nên một phần nhỏ trong mạng lưới đường bộ
Đóng góp của khu vực tư nhân	Có thể bổ sung cho kinh phí an toàn đường bộ và tận dụng sự quản lý và tính hiệu quả của khu vực tư nhân	Chỉ có thể cung cấp một số lượng hạn chế và thường không bền vững
Vốn vay và hỗ trợ phát triển	Có thể khởi động các chương trình đường bộ hiệu quả và các kế hoạch tài chính	Không bền vững

Nguồn: Nhóm nghiên cứu (2008) và tài liệu ESCAP số E/ESCAP/CMG(4/I)/7 30/07/2007

## 5 CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG 5 NĂM ATGT ĐƯỜNG BỘ QUỐC GIA

Chương trình hành động 5 năm (2008-2012) là giai đoạn triển khai đầu tiên của các biện pháp ATGT đề xuất trong Quy hoạch tổng thể. Chương trình hành động đầu tiên này là rất quan trọng trong việc bảo đảm việc triển khai thuận lợi và thành công các biện pháp đề xuất và sẽ là nền tảng cho việc triển khai các Chương trình hành động tiếp theo.

### Nguyên tắc lựa chọn các biện pháp trong Chương trình hành động

Để đáp ứng yêu cầu của Quy hoạch tổng thể và các chiến lược, xin giới thiệu các nguyên tắc cơ bản sau đây:

- (1) Sự tham gia tích cực của toàn bộ hệ thống chính trị trên quan điểm “toàn dân” và “đồng bộ”.
- (2) Chương trình hành động cần xem xét đến các đặc điểm chính trị và kinh tế-xã hội cụ thể đã được dự báo cũng như các điều kiện về ATGT của đất nước cho đến năm 2012. Trong giai đoạn này, Việt Nam đang ở quá trình chuyển dịch để đẩy nhanh tốc độ tăng trưởng kinh tế. Do tỷ lệ tăng cao về số lượng phương tiện và người lái như đã dự báo, việc chậm triển khai các biện pháp cần thiết sẽ khiến cho tình hình trở nên phức tạp hơn trong những năm sau này.
- (3) Chương trình hành động cần được lồng ghép với các định hướng, chính sách và kế hoạch liên quan hiện hành của chính phủ.
- (4) Trong nhiều biện pháp được đề xuất trong Quy hoạch tổng thể, các biện pháp được coi là “cốt yếu” cần được ưu tiên hơn. Đó là các biện pháp có thể làm: (i) nâng cao năng lực của các cơ quan liên quan đến lĩnh vực ATGT; (ii) tăng cường khung thể chế về ATGT và (iii) phát triển văn hóa ATGT ...
- (5) Các biện pháp lựa chọn cần được bảo đảm thực hiện dưới một sự lãnh đạo mạnh mẽ cùng với nguồn lực tài chính và nguồn lực con người đầy đủ.

### Các mục tiêu phát triển giai đoạn 5 năm

Đối với giai đoạn triển khai đầu tiên trong Quy hoạch tổng thể, ba mục tiêu sau đây được coi là các mục tiêu chung cho mọi lĩnh vực.

- (1) Đa số người tham gia giao thông sẽ hình thành được thói quen tôn trọng luật giao thông.
- (2) Giảm 5,2 - 6% số vụ TNGT qua từng năm, xét theo con số tuyệt đối về trường hợp tử vong.
- (3) Tăng cường năng lực và chức năng của các tổ chức liên quan đến ATGT đường bộ và phát triển các tổ chức và luật/quy định mới nhằm bảo đảm tính bền vững của các biện pháp ATGT.

### **Chương trình hành động 5 năm và kinh phí đầu tư**

Chi phí đầu tư ước tính vào khoảng 1.351 triệu USD (22.289 tỷ VND) cho giai đoạn 5 năm, trong đó khoảng 55% tổng chi phí đầu tư là cho lĩnh vực kỹ thuật hạ tầng và 24% cho lĩnh vực cưỡng chế. Việc cải thiện hệ thống quản lý GPLX và phương tiện, và cải thiện hệ thống cấp cứu y tế, mỗi lĩnh vực chiếm 16% tổng đầu tư. Kinh phí chủ yếu dành cho việc nâng cấp phần cứng như các trang thiết bị an toàn, hệ thống truyền thông quốc gia, và cùng với các mảng khác. Thay vì đầu tư lớn, lĩnh vực tuyên truyền và giáo dục chiếm tỷ lệ tương đối nhỏ trong tổng đầu tư, do chi phí đầu tư chủ yếu nhằm vào nguồn nhân lực.

### **Khả năng thực hiện về mặt kinh tế xã hội**

Việc đánh giá hiệu quả kinh tế qua các tính toán nội suất thu hồi vốn (EIRR) cho thấy tỷ lệ này ở mức cao, 22%, tỷ suất lợi ích/chi phí B/C = 2, chứng tỏ đầu tư cho Chương trình hành động là xứng đáng xét về mặt kinh tế. Độ nhạy của chỉ số EIRR được kiểm nghiệm bằng việc tăng chi phí và giảm lợi ích. Kế hoạch này vẫn có thể thực hiện về mặt kinh tế với chỉ số EIRR ở mức 13%, kể cả nếu chi phí tăng 10% và lợi ích giảm 10%.

### **Các nguồn vốn đầu tư**

Hạn chế cơ bản và trước mắt đối với nhiều quốc gia trong việc đạt được các mục tiêu về ATGT là việc không có đủ các nguồn lực cần thiết. Như ở Bảng 4.11.1 trong đó trình bày các ưu và khuyết điểm của nhiều nguồn lực tài chính, vấn đề chính liên quan đến tìm kiếm nguồn kinh phí là làm thế nào huy động được các nguồn kinh phí tiềm năng cho Chương trình hành động 5 năm. Vì việc chuẩn bị và thông qua các khuôn khổ pháp lý cơ bản cần thiết để kích thích các nguồn kinh phí tiềm năng đòi hỏi phải trải qua nhiều bước và phải mất ít nhất một năm, nên các nguồn kinh phí đã được các nhà tài trợ quốc tế (WB, JBIC, v.v.) cam kết, cần phải được tận dụng một cách hiệu quả, xét đến các chương trình đề xuất trong Chương trình hành động này.

### **Phát triển nguồn nhân lực**

Có hai dạng phát triển nguồn nhân lực cần thiết. Một là đào tạo cán bộ lãnh đạo và chuyên gia từ các cơ quan liên quan và hai là xây dựng lực lượng cán bộ nhằm triển khai các biện pháp ATGT, như cảnh sát giao thông và kỹ sư giao thông. Các lãnh đạo và chuyên gia sẽ được đào tạo cao cấp tại Trung tâm ATGT (đề xuất thành lập). Cảnh sát giao thông và kỹ sư giao thông sẽ được đào tạo trong các cơ sở giáo dục đào tạo như trường đại học, học viện.

### Chiến lược triển khai

Để Chương trình hành động có được ảnh hưởng xã hội lớn lao, không thể thiếu sự chỉ đạo mạnh mẽ từ phía Chính phủ nhằm bảo đảm triển khai thuận lợi và bền vững. Bên cạnh đó, không kém phần quan trọng là mối quan hệ chặt chẽ giữa các cơ quan chức năng, giữa chính quyền trung ương và địa phương; do đó, khuyến nghị sử dụng hướng tiếp cận 4C (hợp tác, cộng tác, phối hợp, và thông tin).

Trong những năm đầu, nhiệm vụ chính của Chương trình hành động này là công tác chuẩn bị, nhằm mang lại điều kiện thuận lợi và các cơ hội cho các hoạt động sau này. Trong công tác chuẩn bị, trọng tâm là các vấn đề liên quan đến thể chế và quy hoạch, do các vấn đề này ảnh hưởng lớn đến việc thực hiện thành công và bền vững toàn bộ Quy hoạch tổng thể và Chương trình hành động 5 năm lần thứ nhất.

Để thực hiện một số cải cách chiến lược quan trọng, cần có kinh phí tuyệt đối (như cho việc phát triển nâng cấp CSDL TNGT). Tuy nhiên, cũng có những biện pháp đề xuất khác, chỉ cần một lượng kinh phí tương đối (hoặc “nguồn vốn ban đầu”) là đủ để hiện thực hóa và thúc đẩy các kết quả và sự phát triển như mong muốn. Cũng có một số biện pháp đề xuất chỉ cần kinh phí và hỗ trợ trong một giai đoạn ngắn, sau đó, các tiến triển dự kiến và các hoạt động kết quả (hoặc hoạt động bền vững) sẽ đảm trách nhu cầu về kinh phí.

**Bảng 5.1 Các hạng mục đầu tư trong Chương trình hành động**

Lĩnh vực	Chương trình ATGT	Kế hoạch đầu tư hàng năm					Tổng (Triệu USD)
		Năm					
		1	2	3	4	5	
Hạ tầng	1. Kế hoạch cải tạo điểm đen	8,3	7,9	10,9	13,1	12	52
	2. Kế hoạch phát triển hệ thống thẩm định ATGT đường bộ	0,3	0,7	0,6	0,5	0,4	2,5
	3. Kế hoạch đảm bảo hành lang an toàn giao thông	0,7	30,4	50,1	50	50	181,2
	4. Kế hoạch cải thiện trang thiết bị ATGT trên quốc lộ	39,6	77	92,2	91,9	91,9	392,6
	5. Kế hoạch ngăn ngừa tai nạn giao thông đối với những đối tượng dễ bị tai nạn	1,5	12,8	25	25	25	89,3
	6. Kế hoạch phát triển an toàn cho đường cao tốc	1,2	1	0,3	0,3	0,3	3,1
	7. Kế hoạch phát triển công trình đường bộ an toàn	6,7	2,7	5,1	0,2	0,2	14,9

Tóm tắt  
**TÓM TẮT CHUNG**

Lĩnh vực	Chương trình ATGT	Kế hoạch đầu tư hàng năm					Tổng (Triệu USD)
		Năm					
		1	2	3	4	5	
	8. Kế hoạch giám sát và duy trì dự án an toàn giao thông	0,5	0,3	0,4	0,4	0,4	2
	9. Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực	-	-	0,1	0,7	0,4	1,2
	<b>Cộng</b>	<b>58,8</b>	<b>132,8</b>	<b>184,7</b>	<b>182,1</b>	<b>180,6</b>	<b>739</b> [56,0%]
Phương tiện	1. Phát triển an toàn lái xe và an toàn phương tiện	-	12,5	51,6	46,4	3,3	113,9
	<b>Cộng</b>	<b>-</b>	<b>12,5</b>	<b>51,6</b>	<b>46,4</b>	<b>3,3</b>	<b>113,9</b> [8,6%]
Cường chế	1. Hướng dẫn giao thông cho các đối tượng ít kinh nghiệm				4,9	5,7	10,6
	2. Cưỡng chế nghiêm khắc với các vi phạm nghiêm trọng	3,2	2,0	3,5	3,5	3,5	15,6
	3. Chương trình hỗ trợ phát triển văn hóa ATGT		0,2	3,9	4,2	4,0	12,2
	4. Chương trình tăng cường phối hợp giữa các cơ quan ATGT		0,3	4,1	4,6	4,2	13,2
	5. Chương trình phát triển CSDL		0,9	5,6	5,6	5,6	17,7
	6. Chương trình phát triển nguồn nhân lực		1,8	4,2	4,6	2,8	13,5
	7. Hiện đại hóa trang thiết bị	53,6	47,7	44,8	35,7	31,9	213,6
	<b>Cộng</b>	<b>56,7</b>	<b>53,0</b>	<b>66,1</b>	<b>63,0</b>	<b>57,7</b>	<b>296,5</b> [22,5%]
Văn hoá	1. Chương trình hành vi an toàn cho trẻ mầm non			0,2	0,2		0,4
	2. Chương trình giáo dục ATGT cho học sinh, sinh viên		0,0	0,1	2,0	3,6	5,7
	3. Chương trình phát triển sự tham gia của cộng đồng		0,0	1,0	2,0	1,7	4,7

Lĩnh vực	Chương trình ATGT	Kế hoạch đầu tư hàng năm					Tổng (Triệu USD)
		Năm					
		1	2	3	4	5	
	4, Chương trình phát triển thể chế và nguồn nhân lực		0,0	0,4	0,4	0,2	1,1
	5, Chương trình phát triển văn hóa ATGT		7,2	10,4	10,8	8,4	36,9
	6, Chương trình chiến dịch tuyên truyền ATGT		0,2	0,0	0,0		0,3
	<b>Cộng</b>		<b>7,5</b>	<b>12,2</b>	<b>15,5</b>	<b>13,9</b>	<b>49,0</b> [3,7%]
Cấp cứu y tế	1, Cải thiện hệ thống cấp cứu trước khi đến bệnh viện		38,3	58,6	38,7	34,0	38,3
	2, Nâng cao năng lực ứng phó với thương vong hàng loạt		62,4	93,2	63,2	54,7	882,0
	3, Phát triển các nguồn lực cho lĩnh vực cấp cứu y tế		142,4	213,9	144,1	125,7	64,8
	<b>Cộng</b>		<b>24,2</b>	<b>34,6</b>	<b>24,5</b>	<b>20,6</b>	<b>103,9</b> [7,9%]
Thể chế	1. Cơ quan quản lý ATGT quốc gia	0,1	0,1	0,1	0,1	4,7	5,1
	2. Trung tâm ATGT quốc gia	0,1	0,2	0,1	5,1	5,1	10,6
	3. Hội đồng cố vấn ATGT quốc gia	0,1	0,1	-	-	-	0,2
	4. Quỹ ATGT quốc gia	0,1	1,9	-	-	-	2
	<b>Cộng</b>	<b>0,4</b>	<b>2,3</b>	<b>0,2</b>	<b>5,2</b>	<b>9,8</b>	<b>17,9</b> [1,3%]
<b>Tổng đầu tư (Triệu USD)</b>		<b>115,7</b>	<b>232,1</b>	<b>349,3</b>	<b>336,7</b>	<b>285,9</b>	<b>1.319,7</b> [100%]

Nguồn: Nhóm chuyên gia JICA

## **6 HỖ TRỢ KỸ THUẬT NÂNG CAO NĂNG LỰC VỀ VĂN HÓA ATGT VÀ QUỸ TÀI TRỢ ATGT**

Mục tiêu của Nghiên cứu này là Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ tại Việt Nam tới năm 2020 cùng xây dựng Chương trình hành động 5 năm đã được hoàn thành. Nghiên cứu và Chương trình hành động đưa ra nhiều chương trình tăng cường ATGT bao gồm cả các vấn đề đơn ngành và liên ngành, nhằm giảm một nửa số người tử vong và nâng cao năng lực các thể chế liên quan đến ATGT. Kế hoạch này bao gồm các chương trình đề xuất về tổ chức (hoặc tái cơ cấu, tùy trường hợp cụ thể) và phát triển hệ thống nhằm hoạch định chính sách ATGT một cách toàn diện.

Tình hình TNGT đáng ngại hiện nay đòi hỏi sự triển khai ngay lập tức các biện pháp có thể giảm thiểu số người tử vong do TNGT. Một vấn đề cấp bách nữa đặt ra là nâng cao ý thức của người tham gia giao thông bởi lỗi liên quan đến ý thức của người tham gia giao thông chiếm 80% nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông. Do đó, các hoạt động trong cộng đồng dân cư (xây dựng văn hóa an toàn giao thông) với mục tiêu nâng cao nhận thức người dân nói chung đã được đưa ra trong Quy hoạch cũng như Chương trình hành động. Để có thể triển khai các hoạt động nói trên, cần có sự lãnh đạo, chỉ đạo và tham gia không chỉ của các bộ có liên quan như Bộ GTVT, Bộ CA mà còn của các tổ chức, xã hội và cộng đồng doanh nghiệp trong đó vai trò của UB ATGTQG là trung tâm. Để đáp ứng nhu cầu đó, Ủy Ban An toàn Giao thông Quốc gia đã yêu cầu Chính phủ Nhật Bản hỗ trợ kỹ thuật bổ sung phát triển ATGT bền vững để đạt được sứ mệnh đề ra trong Quy hoạch tổng thể “Vi một xã hội đầy tình người và không TNGT”. Phần V này tóm tắt những hỗ trợ kỹ thuật bổ sung trong hoạt động phát triển văn hóa ATGT.

### **Phương pháp thực hiện:**

Quy hoạch tổng thể và Chương trình hành động đề xuất một vài chương trình ATGT cho các nhóm cộng đồng để nâng cao nhận thức của người dân về ATGT, trong đó vai trò chính thuộc về UB ATGTQG. Để cơ quan này làm đầu mối trong công tác phối kết hợp, bố trí kinh phí và các hoạt động tuyên truyền, giáo dục trên toàn quốc. Do đó, để kiện toàn chức năng của UB ATGTQG, hỗ trợ kỹ thuật bổ sung sẽ tập trung vào những lĩnh vực sau đây:

- (1) Khảo sát bộ máy tổ chức cần thiết cho Phát triển Văn hóa ATGT,
- (2) Khảo sát thành lập Quỹ ATGT, và
- (3) Hỗ trợ tuyên truyền ATGT để nâng cao nhận thức của mọi người.

### **Dự án thí điểm phát triển văn hóa an toàn giao thông**

Điều quan trọng để đảm bảo hiệu quả và tính bền vững của công tác tuyên truyền và giáo dục ATGT trong cộng đồng dân cư là thiết lập cơ chế và hệ thống hoạch định chính sách phù hợp. Do đó, mục tiêu của hoạt động thí điểm là rút ra các kinh nghiệm giúp UBATGTQG thể chế hóa các hoạt động tuyên truyền và giáo dục văn hóa ATGT và áp dụng các kinh nghiệm thực hiện.

Do vậy, mục tiêu cụ thể của dự án thí điểm là:

- (1) Giới thiệu văn hóa ATGT qua các dự án thí điểm.
- (2) Xác định các cơ quan có liên quan và tham gia vào quá trình thực hiện hoạt động văn hóa ATGT trên các tuyến quốc lộ
- (3) Xác định các vấn đề liên quan đến hiệu quả và tính bền vững của hoạt động xây dựng và tuyên truyền văn hóa ATGT.

Kết luận đánh giá dự án thí điểm xây dựng văn hóa ATGT như sau:

- (i) Việc triển khai hoạt động văn hóa an toàn giao thông trên “Đường an toàn đến trường” đã tương đối thành công trong việc (1) khuyến khích sự tham gia của địa phương; (2) nâng cao nhận thức về an toàn giao thông, và (3) thúc đẩy phát triển giáo dục an toàn giao thông và hoạt động văn hóa an toàn giao thông trong các trường học và cộng đồng địa phương của xã Tân Trường, huyện Cẩm Giàng, tỉnh Hải Dương.
- (ii) Thí điểm về phát triển văn hóa an toàn giao thông đã giới thiệu một cơ hội để xây dựng năng lực và phát triển nguồn nhân lực, không chỉ ở các cơ quan chính phủ trung ương và địa phương, mà còn trong các trường học, cộng đồng và người dân sở cấp.
- (iii) Điều quan trọng nhất của các kết quả thực hiện dự án là nó giúp đỡ trong việc xác định được cơ quan chủ chốt trong việc thực hiện các hoạt động văn hóa an toàn giao thông trong địa bàn tỉnh / trường học dọc theo đường quốc lộ. Đó chính là Ủy ban nhân dân địa phương. Tuy nhiên, Ủy ban cần làm việc trong hợp tác chặt chẽ và phối hợp với các cấp chính quyền địa phương khác, cơ quan giao thông vận tải và cảnh sát giao thông nhằm bảo đảm sự thành công việc triển khai thực hiện.
- (iv) Dự án là một trong các hoạt động hỗ trợ nâng cao năng lực UBATGTQG trong việc thực hiện dự án quy hoạch tổng thể. Thông qua dự án này, các tiếp cận “tham gia, trải nghiệm, thực hành” được đưa ra và giúp UBATGTQG thực hiện các công việc liên quan trong tương lai.
- (v) Các hoạt động xây dựng và tuyên truyền văn hóa an toàn giao thông thì rất đa dạng, tùy đặc điểm kinh tế xã hội và dân cư mà lựa chọn hoạt động phù hợp cho từng vùng. Hiện, cơ quan chịu trách nhiệm về công tác lập kế hoạch và thực hiện kế hoạch văn hóa ATGT vẫn chưa được xác định rõ. Trong tương lai, các hoạt động văn hóa an toàn giao thông trên địa bàn cần gắn với hoạt động của dự án Tăng cường ATGT một số tuyến quốc lộ miền Bắc Việt Nam hoặc dự án ATGT đường bộ Việt Nam mà JICA hỗ trợ.

### **Dự án thí điểm xây dựng văn hóa ATGT**

Đối với Quỹ ATGT, nhiều cơ cấu tổ chức khác nhau đã được tính đến, cuối cùng, quỹ từ thiện được coi là phù hợp hơn so với các hình thức khác như quỹ chính phủ, hội doanh nghiệp đóng góp. Sự hỗ trợ kỹ thuật bổ sung này khẳng định thêm vai trò và tầm quan trọng của Quỹ đối với UBATGTQG và các tổ chức có liên quan khác. Hỗ trợ kỹ thuật có thể giúp tăng cường năng lực đối với một số hoạt động mới mà UBATGTQG sẽ đảm nhận.

Quỹ ATGT không chỉ phục vụ các hoạt động văn hóa ATGT gắn với cộng đồng dân cư mà còn phục vụ công tác bồi dưỡng nâng cao năng lực và xây dựng kế hoạch hoạt động. Trong giai đoạn và điều kiện hiện nay, khó có thể huy động số kinh phí như dự tính. Do vậy, để đảm bảo sự bền vững và ổn định của quỹ, ngoài hỗ trợ của chính phủ, cần thực hiện các hoạt động tự gây quỹ.

Cần sớm xúc tiến thành lập quỹ để hỗ trợ các hoạt động xây dựng và tuyên truyền văn hóa ATGT trong các cộng đồng dân cư. Ngoài vấn đề kinh phí, các vấn đề khác đặt ra trước mắt là hình thành được đội ngũ có đủ trình độ, năng lực thực hiện dưới sự chỉ đạo quyết liệt của các cơ quan liên quan.

Quỹ sẽ vận hành dưới hình thức quỹ từ thiện nhưng quy mô hoạt động đầy đủ chỉ có thể thực hiện được khi ngành công nghiệp ô-tô lớn mạnh với vai trò là ngành đóng góp kinh phí lớn nhất. Trong thời gian trước mắt, hỗ trợ từ chính phủ dưới các hình thức khác nhau như cho sử dụng phí hoặc tiền phạt thì cần thiết để tạo nguồn ổn định cho quỹ.

Đề xuất thành lập quỹ trong khuôn khổ dự án Tăng cường ATGT hoặc dự án Tăng cường ATGT các tuyến quốc lộ miền Bắc VN và quỹ sẽ do cơ quan chức năng vận hành. Dự án sẽ giúp hình thành cơ chế, hệ thống vận hành và quản lý đảm bảo tính độc lập, hiệu quả và bền vững.



## PHẦN I GIỚI THIỆU

### 1.1 Bối cảnh và mục tiêu

#### 1) Bối cảnh nghiên cứu

Từ những năm 1990, chính sách mở cửa đã thúc đẩy sự phát triển kinh tế của đất nước Việt Nam. Nhu cầu về vận tải hành khách và hàng hoá tăng lên một cách nhanh chóng. Hệ thống đường xá được xây dựng và nâng cấp một cách đáng kể bằng các nguồn vốn trong nước và khoản vay từ các tổ chức tài trợ. Rõ ràng, đời sống nhân dân và kinh tế quốc gia đã và đang có những tiến bộ đáng kể. Nhưng bên cạnh đó, một vấn đề xã hội lớn đã nảy sinh và ngày một thêm nghiêm trọng. Sự gia tăng về thu nhập và sự phát triển của cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đã làm gia tăng nhanh chóng số lượng các xe cơ giới, đặc biệt là xe mô tô. Khối lượng giao thông gia tăng kéo theo các vấn đề liên quan: xung đột giao thông và việc xuất hiện các nút cổ chai ở đô thị tất yếu sẽ xảy ra; tai nạn giao thông ở các vùng nông thôn bắt đầu gia tăng. Bên cạnh đó, mức độ hiểu biết và chấp hành các yêu cầu của an toàn giao thông vẫn còn rất thấp trong dân chúng. Chính quyền địa phương không phải lúc nào cũng nhận thấy hết được vai trò quan trọng của mình trong việc khôi phục lại trật tự an toàn giao thông.

Chính vì thế, tai nạn giao thông đã trở thành một vấn đề xã hội nghiêm trọng, mà trong đó an toàn giao thông được coi như một trong những chính sách cấp thiết nhất của Chính Phủ Việt Nam hiện nay. Trong bối cảnh này, chính phủ Việt Nam đã đề nghị chính phủ Nhật Bản giúp đỡ thực hiện “Nghiên cứu quy hoạch tổng thể an toàn giao thông đường bộ quốc gia – Việt Nam” thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).

#### 2) Mục tiêu nghiên cứu

Những mục tiêu của Nghiên cứu là như sau:

- (i) Xây dựng Quy hoạch tổng thể An toàn giao thông đường bộ tới năm 2020
- (ii) Xây dựng Chương trình Hành động An toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2008-2012.

Bản Quy hoạch tổng thể cần đưa ra được các chiến lược toàn diện và phát triển những giải pháp mang tính nguyên tắc cơ bản và bền vững đối với an toàn giao thông đường bộ tại Việt Nam. Các giải pháp này cần có tính khả thi trong điều kiện cụ thể của Việt Nam và sẽ phải bao quát toàn bộ các yếu tố của hệ thống giao thông vận tải đường bộ: (i) Hạ tầng; (ii) Người sử dụng đường; (iii) Phương tiện; và (iv) Khuôn khổ pháp lý, nhất là các chính sách an toàn giao thông và các vấn đề liên quan về thể chế. Chương trình hành động 2008-2012 sẽ là giai đoạn 1 trong quá trình thực hiện tổng thể các chiến lược đề ra.

### 1.2 Phạm vi và lĩnh vực nghiên cứu

Phạm vi nghiên cứu bao gồm toàn bộ vùng lãnh thổ địa lý của Việt Nam, tập trung chính vào lĩnh vực đường bộ vì 97% tai nạn giao thông là tai nạn đường bộ, cũng như nghiên cứu về đường ngang giao cắt đường sắt.

### 1.3 Thực hiện hoạt động nghiên cứu

#### 1) Cấu trúc tổ chức hoạt động nghiên cứu

Nghiên cứu sẽ được thực hiện theo phương thức điển hình về hợp tác kỹ thuật Việt Nam - Nhật Bản, theo đó sẽ cử Nhóm Nghiên cứu JICA và phía VN tổ chức Ban chỉ đạo và Nhóm đối tác thường trực.

#### 2) Phối hợp của phía Việt Nam

##### (i) Ban chỉ đạo/Nhóm công tác kỹ thuật

Tất cả các báo cáo và những vấn đề quan trọng đều được trình bày và thảo luận trong các cuộc họp của Ban chỉ đạo trong từng giai đoạn của nghiên cứu này. Ban chỉ đạo bao gồm những người có thẩm quyền quyết định từ các cơ quan đối tác và cơ quan có liên quan.

##### (ii) Nhóm đối tác

Dưới Ban chỉ đạo, nhóm làm việc sẽ được tổ chức làm đối tác chính cho nghiên cứu này và bao gồm:

- 1) Đại diện của UBATGTQG
- 2) Đại diện của Bộ GTVT
- 3) Đại diện của Bộ CA
- 4) Đại diện của Bộ GDĐT
- 5) Đại diện của Bộ Y tế
- 6) Đại diện của Bộ Tài chính
- 7) Đại diện của Bộ Thông tin truyền thông
- 8) Đại diện của Bộ Tư pháp

##### (iii) Đoàn nghiên cứu JICA

Đoàn nghiên cứu được thành lập bởi Công ty ALMEC liên kết với Công ty Nippon Koei và bao gồm 11 chuyên gia và một điều phối viên.

TAKAGI Michimasa	Trưởng đoàn/ Chuyên gia Tổ chức
NAITO Hisatoshi	Chuyên gia về cơ sở hạ tầng ATGT
NAGAI Takayasu	Chuyên gia về Thiết kế CSHT/ Dự toán
SAITO Takeshi	Chuyên gia về quản lý/Cưỡng chế giao thông
HOSHI Tadamichi	Chuyên gia về giáo dục ATGT
KOBAYASHI Kunio	Chuyên gia về cấp cứu y tế/bảo hiểm
SUZUKI Tetsuji	Chuyên gia về hệ thống cấp cứu
SEKI Yosui	Chuyên gia về đào tạo cấp GPLX/Kiểm định PT
Nguyễn Hữu ĐỨC	Phân tích/Đánh giá tài chính
MASUJIMA Tetsuji	Phân tích tai nạn giao thông
FUKUDA Tuenjai	Văn hoá ATGT
IMAI Haruhiko	Quý tài trợ ATGT
Nanette T. Abilay	Điều phối viên

## **PHẦN II HIỆN TRẠNG AN TOÀN GIAO THÔNG, CÁC VẤN ĐỀ VÀ GIẢI PHÁP**

### **1. ĐẶC ĐIỂM CỦA PHẠM VI NGHIÊN CỨU VÀ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

#### **1.1 Phạm vi nghiên cứu**

Sau khi các yếu tố thị trường trong chính sách đổi mới kinh tế (Đổi mới) được áp dụng từ năm 1986, Việt Nam đạt mức tăng GDP hàng năm 8% từ năm 1990 đến 1997. Mặc dù GDP giảm còn 6% vào năm 1998 và 5% vào năm 1999 do cuộc khủng hoảng tài chính Đông Á năm 1997, tỷ lệ tăng trưởng tăng trở lại, trong bối cảnh có xu hướng đi xuống của toàn cầu. Việt Nam có tốc độ tăng GDP bình quân hàng năm 7,1% từ năm 2000 đến năm 2004, tăng lên 8,4% năm 2005 và 8,2% năm 2006, và đứng thứ 2 Châu Á về tốc độ tăng trưởng sau Trung Quốc. GDP bình quân đầu người vẫn ở mức thấp nhưng đã tăng lên mức US\$722 trong năm 2006.

Tháng 11/2006, Việt Nam trở thành thành viên thứ 150 của WTO. Việc gia nhập WTO của Việt Nam sẽ thúc đẩy mạnh mẽ nền kinh tế và giúp bảo đảm việc tiếp tục đổi mới cải cách tạo ra những lựa chọn cho việc mở rộng thương mại. Tuy nhiên, việc gia nhập WTO cũng mang lại những thử thách lớn, đòi hỏi các ngành kinh tế Việt Nam phải mở cửa để đối mặt với sự cạnh tranh đang tăng lên từ nước ngoài.

Việt Nam hiện là nước xuất khẩu cà phê, hạt điều, hạt tiêu lớn nhất thế giới, và là nước xuất khẩu gạo đứng thứ hai thế giới. Tỷ lệ sử dụng đất thâm canh lớn nhất của Việt Nam là ở vùng đồng bằng sông Cửu Long. Ngoài gạo, những mặt hàng xuất khẩu chủ lực là cà phê, trà, cao su, dầu thô, hạt tiêu, hàng may mặc và thủy sản. Tuy nhiên, tỷ trọng nông nghiệp trong nền kinh tế đã giảm, từ mức chiếm 42% GDP vào năm 1989 còn 19% vào năm 2006, do sản xuất trong các khu vực kinh tế khác tăng lên.

#### **1.2 Cơ giới hoá và nhu cầu vận tải đường bộ**

##### **1) Phương tiện đăng ký ở Việt Nam**

###### **(i) Cơ giới hoá nhanh**

Trong những năm 1990, số lượng xe máy đăng ký hàng năm tăng cao với tỷ lệ 17,8%/năm cho xe máy và 7,0%/năm cho xe ô tô. Số lượng xe máy và ô tô tăng từ 1,2 triệu và 246 nghìn vào năm 1990 lên đến 6,2 triệu và 484 nghìn vào năm 2000.

Số lượng xe máy và ô tô đã tăng và đạt khoảng 19 triệu và 1 triệu với tỷ lệ lần lượt là 20,1%/năm và 12,3%/năm. Vào năm 2006, tỷ lệ sở hữu phương tiện là 220 xe máy và 12 ô tô trên 1.000 dân.

###### **(ii) Phân bố địa lý**

Theo dữ liệu của Cục CSGT đường bộ và đường sắt (CSGTĐBĐS) thuộc Bộ Công an (BCA), cơ quan quản lý việc đăng ký các phương tiện đường bộ, ô tô

và xe máy được phân bố khắp toàn quốc nhưng hơn một nửa tập trung ở Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Hồng nơi có hai đô thị lớn là Hà Nội và TP HCM. Xu hướng này còn rõ hơn đối với ô tô, chiếm 60% tổng số.

Ở TP HCM có 224 nghìn ô tô và 3,3 triệu xe máy, ở Hà Nội có 132 nghìn ô tô và 1,1 triệu xe máy được đăng ký. Tỷ lệ sở hữu ô tô và xe máy trên 10.000 dân là 37 ô tô và 548 xe máy đối với TP HCM và 41 ô tô và 349 xe máy ở Hà Nội.

## **2) Nhu cầu vận tải**

Với sự phát triển của nền kinh tế quốc dân, nhu cầu vận tải về người và hàng hoá đang tăng nhanh. Ở Việt Nam, vận tải đường bộ chiếm một tỷ lệ lớn trong tổng nhu cầu vận tải. Về vận tải hành khách, vận tải đường bộ chiếm 85% số lượng khách và 63% số lượng khách-km. Bên cạnh đó, vận tải hàng hoá chiếm 67% khối lượng vận chuyển và 15% số lượng tấn-km.

Nhu cầu vận tải đường bộ ở Việt Nam đang tăng lên hàng năm và khả năng xảy ra TNGT cũng đang tăng lên. Tỷ lệ tăng của nhu cầu vận tải hành khách đường bộ là 12%/năm số lượng khách và 8%/năm khối lượng luân chuyển khách-km. Về vận tải hàng hoá đường bộ, tỷ lệ tăng là 9%/năm khối lượng vận chuyển và 8%/năm khối lượng luân chuyển tấn-km.

## **3) Tình trạng giao thông trên các quốc lộ chính**

Lưu lượng giao thông trong ngày biến đổi theo quốc lộ và theo đoạn. Nhìn chung, các hành lang chính như các quốc lộ 1, 5, 13, 51 có lưu lượng ô tô lớn hơn với khoảng từ 8.000 đến 15.000 phương tiện trong năm 2004, đặc biệt ở những đoạn đô thị hoá gần các thành phố lớn như Hà Nội, TP HCM và Hải Phòng. Lưu lượng xe máy lớn hơn 10.000 phương tiện trong năm 2004 không chỉ được quan sát ở những đoạn đô thị của các hành lang chính mà còn ở những đoạn ở đồng bằng sông Cửu Long. Ngược lại, một số đoạn trên các quốc lộ nhỏ ở khu vực miền trung, đông bắc và tây bắc, lưu lượng nhỏ hơn 1.000 phương tiện hàng ngày.

Ở Việt Nam, giao thông hỗn hợp giữa ô tô và xe máy là chủ yếu. Rõ ràng tình hình giao thông này có xu hướng là nguyên nhân TNGT, vì xung đột giao thông giữa các phương tiện có tốc độ và kích cỡ khác nhau. Lưu lượng giao thông xe máy chiếm 65% tổng lưu lượng giao thông hoặc gấp 19 lần lưu lượng ô tô. Nhìn chung, tỷ lệ ô tô trong giao thông trên quốc lộ tương đối lớn hơn so với giao thông trên các cấp đường thấp hơn như đường tỉnh/thành và đường huyện, do quốc lộ chủ yếu sử dụng cho các hành trình dài. Tại các khu vực đô thị như Hà Nội và TP HCM, lưu lượng giao thông của xe máy chiếm khoảng 90% tổng lưu lượng giao thông.

### **1.3 Phân tích TNGT**

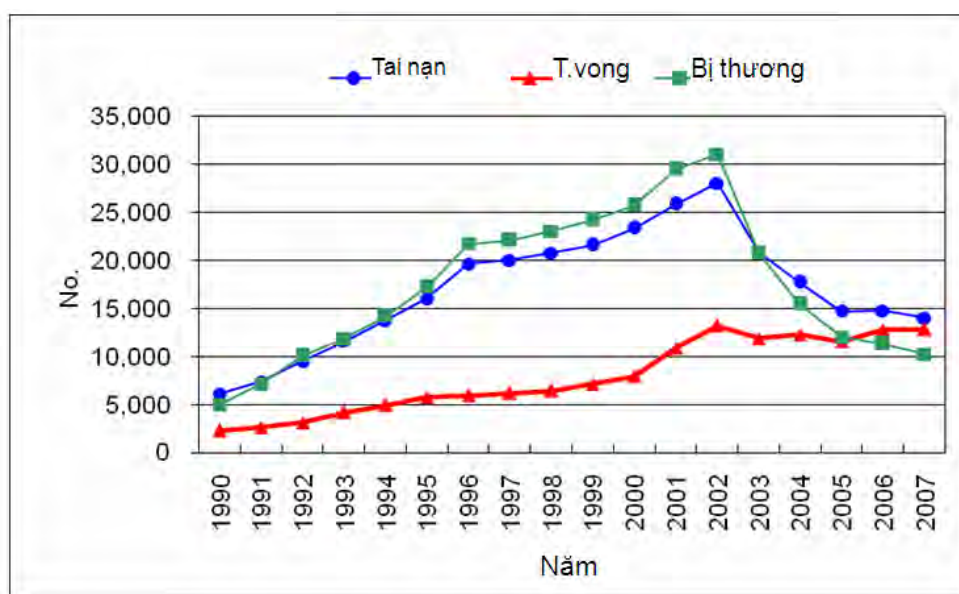
Tình hình TNGT ở Việt Nam đang trở nên xấu đi và nghiêm trọng hơn so với các nước ASEAN khác. Giờ đây, TNGT đã trở thành một vấn đề xã hội bức xúc và ATGT được coi là một trong những vấn đề chính sách cấp thiết của Chính phủ.

## 1) Tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam

### (i) Xu hướng TNGT đường bộ

Trong năm 2007, có 13.985 vụ TNGT khiến 12.800 người chết và 10.266 người bị thương. TNGT đường bộ đã tăng nhanh từ năm 1990 đến 2002, năm đỉnh điểm của TNGT, với tỷ lệ tăng 13,5%/năm. Trong giai đoạn 12 năm này, riêng số người chết đã tăng 5,8 lần. Số vụ TNGT, số người chết và bị thương lần lượt lên tới 27.993, 13.186 và 30.999. Tuy nhiên, số TNGT và bị thương đã giảm đáng kể sau năm 2003, mặc dù cho đến nay số người chết vẫn cao và tương đối không thay đổi ở mức khoảng 12.000 một năm.

**Hình 1.3. 1 TNGT đường bộ ở Việt Nam (1990-2007)**



Nguồn: Ủy ban ATGT quốc gia (NTSC)

### (ii) TNGT trên dân số

Tỷ lệ tai nạn và bị thương tăng cho đến 2002, nhưng giảm sau đó còn ít hơn 2 trường hợp trên 10.000 dân. Tuy nhiên cho đến nay, tỷ lệ tử vong lại vẫn cao ở mức 1,5 trên 10.000 dân.

### (iii) TNGT trên số phương tiện cơ giới

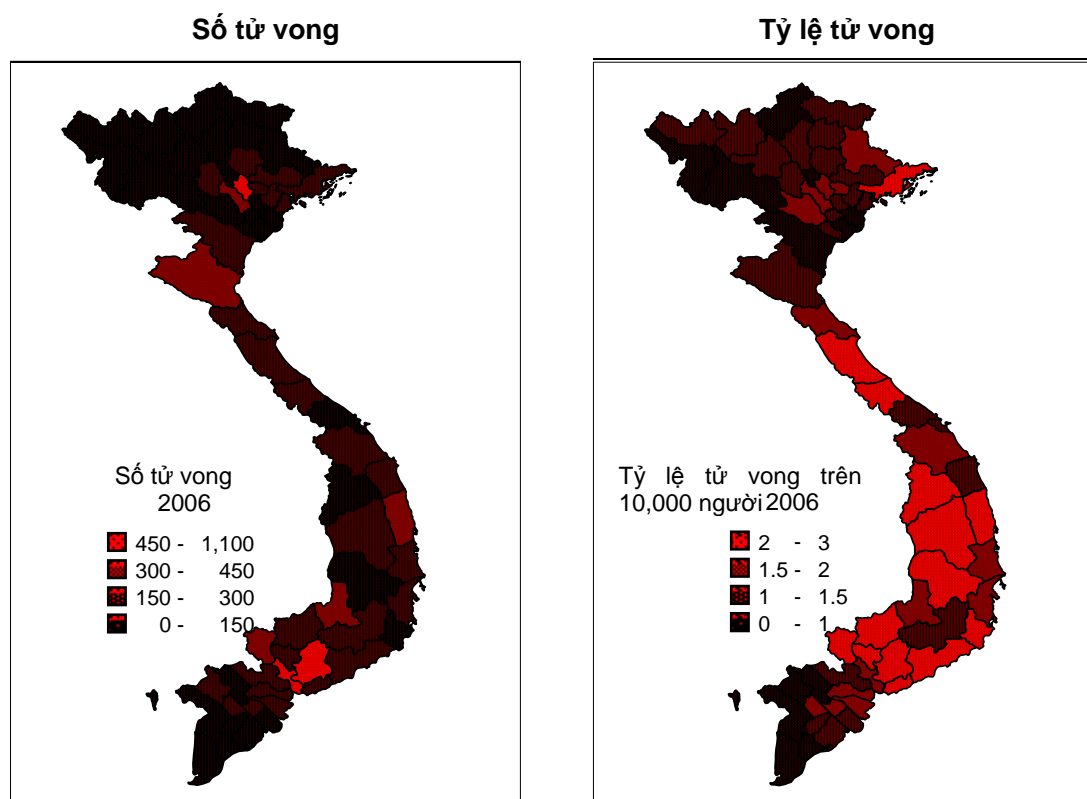
Số vụ TNGT đường bộ đã và đang tăng do số phương tiện cơ giới tăng. Điều này là do tốc độ cơ giới hoá nhanh kể từ những năm 1990. Như thống kê cho thấy, từ 1990 đến năm 2006, số phương tiện cơ giới đã tăng 13,5 lần (4 lần với ô tô con và 15,4 lần với xe máy). Mặt khác, tỷ lệ tai nạn và bị thương đang giảm nhanh qua các năm. Tuy nhiên, tỷ lệ tử vong vẫn ở mức báo động, 6,5 trường hợp trên 10.000 phương tiện cơ giới.

### (iv) Phân bố địa lý của TNGT

TNGT đang xảy ra trên toàn quốc. Tuy nhiên, hơn 40% tai nạn với gần 6.000 người chết đang xảy ra ở miền nam Việt Nam trong năm 2006. TP HCM chiếm 9% tổng số vụ tai nạn với hơn 1.000 người chết. Về tỷ lệ trên dân số, các khu

vực Đông Nam Bộ, Tây Nguyên, duyên hải Nam Trung bộ và Đông Bắc Bộ có tỷ lệ cao hơn cả về số vụ tai nạn, số người chết và bị thương.

**Hình 1.3. 2 Số vụ TNGT và tỷ lệ tử vong theo tỉnh (2006)**



Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

## 2) So sánh với các nước ASEAN khác

Theo các dữ liệu về TNGT ở các nước ASEAN, mức độ ATGT ở Việt Nam là rất thấp. Về tổng số người chết, Việt Nam đứng thứ 3 sau Thái Lan và Indonesia vào năm 2000, nhưng đã vượt qua các nước này và đứng thứ nhất kể từ năm 2006.

Về tỷ lệ tử vong trên dân số, con số của Việt Nam là 1,5 trên 10.000 dân vào năm 2006 và đứng thứ 3 sau Malaysia (2,6) và Thái Lan (2,0). Về tỷ lệ tử vong trên phương tiện trong đó có xe máy, con số của Việt Nam là 6,5 trên 10.000 phương tiện và lại đứng thứ 3 sau Myanmar (24,3) và Lào (19,1). So sánh, tỷ lệ tử vong ở Nhật Bản là 0,7 trên 10.000 dân và 1,0 trên 10.000 phương tiện cơ giới.

## 3) Phân tích dữ liệu TNGT

Ở Việt Nam, thông tin và dữ liệu chi tiết theo dạng của CSDL toàn diện đối với TNGT toàn quốc là chưa có. Thông tin và dữ liệu chi tiết về từng vụ TNGT vẫn được lưu giữ ở cấp địa phương và chỉ những dữ liệu đại diện như số vụ tai nạn, tử vong và bị thương là được báo cáo lên trung ương.

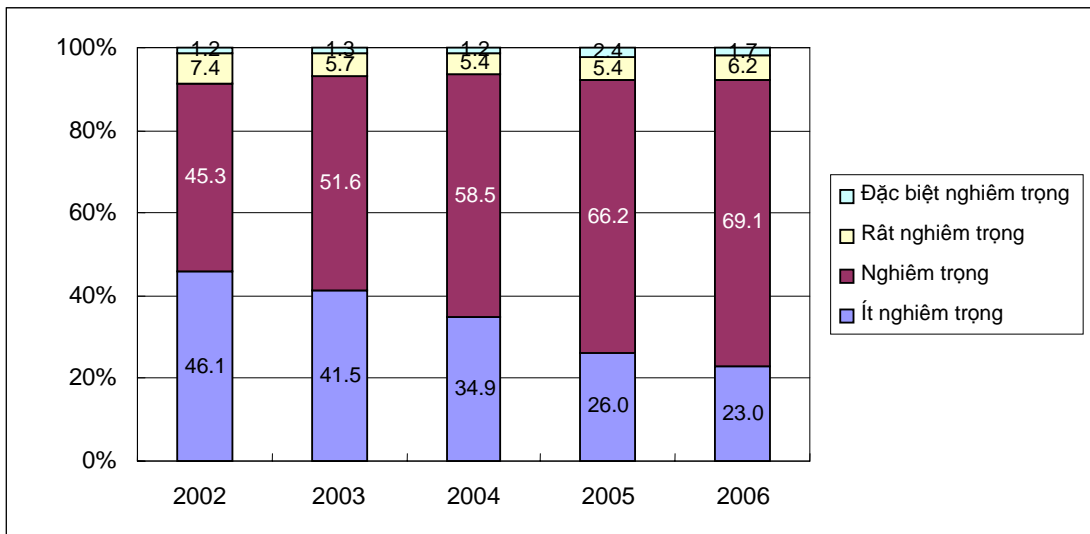
Do đó, trong nghiên cứu này, các dữ liệu và thông tin sẵn có được thu thập bởi BCA từ các Sở CA tỉnh và các phân tích đơn giản được tiến hành cho những hạng mục chính.

**(i) Loại tai nạn**

Loại tai nạn được định nghĩa bởi BCA, Quyết định số 768/2006/QĐ-BCA (C11), ngày 20 tháng 6 năm 2006, và được phân loại cơ bản dựa trên mức độ nghiêm trọng của tai nạn như số người chết, bị thương và tài sản thiệt hại, v.v.

Các tai nạn nghiêm trọng chiếm khoảng 70% tổng số vụ tai nạn và các tai nạn rất nghiêm trọng và cực kỳ nghiêm trọng chiếm ít hơn 8% tổng số vụ. Tỷ lệ các vụ tai nạn nghiêm trọng đang tăng lên trong khi tỷ lệ các vụ tai nạn ít nghiêm trọng hơn giảm xuống kể từ năm 2002.

**Hình 1.3.3 TNGT theo mức độ nghiêm trọng (2002-2006)**

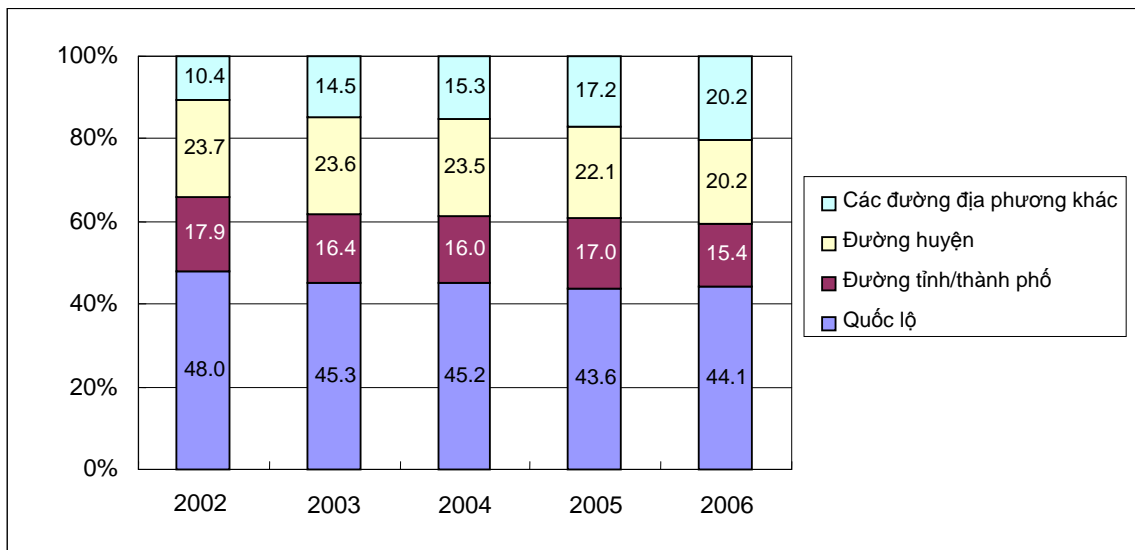


Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

**(ii) Phân loại đường**

Hầu hết các vụ TNGT đường bộ đều xảy ra trên quốc lộ nơi mà lưu lượng giao thông và tốc độ lưu thông cao hơn các loại đường khác. Tỷ lệ các đường địa phương khác đã tăng dần từ 10% năm 2002 đến 20% vào năm 2006.

**Hình 1.3.4 TNGT theo loại đường (2002-2006)**

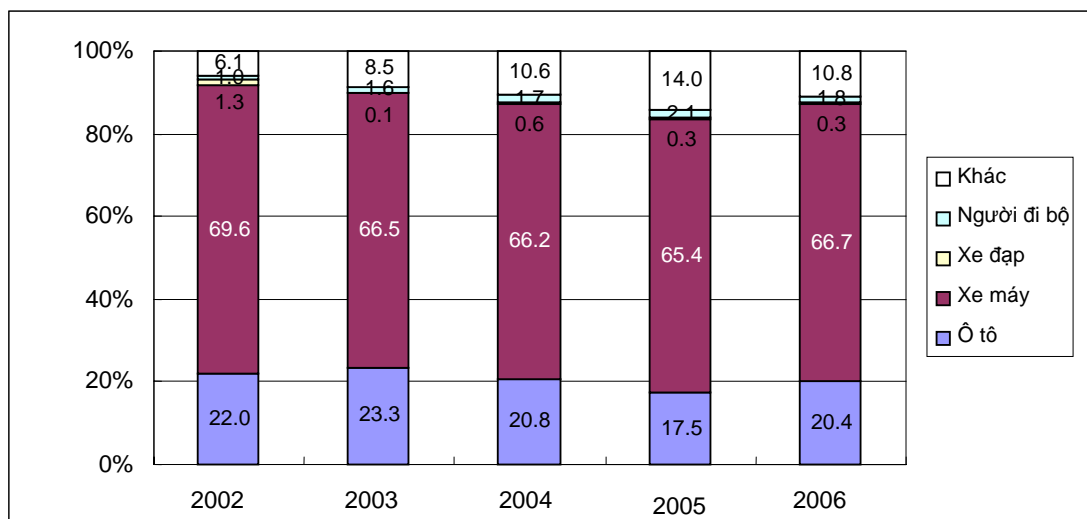


Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

**(iii) Loại phương tiện**

Theo loại phương tiện, 67% các vụ TNGT đường bộ bị gây ra bởi xe máy, 20% do ô tô và 13% do những người sử dụng đường bộ khác như xe đạp và người đi bộ, từ năm 2002 đến 2006.

**Hình 1.3. 5 TNGT theo dạng phương tiện (2002-2006)**



Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

**(iv) Các nguyên nhân gây tai nạn**

Hầu hết các TNGT đường bộ ở Việt Nam đều được xác định là do lỗi của người sử dụng đường, trong đó chạy quá tốc độ là nguyên nhân chủ yếu chiếm 25%. Hạ tầng đường bộ, đặc biệt là các quốc lộ, đã cải thiện đáng kể trong thập kỷ qua, nhưng tư duy của người lái xe vẫn không thay đổi tương ứng. Kết quả, những người sử dụng đường bộ có xu hướng tăng tốc trên quốc lộ khi cho rằng lưu lượng ở đây tương đối ít hơn. Vượt ầu của xe tải, xe buýt và xe khách làm tăng nguy cơ cho các phương tiện có tốc độ chậm hơn như xe máy và xe đạp trong tình trạng giao thông hỗn hợp.

**Bảng 1.3. 1 TNGT theo nguyên nhân (2002-2005)**

Nguyên nhân	Tỷ lệ (%)				
	2002	2003	2004	2005	2006
1. Chạy quá tốc độ	24,4	24,1	26,0	25,8	24,8
2. Vượt sai	18,9	16,8	15,8	12,7	13,7
3. Chuyển làn sai	17,0	17,6	16,5	16,7	18,0
4. Đổi hướng không bật tín hiệu	4,1	3,4	2,4	1,6	1,7
5. Vượt đèn đỏ	1,1	0,1	1,7	0,6	0,2
6. Không giữ khoảng cách an toàn	6,9	0,9	2,4	1,8	0,4
7. Lái xe ẩu	15,9	12,1	8,1	10,0	8,2
8. Người đi bộ không cẩn thận	0,7	2,3	2,9	3,2	2,6
9. Khác	11,0	22,7	24,2	27,6	30,4

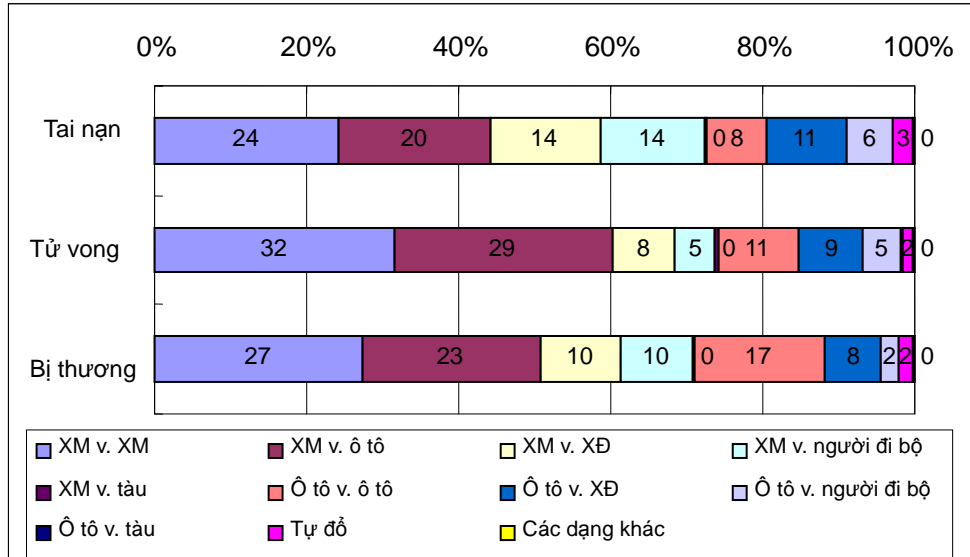
Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA



**(v) Loại va chạm**

Năm 2001, về trường hợp tử vong, hơn 60% số tử vong bị gây ra do tai nạn giữa xe máy với xe máy và xe máy với ô tô. Về trường hợp bị thương, tai nạn giữa ô tô với ô tô có tỷ lệ cao hơn với 17% so sánh với các chỉ số tai nạn khác như số vụ tai nạn và bị thương.

**Hình 1.3.6 TNGT theo loại va chạm (2001)**

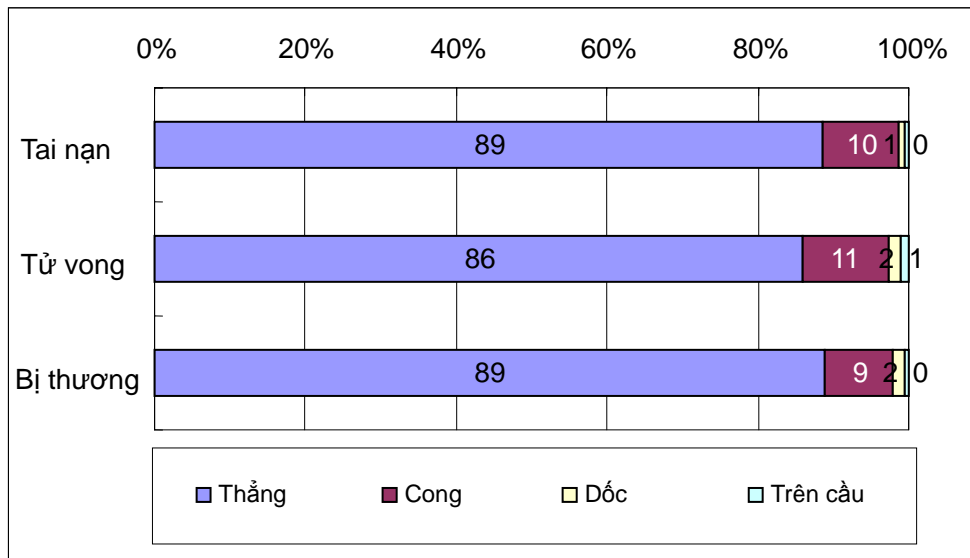


Nguồn: Học viện CSND (Phân tích dữ liệu mẫu)

**(vi) Đoạn đường**

Khoảng 90% các vụ tai nạn xảy ra trên các đoạn đường thẳng. Trong trường hợp tử vong, tai nạn xảy ra trên các đoạn cong có tỷ lệ cao hơn (khoảng 11%) so với số lượng tai nạn và bị thương.

**Hình 1.3.7 TNGT theo đoạn đường (2001)**



Nguồn: Học viện CSND (Phân tích dữ liệu mẫu)

## **2. CÁC CHÍNH SÁCH VÀ KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN CƠ CẤU THỂ CHẾ VỀ ATGT**

### **2.1 Cơ cấu tổ chức về ATGT**

Các cơ quan có liên quan và trách nhiệm của các cơ quan này về an toàn giao thông được tóm tắt như sau:

1) Chính phủ

Chính phủ chịu trách nhiệm trước Quốc hội về quyền lực thực thi tối cao.

2) Ủy ban ATGTQG

UB ATGTQG chịu trách nhiệm phối hợp công tác an toàn giao thông và báo cáo Chính phủ tình hình an toàn giao thông trên toàn quốc. Ủy ban ATGTQG có hai nhóm chức năng chính: (i) Tổ chức phối hợp hoặc phối hợp các hoạt động an toàn giao thông; (ii) Tổng hợp tình hình an toàn giao thông ở các địa phương và báo cáo, tham mưu cho Thủ tướng chính phủ.

Vì vậy, Ủy ban ATGTQG là cơ quan phối hợp và không đóng vai trò quản lý nhà nước về an toàn giao thông.

Các thành viên của UB ATGTQG là lãnh đạo kiêm nhiệm từ các bộ có liên quan: Bộ GTVT, Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ GD&ĐT, Bộ Tài chính, Bộ TT&TT và Bộ Tư pháp. Điều này cho thấy rằng chính phủ đánh giá vấn đề an toàn giao thông một cách toàn diện và cần có sự tham gia của tất cả các cơ quan có liên quan.

Lãnh đạo của UB ATGTQG, trừ Chủ tịch ủy ban, đều là các cán bộ cấp thứ trưởng hoặc là thủ trưởng các cơ quan bộ. Điều này cho thấy rằng UB ATGTQG không phải là một cơ quan liên bộ, mà chỉ là cơ quan phối hợp liên ngành.

Văn phòng thường trực của UB ATGTQG được thành lập theo quyết định số 16/1998/QĐ-UB ATGTQG ngày 6/2/1998, giữ vai trò cơ quan thừa hành. Bên cạnh chức năng hành chính, Văn phòng này là cơ quan thường trực và giúp việc của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia với ba nhiệm vụ chính.

3) Bộ GTVT

Chức năng và nhiệm vụ của Bộ GTVT là lập chiến lược và chính sách và qua các cơ quan chức năng của mình đảm bảo các hoạt động và các chức năng, nhiệm vụ quy định được thực hiện.

Cơ quan chuyên ngành trực thuộc Bộ GTVT: như Cục Đường bộ Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam là cơ quan chịu trách nhiệm về quản lý, giám sát, đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đường bộ chuyên ngành. Cục ĐBVN được thành lập năm 1993 trực thuộc Bộ GTVT, chịu trách nhiệm về quản lý đường bộ quốc gia từ công tác quy hoạch, đến thi công và bảo dưỡng.

4) Bộ Công an (Tổng cục Cảnh sát)

Cơ quan Cảnh sát giao thông đường bộ, đường sắt: chịu trách nhiệm về quản

lý, theo dõi tai nạn giao thông, và cưỡng chế thi hành các quy định, quy tắc giao thông đường bộ, đường sắt.

Cơ quan Cảnh sát quản lý hành chính và trật tự xã hội: chịu trách nhiệm về quản lý ngăn chặn tình trạng lấn chiếm vỉa hè, xây dựng trái phép, ngăn chặn đua xe trái phép.

Cơ quan Cảnh sát điều tra chịu trách nhiệm về điều tra các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng.

5) Bộ Giáo dục và Đào tạo

Bộ GD&ĐT chịu trách nhiệm giáo dục và phổ biến luật và các quy định về an toàn giao thông tại các trường học và đại học.

6) Bộ Y tế

Bộ Y tế chịu trách nhiệm cấp cứu, chữa trị những người bị thương do tai nạn giao thông.

7) Ban ATGT các tỉnh thành phố

Các ban này chịu trách nhiệm tham mưu cho lãnh đạo tỉnh/thành phố về vấn đề an toàn giao thông tại địa phương.

8) Sở GTCC/GTVT

Các cơ quan này chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về các vấn đề cơ sở hạ tầng GTVT, phương tiện vận tải, lái xe và thanh tra giao thông.

9) Cảnh sát giao thông địa phương

CSGT địa phương chịu trách nhiệm cưỡng chế thi hành các quy định, quy tắc giao thông, giải quyết các vụ tai nạn giao thông, thu thập các số liệu về tai nạn giao thông tại địa phương và lập báo cáo.

10) Một số cơ quan khác cũng có trách nhiệm cụ thể liên quan tới an toàn giao thông.

## 2.2 Các dự án và kế hoạch phát triển an toàn giao thông

### 1) “Dự án An toàn Đường bộ Việt Nam” của Ngân hàng Thế giới (VRSP)

Mục tiêu phát triển dự án là giảm thiểu tỷ lệ tai nạn, thương vong, và tử vong liên quan đến vận tải đường bộ thông qua việc nâng cấp hạ tầng cơ sở và phát triển thể chế để đẩy mạnh việc quản lý An Toàn Giao thông Đường bộ. Dự án bắt đầu thực hiện từ 1/7/2005 và dự kiến hoàn thành vào 30/6/2009.

Dự án có ba thành phần:

- (i) Thành phần A. Chương trình xây dựng năng lực và thể chế
- (ii) Thành phần B. Chương trình nhận thức và thí điểm An toàn Giao thông đường bộ

Thành phần này sẽ phát triển và thực hiện các chương trình an toàn giao thông thống nhất, toàn diện dọc theo ba hành lang đường bộ quốc gia (i) Quốc

lộ 1 giữa Hà Nội và Vinh (281 km); (ii) Quốc lộ 1 giữa thành phố Hồ Chí Minh và Cần Thơ (151 km); và (iii) Quốc lộ 51 từ tỉnh Đồng Nai tới Vũng Tàu (80 km).

(iii) Thành phần C. Chương trình kiểm tra đánh giá ATGT đường bộ

## **2) Kế hoạch hành động đường bộ quốc gia của Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB)**

Năm 2004, ADB đã hỗ trợ 10 quốc gia Đông Nam Á với chương trình an toàn đường bộ khu vực. Kế hoạch hành động ATGT đường bộ ở Việt Nam được xây dựng như là một phần của Kế hoạch Hành động An toàn Đường bộ khu vực và dựa theo Hướng dẫn kế hoạch hành động do UNDP, ADB và WB ban hành. Các chuyên gia đã cố gắng thiết kế theo những nhu cầu riêng và điều kiện hoạt động ở Việt Nam.

## **3) “Dự án Phát triển Nguồn nhân lực An toàn Giao thông (TRAHUD)” do JICA tài trợ**

Đây là một Dự án hỗ trợ kỹ thuật 3 năm được tài trợ bởi Chính phủ Nhật Bản thông qua JICA. Mục tiêu của Dự án này nhằm nâng cao các biện pháp an toàn giao thông ở Hà Nội. Dự kiến các kết quả của dự án sẽ tác động trực tiếp và gián tiếp đến việc cải thiện điều kiện an toàn giao thông tại Hà Nội (như mục tiêu toàn diện). Ngoài ra, Dự án dự kiến đạt được một môi trường giao thông đường bộ trật tự và an toàn ở Hà Nội, tuân theo các quy định và quy tắc an toàn giao thông, và môi trường này sẽ được áp dụng ở các thành phố khác trên toàn quốc (mục tiêu cao hơn).

## **4) Hỗ trợ đặc biệt hình thành “Dự án Tăng cường ATGT tại Việt Nam” do JICA tài trợ**

(i) Hợp phần ATGT trên Quốc lộ 3, 5, 10 và 18

(ii) Hợp phần Hà Nội: Cải thiện tình hình an toàn giao thông trên 16 tuyến chính

## **5) Tổng quan về các hoạt động ATGT hiện nay**

Sau khi nghiên cứu các hoạt động trong suốt 20 năm vừa qua, xu hướng chung của an toàn giao thông ở Việt Nam có thể được nhận định như sau: Khi mà tai nạn giao thông ngày càng gia tăng với tính chất ngày càng nghiêm trọng hơn, thì các hoạt động cần thiết để đảm bảo an toàn giao thông phải được thực hiện toàn diện, mang tính chất chuyên nghiệp và hiệu quả hơn.

Chính phủ đã và đang tiến hành các hoạt động mang tính trung hạn, dài hạn và ngắn hạn.

### **(i) Các hoạt động trung hạn và dài hạn đối với ATGT**

Hiện có 2 hoạt động đặc biệt quan trọng sau: (i) Đề án để nâng cao việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông quốc gia tới năm 2010; (ii) Chiến lược đảm bảo an toàn giao thông tới năm 2020 và tầm nhìn tới năm 2030. Một nhóm công tác do ông Trưởng Ban thường trực của UBATGTQG đứng đầu đã được thành lập để chuẩn bị chiến lược này.

## (ii) Các hoạt động ATGT hiện nay

Hiện có một phong trào cao trong việc thực hiện Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP của Chính phủ về một số biện pháp cấp bách để kiểm chế tai nạn và ùn tắc giao thông.

## 2.3 Luật Giao thông đường bộ

### 1) Luật Giao thông đường bộ (2008) và An toàn giao thông

Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) đã được Quốc hội Việt Nam thông qua ngày 13/11/2008 và sẽ có hiệu lực từ ngày 01/07/2009. Đây là bản sửa đổi toàn diện so với văn bản Luật năm 2001, với nhiều quy định được nâng lên Luật như các quy tắc giao thông, các quy định về hạ tầng đường bộ, phương tiện tham gia giao thông, người tham gia giao thông, vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về giao thông đường bộ. Đặc biệt, công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông là một trong các nội dung được chú trọng nên trong Luật 2008 có nhiều quy định chặt chẽ hơn.

Điều 84, khoản 1 khẳng định rằng “*xây dựng và chỉ đạo thực hiện chương trình quốc gia về an toàn giao thông đường bộ*” là nằm trong các nội dung quản lý nhà nước về Giao thông đường bộ. Vì vậy, trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ được giao cho các Bộ (Bộ GTVT, Bộ Công an ...) theo chức năng quản lý giao thông đường bộ tương ứng. Về các biện pháp cụ thể, Luật 2008 quy định một số điều chặt chẽ hơn trước như:

- Nhấn mạnh đến công tác “Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ” (Điều 7);
- Nêu rõ “Trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông” (Điều 38);
- Các biện pháp và quy định về hạ tầng đường bộ nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông (Chương III);
- ...

### 2) Về việc thực hiện Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi năm 2008)

Điều dễ thấy là Luật GTĐB (2008) có chất lượng tốt hơn, những việc thực hiện thành công Luật này cũng yêu cầu rất nhiều nỗ lực.

Trước hết là cần xây dựng và hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật. Bộ GTVT dự kiến có 48 văn bản, gồm 10 Nghị định của Chính phủ, 32 Thông tư của Bộ trưởng và 06 văn bản do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh ban hành. Đây là một nhiệm vụ to lớn và hầu hết đang ở giai đoạn soạn thảo.

Tiếp theo, có nhiều biện pháp khá mới đối với Việt Nam. Tuy đúng và cần thiết nhưng việc thực hiện thành công là không dễ dàng và cần nỗ lực của cả hệ thống chính trị. Ví dụ:

- Quy định “phương tiện kinh doanh vận tải phải gắn thiết bị giám sát hành trình của xe (hộp đen);
- Xe ô tô có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi hàng ghế phía trước trong xe ô tô phải thắt dây an toàn; ...

Hiện nay, UBATGTQG và các cơ quan liên quan đang nỗ lực tạo ra các điều kiện thực hiện Luật và các đề xuất trong Quy hoạch tổng thể sẽ rất hữu ích.

## **2.4 Ngân sách và phân bổ ngân sách cho an toàn giao thông**

Mặc dù Chính phủ luôn luôn ưu tiên phân bổ ngân sách cho công tác an toàn giao thông, nhưng do nguồn ngân sách hạn chế, nên cần phải có kế hoạch giải ngân từng bước.

### **(i) Kinh phí cho đảm bảo trật tự an toàn giao thông**

Kinh phí cho công tác đảm bảo an toàn giao thông gồm 5 nội dung chính sau đây: Cơ sở hạ tầng, cưỡng chế, giáo dục và thông tin/tuyên truyền, kinh phí cho hoạt động thường xuyên của các cơ quan an toàn giao thông.

### **(ii) Nguồn tài chính cho công tác an toàn giao thông**

Để đáp ứng khoản kinh phí này, có 5 nguồn tài chính cho công tác an toàn giao thông:

- Ngân sách nhà nước là phần quan trọng nhất và dành chủ yếu cho các công trình kỹ thuật, tất cả các hoạt động của UBATGTQG, và một phần lớn dành cho tuyên truyền, giáo dục an toàn giao thông tại các trường học và cộng đồng.
- Các khoản thu từ tiền phạt vi phạm quy định giao thông: nguồn thu này là nguồn lớn thứ hai dành cho công tác an toàn giao thông và có thể đủ cho các hoạt động an toàn giao thông tại địa phương (trừ phần công trình)
- Nguồn tài trợ: chủ yếu cho giáo dục, tuyên truyền về an toàn giao thông.
- Các công ty bảo hiểm: chủ yếu dành cho chữa trị y tế đối với những bệnh nhân do tai nạn giao thông, một số trường hợp là dành cho các công trình an toàn giao thông như gương cầu lồi, đường lánh nạn v.v.
- Những khoản đóng góp xã hội khác (như từ gia đình người bị tai nạn giao thông, người gây ra tai nạn giao thông), chủ yếu là để điều trị y tế, đặc biệt trong các trường hợp tai nạn nghiêm trọng với số lượng tử vong và thương vong lớn.

### **(iii) Quy chế về phân bổ ngân sách cho công tác an toàn giao thông**

Việc phân bổ ngân sách này chủ yếu được quy định bằng các thông tư của Bộ Tài chính hoặc quyết định của Bộ GTVT theo loại kinh phí và nguồn ngân sách. Đáng chú ý là ngân sách nhà nước (trung ương hoặc địa phương) qua Bộ GTVT và Bộ Tài chính phần lớn là dành cho: Công trình kỹ thuật; Giáo dục an toàn giao thông tại các trường học.

Kinh phí cấp cứu y tế chủ yếu được lấy từ ngân sách nhà nước và đóng góp xã hội (công ty bảo hiểm, bệnh nhân và gia đình bệnh nhân, người gây tai nạn giao thông).

### **3. XÁC ĐỊNH NHỮNG VẤN ĐỀ AN TOÀN GIAO THÔNG HIỆN ĐẠI**

#### **3.1 Trình tự xác định vấn đề**

Trong các chương trước, tình hình tai nạn giao thông cũng như những cố gắng nỗ lực của các cơ quan hữu quan kể cả các cơ quan tài trợ quốc tế về vấn đề ATGT đã được đề cập đến. Tuy nhiên hiệu quả của những nỗ lực đó chưa được nhân rộng và không đủ để xoá bỏ tình trạng tai nạn giao thông, mà hiện nay tình hình trở nên nghiêm trọng hơn do sự gia tăng nhanh chóng các phương tiện cơ giới không chỉ ở khu vực đô thị mà còn ở cả khu vực nông thôn. Trong phần tiếp theo, những vấn đề về an toàn giao thông sẽ được xác định trên cơ sở phân tích tình hình hiện tại và được chia thành các chủ đề để phát triển một chính sách an toàn giao thông chiến lược.

Các biện pháp an toàn giao thông nói chung được phát triển dựa trên những yếu tố cơ bản của xã hội giao thông, đó là con người, phương tiện, và môi trường giao thông – môi trường giao thông đường bộ. Các biện pháp đối phó phù hợp sẽ được thiết lập có xét đến sự kết hợp của ba yếu tố đó.

Trong khi tốc độ cơ giới hoá phát triển nhanh chóng, thì việc cải cách thể chế lại không theo kịp, kể cả việc phát triển nguồn tài chính và nhân lực. Vì vậy chiến lược và quy hoạch tổng thể mới về an toàn giao thông cần phải tập trung đồng thời vào việc thực hiện các biện pháp có hiệu quả và cả việc phát triển thể chế.

Để phát triển một kế hoạch chiến lược toàn diện, những vấn đề khác nhau sẽ được phân loại theo một số lĩnh vực tập trung dựa trên những yếu tố cơ bản và ngành chịu trách nhiệm tương ứng, đó là những vấn đề chính sách chủ yếu. Những vấn đề chính sách chủ yếu sẽ được tiếp tục chi tiết hoá để thực hiện, được gọi là vấn đề quy hoạch. Những vấn đề quy hoạch sẽ được xác định trên cơ sở tình hình tai nạn giao thông hiện tại và những chính sách hiện nay về an toàn giao thông cũng như tham khảo kinh nghiệm ở các nước phát triển khác.

Bảng 3.1. 1 Xác định những vấn đề an toàn giao thông hiện tại (Lĩnh vực trọng tâm)

	Vấn đề chính sách trước tai nạn			Vấn đề chính sách sau tai nạn
	Môi trường giao thông đường bộ	Con người	Phương tiện	
Bộ GTVT/ Sở GTVT/ Sở GTCC (Kỹ thuật)	<b>1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Phát triển đường bộ an toàn</li> <li>■ Phát triển thiết bị an toàn GT</li> <li>■ Quản lý giao thông phù hợp</li> <li>■ ATGT khi thi công</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hệ thống cấp giấy phép lái xe</li> <li>■ Giáo dục và quản lý lái xe</li> <li>■ Quản lý ATGT trong các tổ chức Vận tải</li> </ul> <b>2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hệ thống đăng kiểm phương tiện</li> </ul> <b>2b</b>	
Bộ CA/ Sở CA/ Cảnh sát GT (Cưỡng chế thi hành)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kiểm soát và điều khiển giao thông và</li> </ul> <b>3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Cưỡng chế thi hành luật giao thông</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hệ thống đăng ký phương tiện</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Điều tra tai nạn</li> </ul> <b>3</b>
Bộ GDĐT/ Sở GDĐT (Giáo dục)	<b>4a</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Giáo dục ATGT tại trường học</li> </ul>		
Bộ Y tế/ Sở Y tế (Cấp cứu)			<b>7</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hệ thống cấp cứu y tế</li> <li>■ Hệ thống bảo hiểm tai nạn</li> </ul>
Tuyên truyền (Giáo dục)	<b>4b</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Văn hoá ATGT</li> <li>■ Các chiến dịch / tuyên truyền thu hút sự quan tâm của xã hội</li> </ul>		
Các chủ đề liên ngành	<b>6a</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tăng cường thể chế ( Luật và quy định, chức năng của UBATGTQG, v.v )</li> </ul>		
	<b>6b</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nghiên cứu và phát triển (Cơ sở dữ liệu, hệ thống thông tin v.v )</li> </ul>		
	<b>6c</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Phát triển nguồn lực (nhân lực và tài chính)</li> </ul>		



MOT:	Bộ Giao thông vận tải
PDOT:	Sở Giao thông vận tải
TUPWS:	Sở Giao thông công chính
MOPS:	Bộ Công an
PDPS:	Công an tỉnh/thành phố
DTP:	Cảnh sát giao thông
MOET:	Bộ Giáo dục đào tạo
DOET:	Sở Giáo dục đào tạo
MOH:	Bộ Y tế
DOH:	Sở Y tế
6 lĩnh vực và 13-vấn đề chính sách chủ yếu	
1	Phát triển môi trường đường an toàn dựa trên chức năng đường bộ
2	Phát triển lái xe an toàn và an toàn phương tiện
a	Xe an toàn
b	An toàn phương tiện
3	Duy trì trật tự đường bộ
4	Phát triển giáo dục và tuyên truyền
a	Giáo dục ATGT
b	Phát triển văn hóa giao thông/ tuyên truyền
5	Phát triển hệ thống cấp cứu y tế và trợ giúp nạn nhân tai nạn
6	Phát triển thể chế và nguồn lực
a	Quản lý
b	Tăng cường nghiên cứu và phát triển ATGT bền vững
c	Phát triển nguồn lực để đảm bảo việc triển khai chính sách ATGT

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

### 3.2 Tóm tắt các vấn đề an toàn giao thông hiện tại

Tình hình và những vấn đề hiện nay được tổng hợp lại để xác định những vấn đề về chính sách và quy hoạch cho nghiên cứu quy hoạch tổng thể. Chúng được chia thành hai phần: ngành và liên ngành bao gồm các lĩnh vực cơ sở hạ tầng, cưỡng chế thi hành, giáo dục và cấp cứu.

#### 1) Tình hình và những vấn đề liên ngành

Chính phủ Việt Nam đã có những nỗ lực to lớn để xóa bỏ tình trạng tai nạn giao thông nghiêm trọng; tuy nhiên tình hình an toàn giao thông vẫn chưa được cải thiện. Tiếp theo những nỗ lực đó Chính phủ đã ra Nghị quyết số 32 nhằm đẩy mạnh và cấp bách tăng cường các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông, như quy định từ 15/12/2007 việc đội mũ bảo hiểm bắt buộc đối với người đi mô tô xe máy sẽ có hiệu lực. Cùng với sự phối hợp và tham gia của các cơ quan hữu quan kể cả các tổ chức tài trợ quốc tế, nhận thức của người dân về an toàn giao thông sẽ được nâng cao đáng kể. Đây quả là một ví dụ tốt cho các chương trình về an toàn giao thông toàn diện. Điều quan trọng hiện nay là làm thế nào để tiếp tục công việc này cho đến khi nó trở thành thói quen của người đi mô tô xe máy.

Tuy nhiên, các biện pháp an toàn giao thông không chỉ là việc đội mũ bảo hiểm, mà còn có nhiều vấn đề khác cần được giải quyết trong lĩnh vực an toàn giao thông. Vấn

đề liên ngành có ý nghĩa nhất hiện nay là làm thế nào để thiết lập một cơ chế phù hợp cho việc phát triển bền vững và cho việc thực hiện các chính sách về an toàn giao thông đồng thời bảo đảm cả sự thay đổi các chính sách đó cho phù hợp với sự phát triển kinh tế trong tương lai cũng như sự phát triển của các phương tiện cơ giới. Các hạn chế về nguồn lực cơ bản cần được khắc phục bằng cách phát triển nguồn tài chính, nguồn nhân lực và tăng cường thể chế.

## **2) Tình hình và những vấn đề chuyên ngành**

### **(i) Cơ sở hạ tầng/quản lý giao thông**

Sự gia tăng nhanh chóng các phương tiện cơ giới trong khi năng lực của mạng lưới đường bộ chưa đủ là nguyên nhân chính của tình trạng tắc nghẽn giao thông, đặc biệt ở đô thị lớn. Tắc nghẽn giao thông có thể một trong những nguyên nhân gây tai nạn giao thông, nhưng nguyên nhân chính của tai nạn giao thông là lỗi của người tham gia giao thông như lái xe không cẩn thận, không chấp hành các quy định, quy tắc giao thông.

Mặc dù việc khắc phục các lỗi của người tham gia giao thông sẽ được giải quyết thông qua giáo dục và cưỡng chế, điều quan trọng là phải có thiết kế hình học phù hợp và cung cấp đủ các thiết bị an toàn, cũng như cung cấp đủ thông tin nhằm giúp tránh hoặc hạn chế tới mức thấp nhất những lỗi của người tham gia giao thông. Hiện nay Cục ĐBVN đang nỗ lực cải tạo các điểm đen như là một biện pháp đối phó cấp bách để tránh tai nạn giao thông xảy ra hiện nay cũng như trong tương lai. Tuy nhiên có một số yếu tố hạn chế như thiếu số liệu thống kê tai nạn và nguồn ngân sách hạn chế để thực hiện dự án một cách trôi chảy.

Việc lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường bộ là một vấn đề nghiêm trọng khác. Những quy định về bảo vệ hành lang an toàn đã được quy định rõ ràng, tuy nhiên việc thực hiện đã không được tổ chức tốt để đảm bảo hành lang an toàn giao thông, đặc biệt là thuộc trách nhiệm của các chính quyền địa phương.

### **(ii) Hoạt động vận tải**

Trong chuyên ngành này, sẽ thảo luận về 3 yếu tố: giấy phép lái xe, đăng kiểm xe và kinh doanh vận tải.

Hệ thống cấp giấy phép và sát hạch lái xe đối với xe ô tô có chương trình đào tạo dài hơn và kiểm tra sát hạch chặt chẽ hơn. Trái lại, việc lấy giấy phép lái xe mô tô được thực hiện dễ dàng hơn, chỉ có kỹ năng lái xe tối thiểu và kiến thức tối thiểu về quy định và quy tắc giao thông. Vì vậy có thể nói rằng một nét đặc thù của giao thông Việt Nam là nhiều người tham gia giao thông không có đủ kiến thức hoặc sự hiểu biết về quy tắc giao thông và các hành vi giao thông. Vấn đề khác trong hệ thống cấp giấy phép là thiếu trung tâm đào tạo và sát hạch; số lượng các trung tâm đào tạo, sát hạch không đủ để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao hiện nay, đặc biệt ở khu vực nông thôn.

Hệ thống đăng kiểm xe đã được cải thiện với việc nâng cao năng lực của Cục Đăng kiểm Việt Nam, nhưng cho đến nay không có quy định kiểm định kỹ thuật đối với xe mô tô. Ngoài ra, thông tin về đăng kiểm xe là rất quan trọng đối với việc

cưỡng chế thi hành, nhưng vào lúc này, cơ sở dữ liệu chỉ có trong phạm vi từng địa phương, chưa có hệ thống thông tin nối mạng trong phạm vi cả nước.

Sự phát triển kinh tế gần đây đã làm tăng nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách đường dài. Hiện nay, những tai nạn nghiêm trọng có liên quan tới xe tải và xe khách đường dài được báo cáo thường xuyên hơn. Trong khu vực đô thị, hành vi lái xe không cẩn thận của xe buýt, xe tải, xe taxi được cho là nguyên nhân tai nạn giao thông. Hiện nay, những tai nạn hoặc những vi phạm như vậy là trách nhiệm của bản thân người lái xe và không có sự xử phạt nào được áp dụng đối với cơ quan chủ quản. Hình 9.2.3 trình bày tình hình và các yếu tố hạn chế đối với chuyên ngành kinh doanh vận tải

### **(iii) Cưỡng chế**

Hiện nay, năng lực cưỡng chế đã được mở rộng, tuy nhiên vẫn chưa đủ để đáp ứng nhu cầu giao thông gia tăng và vấn đề vi phạm luật giao thông. Sự thiếu hụt phương tiện thiết bị cưỡng chế cũng đang ảnh hưởng không tốt đến tính hiệu quả của các công tác cưỡng chế. Do vậy, việc quy hoạch chiến lược về cưỡng chế trên cơ sở tai nạn và vi phạm giao thông là cần thiết.

Số liệu cho thấy rằng nguyên nhân chính của tai nạn giao thông là lỗi do con người. Vì vậy cách thức của giáo dục an toàn giao thông là làm thế nào để nâng cao nhận thức của người dân về luật và các quy định về giao thông. Những bản thân giáo dục có lẽ không đủ để thay đổi thói quen của người dân, vì vậy biện pháp cưỡng chế là không thể thiếu để thay đổi thói quen của người dân. Người dân đã nhận thấy rằng có đường mới thì thêm nhiều người chết, điều đó nói lên rằng việc phát triển cơ sở hạ tầng sẽ không đủ để đảm bảo ATGT. Sau khi cải thiện nâng cấp, việc duy trì trật tự ATGT sẽ phụ thuộc nhiều vào các hoạt động cưỡng chế liên tục và có hiệu quả. Như đã đề cập ở trên, vai trò của việc cưỡng chế đã được chú trọng nhiều hơn, nhưng khả năng và năng lực của cảnh sát giao thông chưa được nâng cấp, thiếu trang thiết bị, thiếu năng lực quy hoạch, thiếu nguồn lực tài chính và con người.

Dữ liệu về TNGT và công tác cưỡng chế là một trong những thông tin cơ bản không chỉ đối với cưỡng chế giao thông mà còn đối với việc cải thiện hạ tầng, cũng như chương trình giáo dục ATGT. Tuy nhiên, hiện tại cơ sở dữ liệu trên chưa được xây dựng.

### **(iv) Giáo dục/thông tin, Tuyên truyền**

Hệ thống giáo dục ATGT trong trường học có thể nói vẫn đang trong giai đoạn phát triển, mặc dù giáo dục ATGT đã được quy định trong chương trình học từ mẫu giáo đến THCS. Một số vấn đề vẫn cần được giải quyết và cải thiện. Hơn nữa, sau vài năm thực hiện, hiện vẫn chưa có hệ thống đánh giá để xác định hiệu quả của chương trình hiện nay. Nếu hành vi của học sinh được lấy làm căn cứ để đánh giá hiệu quả của chương trình, thì có thể nói rằng vẫn chưa có được những tiến bộ đáng kể từ chương trình giáo dục ATGT trong trường học. Để nâng cao hiệu quả, cần phải có sự phối hợp với gia đình/cộng đồng và các tổ chức xã hội khác để đảm bảo tính hiệu quả của chương trình giáo dục ATGT.

Các nước phát triển thường nhận thấy tầm quan trọng của giáo dục ATGT cho trẻ

em vì các cháu là những người sử dụng đường tương lai. Một vấn đề khác là những hạn chế về mặt tổ chức, không có sự phân chia trách nhiệm rõ ràng đối với các hoạt động, đặc biệt là giáo dục và tuyên truyền ATGT ngoài trường học.

#### **(v) Cấp cứu y tế**

Phát triển hệ thống cấp cứu y tế là một trong những nhân tố quan trọng vì đó là biện pháp cứu người sau tai nạn. Trung tâm cấp cứu (115) đã đi vào hoạt động một thời gian, nhưng tại thời điểm này, dịch vụ trên chỉ có ở các khu vực đô thị lớn. Ngoài ra, kể cả ở những khu vực này, việc sử dụng dịch vụ vẫn còn hạn chế, do trang thiết bị nghèo nàn và thiếu xe cấp cứu.

Tình hình hiện tại của hệ thống cấp cứu y tế vẫn còn rất nghèo, đặc biệt ở bệnh viện tuyến huyện, do đó dẫn đến quá tải ở các bệnh viện TW và bệnh viện tỉnh.

Nói chung, hệ thống bảo hiểm chưa phát huy hết tiềm năng, vì số lượng bảo hiểm còn hạn chế và có một số nạn nhân không đủ khả năng chi trả viện phí.

### **3.4 Đánh giá nguy cơ tai nạn giao thông đường bộ đến năm 2020**

Ngoài khía cạnh nhân đạo của an toàn đường bộ, TNGT còn có tác động nghiêm trọng về xã hội và kinh tế. Những cái chết và thương tích nghiêm trọng do TNGT làm lãng phí đáng kể nguồn lực của một quốc gia và gây nên nỗi đau buồn cho gia đình và bạn bè của những người bị chết và thương tật. Kể cả khi không tính đến những hậu quả về tình cảm, tổn thất cho cộng đồng chỉ riêng về kinh tế đã là rất cao. Nghiên cứu ở một số nước cho thấy những thiệt hại như vậy thường tương đương từ 1% đến 5% GDP của một nước.

Định giá TNGT là xác định tổn thất bằng tiền đối với các loại TNGT, chúng có thể được tính toán dựa trên hai nguồn thông tin chính sau: (1) Phí tổn do tai nạn; (2) Dữ liệu TNGT.

Hiểu biết về định giá TNGT sẽ cho thấy hiệu quả kinh tế của các biện pháp ATGT vì điều này giúp làm rõ gánh nặng của tai nạn đường bộ. Các nước đang phát triển như Việt Nam gặp phải nhiều thử thách và cần có nhiều nguồn lực để đối phó với các thử thách này. Hiểu biết về những thiệt hại vật chất do TNGT sẽ tạo nên một trong những công cụ hỗ trợ cần thiết cho các nhà hoạch định chính sách trong việc xem xét quyết định duyệt kinh phí cho ATGT.

Nhóm nghiên cứu đã sử dụng phương pháp giá trị cuộc sống con người để rà soát lại các tính toán với các dữ liệu đầu vào được cập nhật. Các phí tổn được tính riêng theo bốn loại tai nạn: Chết người, Chấn thương nghiêm trọng, Chấn thương ít nghiêm trọng và Chi thiệt hại về tài sản, tỷ lệ giữa các loại tai nạn này được tham khảo tại Tháp về Tai nạn thương tích ở Việt Nam do Bộ Y tế công bố chính thức.

Thiệt hại do TNGT đường bộ năm 2007 ước tính khoảng 2,89% GDP tương đương 32.600 tỷ đồng (2 tỷ USD).

Giá trị 2,89% cao hơn so với “ngưỡng” 2,80% (của GDP) theo công thức ESCAP. Riêng trong năm 2007, tổng thiệt hại về kinh tế đã lên tới con số khổng lồ **2 tỷ USD**. Điều này đã biện minh thêm về mặt kinh tế cho nhận xét trong Nghị quyết 32/2007/CP-NQ ngày 29/06/2006 rằng TNGT đã trở thành “một vấn đề xã hội cực kỳ

ngghiêm trọng và bức xúc”.

Theo Quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội, tỷ lệ tăng GDP hàng năm được trông đợi ở mức 8% trong khi tỷ lệ tăng dân số là 1,25% trong giai đoạn 2008-2010 và 1,18% trong giai đoạn 2011-2020. Từ đó dẫn đến tỷ lệ tăng GDP bình quân đầu người là 6,67% trong giai đoạn 2008-2010 và 6,74% trong giai đoạn 2011-2020.

Như đã trình bày trong Chương 2, tỷ lệ tăng số vụ TNGT đường bộ cho đến năm 2020 ước tính vào khoảng 8-10%/năm, với giả sử rằng các biện pháp giao thông truyền thống vẫn được duy trì mà không có các dự án/chương trình ATGT cần thiết. Tỷ lệ này cao hơn so với GDP, nhưng nếu đơn giản hóa, thiệt hại kinh tế tính theo phần trăm dự kiến vẫn ở mức 2,89% GDP.

## PHẦN III QUY HOẠCH TỔNG THỂ ATGT ĐƯỜNG BỘ QUỐC GIA CHO ĐẾN NĂM 2020

### 1 GIỚI THIỆU

Mục tiêu của nghiên cứu quy hoạch tổng thể là xem xét các chiến lược nhằm giảm TNGT đường bộ và phát triển một môi trường sống đáng mong muốn. TNGT đường bộ xảy ra do nhiều nguyên nhân khác nhau, ví dụ như sự khiếm khuyết (xuống cấp) của công trình đường bộ, sự xuống cấp của phương tiện và lỗi của con người. Vì vậy không có gì nhiều khi nói rằng TNGT đường bộ sẽ xảy ra chừng nào mà xã hội cơ giới vẫn tiếp tục. Các nguyên nhân của TNGT sẽ thay đổi theo sự thay đổi tình hình kinh tế xã hội trong mỗi thời kỳ, vì vậy cần có những nỗ lực lâu dài và kiên trì để đáp ứng những thay đổi này. Theo quan điểm này, hai khía cạnh sau đây cần đưa vào trong quy hoạch tổng thể;

- (1) Phát triển các biện pháp nhằm giảm bớt TNGT đường bộ xảy ra hiện nay và trong tương lai ở Việt Nam
- (2) Phát triển các nguyên tắc thể chế cơ bản để bảo đảm sự phát triển bền vững các biện pháp và chính sách ATGT.

Quy hoạch sẽ được xây dựng sau khi xác định một mục tiêu quốc gia chung và các mục tiêu cho từng lĩnh vực. Để đạt được những mục tiêu này, cần phát triển, đánh giá và hoàn thiện nhiều phương án chiến lược để chọn được chiến lược khả thi nhất.

### 2 PHÁT TRIỂN THỂ CHẾ QUY HOẠCH TỔNG THỂ ATGT ĐƯỜNG BỘ

#### 2.1 Thiết lập tuyên ngôn về sứ mạng ATGT đường bộ

Để Chính phủ xem xét một sứ mạng phù hợp, có sức thu hút và dễ hiểu với người dân Việt Nam, nhóm Nghiên cứu đề xuất với chính phủ tuyên ngôn về sứ mạng ATGT đường bộ là “**Một xã hội giao thông đầy tình người và không có TNGT**”.

#### 2.2 Xây dựng mục tiêu và đối tượng của Quy hoạch tổng thể

Để thấy rõ nhiệm vụ bao quát của quy hoạch tổng thể, một số mục tiêu bằng con số cụ thể sẽ được đề xuất. Các mục tiêu này thậm chí nếu không có độ tin cậy cao, chúng vẫn cần để tính toán các lợi ích kinh tế xã hội và đánh giá các chính sách. Đồng thời mục tiêu định tính cho các vấn đề về thể chế cũng sẽ được xem xét.

Hai mục tiêu dưới đây được đề xuất cho quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ:

- 1) Giảm số người chết xuống còn một nửa số người chết năm 2007 hoặc giảm tỷ lệ tử vong trên 100.000 dân xuống dưới 6,4%. Việc thực hiện quy hoạch tổng thể phải đảm bảo rằng cho đến 2020 TNGT không còn là vấn đề xã hội nghiêm trọng và gây bức xúc. Thực tế này có thể được biểu thị bằng mục tiêu giảm 50% số người chết vào năm 2020.

Phân tích cho thấy rằng mục tiêu này phù hợp với ba con số tương ứng:

- Tỷ lệ tử vong trên 100 000 dân: dưới 6,4%

- Tỷ lệ tử vong trên 10 000 phương tiện: dưới 1,2-1,8%
  - Giảm 5,2 % TNGT trong một năm so với năm trước, theo số chết tuyệt đối
- 2) Tăng cường chức năng của các tổ chức liên quan trong lĩnh vực ATGT đường bộ; phát triển các cơ quan tổ chức mới và các quy định mới cần thiết để duy trì các biện pháp ATGT lâu dài.

### **2.3 Các chiến lược cơ bản để phát triển các biện pháp ATGT trong Quy hoạch tổng thể**

Chiến lược cơ bản sẽ được thảo luận trên hai khía cạnh: Chính sách Quy hoạch cơ bản và Chiến lược thực hiện

#### **Chiến lược cơ bản**

- 1) Gồm ba yếu tố của xã hội cơ giới: con người, phương tiện, và môi trường giao thông, sáu lĩnh vực được xác định cho các biện pháp ATGT hiệu quả:
  - (i) Phát triển môi trường giao thông đường bộ an toàn,
  - (ii) Tăng cường lái xe an toàn,
  - (iii) Đảm bảo phương tiện an toàn,
  - (iv) Kiểm soát và cưỡng chế giao thông hiệu quả,
  - (v) Tăng cường tuyên truyền và giáo dục về ATGT,
  - (vi) Phát triển các biện pháp đối phó sau tai nạn (Cấp cứu y tế).
- 2) Để phát triển an toàn giao thông bền vững, cần thành lập những thể chế và cơ sở dữ liệu cần thiết trong thời gian thực hiện Nghiên cứu, bao gồm việc đưa ra những điều luật và quy định mới, cơ sở dữ liệu phục vụ việc nghiên cứu khoa học.
- 3) Cần phải đảm bảo sự phát triển bền vững của nguồn nhân lực và tài chính

#### **Chiến lược thực hiện**

- 1) Để đẩy mạnh các biện pháp an toàn giao thông toàn diện, cần phát triển một môi trường với bộ máy thích hợp, có thể tạm gọi là 4C (trao đổi, phối hợp, cộng tác, điều phối) giữa các ban ngành liên quan. Trước tiên, cần tập trung vào các hoạt động trao đổi và chia sẻ kinh nghiệm giữa các cơ quan này.
- 2) Giới thiệu những chính sách mới để phát triển Văn hoá an toàn giao thông tại Việt Nam, nhằm giúp việc thay đổi hành vi lái xe không an toàn của người dân mang tính lâu dài. Những biện pháp thích hợp phải được đưa ra, dựa trên cơ sở môi trường và điều kiện sống của từng vùng miền, cũng như những khác biệt về phát triển kinh tế và tốc độ cơ giới hoá.
- 3) Trong thời gian thực hiện Quy hoạch tổng thể này, lĩnh vực ưu tiên sẽ là phát triển nguồn nhân lực, hơn là phát triển những kỹ thuật tiên tiến kể trên. Tuy vậy, cũng cần nâng cấp và phát triển định kỳ những công nghệ hiện đại, hợp lý tại Việt Nam.

## 2.4 Các lĩnh vực trọng điểm để đạt được mục tiêu của Quy hoạch tổng thể

Sáu lĩnh vực sau đây sẽ được tập trung xem xét:

- (i) Tai nạn xe máy
- (ii) Các điểm đen trên các tuyến quốc lộ
- (iii) Tai nạn và tắc nghẽn giao thông trong các khu vực đô thị
- (iv) Tai nạn có liên quan tới những người trẻ tuổi
- (v) Tai nạn liên quan tới phương tiện kinh doanh vận tải
- (vi) Chăm sóc nạn nhân TNGT

Mục tiêu khác của Quy hoạch tổng thể là vấn đề đổi mới thể chế để phát triển ATGT bền vững. Đối với các tồn tại trong các hệ thống ngành và liên ngành, thì những vấn đề thể chế sau đây cần được xem xét.

- (i) Vai trò, vị trí của Ủy ban ATGTQG (UBATGTQG)
- (ii) Luật ATGT và hướng dẫn thực hiện
- (iii) Viện (trung tâm) ATGT
- (iv) Quỹ tài trợ ATGT
- (v) Thẩm định ATGT
- (vi) Đánh giá tác động giao thông
- (vii) Hệ thống cấp giấy phép lái xe mới (Gia hạn GPLX định kỳ và cấp GPLX cho xe máy dưới 50 cc)
- (viii) Lái xe an toàn và hệ thống kiểm soát nội bộ
- (ix) Trách nhiệm rõ ràng về quản lý và kiểm soát giao thông
- (x) Hệ thống bảo hiểm phương tiện toàn diện và hệ thống bảo hiểm tự nguyện

## 3 CHIẾN LƯỢC VÀ CHƯƠNG TRÌNH PHÁT TRIỂN AN TOÀN GIAO THÔNG THEO NGÀNH

### 3.1 Phát triển môi trường đường bộ như mong muốn

#### 1) Chiến lược và chính sách phát triển hạ tầng kỹ thuật

Trong lĩnh vực hạ tầng, các mục tiêu được đưa ra không chỉ dựa trên các vấn đề cấp bách hiện tại mà còn phải dựa trên những chính sách hiện hành của chính phủ. Mục tiêu trong lĩnh vực này là phát triển một cách hệ thống để hình thành một môi trường đường bộ đáng mong muốn và giảm tối đa số vụ tai nạn giao thông.

Cùng với những chiến lược cơ bản đã được đề cập ở phần trên, 6 chiến lược về hạ tầng kỹ thuật được đề xuất như sau:

- (i) Cải thiện môi trường đường bộ (kết cấu và hình dạng đường ) để mang lại một môi trường giao thông thuận tiện



- (ii) Phát triển các thiết bị kiểm soát và quản lý giao thông để người tham gia giao thông có được những hướng dẫn an toàn.
- (iii) Tăng cường các biện pháp an toàn phù hợp với chức năng của đường và điều kiện giao thông (TNGT và nhu cầu giao thông) bằng phương pháp tiếp cận khoa học
- (iv) Tăng cường các biện pháp toàn diện cho đối tượng và khu vực ưu tiên như các điểm đen, khu vực trường học an toàn, khu vực dân cư an toàn, v.v..
- (v) Phát triển các thể chế (tổ chức, điều luật, quy định, nghiên cứu và phát triển, cơ sở dữ liệu, v.v..) để đảm bảo phát triển môi trường đường bộ an toàn một cách bền vững
- (vi) Đảm bảo sự phát triển bền vững của nguồn nhân lực và tài chính

Các nguồn nhân lực và tài chính phải được đảm bảo để thực hiện cạnh: một là phát triển môi trường kỹ thuật đường bộ như hình dạng đường, hai là cung cấp đầy đủ thông tin cần thiết cho người tham gia giao thông về luật lệ giao thông. Cần xem xét thêm về vấn đề người tham gia giao thông thiếu hiểu biết về luật lệ, quy định giao.

Chương trình ưu tiên cho Quy hoạch tổng thể sẽ được xác định dựa trên các lĩnh vực trọng điểm được khảo sát trong Hình 3.1.1.

**Hình 3.1. 1 Ma trận TNGT ở Việt Nam**

(%)	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Địa điểm	Quốc lộ				Tỉnh lộ		Huyện lộ		Đường địa phương	
Phương tiện	Xe máy						Ô tô		Phương tiện khác	
Nguyên nhân	Tốc độ		Vượt sai		Chuyển làn sai		Mất tập trung	Nguyên nhân khác		

Nguồn: Học viện Cảnh sát nhân dân, Cục Cảnh sát giao thông đường bộ đường sắt

## 2) Biện pháp hạ tầng kỹ thuật thay thế

Trong số những biện pháp hạ tầng khả thi, những địa điểm khác nhau cần được đánh giá và đề xuất những biện pháp khác nhau, dựa trên hoàn cảnh cụ thể tại địa phương. Hình 3.1.1 cho thấy những biện pháp hạ tầng kỹ thuật thay thế, chia thành nhóm biện pháp về kết cấu và biện pháp hướng dẫn người tham gia giao thông. Đối với mỗi địa điểm có nhiều phương án khả thi khác nhau. Ví dụ như có thể có biện pháp tạm thời và biện pháp lâu dài. Để lựa chọn biện pháp thích hợp nhất, cần phân tích một cách khoa học dựa trên số liệu về TNGT và những số liệu liên quan khác. Bảng 3.1.2 trình bày những biện pháp điển hình theo chức năng đường.

**Bảng 3.1. 1 Các biện pháp ATGT cho hạ tầng đường bộ**

Nguyên nhân TNGT	Biện pháp về kết cấu	Tổ chức, hướng dẫn ...
<b>Về thiết bị:</b> - Lấn chiếm - Thiết bị nút giao thiếu - Đường hẹp - Đường không đủ thẳng - Tiêu tầm nhìn và tầm tránh - Khác  <b>Hành vi/lưu thông xe:</b> - Giao thông hỗn hợp - Quá tốc độ - Rẽ ẩu, đi ngang đường bất cẩn - Vượt ẩu - Đi ẩu - Bỏ qua đèn đỏ - Khác	✓ Phát triển hành lang an toàn ✓ Phân làn theo kiểu phương tiện ✓ Đường gom/công vụ ✓ Dành cho đi bộ (vita hè, lối sang ngang) ✓ Làn xe đạp ✓ Thiết bị cảnh báo ✓ Dải phân cách ✓ Cải thiện độ cong ✓ Cải thiện nút giao ✓ Nâng tầm nhìn ✓ Cải thiện hè ✓ Thiết bị để đi qua đường sắt ✓ Điểm đón xe buýt ✓ Điểm đỗ, dừng xe	✓ Hệ thống thông tin đường ✓ Hệ chiếu sáng đường ✓ Bảng dẫn đường ✓ Trạm dừng ✓ Đèn tín hiệu ✓ Vạch sơn, biển báo ✓ Tổ chức giao thông (hạn chế tốc độ, một chiều ...) ✓ Quản lý giao thông tĩnh
	Các biện pháp chính và toàn diện <input type="checkbox"/> Phát triển hệ thống đường bao gồm đường vượt, đường khác cao độ, kiểm soát lưu lượng xe vào ... (Hệ đường đô thị chính, phụ ...) <input type="checkbox"/> Vận chuyển bằng phương thức khác (Ví dụ sơ đồ tàu điện cao tốc)	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**Bảng 3.1. 2 Các lĩnh vực trọng tâm trong các biện pháp hạ tầng**

Phân loại đường (Đặc điểm giao thông)	Các biện pháp ngắn hạn	Các biện pháp phòng ngừa/dài hạn
<b>Đường liên tỉnh</b> - Lưu lượng giao thông cao - Tốc độ cao - Giao thông hỗn hợp - Phương tiện hạng nặng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải tạo điểm đen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Cải tạo nút giao</li> <li>Giải phân cách</li> <li>Chiếu sáng</li> <li>Vạch kẻ đường/biển báo v.v.</li> </ul> </li> <li>Tách làn cho xe mô tô</li> <li>Biện pháp giảm tốc độ</li> <li>Công trình cho người đi bộ (cầu vượt, hầm chui v.v)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển hành lang ATGT với các đường nhánh</li> <li>Tách làn xe máy, xe đạp</li> <li>Cải tạo hướng tuyến</li> <li>Hệ thống thông tin đường bộ</li> <li>Các công trình/trạm nghỉ dọc đường</li> <li>Các công trình giao cắt với đường sắt</li> <li>Chương trình tổng thể cho các khu vực đô thị</li> </ul>
<b>Đường tỉnh/đường huyện</b> - Mật độ giao thông thấp - các công trình đường bộ kém chất lượng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải tạo điểm đen</li> <li>Các biện pháp cho các khu vực trường học</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lắp đặt hệ thống tín hiệu giao thông</li> <li>Nâng cấp các công trình đường bộ bao gồm mở rộng và cải tuyến</li> </ul>
<b>Đường đô thị</b> - Mật độ giao thông cao - Ùn tắc giao thông - Giao thông hỗn hợp - Nhiều hoạt động kinh tế	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải tạo điểm đen</li> <li>Các biện pháp cho các khu vực trường học</li> <li>Các biện pháp cho các khu thương mại</li> <li>Tách làn phương tiện trên các trục đường đô thị chính</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển hệ thống vận tải công cộng</li> <li>Phát triển các công trình đỗ xe</li> <li>Hệ thống quản lý kiểm soát giao thông</li> </ul>

### 3) Chiến lược phát triển dành cho các chương trình được ưu tiên

Mặc dù đã có nhiều biện pháp thay thế, nhưng những chiến lược/biện pháp quan trọng sẽ được thảo luận trong chiến lược thực hiện. Các chương trình này bao gồm:

- (i) Chương trình cải tạo điểm đen
- (ii) Phát triển hệ thống thăm định ATGT đường bộ
- (iii) Chương trình đảm bảo hành lang an toàn giao thông
- (iv) Chương trình cải thiện trang thiết bị ATGT trên quốc lộ
- (v) Chương trình phát triển đường tránh đô thị
- (vi) Chương trình ngăn ngừa tai nạn giao thông cho những đối tượng dễ bị tai nạn
- (vii) Chương trình phát triển an toàn cho đường cao tốc
- (viii) Chương trình phát triển công trình đường bộ an toàn
- (ix) Chương trình giám sát và duy trì dự án an toàn giao thông
- (x) Chương trình phát triển quy hoạch an toàn giao thông đường đô thị
- (xi) Chương trình nghiên cứu và phát triển khoa học – công nghệ, phát triển nguồn nhân lực

Những chương trình phát triển được tóm tắt như sau:

**(i) Chương trình cải tạo điểm đen**

Mục tiêu của chương trình

Lợi ích của việc cải tạo điểm đen không chỉ giới hạn ở việc giảm nhẹ TNGT tại một vị trí xác định; mà hơn nữa, còn nhằm hướng dẫn thực tế cho việc cải tạo những điểm đen khác.

Nội dung chương trình

- (1) Về thể chế: sẽ chỉ ra cơ quan thực thi với việc mô tả rõ ràng nghĩa vụ và trách nhiệm và nâng cao hiểu biết

*Dự án phát triển thể chế*

Xây dựng cơ chế hợp tác giữa cảnh sát giao thông và cơ quan quản lý đường

- (2) Phát triển hệ thống cải tạo điểm đen

*Dự án phát triển thể chế*

Xem xét hướng dẫn cải tạo điểm đen

- (3) Hệ thống đào tạo và nâng cao năng lực xử lý kỹ thuật cho các kỹ sư tham gia cải tạo điểm đen

*Dự án phát triển cơ sở vật chất*

Việc triển khai dự án thí điểm cải tạo điểm đen bao gồm đào tạo và nâng cao năng lực cho kỹ sư

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Phát triển hệ thống trao đổi nguồn nhân lực và kỹ thuật/chuyên môn liên quan đến hệ thống cải tạo điểm đen

- (b) Nâng cao hiểu biết về hệ thống cải tạo điểm đen cho các cơ quan quản lý đường bộ
- (c) Nâng cao năng lực thực thi cải tạo điểm đen cho chính quyền địa phương
- (4) Sử dụng CSDL về cải tạo điểm đen, phát triển công cụ hỗ trợ và thành lập cơ quan chuyên trách
- (5) Theo dõi kết quả sau khi cải tạo điểm đen

## **(ii) Chương trình phát triển hệ thống thẩm định ATGT**

### Mục tiêu của chương trình

Hệ thống Thẩm định An toàn Đường bộ (RSA) cần được tăng cường và triển khai một cách phù hợp càng sớm càng tốt. Qua đó làm tăng hiệu quả của việc phát triển đường bộ, đồng thời làm giảm tổn thất giao thông.

### Nội dung chương trình

- (1) Cải cách thể chế liên quan đến trách nhiệm của các cơ quan liên quan, đào tạo và nhân rộng của RSA

#### *Dự án phát triển thể chế*

- (a) Phát triển hệ thống RSA cho các cơ quan quản lý đường bộ

#### *Nội dung đề nghị xem xét lại với hệ thống RSA*

Việc xem xét lại hệ thống RSA cần được đề xuất ngay qua việc kiểm tra các hướng dẫn bao gồm các dự án điểm và thử nghiệm:

- Thiết lập hướng dẫn lựa chọn các kế hoạch phát triển đường bộ và giao thông
- Cải tiến phương pháp kiểm soát an toàn bao gồm việc xem lại danh mục thẩm định
- Ước lượng thời gian và chi phí cần thiết, và các nguồn tài chính bền vững

- (b) Xem xét hướng dẫn RSA

- (2) Thiết lập hệ thống cấp phép/ủy nhiệm và cơ chế phát triển nguồn nhân lực cho thẩm định viên

#### *Dự án phát triển trang thiết bị*

Dự án RSA thí điểm

## **(iii) Chương trình phát triển Hành lang ATGT**

### Mục tiêu của chương trình

Cơ quan quản lý đường bộ và chính quyền địa phương cũng có các hành động thiết thực để giải quyết các vấn đề thông qua việc thiết lập hệ thống phối hợp phù hợp và hiệu quả. Đồng thời, các điều luật cần thiết để hỗ trợ những hành động như vậy cần được nghiên cứu và ban hành. Dựa trên những phân tích tình huống và bài học thu được, một dự án thí điểm về các biện pháp cải thiện ATGT cần được

triển khai trên những đoạn đường mẫu để thu được các kết quả, các phản hồi và kiến nghị hữu ích và thiết thực cho chính sách ATGT trong tương lai.

#### Nội dung chương trình

- (1) Thiết lập CSDL được tích hợp về tình trạng thu hồi đất và định cư trái phép thông qua hợp tác với các cơ quan quản lý đường bộ và chính quyền địa phương.

##### *Dự án phát triển thể chế*

Phát triển CSDL về việc lấn chiếm và tình trạng đường bộ

- (2) Xây dựng kế hoạch phát triển bao gồm ước lượng tiền đền bù và kế hoạch tái định cư dựa trên CSDL trên.

##### *Dự án phát triển thể chế*

(a) Định giá trị đất đai dựa trên giá thị trường khi thu hồi đất cho các dự án giao thông

(b) Cải thiện hệ thống đền bù cho những người bị ảnh hưởng

- (3) Chuẩn bị các biện pháp để đạt được sự đồng thuận về việc hỗ trợ tái định cư cả gói cho những người định cư bất hợp pháp.

##### *Dự án phát triển thể chế*

(a) Cải tiến hệ thống thăm dò dư luận

(b) Yêu cầu bắt buộc về kế hoạch tái định cư trong các dự án đường bộ

- (4) Áp dụng các biện pháp cưỡng chế giải tỏa đối với nhà và các công trình trái phép trên hành lang ATGT.

##### *Dự án phát triển thể chế*

Tăng cường chế tài xử lý nghiêm khắc đối với những người định cư bất hợp pháp

- (5) Đầu tư để cải tiến, nâng cấp các công trình hai bên đường theo các hướng dẫn hiện hành.

##### *Dự án phát triển thể chế*

Kế hoạch phát triển tập trung vào những vùng trọng điểm

- (6) Lập kế hoạch xây dựng đường dẫn vào các khu công nghiệp, thương mại và khu dân cư nối với hệ thống đường quốc gia.

##### *Dự án phát triển thể chế*

Cải thiện quy định, lắp đặt trang thiết bị cho các tuyến đường có mật độ giao thông cao

- (7) Đề nghị sửa đổi, thay thế và bổ sung các điều khoản pháp luật để đảm bảo sự hợp lý của các yêu cầu quản lý trong việc phục hồi hành lang ATGT.

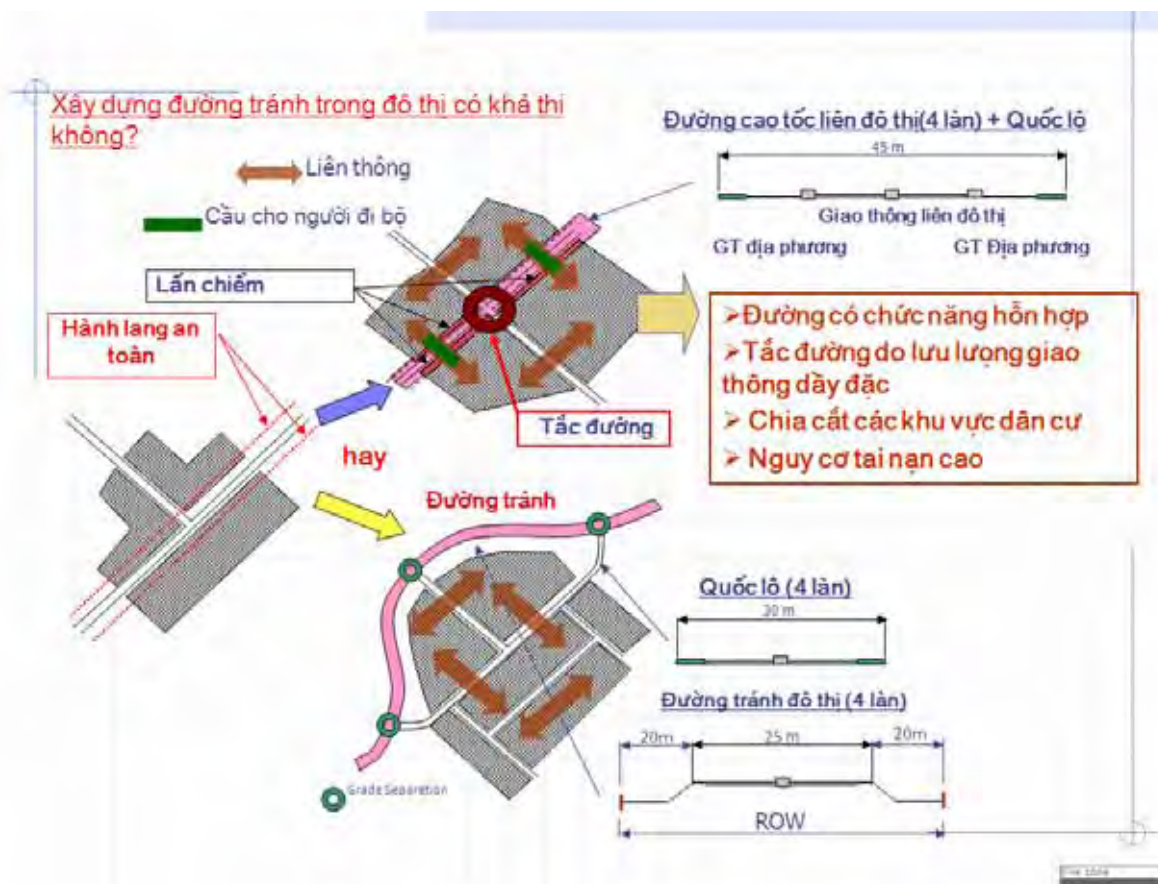
##### *Dự án phát triển thể chế*

Cải tiến hệ thống luật pháp để chống lấn chiếm

- (8) Mở rộng các đường hiện có ở những khu vực đô thị hóa đòi hỏi có vốn đầu tư

lớn cho hành lang ATGT. Tuy nhiên, cần thiết phải nghiên cứu thêm về giải pháp tăng cường đường vượt ở các vùng đô thị hóa, có nghĩa là hoặc là mở rộng đường, hoặc là phát triển đường vượt nội đô. Hình 3.1.2 minh họa những khó khăn và thuận lợi của những phương án này. Tuy nhiên, cần thiết phải hình thành một mạng lưới đường chức năng cho các vùng đã được đô thị hóa. (Tham khảo thêm tại phần (v) Chương trình phát triển đường vượt)

**Hình 3.1. 2 So sánh việc xây dựng đường tránh với việc mở rộng quốc lộ**



#### (iv) Chương trình Phát triển thiết bị an toàn đường quốc lộ

##### Mục đích của chương trình

Việc đánh giá tính phù hợp của các biện pháp ATGT cần được xem xét không chỉ trên cơ sở tiêu chuẩn thiết kế đường bộ mà phải dựa vào phân tích thực trạng TNGT trên tuyến đường đó.

Ở Việt Nam, việc chỉ đơn giản áp dụng các tiêu chuẩn thiết kế quốc tế từ các nước phát triển không mang lại mức độ an toàn như ở các nước đó vì những tiêu chuẩn như vậy thường đi kèm với hoạt động cưỡng chế, đào tạo lái xe và giáo dục ATGT có hiệu quả. Ngoài ra, các điều kiện, loại hình giao thông đường bộ ở Việt Nam và loại phương tiện khác với các nước phát triển. Cần nghiên cứu xem xét các tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế để thiết kế cơ sở vật chất ATGT đường bộ mang tính an toàn nhiều hơn.

**Nội dung chương trình**

- (1) Phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống với việc phân bố chức năng phù hợp
- (2) Tăng cường kiểm soát giao thông theo đặc điểm địa phương và chức năng đường bộ
- (3) Phát triển giao thông đường bộ thông suốt và an toàn, cùng với các biện pháp ngăn ngừa tai nạn trên đường bộ nói chung.

***Dự án phát triển cơ sở vật chất***

- (a) Cải tạo các giao cắt với đường sắt
  - (b) Phát triển đường dịch vụ ở khu dân cư và đoạn đô thị
  - (c) Kiểm soát giao thông và phát triển hệ thống thông tin đường bộ liên thành phố
  - (d) Phát triển hệ thống tín hiệu và kiểm soát giao thông
  - (e) Cải tạo nút giao
  - (f) Phát triển làn đường vượt và trạm đường bộ cho các tuyến đường bộ liên thành phố
  - (g) Phát triển thiết bị ATGT
- (4) Nghiên cứu tiêu chuẩn thiết kế tính toán đến đặc điểm giao thông tại địa phương

***Dự án phát triển thể chế***

- (a) Cải tiến các tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên các đặc điểm giao thông riêng của Việt Nam
  - (b) Cải tiến các tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên các đặc điểm từng vùng và tình hình ngân sách
- (5) Xây dựng tiêu chuẩn thiết kế và khả năng áp dụng

***Dự án phát triển thể chế***

- (a) Thống nhất tiêu chuẩn thiết kế và xây dựng tài liệu hướng dẫn
- (b) Xây dựng bản vẽ thiết kế theo tiêu chuẩn

**(v) Chương trình Phát triển Đường tránh đô thị****Các mục tiêu của chương trình**

Cần xây dựng mạng lưới đường bộ có hệ thống để giảm TNGT đặc biệt trong khu dân cư và bảo vệ môi trường sống của các khu vực lân cận.

**Nội dung chương trình**

- (1) Phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống với việc chia sẻ chức năng phù hợp

*Dự án phát triển cơ sở vật chất*

Xây dựng đường tránh và đường vành đai

**(vi) Chương trình Phòng tránh tai nạn cho người tham gia giao thông dễ bị tổn thương**

Mục tiêu của chương trình

Tai nạn giao thông xảy ra đối với những đối tượng tham gia giao thông đường bộ dễ bị tổn thương và tai nạn ô tô trong năm 2006 chiếm 40% và con số này còn tiếp tục gia tăng. Người đi bộ và người đi xe đạp là những đối tượng tham gia giao thông dễ bị tổn thương. Họ có nhiều nguy cơ bị tổn thương nghiêm trọng trong các vụ tai nạn nên cần phải được bảo vệ. Tuy nhiên, những phương tiện an toàn cho những đối tượng này hiện nay chưa được trang bị đầy đủ trên nhiều đoạn đường, thậm chí có một số đoạn gần như là không lưu thông được. Vì vậy, để đảm bảo an toàn cho đối tượng dễ bị tổn thương, cần phải ưu tiên trang bị các phương tiện an toàn cho người đi bộ và người đi xe đạp.

Nội dung chương trình

- (1) Xây dựng không gian an toàn cho người đi bộ

*Dự án phát triển cơ sở vật chất*

- (a) Cải tạo nâng cấp phương tiện an toàn cho người đi bộ tại các tuyến đường gần khu vực trường học
- (b) Cải tạo nâng cấp phương tiện an toàn cho người đi bộ tại những khu vực dễ xảy ra tai nạn

- (2) Phân luồng giao thông ô tô và xây dựng các phương tiện an toàn cho các loại xe có tải trọng nhẹ

*Dự án phát triển cơ sở vật chất*

Xây dựng phương tiện an toàn cho làn đường dành riêng cho người đi xe đạp

**(vii) Chương trình Phát triển ATGT đường cao tốc**

Mục tiêu của chương trình

Khi đánh giá các biện pháp ATGT đối với đường cao tốc cần tính đến những đặc điểm không mong muốn có thể gây tai nạn như phóng nhanh, chuyển làn đường đột ngột và vượt ẩu của lái xe ở Việt Nam. Do đó, việc chủ động đánh giá biện pháp ATGT đối với các tuyến đường cao tốc có ý nghĩa rất quan trọng.

Nội dung chương trình

- (1) Phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống, trong đó có sự chia sẻ chức năng hợp lý.

*Dự án phát triển cơ sở vật chất*

Xây dựng mạng lưới đường cao tốc

- (2) Tăng cường kiểm soát giao thông theo đặc điểm của từng địa phương và chức năng đường bộ.



*Dự án phát triển thể chế*

Xây dựng quy chế giao thông cho các tuyến đường cao tốc

- (3) **Đẩy mạnh các biện pháp phòng ngừa tai nạn đường bộ trên các tuyến đường cao tốc**

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Thành lập cơ chế phối hợp có hiệu quả giữa Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) và cảnh sát giao thông để kiểm soát giao thông trên đường cao tốc
- (b) Xây dựng các hướng dẫn thực hiện các biện pháp ATGT cho đường cao tốc

*Dự án phát triển cơ sở vật chất*

Xây dựng hệ thống kiểm soát giao thông hiện đại (ETC) cho đường cao tốc

**(viii) Chương trình Phát triển an toàn công trình đường bộ**Mục tiêu của chương trình

Đường không được bảo trì nâng cấp đầy đủ sẽ dẫn đến xảy ra tai nạn, đồng thời việc này cũng sẽ tạo điều kiện hình thành ổ gà và hạn chế tầm nhìn. Thậm chí ở những đoạn đường được trải nhựa, với một nửa những đoạn đường này được xây dựng bằng kỹ thuật xử lý nhựa hai lớp (DBST), cũng có nguy cơ trở nên mất an toàn nếu không được bảo trì theo đúng tiêu chuẩn. Vì vậy, việc đánh giá đầy đủ và định kỳ công tác duy tu hệ thống cải tạo nâng cấp đường bộ là cần thiết để đảm bảo ATGT và tính bền vững cho các tuyến đường.

Nội dung chương trình

- (1) Xây dựng và triển khai một cách đầy đủ một hệ thống cải tạo nâng cấp đường bộ

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Xây dựng quy chế và hướng dẫn thực hiện các biện pháp an toàn trong quá trình xây dựng và duy tu đường bộ
- (b) Xây dựng CSDL và hệ thống quản lý toàn diện về cải tạo nâng cấp đường bộ cho các tuyến quốc lộ

**(ix) Chương trình theo dõi và bảo dưỡng các dự án ATGT trên đường bộ**Mục tiêu của chương trình

Việc chương trình ATGT triển khai thành công hay không có thể phụ thuộc vào năng lực của cơ quan quản lý trong công tác quy hoạch và triển khai cũng như độ ổn định của các nguồn lực tài chính. Tuy nhiên, vì nguồn nhân lực và tài lực ở cấp địa phương có hạn, nên việc xây dựng và triển khai các biện pháp tăng cường ATGT đường bộ sẽ gặp khó khăn. Vì vậy, xin đề xuất phát triển năng lực cho cả hệ thống quy hoạch, triển khai và giám sát, và thành lập các cơ quan thực thi ở cả trung ương và địa phương.

Nội dung chương trình

- (1) Nâng cao năng lực trong công tác quy hoạch và triển khai cải thiện môi trường ATGT

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Hệ thống giám sát và đánh giá để xây dựng quy hoạch địa phương
- (b) Thành lập một cơ quan giám sát và đánh giá các kế hoạch an toàn đường

**(x) Chương trình Phát triển Kế hoạch ATGT đường bộ đô thị**

Mục tiêu của chương trình

Các vấn đề ATGT tại các khu đô thị có liên quan mật thiết với cơ sở vật chất đường bộ, đặc điểm giao thông, việc sử dụng đất hai bên đường cũng như việc sử dụng không gian đường bộ một cách độc lập và/hoặc theo nhiều hình thức khác nhau. Vì vậy, việc nghiên cứu các biện pháp ATGT đô thị cần được tiến hành trên các phương diện tổng thể.

Việc triển khai các biện pháp ATGT tổng thể để bắt kịp tốc độ đô thị hóa và cơ giới hóa đang diễn ra nhanh chóng là rất cần thiết, dựa trên những bài học từ các thành phố lớn ở châu Á khác. Các hoạt động quản lý nhu cầu vận tải như khuyến khích chuyển đổi từ hình thức đi lại bằng các phương tiện giao thông cá nhân sang công cộng sẽ là những đối sách quan trọng giúp giải quyết những vấn đề giao thông đô thị này.

Nội dung chương trình

- (1) Tăng cường kiểm soát giao thông theo đặc điểm của địa phương và chức năng đường bộ

*Dự án phát triển thể chế*

Tăng cường quy chế giao thông đối với tuyến đường đô thị

- (2) Đẩy mạnh việc xây dựng nâng cấp hệ thống tín hiệu giao thông hiệu quả

*Dự án phát triển cơ sở vật chất*

- (a) Xây dựng hệ thống tín hiệu đèn giao thông được điều phối
- (b) Xây dựng hệ thống điều khiển tín hiệu linh hoạt trên diện rộng

- (3) Xây dựng bãi đỗ xe và tăng cường cưỡng chế đối với phương tiện đỗ sai quy định

*Dự án phát triển cơ sở vật chất*

- (a) Xây dựng cơ sở vật chất ngăn chặn tình trạng đỗ xe không đúng quy định

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Xây dựng hệ thống quy chế đỗ xe hiệu quả
- (b) Xây dựng các quy chế bắt buộc phải có nơi đỗ xe đúng nơi quy định tại mỗi tòa nhà

- (c) Xây dựng kế hoạch về hệ thống đỗ xe toàn diệ
- (4) Cải thiện khả năng kiểm soát nhu cầu vận tải
  - Dự án phát triển cơ sở vật chất*
  - (a) Xây dựng phương tiện ưu tiên vận tải công cộng
    - Dự án phát triển thể chế*
    - (a) Đẩy mạnh sử dụng các phương tiện giao thông công cộng
    - (b) Xây dựng các biện pháp phân luồng giao thông vào giờ cao điểm

#### **(xi) Chương trình nghiên cứu và triển khai, phát triển nguồn nhân lực**

##### Mục tiêu của chương trình

Để tăng cường hiệu quả và khả năng của hệ thống cải thiện ATGT, cần xây dựng các cơ chế hỗ trợ sau đây:

- Thiết lập các cơ sở nghiên cứu và phát triển, trong đó có hệ thống CSDL
- Phát triển nguồn nhân lực mang tính chuyên nghiệp về lĩnh vực ATGT

##### Nội dung chương trình

- (1) Sử dụng CSDL cải tạo điểm đen, phát triển các công cụ hỗ trợ và thành lập cơ quan chuyên trách
- (2) Tiếp tục theo dõi giám sát sau khi cải tạo điểm đen
  - Dự án phát triển thể chế*
  - (a) Xây dựng các cơ chế hỗ trợ để nâng cao hiệu quả của việc cải tạo điểm đen, chẳng hạn như CSDL và các hướng dẫn
  - (b) Đẩy mạnh việc thành lập một đơn vị thực thi độc lập chuyên về tổ chức và quản lý đường bộ, chịu trách nhiệm giảm nhẹ ATGT
  - (c) Thành lập cơ sở nghiên cứu cải tạo điểm đen
- (3) Xây dựng hệ thống cấp phép/ủy nhiệm cơ chế phát triển nguồn nhân lực cho thẩm định viên an toàn đường bộ
  - Dự án phát triển thể chế*
  - Hệ thống cấp phép cho kiểm toán an toàn đường bộ
- (4) Sử dụng CSDL hỗ trợ công tác thẩm định, phát triển các công cụ hỗ trợ và thành lập cơ quan chuyên trách
- (5) Phân tích khoa học về tai nạn giao thông, đánh giá hiệu quả của việc triển khai RSA, phân tích tính kinh tế, và cơ chế phản hồi về kết quả nhằm sử dụng một cách hợp lý
  - Dự án phát triển thể chế*
  - Thành lập cơ sở mới chịu trách nhiệm phân tích ATGT
- (6) Hỗ trợ kỹ thuật cho công tác xây dựng tiêu chuẩn thiết kế

*Dự án phát triển thể chế*

Thành lập viện nghiên cứu và triển khai để xây dựng tiêu chuẩn thiết kế và nâng cao hiệu quả hướng dẫn

**4) Phát triển thể chế**

Để triển khai những chương trình đã đề xuất trên đây, ngoài việc xây dựng các biện pháp, còn có nhiều vấn đề khác liên quan đến phát triển tổ chức, hệ thống và cơ sở dữ liệu. Những vấn đề về thể chế này đã được thảo luận trong từng chương trình và sẽ được tóm tắt lại như sau:

**(i) Tổ chức**

- Đơn vị quản lý ATGT (Bộ GTVT, Cục CSGT đường bộ, đường sắt, Sở GTVT)
- Đơn vị quản lý giao thông trong bộ máy nhà nước
- Thành lập tổ chức về Thẩm định ATGT và Đánh giá tác động của giao thông
- Đẩy mạnh hoạt động của các Ủy ban ATGT cấp trung ương và địa phương, để phát triển toàn diện các biện pháp ATGT

**(ii) Hệ thống, luật lệ và quy định**

- Hệ thống Thẩm định ATGT
- Đánh giá tác động giao thông (đối với đường Quốc lộ và đường đô thị cấp 1)
- Xem xét lại luật giao thông đường bộ
- Xem xét lại hướng dẫn kỹ thuật và lắp đặt các thiết bị an toàn

**(iii) Nghiên cứu, Phát triển và Cơ sở dữ liệu**

- Điều tra về Giao thông đường bộ và Cơ sở dữ liệu
- Cơ sở dữ liệu TNGT (Bộ CA)
- Phát triển Chương trình hành động 5 năm cho lĩnh vực hạ tầng
- Công bố báo cáo đánh giá thường niên
- Phân tích những kỹ thuật mới (ITS)

**5) Chiến lược thực hiện**

Những vấn đề cơ bản sau đây cần được xem xét để triển khai có hiệu quả và nhanh chóng các kế hoạch đã đề xuất:

- Đưa ra mục tiêu là con số cụ thể
- Phát triển tổ chức thể chế và hướng dẫn cần thiết để đảm bảo thực thi bền vững
- Phát triển nguồn nhân lực và tài chính

Do đó, chúng tôi đề xuất những mục tiêu như sau:

**(i) Mục tiêu của lĩnh vực hạ tầng**

- Đến năm 2012, số điểm đen trên mạng lưới các tuyến quốc lộ sẽ giảm 50% so với năm 2007.
- Đến năm 2012, số trường hợp tử vong do tai nạn xe máy trên mạng lưới các tuyến quốc lộ sẽ giảm 30% so với năm 2007.
- Đến năm 2012, số vụ tai nạn liên quan đến người đi bộ và người đi xe đạp trên mạng lưới các tuyến quốc lộ sẽ giảm 15% so với năm 2007.

**(i) Thành lập các cơ quan chủ chốt bao gồm Phát triển Nguồn nhân lực**

Để phát triển ATGT một cách bền vững, cần có nhiều cải thiện về thể chế, sẽ được đề cập đến trong những phần trên. Do đó, quan trọng là phải có một cơ quan đầu mối, bao gồm cả cơ quan phát triển nguồn nhân lực. Vụ ATGT mới được thành lập, trực thuộc Bộ GTVT là một cơ quan đầu mối tiềm năng.

### **3.2 Chiến lược phát triển an toàn người lái và phương tiện**

#### **1) Hướng tiếp cận quy hoạch và các vấn đề ưu tiên**

Các chương trình được đề xuất như sau:

- Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản
- Hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm
- Phát triển việc cấp GPLX ở khu vực nông thôn
- Hệ thống GPLX cho xe máy dưới 50cc
- Hệ thống GPLX cho người mới lái xe
- Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe
- Hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải
- Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện
- Kiểm định kỹ thuật với xe máy
- Các biện pháp về phương tiện cho người khuyết tật
- Phát triển nguồn nhân lực giáo viên dạy lái xe

#### **2) Hệ thống cấp GPLX trong xã hội cơ giới hóa tương lai**

##### **(i) Hệ thống gia hạn GPLX**

###### **(1) Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe cơ bản (Bước 1)**

Đề xuất hệ thống gia hạn GPLX định kỳ không chỉ áp dụng cho B1 trở đi mà còn cả A1 tới A4, để bảo đảm việc quản lý hiệu quả hệ thống cấp GPLX. Sẽ tổ chức các lớp học bồi dưỡng trong quá trình gia hạn định kỳ về luật giao thông đường bộ, đặc điểm của TNGT, v.v., những bài học này sẽ góp phần ngăn chặn tình trạng lái xe nguy hiểm.

(2) Hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm giao thông (Bước 2)

Ở bước thứ 2, đề xuất rằng nội dung của khóa học bồi dưỡng và giai đoạn gia hạn được xây dựng dựa trên những vi phạm của lái xe. Ví dụ, trong trường hợp lái xe không vi phạm, thời gian gia hạn sẽ dài hơn, thời gian khóa học bồi dưỡng ngắn hơn. Ngược lại, lái xe thường xuyên vi phạm sẽ phải học lâu hơn và thời gian gia hạn sẽ ngắn hơn so với người không vi phạm. Kết quả, những lái xe hay vi phạm sẽ được giáo dục đầy đủ. Ngoài ra, cần thiết lập một giai đoạn bắt đầu cho những lái xe trẻ. Hệ thống này cần có sự phối hợp giữa Cục đường bộ, ban ATGT tỉnh, trung tâm đào tạo lái xe, Sở GTCC, cảnh sát..

(3) Lựa chọn sử dụng GPLX có chip tích hợp (IC)

Đề xuất sử dụng một chip IC tích hợp trên GPLX để tăng tính hiệu quả trong quản lý CSDL và kiểm soát giao thông, cũng như ngăn chặn tình trạng làm giả GPLX. Tuy nhiên, việc áp dụng hệ thống công nghệ cao này đòi hỏi phải có nguồn kinh phí lớn, dẫn tới việc phải tăng thu phí với người tham gia giao thông.

Kế hoạch triển khai đối với hệ thống Gia hạn GPLX được đề xuất như trong Bảng 3.2.1.

**Bảng 3.2.1 Đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống gia hạn GPLX**

Hoạt động chính		Năm	2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020
Bước 1	Công tác chuẩn bị		■	■	■	
	Đào tạo giáo viên		■	■	■	
	Ban hành luật		■	■	■	
	Triển khai		■	■	■	
Bước 2	Xây dựng CSDL		■	■	■	
	Thiết kế hệ thống và chuẩn bị tài liệu			■	■	
	Phối hợp với các cơ quan liên quan			■	■	
	Đào tạo giáo viên			■	■	
	Ban hành			■	■	
	Triển khai				■	■

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(ii) Thúc đẩy hệ thống cấp GPLX ở khu vực nông thôn**

Mặc dù đã có những nỗ lực gần đây trong việc tăng số lượng các trung tâm đào tạo tại lái xe trên cả nước, vẫn khó bao quát hết khu vực nông thôn, đặc biệt các vùng đồng bào thiểu số. Do đó, đề xuất về các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe lưu động nhằm giải quyết tình trạng này qua việc hướng tới đối tượng người điều khiển xe máy chưa có GPLX ở khu vực nông thôn. Giáo viên hướng dẫn và các trang thiết bị đào tạo cần thiết sẽ được mang tới khu vực nông thôn nơi diễn ra hoạt động đào tạo và sát hạch trước khi Sở GTVT cấp GPLX.

Kế hoạch triển khai được trình bày trong Bảng 3.2.2.

**Bảng 3.2. 2 Đề xuất lộ trình triển khai việc thúc đẩy hệ thống cấp GPLX ở khu vực nông thôn**

Hoạt động chính	Năm	2008-2010		2011-2012		2013-2015		2016-2020	
Công tác chuẩn bị		■	■	■					
Đào tạo giáo viên hướng dẫn		■	■	■	■				
Triển khai					■	■	■	■	■

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iii) Hệ thống cấp GPLX cho xe máy dưới 50cc**

Từ lâu đã có đề xuất thành lập một hệ thống hoàn chỉnh cấp GPLX cho xe trên 50cc ở cấp quận, huyện.

Trên thực tế, xe máy dưới 50cc là phương tiện không thể thiếu của những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương, đặc biệt là tại khu vực nông thôn. Do đó, việc thành lập một hệ thống như vậy cần được nghiên cứu kỹ lưỡng để bắt kịp với thời đại.

Dựa trên kinh nghiệm tại những nước khác trong khu vực, những phương pháp cấp GPLX được trình bày trong Bảng 3.2.3

**Bảng 3.2. 3 Các giải pháp lựa chọn dành cho xe máy dưới 50cc**

Giải pháp lựa chọn	Giải pháp 1	Giải pháp 2	Giải pháp 3
Hiệu lực	Giống xe máy		Giáo dục ATGT trong nhà trường
Nội dung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khóa học ngắn hạn về kỹ năng lái xe và kiến thức về luật, an toàn đường bộ (2 -4h)</li> <li>Thi lý thuyết</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Khóa học ngắn hạn về kỹ năng lái xe và kiến thức về luật, an toàn đường bộ (2 -4h)</li> </ul>
GPLX	Cấp		-
Đối tượng	Trên 16 tuổi	Trên 18 tuổi (giống các đối tượng lái xe khác)	Trên 16 tuổi (học sinh phổ thông)
Ưu điểm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Có thể giảm được tai nạn do người tham gia giao thông đã có kỹ năng và kiến thức lái xe</li> <li>Ngăn ngừa tai nạn trong lái xe là học sinh</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tất cả học sinh được học về kỹ năng và kiến thức lái xe. Kết quả, sẽ ngăn ngừa được TNGT đối với người đi bộ, đi xe đạp và xe máy</li> </ul>
Nhược điểm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giảm sự cơ động của học sinh (khu vực nông thôn)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích học sinh sử dụng xe máy và tăng số vụ tai nạn do học sinh gây ra</li> <li>Vấn đề về tính phù hợp đối với các đối tượng không phải là học sinh</li> </ul>

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iv) Hệ thống cấp GPLX cho người mới lái xe**

Theo kinh nghiệm của các nước phát triển, một trong những vấn đề quan trọng trong tương lai là sự thích hợp đối với đối tượng lái xe mới.

Chương trình cấp phép tốt nghiệp cho lái xe (GPLX) là một trong những chương trình hiệu quả để giảm TNGT do lái xe trẻ gây ra. Chương trình này là một quá trình lấy bằng lái xe chính thức - một quá trình từng bước bao gồm:

- Ít nhất 50 giờ lái xe có giám sát trong giai đoạn có giấy phép học lái xe
- GPLX tạm thời gồm hai giai đoạn (P1 và P2)
- Một bài kiểm tra nhận thức hiểm nguy để lên hạng từ P1 sang P2
- Khen thưởng đối với người lái xe làm đúng và xử phạt đối với lái xe không làm đúng

Có thể việc nghiên cứu khảo sát chương trình này cần một thời gian trung hạn và dài hạn (sau 2013), tùy thuộc vào tình hình đặc điểm TNGT trong tương lai.

### 3) Hệ thống Đào tạo và Sát hạch lái xe

#### (i) Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe

**Bảng 3.2. 4 Đề xuất lộ trình thực hiện đối với đào tạo và sát hạch lái xe**

Hoạt động chính	Năm	2008-2010				2010-2012				2012-2015				2015-2020			
Công tác chuẩn bị																	
Phối hợp với cơ quan liên quan																	
Xây dựng tài liệu																	
Xây dựng tài liệu cho lái xe chuyên nghiệp																	
Xây dựng hệ thống đào tạo giáo viên																	
Nội dung đào tạo và sát hạch cho xe kéo mooc																	
Hỗ trợ hoạt động tài chính																	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

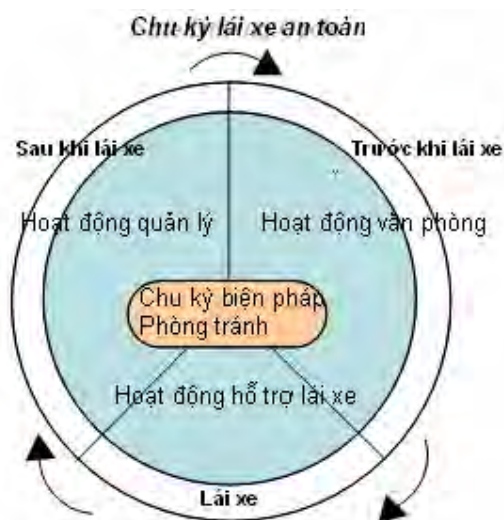
#### (ii) Giáo dục lái xe ở các công ty vận tải

##### (1) Hệ thống quản lý lái xe an toàn ở các công ty vận tải

Đề xuất nội dung cải thiện luật lệ hoạt động kinh doanh vận tải trên quan điểm hoạt động ngăn chặn TNGT. Các hoạt động ngăn chặn TNGT của hệ thống này có thể chia làm 3 dạng, như được mô tả trong hình dưới đây. (Hình 3.2.1).



Hình 3.2. 1 Các hoạt động phòng tránh trong ATGT



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**1. Hoạt động văn phòng**

- Hợp bàn (Thảo luận về nguy hiểm trên đường)
- Các lái xe cung cấp thông tin về các điểm nguy hiểm
- Kiểm tra tình trạng sức khỏe

**2. Hoạt động hỗ trợ lái xe**

- Xây dựng kế hoạch quản lý ATGT
- Xây dựng lịch lái xe
- Thực hiện kiểm tra kỹ năng và thông báo kết quả

**3. Hoạt động quản lý**

- Áp dụng hệ thống quản lý ATGT
- Xây dựng hệ thống bồi thường
- Hệ thống tự kiểm định phương tiện
- Hệ thống quản lý hoạt động

(2) Kế hoạch thực hiện

Bảng 3.2. 5 Đề xuất lộ trình hệ thống quản lý an toàn lái xe của các công ty vận tải

Hoạt động chính		Năm	2008-2010	2010-2012	2012-2015	2015-2020
Bước 1	Chuẩn bị		■			
	Phối hợp với cơ quan liên quan			■		
	Xây dựng sổ tay cho các công ty vận tải			■		
	Nghiên cứu thử nghiệm			■		
Bước 2	Đề nghị luật mới			■		
	Khóa học ngắn hạn cho người quản lý lái xe			■		
	Ban hành luật mới				■	
	Thực thi				■	■

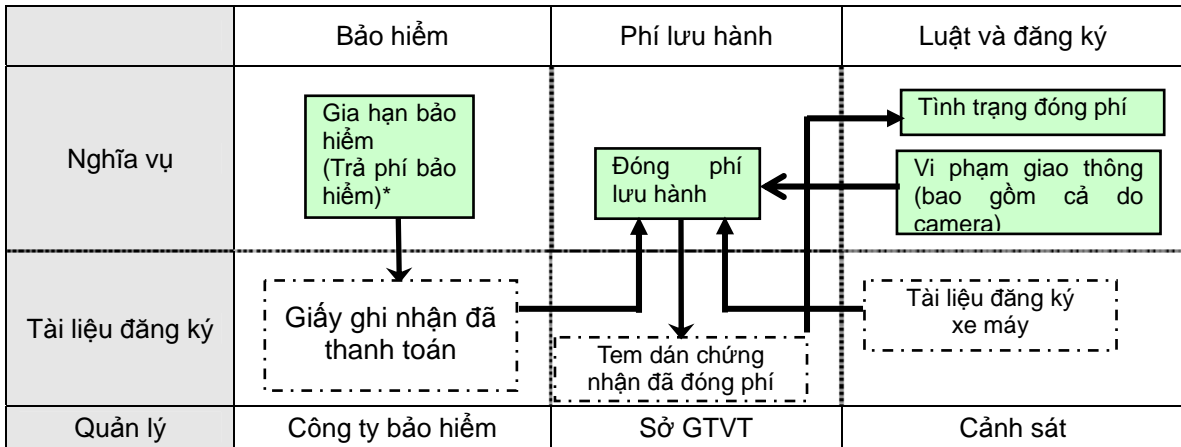
Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**4) Hệ thống đăng ký phương tiện**

Hệ thống đăng ký phương tiện ở Việt Nam hiện không yêu cầu gia hạn đăng ký trong khi đây là một vấn đề quan trọng và nên được yêu cầu.

**(i) Đề xuất hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện**

**Bảng 3.2. 6 Hệ thống phí lưu hành phương tiện**



\* : Bảo hiểm trách nhiệm bên thứ ba đối với phương tiện

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(ii) Kế hoạch triển khai**

**Bảng 3.2. 7 Đề xuất lộ trình triển khai cho hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện**

Hoạt động chính	Năm	2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020
Công tác chuẩn bị		■			
Phối hợp với các cơ quan liên quan		■			
Xây dựng hệ thống		■			
Thiết lập hệ thống bảo hiểm			■		
Ban hành luật mới			■		
Triển khai				■	■

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**5) Hệ thống đăng kiểm phương tiện**

**(i) Đăng kiểm xe máy**

Đề nghị nên có hệ thống đăng kiểm cho xe máy cũ.

- Từ năm thứ năm gia hạn xe máy, người sở hữu xe máy phải cho xe đi đăng kiểm tại trung tâm đăng kiểm được chứng nhận, và xuất trình giấy chứng nhận khi đóng phí lưu hành. Trong trường hợp này, nhà sản xuất xe máy và một số cửa hàng xe máy có thể được giao công tác đăng kiểm.
- Tiêu chuẩn cho việc đăng kiểm xe máy cần được Cục Đường bộ biên soạn. Khi đó, các tiêu chuẩn môi trường để kiểm soát khí thải sẽ được kết hợp đưa vào.
- So với ô tô, những hạng mục để đăng kiểm xe máy phức tạp hơn rất nhiều. Đăng kiểm xe máy vì vậy cần được đảm bảo là một hệ thống đơn giản.

Các hạng mục này đơn giản hơn so sánh với các hạng mục đăng kiểm ô tô. Ví dụ, cũng có các hạng mục như khí xả, còi, gương chiếu hậu, lốp xe, v.v., nhưng vấn đề lắp đặt đơn giản hơn.

## (ii) Kế hoạch thực hiện

Bảng 3.2. 8 Đề xuất lộ trình thực hiện đề xuất đối với đăng kiểm xe máy

Hoạt động chính	Năm	200-2010				2010-2012				2012-2015				2015-2020			
Công tác chuẩn bị																	
Phối hợp với cơ quan liên quan																	
Xây dựng hệ thống																	
Xây dựng tiêu chuẩn mới																	
Ban hành tiêu chuẩn mới																	
Hướng dẫn nhà sản xuất và cửa hàng																	
Đề nghị luật mới																	
Ban hành luật mới																	
Thực thi																	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 6) Xây dựng tổ chức và nguồn lực

Bảng 3.2.9 tóm tắt các chức năng của từng tổ chức trong các chương trình đề xuất.

Bảng 3.2. 9 Chức năng của từng cơ quan

Chương trình		Cơ quan nòng cốt		Cơ quan liên quan	Chú ý
		Quản lý	Hoạt động		
Hệ thống gia hạn GPLX	Bước 1	Cục đường bộ	Sở GTCC, Sở GTVT	Bộ GD-ĐT	
	Bước 2	Cục đường bộ & Cảnh sát	Sở GTCC, Sở GTVT Cảnh sát	Bộ GD-ĐT	
Hệ thống cấp GPLX cho xe dưới 50cc		Cục đường bộ	Sở GTCC, Sở GTVT, UBND quận	Bộ GD-ĐT	Giải pháp 1 & 2
		Bộ GD-ĐT	Bộ GD-ĐT	Cục đường bộ & Sở GTCC & Sở GTVT	Giải pháp 3
GPLX cho dân tộc thiểu số		Sở GTCC, Sở GTVT		Cục đường bộ	
Biện pháp cho lái xe mới		-	-	-	Kế hoạch trong tương lai xa
Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe		Cục đường bộ		UBATGTQG, Bộ tài chính, Bộ GD-ĐT, ban ATGT tỉnh, Cảnh sát, trung tâm đào tạo, sát hạch lái xe, người có chuyên môn	
Hệ thống quản lý an toàn cho các công ty vận tải		Bộ GTVT, Cục đường bộ	Các công ty vận tải	Bộ Y tế, Cục đăng kiểm, Sở GTCC, Sở GTVT, Bộ LĐ, TB, XH	
Hệ thống thu phí phương tiện	Xe máy	Cục đường bộ, Cảnh sát	Sở GTCC, Sở GTVT, UBND quận, Cảnh sát	Công ty bảo hiểm tư nhân	
	Xe ô tô con		Sở GTCC, Sở GTVT, Cảnh sát		
Đăng kiểm xe máy		Cục đăng kiểm	Cục đường bộ, Sở GTCC, Sở GTVT	Nhà sản xuất xe máy, nhà phân phối (cửa hàng)	
Biện pháp đối với phương tiện cho người khuyết tật		Cục đăng kiểm	Cục đường bộ	Bộ Y tế, các nhóm hoạt động vì người khuyết tật	

Bảng 3.2.10 cho thấy cơ cấu quản lý tổ chức đề xuất và mức độ truy cập vào hệ thống CSDL của các cơ quan liên quan.

**Bảng 3.2. 10 CSDL và cơ quan quản lý**

Loại dữ liệu		Cơ quan quản lý	Cơ quan truy cập (Người truy cập)
Dữ liệu GPLX toàn quốc		Cục đường bộ	Sở GTCC, Sở GTVT, Cảnh sát
Dữ liệu GPLX dưới 50cc*		Sở GTCC, Sở GTVT	Cục đường bộ, UBND quận, Cảnh sát
Dữ liệu vi phạm giao thông		Cảnh sát	Cục đường bộ, Sở GTCC, Sở GTVT
Dữ liệu GPLX dân tộc thiểu số		Sở GTCC, Sở GTVT	Cục đường bộ, UBND quận, Cảnh sát
Dữ liệu đăng ký phương tiện		Cảnh sát, Sở GTCC, Sở GTVT	Cục đường bộ, Cục đăng kiểm
Dữ liệu liên quan đến phí lưu hành		Sở GTCC, Sở GTVT	Cục đường bộ, Cảnh sát
Dữ liệu đăng kiểm	Xe máy	Cục đăng kiểm	Cục đường bộ, Sở GTCC, Sở GTVT
	Xe ô tô con	Cục đăng kiểm	
Dữ liệu phương tiện cho người kh.tật		Cục đăng kiểm	Cục đường bộ, Bộ Y tế
Thông tin về các công ty vận tải		Bộ GTVT, Cục Đường bộ	Bộ Y tế, Cục Đăng kiểm, Sở GTCC, Sở GTVT, Bộ LĐ, TB, XH

\* Dữ liệu này bao gồm thông tin về người lái và số lượng lái xe chuyên nghiệp, v.v.

\*\* Trường hợp của giải pháp 1 và 2

Bảng 3.2.11 cho thấy các nguồn vốn cho các chương trình đề xuất.

Bảng 3.2. 11 Nguồn kinh phí mới

Chương trình	Tổ chức nòng cốt		Nguồn ngân sách	
	Quản lý	Hoạt động		
Hệ thống gia hạn GPLX	Bước 1	Cục đường bộ	Sở GTCC, Sở GTVT	Học phí
	Bước 2	Cục đường bộ & Cảnh sát	Sở GTCC, Sở GTVT Cảnh sát	Học phí
Hệ thống cấp GPLX cho xe dưới 50cc	Cục đường bộ	Sở GTCC, Sở GTVT	Học phí	
	BỘ GD-ĐT	BỘ GD-ĐT	-	
GPLX cho dân tộc thiểu số	Sở GTCC, Sở GTVT		-	
Biện pháp cho lái xe mới	-	-	-	
Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe	Cục đường bộ		Bán tài liệu và sổ tay cho lái xe	
Hệ thống quản lý an toàn cho lái xe chuyên nghiệp	BỘ GTVT, Cục đường bộ	Các công ty vận tải	-	
Hệ thống thu phí phương tiện	Xe máy	Cục đường bộ, Cảnh sát	Sở GTCC, Sở GTVT, UBND quận, Cảnh sát	Một phần phí bảo hiểm (Bảo hiểm trách nhiệm phương tiện) Phí lưu hành phương tiện hàng năm
	Xe ô tô con		Sở GTCC, Sở GTVT, Cảnh sát	
Giấy phép không gian đỗ xe	-	-	-	
Đăng kiểm xe máy	Cục đăng kiểm	Cục đường bộ, Sở GTCC, Sở GTVT	-	
Biện pháp đối với phương tiện cho người khuyết tật	Cục đăng kiểm	Cục đường bộ	-	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 7) Chiến lược triển khai

Lộ trình và mục tiêu của mỗi chương trình được trình bày trong Bảng 3.2.12.

Hệ thống gia hạn GPLX cho đối tượng người điều khiển xe máy sẽ được thực hiện từ năm 2012. Ngoài ra, các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe lưu động hướng đến đối tượng người điều khiển xe máy không có GPLX sẽ được áp dụng để đáp ứng nhu cầu cụ thể ở các khu vực nông thôn. Là một kế hoạch lâu dài, hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm sẽ được áp dụng để quản lý dữ liệu và thông tin về người điều khiển phương tiện bao gồm cả các vi phạm giao thông mà họ mắc phải. Hệ thống này dự kiến hoạt động kể từ năm 2015.

Các chương trình đào tạo người lái xe bao gồm cập nhật nội dung đào tạo và đào tạo giáo viên. Hệ thống quản lý an toàn lái xe ở các công ty vận tải sẽ được bắt đầu từ năm 2015. Về việc đăng ký và đăng kiểm phương tiện, phát triển nguồn nhân lực, cần có một số chương trình mới để quản lý an toàn phương tiện, tìm kiếm nguồn kinh phí và khuyến khích việc nâng cao trình độ giáo viên hướng dẫn. Do đó, 5 năm đầu tiên sẽ là giai đoạn chuẩn bị để thiết lập các hệ thống này. Và các hệ thống này cần được áp dụng từ năm 2015.

**Bảng 3.2. 12 Lộ trình và mục tiêu trong lĩnh vực này**

	Các chương trình	Lộ trình			Mục tiêu
		Đến 2012 (Ngắn hạn)	Đến 2015 (Trung hạn)	Đến 2020 (dài hạn)	
Hệ thống cấp GPLX cho xã hội cơ giới hóa trong tương lai.	1.Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đưa vào áp dụng hệ thống gia hạn GPLX đối với xe mô tô.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Quản lý hợp lý hệ thống CSDL về cấp GPLX (bao gồm cả những số liệu về vi phạm giao thông cá nhân)</li> <li>◆ Thiết lập hệ thống cấp GPLX đối với các loại lái xe khác nhau</li> </ul>
	2.Hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm				
	3.Tăng cường cấp GPLX mô tô ở khu vực nông thôn.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đưa vào áp dụng các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe di động</li> </ul>			
	4.Hệ thống GPLX cho xe máy dưới 50 cc				
	5.Hệ thống GPLX cho lái xe mới				
Đào tạo lái xe	6.Chương trình tổng thể về đào tạo và sát hạch lái xe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sửa đổi và bổ sung cập nhật giáo trình</li> <li>Tiến hành đào tạo giáo viên</li> <li>Xem xét đánh giá hệ thống hiện nay</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Khuyến khích lái xe an toàn</li> </ul>	
	7.Hệ thống quản lý lái xe an toàn trong các công ty vận tải		<ul style="list-style-type: none"> <li>Đưa vào áp dụng hệ thống quản lý lái xe an toàn</li> </ul>		
Đăng ký và đăng kiểm phương tiện	8.Hệ thống tái đăng ký phương tiện		<ul style="list-style-type: none"> <li>Đưa vào áp dụng hệ thống tái đăng ký phương tiện</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Quản lý phương tiện an toàn</li> <li>◆ Đảm bảo ngân sách</li> </ul>
	9.Đăng kiểm kỹ thuật đối với xe mô tô		<ul style="list-style-type: none"> <li>Đưa vào áp dụng hệ thống đăng kiểm đối với xe mô tô</li> </ul>		
	10. Chiến lược cải thiện điều kiện phương tiện cho người tàn tật S		<ul style="list-style-type: none"> <li>Thực hiện các biện pháp</li> </ul>		
Phát triển nguồn nhân lực	11. Phát triển nguồn nhân lực cho giáo viên		<ul style="list-style-type: none"> <li>Đưa vào áp dụng hệ thống đào tạo giáo viên định kỳ</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Khuyến khích các giáo viên lành nghề</li> </ul>

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

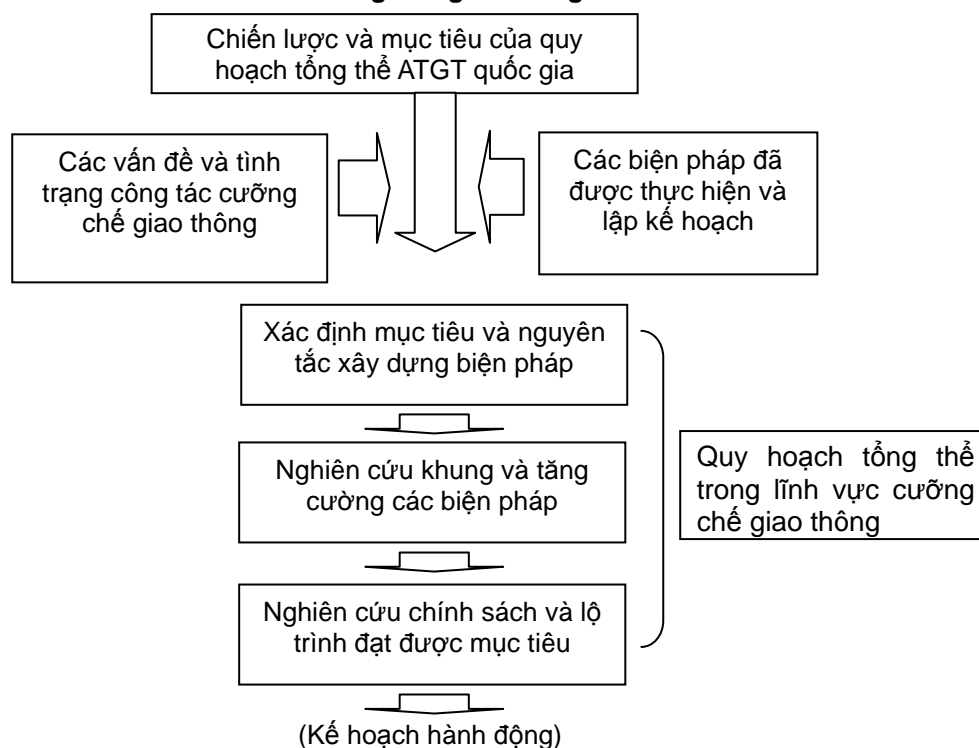
### 3.3 Xây dựng Quy hoạch tổng thể cường chế giao thông

#### 1) Hướng tiếp cận quy hoạch

Trong lĩnh vực cường chế giao thông, như trong Hình 6.1.1, dựa trên chiến lược và mục tiêu tổng thể cơ bản, cần xem xét các vấn đề và biện pháp cho các hoạt động cường chế giao thông để bảo đảm tính nhất quán của các biện pháp đã được tiến hành và/hoặc đã được lên kế hoạch:

- (i) Đặt ra mục tiêu và nguyên tắc xây dựng các biện pháp trong lĩnh vực cường chế giao thông,
- (ii) Nghiên cứu và xây dựng các biện pháp tăng cường,
- (iii) Nghiên cứu chính sách hoạt động và lộ trình để đạt được mục tiêu về các biện pháp tăng cường.

**Hình 3.3. 1 Quá trình nghiên cứu Quy hoạch tổng thể trong lĩnh vực cường chế giao thông**



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 2) Xây dựng mục tiêu và nguyên tắc cho các biện pháp

Ý tưởng cơ bản của Quy hoạch tổng thể về ATGT này là hiện thực hóa một xã hội giao thông giàu tình người và loại bỏ xung đột và tai nạn giao thông đường bộ. Là một trong những nguyên tắc chính của các biện pháp ATGT toàn diện với tên gọi 4E, chính sách và mục tiêu cơ bản của lĩnh vực cường chế giao thông là triển khai đầy đủ và hiệu quả các hoạt động cường chế được người dân chấp nhận và ủng hộ.

Dựa trên nghiên cứu các biện pháp trong lĩnh vực cường chế, lĩnh vực này nhằm vào việc chiếm 20% trong mục tiêu giảm 50% số trường hợp tử vong do TNGT của Quy

hoạch tổng thể thông qua việc triển khai các biện pháp cưỡng chế giao thông có hiệu quả.

### 3) Nghiên cứu khung và xây dựng các biện pháp tăng cường trong lĩnh vực cưỡng chế giao thông

Khung xây dựng quy hoạch tổng thể lĩnh vực cưỡng chế giao thông được nghiên cứu và chiến lược tổng thể được áp dụng là “Tăng cường các hoạt động cưỡng chế giao thông có hiệu quả, được tổ chức tốt và có được sự hỗ trợ rộng rãi của người dân.” Để hỗ trợ chiến lược tổng thể này, các chiến lược cơ bản được xây dựng như trong Bảng 3.3.1.

**Bảng 3.3. 1 Khung các biện pháp triển khai cưỡng chế giao thông trong Quy hoạch tổng thể**

Tổng 615.5 tr. USD

CHIẾN LƯỢC	Số	HOẠT ĐỘNG	CÁC MỐC				Cơ quan chính	Cơ quan liên quan	Kinh phí (triệu. USD) (BCA)
			I	II	III	IV			
Tăng cường các hoạt động cưỡng chế giao thông được sự ủng hộ rộng rãi của người dân, được tổ chức tốt, có mục tiêu rõ ràng.	1	Hướng dẫn ATGT để đào tạo người tham gia giao thông yếu hoặc thiếu kinh nghiệm					Bộ CA	Bộ GDĐT, GTVT	17.5
		Hướng dẫn tham gia giao thông để hướng người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm đến với xã hội ATGT					Bộ CA	Bộ GDĐT, GTVT	28.1
		Cưỡng chế giao thông liên tục và mạnh mẽ để hoàn toàn loại bỏ những phần tử tiêu cực trong xã hội ATGT					Bộ CA	Bộ GDĐT, GTVT	33.1
	2	Quan hệ công chúng về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông					Bộ CA	Bộ GDĐT, GTVT	45.3
	3	Phối hợp với các cơ quan liên quan về ATGT					Bộ CA	Bộ GTVT, GDĐT	36.0
	4	Lưu trữ dữ liệu về hoạt động hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông, và việc đánh giá hiệu quả của các hoạt động đó					Bộ CA	Bộ GTVT	45.7
	5	Phát triển nguồn nhân lực về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông					Bộ CA	Bộ GTVT, GDĐT	64.3
6	Chuẩn bị và phát triển trang thiết bị cho hoạt động hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông					Bộ CA	Bộ GTVT	26.2	
Mua sắm trang thiết bị								319.2	
		Một số chương trình triển khai đã bắt đầu							
		Hơn một nửa số chương trình triển khai đã bắt đầu							
		Tất cả các chương trình triển khai đều đang diễn ra							

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA



Lộ trình trong Bảng 6.3.1 cho mỗi biện pháp/chương trình cho rằng các chương trình sau đây được triển khai theo đó:

- (i) Thực hiện cưỡng chế nghiêm khắc, liên tục và mang tính răn đe đối với những đối tượng cố tình vi phạm luật giao thông được ưu tiên trong giai đoạn đầu và sẽ được triển khai trong suốt giai đoạn của Quy hoạch tổng thể.
- (ii) Hướng dẫn cho người tham gia giao thông thiếu kỹ năng được thực hiện vào giai đoạn hai.
- (iii) Việc đào tạo cho đối tượng người mới tham gia giao thông và dễ bị tai nạn được thực hiện vào giai đoạn cuối cùng.

#### 4) Hướng dẫn ATGT cho người mới tham gia giao thông và dễ bị tai nạn

Bảng 3.3.2 tóm tắt về nội dung chương trình, các chiến lược triển khai và kết quả dự kiến của chương trình.

**Bảng 3.3. 2 Tóm tắt chương trình triển khai hướng dẫn ATGT cho người mới tham gia giao thông và dễ bị tai nạn**

CHƯƠNG TRÌNH	Hướng dẫn ATGT cho người mới tham gia giao thông và dễ bị tai nạn				
STT nội dung chương trình	1-1-1 ~ 5	Cơ quan chính	Bộ CA	Cơ quan liên quan	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI	Hướng dẫn trên phố cho người điều khiển xe máy, người điều khiển phương tiện trẻ tuổi, người đi bộ, v.v. và hướng dẫn tại hiện trường làm thế nào để lái xe tại các điểm và đoạn đen				
Nội dung	1) Hướng dẫn ATGT cho người điều khiển xe máy, người đi bộ 2) Hướng dẫn lái xe tại các điểm và đoạn đen 3) Hướng dẫn ATGT về điều khiển phương tiện trong giờ cao điểm 4) Tăng cường hướng dẫn ATGT cho người điều khiển phương tiện trẻ tuổi 5) Hướng dẫn ATGT về việc điều khiển phương tiện gần xe tải và xe khách				
Lộ trình và các mốc	Từ 2013 đến 2020 Việc triển khai sẽ được lên kế hoạch sau khi lực lượng cảnh sát tăng cường thực hiện các biện pháp nghiêm khắc và mang tính răn đe đối với các đối tượng vi phạm luật giao thông				
Kết quả dự kiến	Giảm hơn 80% vi phạm do người tham gia giao thông yếu và thiếu kinh nghiệm (người đi bộ, người điều khiển phương tiện)				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 5) Hướng dẫn giao thông cho đối tượng người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm và kỹ năng

Bảng 3.3.3 tóm tắt về nội dung chương trình, các chiến lược triển khai và kết quả dự kiến của chương trình.

**Bảng 3.3. 3 Tóm tắt chương trình triển khai hướng dẫn giao thông cho đối tượng người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm và kỹ năng**

CHƯƠNG TRÌNH	Hướng dẫn giao thông cho đối tượng người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm và kỹ năng				
STT nội dung chương trình	1-2-1 ~ 5	Cơ quan chính	Bộ CA	Cơ quan liên quan	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI	Hướng dẫn và cảnh báo trên phố cho người điều khiển xe máy, người điều khiển phương tiện trẻ tuổi, người đi bộ, v.v. và hướng dẫn tại hiện trường làm thế nào để lái xe tại các điểm và đoạn đen				
Nội dung	1) Hướng dẫn ATGT và cảnh báo cho người điều khiển xe máy, người đi bộ 2) Hướng dẫn lái xe và cảnh báo tại các điểm và đoạn đen 3) Hướng dẫn ATGT và cảnh báo về điều khiển phương tiện trong giờ cao điểm 4) Tăng cường hướng dẫn ATGT và cảnh báo cho người điều khiển phương tiện trẻ tuổi 5) Hướng dẫn ATGT và cảnh báo về việc điều khiển phương tiện gắn xe tải và xe khách				
Lộ trình và các mốc	Từ 2013 đến 2020 (Việc tính toán thời gian triển khai sẽ phù hợp sau khi lực lượng cảnh sát triển khai các biện pháp nghiêm khắc)				
Kết quả dự kiến	Giảm hơn 80% vi phạm do người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**6) Tăng cường cưỡng chế giao thông liên tục nhằm loại bỏ hoàn toàn vi phạm giao thông**

Bảng 3.3.4 tóm tắt về nội dung chương trình, các chiến lược triển khai và kết quả dự kiến của chương trình.

**Bảng 3.3. 4 Tóm tắt chương trình triển khai tăng cường cưỡng chế giao thông liên tục nhằm loại bỏ hoàn toàn vi phạm giao thông**

CHƯƠNG TRÌNH	Tăng cường cưỡng chế giao thông liên tục nhằm loại bỏ hoàn toàn vi phạm giao thông				
STT nội dung chương trình	1-3-1 ~ 5	Cơ quan chính	Bộ CA	Cơ quan liên quan	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI	Đẩy mạnh và tăng cường công tác cưỡng chế giao thông đối với các đối tượng vi phạm, đặc biệt với các vi phạm như chạy quá tốc độ, vượt đèn đỏ, thanh niên, v.v				
Nội dung	Đẩy mạnh và tăng cường công tác cưỡng chế giao thông đối với các đối tượng vi phạm 1) chạy quá tốc độ, vượt đèn đỏ, v.v 2) tại các điểm đen và đoạn đen 3) trên phố 4) thanh niên 5) lái xe tải và xe khách				
Lộ trình và các mốc	Từ 2008 đến 2020 (Chương trình này là ưu tiên hàng đầu của kế hoạch triển khai)				
Kết quả dự kiến	Giảm hơn 95% vi phạm và hơn 95% các vụ tai nạn gây ra do đối tượng vi phạm				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**7) Quan hệ công chúng về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông**

Bảng 3.3.5 tóm tắt về nội dung chương trình, các chiến lược triển khai và kết quả dự kiến của chương trình.

**Bảng 3.3. 5 Tóm tắt chương trình triển khai quan hệ công chúng về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông**

CHƯƠNG TRÌNH	Quan hệ công chúng về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông				
STT nội dung chương trình	2-1-1 ~ 3	Cơ quan chính	Bộ CA	Cơ quan liên quan	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI	Quan hệ công chúng về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông, bao gồm tình hình vi phạm giao thông, kế hoạch và kết quả triển khai				
Nội dung	1) Nghiên cứu thiết kế công tác quan hệ công chúng về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông 2) Hiện trạng vi phạm giao thông và kế hoạch triển khai công tác hướng dẫn/cưỡng chế 3) Kết quả triển khai công tác hướng dẫn/cưỡng chế				
Lộ trình và các mốc	Từ 2008 đến 2020 (triển khai từng bước theo kế hoạch)				
Kết quả dự kiến	Giảm hơn 90% vi phạm do thiếu hiểu biết về luật giao thông				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**8) Phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong việc thực hiện các biện pháp ATGT**

Bảng 3.3.6 tóm tắt về nội dung chương trình, các chiến lược triển khai và kết quả dự kiến của chương trình.

**Bảng 3.3. 6 Tóm tắt chương trình triển khai phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong việc thực hiện các biện pháp ATGT**

CHƯƠNG TRÌNH	Phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong việc thực hiện các biện pháp ATGT				
STT nội dung chương trình	3-1-1 ~ 3	Cơ quan chính	Bộ CA	Cơ quan liên quan	Bộ GTVT, Bộ GDĐT
CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI	Phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong việc thực hiện các biện pháp ATGT, trao đổi quan điểm giữa các bên tham gia				
Nội dung	1) Nghiên cứu thiết kế công tác quan hệ công chúng về cách thức phối hợp giữa các cơ quan liên quan 2) Trình bày về hiện trạng các hoạt động hướng dẫn và cưỡng chế giao thông, trao đổi quan điểm giữa các bên tham gia 3) Trình bày về các vấn đề hiện tại về trang thiết bị giao thông và quản lý giao thông liên quan đến hướng dẫn và cưỡng chế giao thông, trao đổi quan điểm giữa các bên tham gia				
Lộ trình và các mốc	Từ 2008 đến 2020 (triển khai từng bước theo kế hoạch)				
Kết quả dự kiến	Tăng hơn 50% các biện pháp tổng thể bằng sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 9) Ghi nhận và đánh giá công tác hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông

Bảng 3.3.7 tóm tắt về nội dung chương trình, các chiến lược triển khai và kết quả dự kiến của chương trình.

**Bảng 3.3. 7 Tóm tắt chương trình triển khai ghi nhận và đánh giá công tác hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông**

CHƯƠNG TRÌNH	Ghi nhận và đánh giá công tác hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông				
STT nội dung chương trình	4-1-1 ~ 3	Cơ quan chính	Bộ CA	Cơ quan liên quan	Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI	Ghi nhận và đánh giá công tác hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông, và lập kế hoạch hoạt động dựa trên đánh giá				
Nội dung	1) Ghi nhận các hoạt động hướng dẫn và cưỡng chế giao thông 2) Đánh giá các hoạt động 3) Lập kế hoạch hoạt động dựa trên đánh giá				
Lộ trình và các mốc	Từ 2008 đến 2020 (triển khai từng bước theo kế hoạch)				
Kết quả dự kiến	Tăng hơn 50% hiệu quả kinh tế của các hoạt động cưỡng chế giao thông				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 10) Phát triển nguồn nhân lực hướng dẫn và cưỡng chế giao thông

Bảng 3.3.8 tóm tắt về nội dung chương trình, các chiến lược triển khai và kết quả dự kiến của chương trình.

**Bảng 3.3. 8 Tóm tắt chương trình triển khai phát triển nguồn nhân lực hướng dẫn và cưỡng chế giao thông**

CHƯƠNG TRÌNH	Phát triển nguồn nhân lực hướng dẫn và cưỡng chế giao thông				
STT nội dung chương trình	5-1-1 ~ 4	Cơ quan chính	Bộ CA	Cơ quan liên quan	Bộ GTVT, Bộ GDĐT
CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI	Nghiên cứu chính sách nhân lực hướng dẫn và cưỡng chế giao thông, và xây dựng hệ thống phát triển nguồn nhân lực				
Nội dung	1) Nghiên cứu chính sách phát triển nguồn nhân lực hướng dẫn và cưỡng chế giao thông 2) Xây dựng hệ thống phát triển nguồn nhân lực 3) Đào tạo cán bộ sơ cấp 4) Đào tạo cán bộ trung cấp 5) Đào tạo cán bộ cao cấp				
Địa điểm triển khai	Trường đào tạo cảnh sát cấp tỉnh thành Học viện CSND				
Bố trí nhân sự	20 đến 30 cảnh sát viên/học viện của tỉnh (thành) 30 đến 50 cảnh sát viên/học viện CSND				
Lộ trình và các mốc	Từ 2008 đến 2020 (triển khai từng bước theo kế hoạch)				
Kết quả dự kiến	Tăng hơn 60% độ tin cậy của lực lượng cảnh sát				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 11) Chuẩn bị và phát triển trang thiết bị phục vụ công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông

Bảng 3.3.9 tóm tắt về nội dung chương trình, các chiến lược triển khai và kết quả dự kiến của chương trình.

**Bảng 3.3. 9 Tóm tắt chương trình triển khai chuẩn bị và phát triển trang thiết bị phục vụ công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông**

CHƯƠNG TRÌNH		Chuẩn bị và phát triển trang thiết bị phục vụ công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông				
STT nội dung chương trình	6-1-1 ~ 3	Cơ quan chính	Bộ CA	Cơ quan liên quan	Bộ GTVT	
CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI	Mua sắm trang thiết bị phục vụ công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông và yêu cầu các thiết bị mới					
Nội dung	1) Mua sắm trang thiết bị phục vụ công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông 2) Đưa các thiết bị công nghệ mới vào phục vụ công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông					
Lộ trình và các mốc	Từ 2008 đến 2020 (triển khai từng bước theo kế hoạch)					
Kết quả dự kiến	Tăng hơn 30% hiệu quả kinh tế của các hoạt động cưỡng chế					

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 12) Nâng cao năng lực cho Thanh tra GTVT

Ngoài ra, một chương trình nâng cao năng lực chuyên môn cho Thanh tra GTVT được đề xuất với những nội dung chính như sau: 1) Khung thể chế và tổ chức, 2) Phát triển nguồn nhân lực và 3) Cải thiện môi trường làm việc.

## 3.4 Chiến lược phát triển giáo dục và tuyên truyền ATGT

### 1) Hướng tiếp cận và các vấn đề ưu tiên

Giáo dục an toàn giao thông đã được giới thiệu tại Việt Nam trong vài năm gần đây. Những nỗ lực của chính phủ trong giáo dục an toàn giao thông phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế xã hội đến năm 2010, mở rộng từ chiến lược phát triển giáo dục và đào tạo toàn quốc từ năm 2005, được qui định tại Chương II của Luật Giáo dục. Kể từ đó, mặc dù chính phủ đã có nhiều nỗ lực, thông qua nhiều hoạt động cụ thể chỉ đạo những hoạt động, nhưng phương pháp tiếp cận chưa có hệ thống để có thể đảm bảo tính bền vững của những hoạt động này..

Những hoạt động giáo dục an toàn giao thông trong trường học sẽ nâng cao nhận thức an toàn giao thông và điều chỉnh những hành vi nguy hiểm khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, những chương trình giáo dục và đào tạo cần phải được kéo dài trong suốt cuộc đời mỗi người, chia theo các nhóm tuổi, và mỗi cá nhân phải thấy được tầm quan trọng của một xã hội giao thông an toàn do chính họ xây dựng. Đồng thời, cần thiết phải nâng cao sự quan tâm đối với những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương, bao gồm người tàn tật, người cao tuổi, trẻ em bên cạnh việc nâng cao

nhận thức về sự nguy hiểm và ý thức phòng tránh tai nạn giao thông, nhằm cải thiện chất lượng cuộc sống và an sinh xã hội. Do đó, vấn đề hiện nay là phải xây dựng được chương trình giáo dục an toàn giao thông có hệ thống, chia theo nhóm tuổi, phù hợp với sự phát triển trí tuệ và thể chất của mỗi cá nhân.

Để xây dựng và triển khai việc nâng cao nhận thức an toàn giao thông một cách hiệu quả, chúng tôi đề xuất 2 phương pháp, chủ yếu liên quan đến trách nhiệm và thẩm quyền của các cơ quan nhà nước, bao gồm: (1) Giáo dục an toàn giao thông trong trường và (2) Phát triển văn hoá an toàn giao thông (Giáo dục an toàn giao thông trong cộng đồng bao gồm tuyên truyền và vận động an toàn giao thông)

## **2) Chiến lược cơ bản và Lĩnh vực tập trung**

### **(i) Nguyên tắc và mục tiêu quy hoạch theo ngành**

#### **(1) Tầm nhìn**

Tầm nhìn về văn hóa an toàn giao thông nhằm tạo ra “*Xã hội giao thông đầy tình người và không có tai nạn*”. Mặc dù đây là mục tiêu đầy tham vọng, tốn nhiều nhân lực và vật lực, nhưng có thể đạt được nếu có sự tham gia tích cực của các cơ quan liên quan.

#### **(2) Mục đích chung**

Với tầm nhìn chung là “giảm thiểu số vụ TNGT đường bộ và tăng tối đa nhận thức cho 95% dân số cho đến năm 2020”

#### **(3) Mục tiêu**

Mục tiêu được ưu tiên dựa trên kết quả phân tích các vụ tai nạn giao thông theo các hành vi nguy hiểm, nhóm tuổi và khu vực địa lý như sau:

- Những hành vi có nguy cơ cao gây ra tai nạn giao thông

Phóng nhanh, vượt đèn đỏ, lái xe sau khi uống rượu, lái xe ẩu, vượt ẩu, lỗi của người đi bộ như không quan sát khi qua đường hoặc không sử dụng thiết bị cho người qua đường, vv...

- Nhóm tuổi

Các nhóm tuổi theo mục tiêu được phân chia như sau : (a) 5-10 tuổi; (b) 11-14 tuổi ; (c) 15-20 tuổi ; (d) 21-30 tuổi ; (e) 31-55 tuổi ; (f) 56 tuổi trở lên.

Các điều khoản của giáo dục và phát triển văn hóa an toàn giao thông cần tiếp cận tất cả các nhóm tuổi nêu trên, bao gồm trẻ nhỏ, học sinh, sinh viên ở tất cả các cấp học, những người lao động nhập cư trong công trường, những người bán hàng rong, người dân thường, đặc biệt những người cao tuổi và người dân tộc, những người là việc cho chính phủ và các tổ chức tư nhân, v.v...

- Quy mô

Quy mô rộng lớn, bao gồm thành thị, nông thôn, các vùng xa xôi hẻo lánh và miền núi.

**(ii) Chiến lược cơ bản**

Giáo dục và phát triển văn hóa an toàn giao thông sẽ tổng hợp nhiều lĩnh vực và khu vực. Bởi vậy, việc phát triển các chiến lược thực tế và lĩnh vực trọng điểm khu vực tập trung là rất quan trọng để quy hoạch và triển khai có hiệu quả.

Các chiến lược cơ bản cho giáo dục và phát triển văn hóa an toàn giao thông được xem xét trên cơ sở các vấn đề của từng ngành và được đề cập trong Tập 2 của Báo cáo cuối kỳ cũng như Chương 2 của Báo cáo này.

Dưới đây là những chiến lược cơ bản và các lĩnh vực tập trung của việc giáo dục và phát triển văn hóa an toàn giao thông

**(1) Giáo dục An toàn giao thông trong trường học**

Các chiến thuật cơ bản được đề xuất cho việc giáo dục an toàn giao thông theo chương trình trường học là:

- Chương trình thực hành giáo dục an toàn giao thông đối với trẻ em mầm non
- Chương trình giáo dục an toàn giao thông dành cho học sinh tiểu học đến sinh viên đại học
- Chương trình có sự tham gia của cộng đồng
- Các khung thể chế và tổ chức

**(2) Chương trình Phát triển Văn hóa an toàn giao thông**

Chiến lược cơ bản và quan trọng nhất đối với chương trình này là thành lập một thể chế hỗ trợ văn hóa an toàn giao thông/ quỹ tài trợ an toàn giao thông mà để hỗ trợ các chương trình và hoạt động đa dạng. Nhưng chương trình, chiến dịch này sẽ được miêu tả trong các phần tiếp theo.

**3) Chương trình Giáo dục ATGT trong trường học**

Để triển khai những sáng kiến về nâng cao nhận thức ATGT, 4 chiến lược cơ bản cùng 19 chương trình đã được đề xuất cho giáo dục ATGT trong trường học.

Để đạt được mục tiêu là giảm tối đa số vụ TNGT, những chương trình này cần hướng đến tất cả các đối tượng từ học sinh mẫu giáo đến sinh viên, bao gồm cả cộng đồng và các cơ quan liên quan như Bộ GD&ĐT, Bộ CA.

Tổng ngân sách dự kiến cho việc triển khai các chương trình đề xuất giáo dục ATGT trong trường học vào khoảng 118.53 triệu USD và kế hoạch hành động được lập từ nay đến năm 2020.

**Bảng 3.4. 1 Chương trình Giáo dục an toàn giao thông đến năm 2020**

Tổng ngân sách US\$ 118,530,000

Chiến lược cơ bản	Mục tiêu	Lĩnh vực trọng tâm	Chương trình/Hoạt động	Cơ quan chủ chốt	Cơ quan phối hợp	Ngân sách
Chương trình giáo dục an toàn giao thông cho trẻ em mẫu giáo	Học sinh mẫu giáo	Chiến lược cơ bản là trang bị cho các em nhỏ những kỹ năng cơ bản nhất như tự qua đường an toàn, trước khi các em đến tuổi đến trường.	CHƯƠNG TRÌNH THỰC HÀNH AN TOÀN CHO TRẺ EM MẪU GIÁO		Tổng cộng	<b>11,770</b>
			Chương trình cải thiện giáo dục An toàn giao thông tại trường mẫu giáo	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT	930
			Chương trình phát triển khả năng sang đường an toàn	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT	6,750
			Chương trình an toàn giao thông lưu động cho trẻ ở tuổi mẫu giáo nhưng không đến trường	UB ATGTQG	Bộ GD&ĐT	1,280
			Chương trình phát triển giáo dục cho phụ huynh	Bộ GD&ĐT	Bộ TT&TT	2,810
Giáo dục an toàn giao thông cho học sinh tiểu học đến sinh viên	Học sinh tiểu học đến sinh viên	Phát triển khả năng nhận biết mối nguy hiểm và thực hành an toàn	CHƯƠNG TRÌNH GIÁO DỤC AN TOÀN GIAO THÔNG TỪ HỌC SINH TIỂU HỌC ĐẾN SINH VIÊN		Tổng cộng	<b>46,970</b>
			Chương trình cải thiện giáo dục an toàn giao thông tại trường tiểu học	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT	14,930
			Chương trình đi xe đạp an toàn cho học sinh tiểu học và trung học cơ sở	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT	14,930
			Vùng an toàn giao thông (tuyến đường đi từ nhà đến trường)	Bộ GD&ĐT	Bộ GTVT	14,930
			Chương trình đi xe máy an toàn cho sinh viên	Bộ GD&ĐT	MOPS	2,180
Chương trình có sự tham gia của cộng đồng	Cộng đồng, nhà trường, học sinh	Biến cộng đồng thành nơi nuôi dưỡng những kiến thức và kỹ năng mà các em được học trong trường	CHƯƠNG TRÌNH CÓ SỰ THAM GIA CỦA CỘNG ĐỒNG		Tổng cộng	<b>5,079</b>
			Chương trình văn hóa an toàn giao thông tại trường học	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT (Bộ TT&TT)	399
			Chương trình xác định các điểm nguy hiểm/điểm đen	Bộ GD&ĐT	Bộ CA	1,560
			Chương trình trẻ em sang đường an toàn	Bộ GD&ĐT	UB ATGTQG	1,560



Bảng 3.4.1 Chương trình Giáo dục an toàn giao thông đến năm 2020 (tiếp)

Chiến lược cơ bản	Mục tiêu	Lĩnh vực trọng tâm	Chương trình/Hoạt động	Cơ quan chủ chốt	Cơ quan phối hợp	Ngân sách
Phát triển thể chế và tổ chức	Nhà trường, giáo viên, học sinh và các cơ quan liên quan	Giới thiệu và tăng cường giáo dục an toàn giao thông để hỗ trợ cho các hoạt động nghiên cứu và phát triển cần thiết, đổi mới phương pháp giảng dạy, v.v.	CHƯƠNG TRÌNH PHÁT TRIỂN THỂ CHẾ VÀ TỔ CHỨC		Tổng cộng	<b>54,711</b>
			Thể chế hóa giáo dục an toàn giao thông tại trường học	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT	1,130
			Phát triển chương trình giảng dạy	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT	27
			Phát triển tài liệu giảng dạy và thiết bị hỗ trợ	Bộ GD&ĐT	UB ATGTQG	40,550
			Chương trình phát triển nguồn nhân lực	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT	3,475
			Chương trình phát triển phương pháp luận giảng dạy mới	Bộ GD&ĐT	Sở GD&ĐT	5,680
			Chương trình phát triển hệ thống liên lạc giữa Nhà trường-Cảnh sát	Bộ GD&ĐT	Bộ CA	1,590
			Hướng dẫn về quản lý và đánh giá giáo dục An toàn giao thông	Bộ GD&ĐT	UB ATGTQG	18
			Đẩy mạnh chức năng an toàn tại các phòng ban hiện nay	Bộ GD&ĐT	UB ATGTQG, Bộ CA	2,241

#### **4) Chương trình Phát triển Văn hóa ATGT**

Vì phần lớn nguyên nhân gây tai nạn đều là do lỗi của con người, việc thay đổi hành vi ứng xử của người tham gia giao thông cần được ưu tiên, nhằm giúp cho an toàn giao thông đường bộ có tính chất quy phạm. Điều này có nghĩa là văn hóa, bao gồm các giá trị, tín ngưỡng, thái độ, quan niệm và phải được thay đổi để người dân có hành vi đúng mực khi tham gia giao thông. Do đó, phát triển văn hóa an toàn giao thông cần sớm được triển khai.

Thực hành lái xe đúng cách hàng ngày sẽ trở thành ý thức cá nhân, tiêu chuẩn khách quan và dần dần chuyển thành tiềm thức về an toàn, sau đó chuyển thành nhận thức mang tính xã hội và hình thành văn hóa an toàn giao thông một cách tự nhiên.

Phát triển văn hoá an toàn giao thông có thành công hay không phụ thuộc vào sự ủng hộ, thiện chí và trách nhiệm của các ban ngành liên quan và của cộng đồng, cùng hành động vì mục tiêu chung là nhằm nâng cao nhận thức và giảm thiểu tai nạn giao thông đường bộ. Vì vậy, cần tập trung nâng cao năng lực thực hiện phát triển văn hóa an toàn giao thông.

##### **(i) Khung thể chế Phát triển Văn hóa ATGT**

Việc phát triển văn hóa an toàn giao thông bền vững đòi hỏi phải thiết lập một tổ chức độc lập đáng tin cậy để hoạt động như một đầu mối hay một đơn vị điều phối chịu trách nhiệm cải thiện tình hình tai nạn giao thông đường bộ và thay đổi hành vi của người sử dụng đường vì chất lượng cuộc sống tốt hơn của người dân

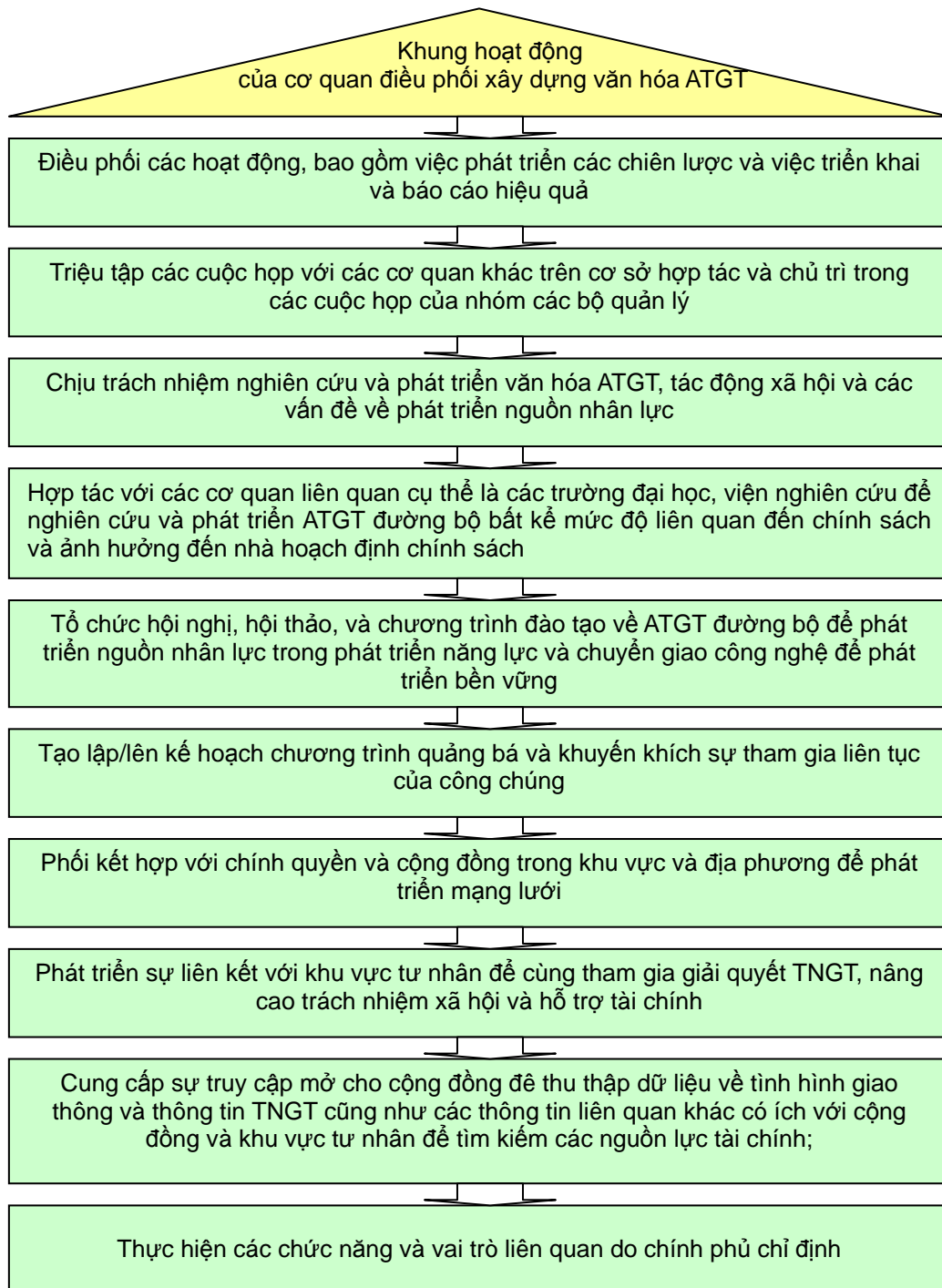
##### **(ii) Xác định các cơ quan tiềm năng để là đơn vị điều phối An toàn giao thông**

Để cải thiện hành vi giao thông và phát triển Văn hóa ATGT trong cộng đồng Việt Nam, các ban ngành liên quan sau đây cần tham gia trực tiếp: Ban tư tưởng và Tuyên giáo Trung ương, Bộ TT&TT, Bộ GD&ĐT, Bộ GTVT, Bộ CA, Bộ Y tế, Bộ Tư pháp và Bộ VH-TT-DL, cùng với khu vực tư nhân như công ty ô tô, công ty bảo hiểm và các công ty về ATGT khác, với sự hỗ trợ từ phía cộng đồng và xã hội nói chung.

##### **(iii) Biểu hiện của Văn hoá an toàn giao thông ở Việt Nam**

- (1) Người tham gia giao thông tự giác chấp hành, tôn trọng và thực hiện hành vi đi lại phù hợp với các quy định về trật tự, an toàn giao thông
- (2) Mọi người tôn trọng, nhường nhịn và quan tâm đến người khác khi tham gia giao thông
- (3) Các cơ quan hữu quan (cơ quan giao thông vận tải, cảnh sát giao thông, ...) thực thi nhiệm vụ một cách đầy đủ và hiệu quả để đảm bảo giao thông luôn an toàn.

Hình 3.4. 1 Vai trò và khuôn khổ của đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**Bảng 3.4. 2 Tóm tắt các Chương trình Phát triển Văn hóa An toàn giao thông**

Tổng chi phí: (US\$ 140,000,000)

Cam kết	Chiến lược cơ bản	Chương trình hành động	Cơ quan chủ chốt	Cơ quan phối hợp	Chi phí dự kiến (Triệu đô)	
<b>Tầm nhìn</b> “Một xã hội giao thông đầy tình người và không tai nạn”	Thành lập Quỹ tài trợ An toàn giao thông	Thành lập một quỹ tài trợ an toàn giao thông hoặc một thể chế	Ban Tư tưởng và Văn hoá Trung ương, UB ATGTQG/ Bộ GTVT	Bộ GD&ĐT, Bộ CA, Bộ Y tế, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các chi hội, trường đại học, khối tư nhân	9	
		Đẩy mạnh nghiên cứu và phát triển	UB ATGTQG/ Bộ GTVT	Bộ GD&ĐT, Bộ CA, trường đại học	10	
		Đẩy mạnh giáo dục, nâng cao nhận thức	Bộ GD&ĐT, Bộ TT&TT, Bộ GTVT	Bộ CA, Bộ Tư pháp, Bộ VH-TT-DL	12	
<b>Mục tiêu</b> “Giảm tối đa số vụ tai nạn giao thông đường bộ và nâng cao tối đa nhận thức của cộng đồng, tới 95% dân số” đến năm 2020		Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực tập trung vào nâng cao năng lực thông qua các hoạt động hội thảo	Ban Tư tưởng và Văn hoá Trung ương, Bộ GTVT, Bộ GT&ĐT	Bộ CA, Bộ Y tế, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các chi hội, khối tư nhân,	16	
		Hình thành hiểu biết chung về các vấn đề an toàn	Ban Tư tưởng và Văn hoá Trung ương, Bộ TT&TT	Bộ GD&ĐT, Bộ GTVT, Phòng Thông tin và Truyền thông	8	
		Đẩy mạnh cam kết an toàn thông qua vận động và tuyên truyền	Bộ TT&TT, Phòng Thông tin và Truyền thông	Bộ GD&ĐT, Bộ GTVT, Bộ CA, Bộ Y tế, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các chi hội	8	
		Khuyến khích sự tham gia của cộng đồng, phát triển mạng lưới	Bộ TT&TT, Bộ VH-TT-DL	Bộ GD&ĐT, Bộ CA, Bộ Y tế, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các chi hội, khối tư nhân	13	
		<b>Đối tượng</b> Tất cả các đối tượng từ lãnh đạo cơ quan nhà nước, trường học, đại học đến người dân thường	Xây dựng sự nhất trí và tin tưởng trong cộng đồng, ưu tiên các khu vực an toàn	Bộ TT&TT, Phòng Thông tin và Truyền thông	Bộ GD&ĐT, Bộ GTVT, Bộ CA, Bộ Y tế, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các chi hội	20
			Xây dựng hình ảnh Việt Nam với “văn hóa an toàn”	Bộ TT&TT, Phòng Thông tin và Truyền thông	Bộ GTVT, Bộ GD&ĐT, Bộ CA, Bộ Y tế, Mặt trận Tổ quốc	10
			Nâng cao tiêu chuẩn an toàn giao thông thông qua phổ biến thông tin	Bộ TT&TT, Phòng Thông tin và Truyền thông	Bộ GTVT, Bộ GT&ĐT, Bộ CA, Bộ Y tế	15
Đẩy mạnh quy mô hợp tác, phân chia trách nhiệm giữa tất cả các ban ngành	Ban tư tưởng và tuyên giáo Trung ương, Bộ TT&TT, Phòng Thông tin và Truyền thông		Bộ GTVT, Bộ GT&ĐT, Bộ CA, Bộ Y tế, Mặt trận Tổ quốc, tổ chức tư nhân	10.5		
Phát triển hệ thống quản lý định kỳ và báo cáo tiến độ về tất cả các hoạt động theo kế hoạch và đánh giá kết quả (Chỉ tiêu Đánh giá hiệu quả chính so với Chỉ tiêu Đánh giá thành công)	Bộ TT&TT, Phòng Thông tin và Truyền thông		Bộ GTVT, Bộ Tư pháp, Bộ CA, Bộ Y tế và các cơ quan địa phương có liên quan	8.5		

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 5) Tóm tắt về Giáo dục ATGT và Phát triển Văn hóa ATGT

Phát triển giáo dục ATGT và Văn hóa ATGT (bao gồm giáo dục ATGT trong cộng đồng và tuyên truyền vận động) là biện pháp cơ bản để mang lại những thay đổi lâu dài trong xã hội, đưa những hành vi tham gia giao thông chuẩn mực vào đời sống hàng ngày.

Để những thay đổi này mang tính bền vững, một biện pháp đơn lẻ sẽ là không đủ. Do đó, cần có những biện pháp tổng hợp về giáo dục, kỹ thuật và cưỡng chế với sự ủng hộ tham gia của cộng đồng và hoạt động đánh giá hiệu quả.

Để triển khai những sáng kiến về nâng cao nhận thức ATGT, 4 chiến lược cơ bản cùng 19 chương trình đã được đề xuất cho giáo dục ATGT trong trường học.

Tương tự, đề xuất thành lập quỹ tài trợ ATGT là chiến lược cơ bản duy nhất trong Quy hoạch tổng thể. Quỹ này được đề xuất sẽ triển khai 12 chương trình trên phạm vi toàn quốc, chủ yếu thông qua các phương tiện truyền thông đại chúng và các hoạt động tuyên truyền.

Phát triển văn hóa và giáo dục ATGT trong cộng đồng, bao gồm hoạt động tuyên truyền và vận động, cần được triển khai có hệ thống và liên tục, với sự phối hợp của các ban ngành trung ương và địa phương, CSGT và các tổ chức tư nhân, nhằm mục tiêu nâng cao nhận thức của người dân và khuyến khích họ quan sát những hành vi giao thông chuẩn mực. Các phương tiện thông tin đại chúng có sức ảnh hưởng lớn đến đời sống hàng ngày của người dân và hành vi của họ, cũng như nâng cao hiểu biết của người dân về những vấn đề ATGT.

## 3.5 Chiến lược Cấp cứu Y tế và Chăm sóc nạn nhân sau tai nạn

### 1) Mục tiêu

#### (i) Mục tiêu chung

Đến năm 2020: Qua việc cải thiện hệ thống cấp cứu y tế, lĩnh vực cấp cứu y tế sẽ chiếm 10% trong việc đạt được mục tiêu của Quy hoạch tổng thể nhằm làm giảm số chết do TNGT tại các bệnh viện xuống còn 50% so với năm 2006 (cụ thể còn 0,68/100.000 dân so với 1,36/100.000 dân năm 2006)

#### (ii) Mục tiêu cụ thể

- (1) Giảm số chết do TNGT tại các bệnh viện qua việc nâng cao năng lực cho các bệnh viện: 100% số bệnh viện tỉnh/thành được nâng cấp về cán bộ và trang thiết bị để đủ khả năng giảm số người chết do TNGT trong bệnh viện 5% mỗi năm. Từng bước giảm số người chết do TNGT trong bệnh viện còn 50% so với năm 2007 vào năm 2020 (dưới 0.68/100.000 dân).
- (2) Cải thiện chăm sóc trước khi đến bệnh viện: Khuyến khích cộng đồng tham gia sơ cứu và vận chuyển nạn nhân đến bệnh viện, đặc biệt ở vùng sâu vùng xa. Thành lập các trạm cấp cứu dọc các quốc lộ, ga đường sắt để cấp cứu cho hành khách hoặc nạn nhân TNGT.
- (3) Phát triển hệ thống 115: hệ thống cấp cứu 115 bao phủ hết phạm vi các tỉnh, thành phố trong cả nước nhờ kết hợp hệ thống y tế công cộng, tư nhân, và

quân đội. Các bệnh viện quận, huyện có đội cấp cứu ngoại viện được trang bị xe cấp cứu chuyên dụng có thể đáp ứng nhu cầu cấp cứu nạn nhân.

- (4) Cải thiện hệ thống đào tạo về cấp cứu chấn thương: Cập nhật kiến thức cho cán bộ y tế, đào tạo cán bộ y tế cơ sở và ở cộng đồng về các kỹ thuật sơ cấp cứu phổ biến tại các khu vực có nhiều nguy cơ xảy ra TNGT.
- (5) Chuẩn bị sẵn sàng đối phó với tai nạn đặc biệt nghiêm trọng có nhiều nạn nhân: 100% các bệnh viện tỉnh/thành được nâng cấp về chuyên môn và trang thiết bị y tế để đủ khả năng đáp ứng 50 nạn nhân trong trường hợp thương tích hàng loạt. Các bệnh viện tuyến quận huyện có khả năng đáp ứng cùng lúc 20 nạn nhân TNGT.

## **2) Chiến lược phát triển hệ thống cấp cứu y tế**

### **(i) Tăng cường công tác cấp cứu trước khi đến bệnh viện**

#### **(1) Tăng cường hệ thống thông tin cấp cứu**

- Thống nhất trên cả nước chỉ có một mã số điện thoại cấp cứu duy nhất là 115.
- Thiết lập hệ thống điện thoại cấp cứu dọc theo các tuyến quốc lộ chủ chốt.
- Bảo đảm triển khai ngay các hoạt động cấp cứu khi nhận được thông tin.
- Ứng dụng hệ thống điện thoại định vị vệ tinh toàn cầu (GPS) để có thể xác định sớm vị trí phương tiện bị TNGT và tìm kiếm, cấp cứu nạn nhân được kịp thời.
- Tăng cường hệ thống thông tin, chỉ huy hiện đại để khắc phục hậu quả tai nạn giao thông: Tại các đô thị lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Huế, Đà Nẵng, Cần Thơ, thành phố Hồ Chí Minh... và ứng dụng hệ thống bản đồ số tại các Trung tâm chỉ huy này.

#### **(2) Cấp cứu và vận chuyển cấp cứu**

- Cần thực hiện phương châm “4 tại chỗ” là chỉ huy tại chỗ, lực lượng tại chỗ, phương tiện tại chỗ và hậu cần tại chỗ đối với cấp cứu nạn nhân TNGT.
- Dự kiến các hoạt động sau đây cần tiến hành:
  - Các bệnh viện tuyến huyện, nhất là ở những nơi thường xuyên hay xảy ra tai nạn giao thông nghiêm trọng cần được trang bị ít nhất 2 xe ô tô cấp cứu có đủ thiết bị chuyên môn sẵn sàng vận chuyển nạn nhân tai nạn giao thông
  - Có phương án kết hợp quân – dân y trong cấp cứu nạn nhân TNGT. Trường hợp có nhiều nạn nhân lại xa cơ sở y tế, đường vận chuyển khó khăn thì có thể thiết lập đội điều trị dã chiến để cấp cứu nạn nhân.
  - Ngành đường sắt cần bố trí nơi cấp cứu và phương tiện vận chuyển nạn nhân đến các cơ sở y tế, nhất là đối với các cung đường nằm xa khu dân cư và cơ sở y tế
- Tăng cường năng lực cho cán bộ y tế cơ sở:

**(3) Phát triển hệ thống cấp cứu 115**

- Thực hiện Quyết định số 01/2008/QĐ-BYT ngày 21/01/2008 của Bộ Y tế về việc ban hành quy chế cấp cứu, hồi sức tích cực và chống độc; thực hiện xã hội hóa công tác vận chuyển cấp cứu 115 cho tư nhân tham gia.
- Có chính sách phù hợp khuyến khích cán bộ y tế công tác tại hệ thống 115

**(ii) Huấn luyện cán bộ y tế về cấp cứu****(1) Xác định nhu cầu****(2) Chuẩn hóa tài liệu giảng dạy**

- Việc chuẩn hóa giáo trình đào tạo chính khóa tại các trường Đại học Y phải được cả Bộ Y tế và Bộ Giáo dục và Đào tạo duyệt nên cần đòi hỏi thời gian. Nếu chuẩn bị kịp trong năm 2008 thì phải đến năm học 2009-2010 mới đưa vào thực hiện được. Nếu làm chậm thì phải sau năm 2010 mới áp dụng được.
- Trong khi chờ đợi phê duyệt giáo trình đào tạo chuyên khoa hệ chính quy, cần nhanh chóng soạn thảo giáo trình bổ túc chuyên khoa cấp cứu chấn thương cho số cán bộ hiện đang công tác tại hệ thống cấp cứu 115 và các khoa hồi sức cấp cứu tại các bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố. Việc này có thể làm sớm vì chỉ cần Bộ Y tế phê duyệt.

**(3) Hình thành 3 trung tâm đào tạo cấp cứu y tế tại 3 miền****(4) Biên soạn, in ấn và phân phối tài liệu đến nơi đào tạo****(5) Tuyên truyền giáo dục cho cộng đồng và trẻ em tuổi đi học****(iii) Cấp cứu thảm họa và tai nạn có nhiều nạn nhân hàng loạt****(1) Tăng cường năng lực cấp cứu cho các bệnh viện****(2) Hệ thống bệnh viện vệ tinh**

- Các tỉnh, thành phố lớn tại các khu vực địa lý trọng điểm của đất nước như: Tây bắc, Đông Bắc, Bắc Trung bộ, Nam Trung bộ, Tây nguyên, Đông Nam bộ và Tây Nam bộ nhất thiết phải thành lập hệ thống bệnh viện vệ tinh bằng cách nâng cấp cả về chuyên môn và trang thiết bị cho các bệnh viện tỉnh xung quanh khu vực đồng thời nâng cấp một bệnh viện tỉnh, thành phố trở thành bệnh viện khu vực, có trách nhiệm nhận nạn nhân chuyển tuyến.
- Hình thành các điểm cấp cứu y tế tại các điểm dừng xe trên đường quốc lộ.

**(3) Kỹ thuật sơ cấp cứu hoặc sau tử vong đối với nạn nhân TNGT**

- Tăng cường năng lực cho bệnh viện tỉnh đủ khả năng và kiến thức thu dung các trường hợp TNGT có trên 50 nạn nhân; sử dụng các nguồn lực hiện có là chủ yếu. Khi cần thiết có thể yêu cầu chi viện của các bệnh viện trung ương về cán bộ chuyên khoa sâu bằng các đội cấp cứu lưu động
- Tập huấn cho lãnh đạo và cán bộ chủ chốt của địa phương biết qui trình hoạt động của bệnh viện khi có tai nạn nhiều nạn nhân như: thu dung phân loại, bảo vệ bệnh viện, hệ thống ghi chép thông tin nạn nhân, phân công

người tiếp xúc với báo chí, đảm bảo hậu cần.

(4) **Tổ chức các đội phản ứng nhanh khi có thảm họa (DMAT)**

Các Đội phản ứng nhanh (DMAT) được chọn tại các bệnh viện trung ương hoặc khu vực với các chuyên gia giỏi về kỹ thuật cấp cứu chấn thương và có đủ trang thiết bị cần thiết sẵn sàng đi chi viện cho tuyến dưới khi có nhu cầu.

**3) Tổ chức và phát triển nguồn lực**

**(i) Dự án Phòng chống tai nạn thương tích**

Dự án Phòng chống tai nạn thương tích: Tiếp tục phát triển chương trình hiện có do WHO tài trợ nhằm vào mục đích dự phòng là chủ yếu, phát triển trên các tỉnh trọng điểm và từng bước mở rộng ra các tỉnh, thành phố khác trong cả nước. Dự án này đã và đang được WHO và một số tổ chức quốc tế tài trợ (SIDA). Dự kiến kinh phí 800.000 US\$ giai đoạn 2009-2012.

**(ii) Dự án tăng cường năng lực hệ thống cấp cứu y tế**

Dự án này sẽ bao gồm 3 tiểu dự án với kinh phí khoảng 2 triệu USD.

**(iii) Hình thành hai trung tâm dữ liệu cấp cứu y tế cho TNGT**

Hai trung tâm này đặt tại Hà Nội và Thành phố HCM dự kiến kinh phí 250.000 USD.

**4) Chiến lược thực hiện**

**(i) Giai đoạn 2008-2010 (Giai đoạn chuẩn bị)**

- (1) Giữ mức số nạn nhân TNGT chết tại các bệnh viện tương tự như năm 2007
- (2) Thiết lập hệ thống cấp cứu y tế ban đầu (bao gồm cả hệ thống 115) tại 20 tỉnh, thành phố trọng điểm bao gồm các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tỉnh, thành phố được chọn làm thí điểm tại 8 vùng địa lý.
- (3) Đến năm 2010 có 10 bệnh viện trung ương và bệnh viện tỉnh, thành phố được nâng cấp về chuyên môn và trang thiết bị y tế (bao gồm cả xe cấp cứu)
- (4) Hoàn thành kế hoạch tổng thể đào tạo về cấp cứu y tế đến năm 2020

**(ii) Giai đoạn 2011-2012 (Bắt đầu triển khai thực hiện Chiến lược)**

- (1) Giảm 10% số nạn nhân TNGT chết tại các bệnh viện so với năm 2007
- (2) Thiết lập hệ thống cấp cứu y tế ban đầu (bao gồm cả hệ thống 115) tại 50% các tỉnh, thành phố trên cả nước.
- (3) Có thêm 20 bệnh viện trung ương và bệnh viện tỉnh, thành phố được nâng cấp về chuyên môn và trang thiết bị y tế (bao gồm cả xe cấp cứu), đưa tổng số các bệnh viện được nâng cấp lên 30 tỉnh, đạt 45% số bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố của cả nước.
- (4) Thành lập 3 trung tâm đào tạo về cấp cứu y tế tại 3 miền: Bắc, Trung, Nam

**(iii) Giai đoạn 2013-2015**

- (1) Giảm 30% số nạn nhân TNGT chết tại các bệnh viện so với năm 2007



- (2) Thiết lập thêm hệ thống cấp cứu y tế ban đầu (bao gồm cả hệ thống 115) tại tất cả các tỉnh, thành phố trên phạm vi cả nước.
- (3) Có thêm 20 bệnh viện trung ương và bệnh viện tỉnh, thành phố được nâng cấp về chuyên môn và trang thiết bị y tế (bao gồm cả xe cấp cứu), đưa tổng số các bệnh viện được nâng cấp lên 50 tỉnh, đạt 80% số bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố của cả nước
- (4) Triển khai các Trung tâm đào tạo để cung cấp cán bộ hoạt động tại hệ thống cấp cứu 115 và khoa cấp cứu của các bệnh viện tuyến tỉnh.

**(iv) Giai đoạn 2016-2020: (Hoàn thành mục tiêu đến năm 2020)**

- (1) 100% các bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố được nâng cấp đủ trang thiết bị và cán bộ chuyên môn có đủ năng lực tiếp nhận các trường hợp tai nạn giao thông có trên 50 nạn nhân, bệnh viện tuyến huyện đủ năng lực tiếp nhận các trường hợp tai nạn giao thông có dưới 20 nạn nhân. Giảm số nạn nhân tai nạn giao thông bị chết tại các cơ sở y tế xuống còn 50% so với năm 2007 (dưới 0,68/100.000 dân).
- (2) Mạng lưới cấp cứu nạn nhân ngay tại hiện trường phát triển để xử lý sớm và đúng phác đồ chuyên môn, nhân dân tham gia nhiều hơn và hiệu quả hơn trong cấp cứu và vận chuyển nạn nhân đến cơ sở y tế
- (3) Hệ thống cấp cứu 115 bao phủ hết phạm vi các tỉnh, thành phố trong cả nước nhờ kết hợp y tế công lập và tư nhân trong việc hình thành hệ thống 115. Các bệnh viện quận, huyện có đội cấp cứu ngoại viện được trang bị xe cấp cứu chuyên dụng có thể đáp ứng nhu cầu cấp cứu nạn nhân.
- (4) Hệ thống đào tạo chuyên sâu về cấp cứu y tế được thiết lập tại các trường đào tạo cán bộ y tế để cập nhật kiến thức chuyên môn cho cán bộ y tế làm công tác cấp cứu nạn nhân TNGT, đào tạo cho cán bộ y tế cơ sở để tập huấn lại cho cộng đồng.
- (5) Hình thành và vận hành tốt hệ thống bảo hiểm về tai nạn thương tích, đảm bảo 100% nạn nhân TNGT được thanh toán qua Bảo hiểm

## **4 CÁC CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN THỂ CHẾ VÀ NGUỒN LỰC**

### **4.1 Hướng tiếp cận quy hoạch và các vấn đề ưu tiên**

Để bảo đảm sự bền vững của chính sách ATGT và tiếp tục các biện pháp hiệu quả và hữu dụng, cần thiết phải phát triển: (1) hạ tầng thể chế, (2) nguồn nhân lực, (3) nguồn lực tài chính.

Ba chương trình phát triển thể chế gồm có ba chương trình và chín nội dung;

- (i) Chương trình cải cách hành chính
  - Nâng cao chức năng của UBATGTQG
  - Ban ATGT tỉnh/thành phố
  - Phòng/Ban ATGT thuộc Sở GTVT
  - Thể chế hóa UBATGTQG và quy hoạch về ATGT

(ii) Chương trình nghiên cứu và phát triển

- Thành lập trung tâm ATGT
- Xây dựng CSDL ATGT

(iii) Chương trình phát triển các nguồn lực

- Phát triển quỹ ATGT
- Hệ thống phí lưu hành phương tiện và các nguồn kinh phí khác
- Phát triển nguồn nhân lực ATGT

## **4.2 Chương trình cải cách hành chính**

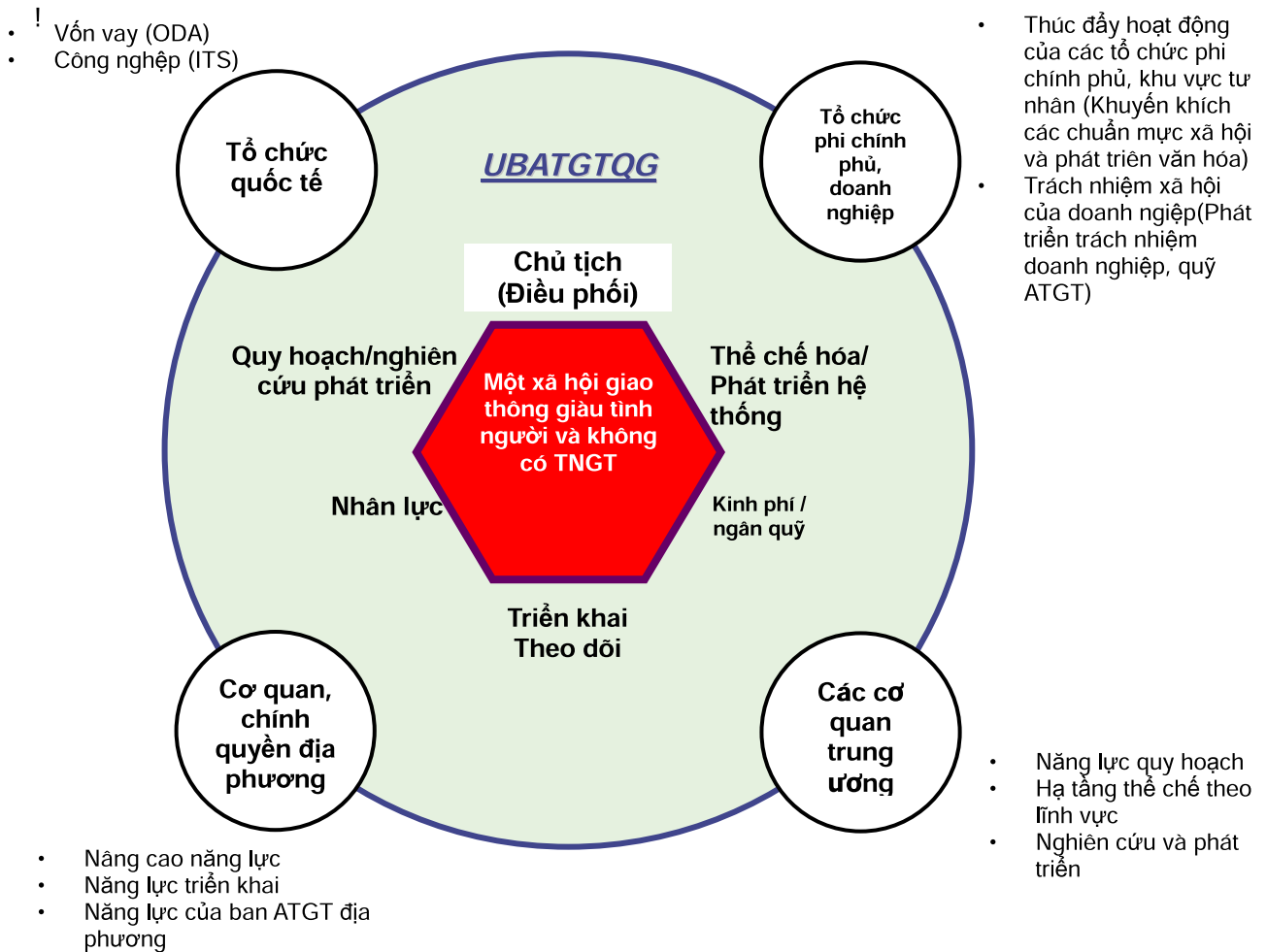
### **1) Tổ chức đóng vai trò chính trong phát triển ATGT**

Một trong những mục tiêu của chương trình là tăng cường trách nhiệm và chức năng của UBATGTQG vì sự phát triển bền vững của ATGT tại Việt Nam. Một chức năng quan trọng cho các biện pháp ATGT tổng thể là đảm bảo 4C: thông tin, hợp tác, cộng tác và phối hợp, giữa các cơ quan liên quan trong bất kỳ dự án và hoạt động ATGT nào.

Hình 9.2.1 minh họa tổ chức chính trong mối tương quan với chính phủ. Tổ chức chính này sẽ chịu trách nhiệm phát triển các biện pháp ATGT, nó yêu cầu sáu chức năng chính nhằm đạt được sứ mạng chính sách phát triển ATGT: Một xã hội giao thông giàu tình người không có TNGT. Đó là Hoạch định chính sách, Quy hoạch/Nghiên cứu và phát triển, chuẩn bị nguồn lực tài chính và con người, và triển khai và theo dõi các biện pháp ATGT, và cuối cùng là sự hợp tác giữa các bộ ngành liên quan.

Một chức năng quan trọng khác là cung cấp sự liên hệ với các lĩnh vực khác, như chính quyền địa phương và các tổ chức phi chính phủ/khu vực tư nhân, cũng như các nhà tài trợ quốc tế. Để chính xác hơn, tổ chức chính này nên là UBATGT quốc gia. Các mục sau đây sẽ thảo luận chi tiết hơn về việc tăng cường năng lực cho UBATGTQG cũng như việc thể chế hóa.

Hình 4.2. 1 Cơ quan nòng cốt ở cấp trung ương nhằm phát triển ATGT bền vững



## 2) Tăng cường năng lực của Ban ATGT

### (i) UB ATGTQG

Trách nhiệm chính của UBATGTQG là phối hợp với các cơ quan và tổ chức liên quan để triển khai hiệu quả các biện pháp ATGT và trình các đề xuất lên Thủ tướng. Để đảm bảo sự bền vững của việc phát triển ATGT, không thể không tăng cường năng lực cho UBATGTQG. Cơ quan này cần có đủ năng lực để đóng vai trò cơ quan nòng cốt trong phát triển ATGT như đề cập ở trên. Nhưng câu hỏi là cần nâng cao những chức năng nào cho UBATGTQG? Mục đích cuối cùng của chương trình nâng cao năng lực là phát triển một cơ chế tổ chức đáng mong muốn, tuy nhiên, đây là một vấn đề lâu dài, chức năng tổ chức và cơ chế sẽ được nâng cấp qua thời gian theo nhu cầu của từng giai đoạn và bối cảnh kinh tế-xã hội.

Đề xuất chính đối với chương trình nâng cao năng lực cho UBATGTQG là thành lập một cơ quan ATGT quốc gia có khả năng phát triển chính sách và chiến lược cũng như hỗ trợ triển khai dưới sự giám sát của ủy ban. Thẩm quyền chức năng sẽ được xây dựng dựa trên những đơn vị hiện nay, bao gồm Văn phòng thường trực và Ban quản lý Dự án ATGT, chia thành 6 phòng ban nhỏ như sau trong Bảng 4.2.1.

**Bảng 4.2. 1 Đề xuất về chức năng của cơ quan ATGT quốc gia**

Phòng ban	Nhóm	Chức năng
■ Công tác chung	• Văn phòng ủy ban	✓ Tổ chức các cuộc họp của UBATGTQG
	• Hành chính	✓ Kế toán, nhân sự, v.v.
■ Phòng phát triển các biện pháp ATGT tổng thể	• Quy hoạch và phát triển	✓ Các chính sách và chiến lược ATGT ✓ Xây dựng chương trình ATGT tổng thể ✓ Xây dựng Quy hoạch tổng thể và kế hoạch hành động ✓ Chuẩn bị báo cáo đánh giá hàng năm (Trang trắng về ATGT)
	• Phát triển văn hóa ATGT	✓ Hầu hết các biện pháp ATGT sẽ được triển khai bởi các bộ liên quan như Bộ GTVT, Bộ CA, Bộ GDĐT và Bộ YT. Nhưng việc xây dựng văn hóa giao thông sẽ được Trung tâm ATGT quốc gia quản lý kết hợp với chính quyền địa phương. ✓ Trung tâm sẽ phát triển chương trình và đào tạo cán bộ. ✓ Việc triển khai chương trình sẽ thúc đẩy các tổ chức phi chính phủ, các doanh nghiệp và các nhóm trong cộng đồng.
■ Quản lý dự án	(thiết lập cho các dự án cụ thể • VRSP • JICA	✓ Quản lý, hợp tác giữa các cơ quan liên quan ✓ Thu mua ✓ Quan sát và theo dõi
■ ATGT địa phương	• Khu vực phía bắc	✓ Hướng dẫn và tư vấn cho Ban ATGT cấp tỉnh ✓ Hỗ trợ tài chính
	• Khu vực miền trung	✓ Như trên
	• Khu vực miền nam	✓ Như trên
■ Quỹ ATGT và các tổ chức phi chính phủ	• Quỹ ATGT	✓ (văn phòng tổ chức quỹ) Sau khi thành lập
	• Phát triển mối quan hệ	✓ Điều phối các hoạt động của quỹ
	• Tổ chức phi chính phủ	✓ Thúc đẩy các hoạt động của các tổ chức phi chính phủ ✓ Hướng dẫn và hỗ trợ
■ Công bố	• Công bố	✓ Thông tin ATGT ✓ Trang trắng về ATGT, v.v.
	■ Phát triển nguồn nhân lực	✓ Phối hợp với các cơ sở giáo dục như trường đại học, Học viện cảnh sát và Bộ GTVT và triển khai các chương trình đào tạo cho cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông và kỹ sư giao thông. ✓ Đào tạo giáo viên

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Ở hầu hết các nước cơ giới hóa đã thiết lập UBATGTQG hay cơ quan tương đương đóng vai trò làm cơ quan điều phối chính. Ở Nhật Bản, Ban ATGT trung ương được thành lập vào năm 1970, được củng cố bằng Luật các Chính sách ATGT. Cùng thời điểm, nằm dưới ban trung ương này, ủy ban ATGT địa phương cũng được thành lập ở cấp chính quyền tỉnh. Ban trung ương này do Thủ tướng chỉ đạo, trong khi ban địa phương do tỉnh trưởng điều hành.

### (ii) Ban ATGT tỉnh/thành phố

UBATGTQG sẽ liên quan ít nhiều đến hoạch định chính sách; tuy nhiên, các ban ATGT địa phương dự kiến sẽ đóng vai trò tổng thể hơn từ việc chuẩn bị các biện pháp ATGT cho đến khi triển khai dựa trên các điều kiện địa phương tương ứng.

Dự kiến ban ATGT địa phương sẽ được cải thiện ở từng tỉnh thành và sẽ đảm nhận trách nhiệm phát triển ATGT. Nhiệm vụ đầu tiên của ban là chuẩn bị kế hoạch hành động của địa phương dựa trên Kế hoạch quốc gia, đây sẽ là sự phối hợp đầu tiên giữa cơ quan trung ương và địa phương.

Ở cấp chính quyền địa phương, nguồn lực tài chính và con người vẫn là những vấn đề lớn, trừ ở những đô thị lớn như TP HCM và Hà Nội, vì vậy đề xuất mục tiêu và các chiến lược cơ bản để phát triển ATGT ở địa phương như sau:

Mục tiêu của Quy hoạch tổng thể: “Cho đến năm 2015, tất cả Ban ATGT tỉnh và thành phố sẽ được cải cách và kế hoạch hành động ATGT địa phương (2015-2020) sẽ được chuẩn bị và triển khai.”

Các chiến lược đề xuất để cải cách Ban ATGT địa phương là:

- (1) Phối hợp với UBATGTQG; chính quyền các đô thị lớn sẽ cải cách Ban ATGT của họ. Và dựa trên định hướng các chiến lược ATGT quốc gia, các ban ATGT tương ứng sẽ chuẩn bị các chương trình hành động.
- (2) Các tỉnh đã hoặc sẽ có cơ hội tham gia các dự án WB-VRSP và JBIC Traffic Safety Project sẽ được ưu tiên triển khai các biện pháp ATGT cùng với các dự án ODA đó.
- (3) Bắt đầu từ các đô thị lớn (Hà Nội và TP HCM) và bất cứ tỉnh thành nào nơi có nguồn lực tài chính và con người, các hoạt động của ban ATGT địa phương đó sẽ đi vào nền nếp. Tổng số vụ TNGT ở các đô thị lớn chiếm tỷ lệ lớn trong tổng số vụ trên toàn quốc, do đó dự kiến giảm được đáng kể số người chết do TNGT.

### **3) Luật hóa các kế hoạch phát triển ATGT**

#### **(i) Kế hoạch ATGT tổng thể**

Làm thế nào để đưa vào và phổ biến tầm quan trọng của kế hoạch ATGT tổng thể sẽ là một trong những chủ đề chính của quy hoạch tổng thể. Do các biện pháp ATGT sẽ được triển khai bởi các tổ chức khác nhau, cơ chế phối hợp tác trong chương trình tổng thể là một vấn đề lớn. Như đã đề cập, bước đầu tiên là thúc đẩy việc triển khai chương trình ATGT để thể chế hóa hướng tiếp cận tổng thể, trách nhiệm của tổ chức cũng như chia sẻ chi phí giữa các cơ quan.

Về cơ bản, có hai lĩnh vực trong chương trình tổng thể: một là ngăn chặn tai nạn và hai là các biện pháp sau tai nạn. Hướng tiếp cận tổng thể cho việc ngăn chặn tai nạn sẽ có ba thành phần trong 3E (hạ tầng, cưỡng chế và giáo dục), mặc dù mỗi biện pháp không phải luôn có 3E (đôi khi chỉ cần 2E hoặc chỉ 1E, ví dụ mảng giáo dục cho nhà trường và cộng đồng). Vấn đề quan trọng hơn là ai sẽ đảm nhận trách nhiệm chính trong việc phát triển và phổ biến các hướng tiếp cận tổng thể.

Chương trình tổng thể về các biện pháp sau tai nạn sẽ thảo luận về các vấn đề cấp cứu y tế và điều trị nạn nhân TNGT bao gồm bảo hiểm sinh mạng.

Các chiến lược sau được đề xuất để thúc đẩy chính sách ATGT tổng thể:

- (1) Quy hoạch tổng thể về ATGT (các chiến lược) và Kế hoạch hành động trong quy hoạch sẽ chỉ ra nhu cầu và đòi hỏi về chính sách ATGT tổng thể đóng vai

trò cơ bản (có thể là một trong những điều khoản của Luật chính sách ATGT hoặc Luật ATGT đường bộ).

- (2) Cơ chế triển khai (trình tự triển khai) sẽ được chuẩn bị bao gồm trách nhiệm của tổ chức liên quan, đặc biệt là vai trò của ban ATGT.
- (3) Đối với các dự án xây dựng đường bộ mới (đường quốc lộ và cao tốc), công tác thẩm định ATGT hoặc luật đánh giá tác động môi trường sẽ được giới thiệu và áp dụng và nếu như các dự án này được cho là có tác động tiêu cực với ATGT, cần tích hợp những biện pháp thích hợp thành một phần trong dự án đường bộ đó.
- (4) Sẽ thành lập một ban liên lạc để truyền thông và phối hợp theo giai đoạn, và trong việc xác định các dự án mục tiêu. Ban thường trực ATGT và các hoạt động ở Hà Nội có thể phổ biến tới các thành phố khác.
- (5) Ban ATGT tỉnh hoặc thành phố cần đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy và triển khai chương trình ATGT tổng thể.

#### **(ii) Luật An toàn giao thông (Luật chính sách ATGT)**

Điều quan trọng của việc phát triển chính sách về ATGT không chỉ là các biện pháp của từng lĩnh vực được triển khai hiệu quả ra sao, mà còn là làm thế nào để xây dựng các biện pháp tổng thể, cũng như tính bền vững. Và ngoài ra còn là làm thế nào để phổ biến các biện pháp ATGT hiệu quả. Nhiều cơ quan chính phủ từ cấp trung ương đến địa phương cũng được bao gồm trong việc phát triển ATGT. Do đó, chức năng và trách nhiệm giữa các cơ quan liên quan và cơ chế phát triển chính sách cần được rõ ràng và luật hóa.

Ở Nhật Bản, Luật chính sách ATGT được xây dựng để đảm bảo sự bền vững của việc phát triển chính sách. Đạo luật bao gồm việc thành lập ban ATGT ở cấp trung ương và địa phương và các chức năng, cũng như việc hướng dẫn cho chương trình hành động 5 năm. Dựa trên đạo luật này, Nhật Bản đã triển khai một loạt các chương trình hành động kể từ năm 1970, hiện Kế hoạch 5 năm lần thứ 8 đang diễn ra.

### **4.3 Chương trình nghiên cứu và phát triển**

#### **1) Xây dựng trung tâm phát triển ATGT**

Để bảo đảm tính hiệu quả và hữu dụng của các chính sách và biện pháp, cần nghiên cứu kỹ nhiều vấn đề. Trong khi các vấn đề theo lĩnh vực sẽ được giải quyết bởi lĩnh vực tương ứng, một tổ chức chịu trách nhiệm riêng về các vấn đề liên ngành sẽ là một thành phần không thể thiếu trong việc phát triển các chính sách và biện pháp ATGT, cũng như vì sự phát triển ATGT bền vững. Điều này là hợp lý đối với đề xuất về Trung tâm ATGT (tên của tổ chức sẽ được quyết định bởi UBATGTQG). Mục này sẽ tập trung bàn về khung chính của tổ chức đề xuất.

Khung tổ chức mong muốn của trung tâm ATGT như sau:

- (i) Cơ quan chủ quản: UBATGTQG
- (ii) Chức năng:
  - Nghiên cứu và phân tích các chính sách ATGT

- Xây dựng Quy hoạch tổng thể và các Chương trình hành động trong sự phối hợp với các cơ quan và tổ chức có liên quan
- Phát triển và phân tích CSDL về ATGT, bao gồm: dữ liệu vi phạm-tai nạn, dữ liệu giao thông, dữ liệu thống kê đường, v.v.
- Thẩm định ATGT
- Theo dõi và đánh giá các giải pháp ATGT
- Công bố Trang trắng về ATGT
- Nghiên cứu và phát triển các giải pháp ATGT mới
- Phát triển nguồn nhân lực ATGT
- Khác

(iii) Nguồn kinh phí

Các nguồn ngân sách và kinh phí như bảo hiểm, phí gia hạn GPLX, v.v.

## 2) Phát triển Cơ sở dữ liệu ATGT

Các dữ liệu về TNGT và vi phạm giao thông không chỉ có giá trị với việc khảo sát các biện pháp ATGT mà còn đối với việc khảo sát nhiều chính sách liên quan đến các hoạt động kinh tế - xã hội bao gồm cả việc dự trù ngân sách của chính quyền trung ương và địa phương.

Từ những dữ liệu TNGT và vi phạm giao thông, có thể thu được thông tin về tiền sử của lái xe. Những dữ liệu này là một trong những dữ liệu mô tả “Tình trạng người lái”, tương tự như dữ liệu về GPLX.

Do đó, để triển khai một cách có hiệu quả các biện pháp ATGT trên quan điểm “Tình trạng người lái”, như đào tạo lái xe và kiểm soát GPLX, những dữ liệu này là rất quan trọng. Do đó, dữ liệu về TNGT và vi phạm giao thông bên cạnh GPLX cần được kết nối và chia sẻ giữa các cơ quan tổ chức liên quan.

Tương tự, những dữ liệu về “tình trạng phương tiện” cũng quan trọng trong việc khảo sát các biện pháp ATGT trên phương diện “tình trạng phương tiện”.

Hình 4.3.1 cho thấy khung ý tưởng về CSDL ATGT toàn diện. Trong hình này, CSDL toàn diện phải bao gồm các dữ liệu đại diện cho “tình trạng người lái”, “tình trạng phương tiện”, và “tình trạng đường bộ”. Cụ thể, CSDL này bao gồm các dữ liệu về TNGT, vi phạm giao thông, hoạt động giao thông, GPLX, đăng ký đăng kiểm phương tiện, và việc xây dựng, duy tu đường bộ.

**Hình 4.3. 1 Khung ý tưởng về CSDL ATGT toàn diện**



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Hiệu quả của các biện pháp cơ bản dựa trên mức độ tác động. Tuy nhiên, sự cân bằng giữa ba thành phần này là lý tưởng để đạt được lợi ích tối ưu từ các biện pháp đề xuất trên phương diện 3E. Có nghĩa là điều quan trọng khi khảo sát và phát triển các biện pháp cho một thành phần (ví dụ, cưỡng chế), cần chú ý đến cả các thành phần khác (ví dụ, giáo dục và kỹ thuật) nhằm bảo đảm triển khai các biện pháp mang tính thực tiễn và hiệu quả.

Cuối cùng, trong quá trình xây dựng CSDL nói trên, những điều sau đây cần được làm rõ: mục đích, làm thế nào để sử dụng, cần nhập dữ liệu gì, kết quả sẽ như thế nào, v.v. Việc cấu hình hệ thống có thể thay đổi tùy thuộc vào mục đích sử dụng.

#### 4.4 Chương trình phát triển nguồn lực

##### 1) Chương trình phát triển Quỹ tài trợ ATGT

Trung tâm ATGT đường bộ đang được đề xuất là một trung tâm tổng hợp cho việc phát triển chính sách ATGT trong khi đó, Quỹ tài trợ ATGT đường bộ lại được đề xuất để hướng tới thúc đẩy giáo dục ATGT và các chiến dịch ATGT với các tổ chức phi chính phủ, tình nguyện viên và các doanh nghiệp như các công ty sản xuất kinh doanh ô tô, xe máy.

Một khung tổ chức mong muốn của Quỹ tài trợ ATGT đường bộ là như sau:

- (i) Nhiệm vụ: Phát triển văn hóa ATGT giàu tình người tại Việt Nam
- (ii) Cơ quan chủ quản: Trực thuộc UBATGTQG (độc lập và tự hạch toán)
- (iii) Chức năng:
  - Đẩy mạnh các chiến dịch ATGT
  - Phát triển các tài liệu và chương trình giáo dục
  - Đào tạo hướng dẫn viên



- Đào tạo lái xe an toàn
- Cộng tác với khu vực tư nhân về ATGT
- Khác

(iv) Thành viên dự kiến: các doanh nghiệp tư nhân, các tổ chức phi chính phủ, các cơ sở giáo dục và các cá nhân, v.v.

(v) Nguồn kinh phí:

Tài trợ từ ngành công nghiệp ô tô, xe máy và từ các khu vực tư nhân khác

(vi) Đề xuất cơ cấu tổ chức

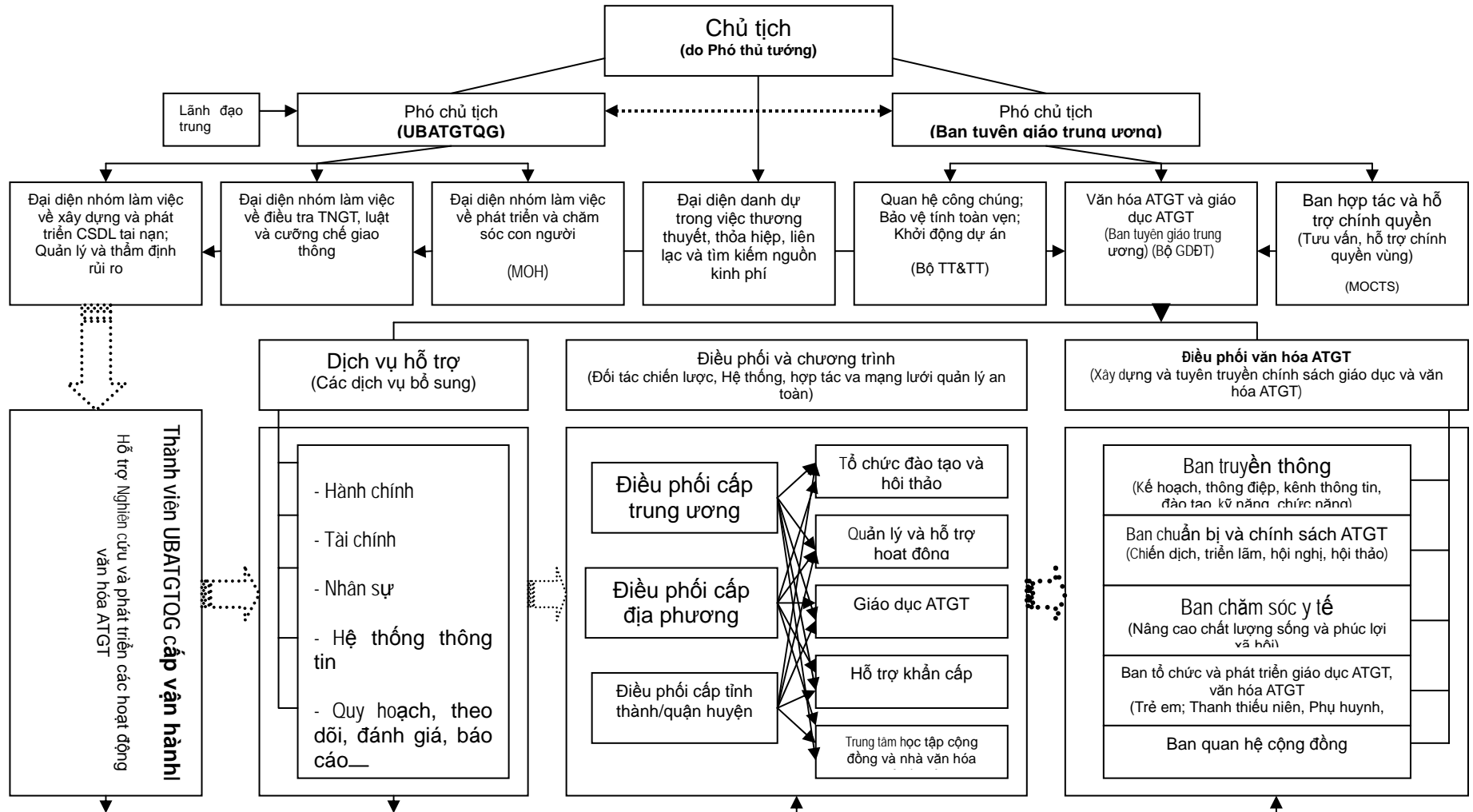
Để cải thiện hành vi giao thông và phát triển Văn hóa ATGT trong cộng đồng Việt Nam, các ban ngành liên quan sau đây cần tham gia trực tiếp: Ban tư tưởng và Tuyên giáo Trung ương, Bộ TT&TT, Bộ GD&ĐT, Bộ GTVT, Bộ CA, Bộ Y tế, Bộ Tư pháp và Bộ VH-TT-DL, cùng với khu vực tư nhân như công ty ô tô, công ty bảo hiểm và các công ty về ATGT khác, với sự hỗ trợ từ phía cộng đồng và xã hội nói chung.

Tuy nhiên trong điều kiện kinh tế xã hội của đất nước còn nhiều hạn chế, để hiện thực hóa những chương trình văn hóa và giáo dục ATGT, cũng như những chiến dịch vận động, Chính phủ và khu vực tư nhân cần phối hợp với nhau để đi đến thống nhất về kế hoạch hỗ trợ những hoạt động văn hóa giáo dục ATGT trong tương lai.

Chính phủ cần khuyến khích các tổ chức tư nhân bằng cách hỗ trợ những dự án và sự kiện khác nhau về các chương trình huấn luyện cho giáo viên ATGT, và cung cấp cho họ những thông tin cần thiết. Đặc biệt là cần có sự tuyên truyền vận động về những hoạt động giáo dục ATGT tại các tổ chức tư nhân cho các tình nguyện viên. Để xây dựng một chương trình huấn luyện và giảng dạy cho các giảng viên ATGT cần nhiều sự nỗ lực hơn nữa.

Đồng thời, Chính phủ nên xem xét khả năng dành một phần thu từ các khoản phạt vi phạm hành chính, bảo hiểm cao cấp từ các công ty bảo hiểm, thuế dầu khí hoặc các thuế GTVT khác để hỗ trợ các hoạt động văn hóa giáo dục ATGT.

Ngoài ra, Chính phủ cũng có thể sử dụng những hình thức khuyến khích những đối tượng đã ủng hộ hoặc đóng góp vào những hoạt động này. Tại rất nhiều nước, hình thức miễn thuế được dùng để khuyến khích các doanh nghiệp có đóng góp đáng kể cho các hoạt động văn hóa giáo dục ATGT trong xã hội. Tại Nhật Bản, những hoạt động liên quan đến văn hóa giáo dục ATGT được hỗ trợ bởi hơn 150 tổ chức như: Hiệp hội Ô tô, Hiệp hội xe buýt, Hiệp hội đường sắt, .v.v. Những thể chế này không chỉ hỗ trợ về mặt tài chính mà cả về tài liệu, thiết bị, tình nguyện viên cho giáo dục ATGT trong nhà trường, cộng đồng và gia đình. Do đó, cần xem xét khả năng về một chế độ đãi ngộ như vậy cho các hoạt động văn hóa giáo dục ATGT tại Việt Nam.



## 2) Các nguồn kinh phí để phát triển ATGT

### (i) Khả năng tăng các nguồn kinh phí chính hiện tại

Hai nguồn kinh phí chính cho ATGT là từ ngân sách nhà nước và từ việc thu phí/xử phạt.

(1) Mặc dù Chính phủ luôn phải dành ngân sách nhà nước cho rất nhiều lĩnh vực khác, nhưng vì ít nhất hai lý do sau đây mà các nhà lãnh đạo sẽ chấp thuận dành một phần ngân sách cho ATGT:

- Những thiệt hại kinh tế nặng nề như nói ở trên và tác động xã hội tiêu cực của TNGT: kinh phí cho ATGT thường có Nội suất thu hồi vốn (EIRR) cao hoặc rất cao ở mức 15-30%. Điều đó có nghĩa, nhìn chung đầu tư để cải thiện ATGT được xứng đáng xét về mặt kinh tế..
- Giá trị gia tăng kinh tế nhờ giao thông và ATGT. Ở Việt Nam, cũng như nhiều nước khác, các đường mới được xây dựng/cải tạo có nhiều giá trị gia tăng. Một ví dụ điển hình là giá đất đai dọc bên đường thường tăng nhanh. Tương tự, các biện pháp ATGT có những giá trị gia tăng kinh tế khác nhau. Ví dụ, vận tải ổn định cùng với sự thông suốt và an toàn là một yếu tố thu hút đầu tư trong và ngoài nước.

(2) Theo Nghị định 146/2007/NĐ-CP, Chính phủ quy định mức độ xử phạt cho từng loại vi phạm theo mức tiêu chuẩn với tất cả các tỉnh/thành, đô thị và nông thôn. Đề xuất có thêm phụ phí xử phạt đối với hành vi vi phạm ở các tỉnh thành, tạm gọi là “phụ phí bảo đảm trật tự ATGT”.

### (ii) Thu phí người sử dụng đường bộ

Những chi phí thông dụng nhất đối với người sử dụng đường bộ có thể được sử dụng để làm nguồn kinh phí cho các biện pháp an toàn đường bộ là:

- Phụ phí an toàn đường bộ tính trên nhiên liệu sử dụng trên đường
- Phụ phí tải trọng – khoảng cách
- Phụ phí bảo hiểm bắt buộc đối với phương tiện
- Phụ phí chuyển nhượng xe
- Phụ phí đường bộ
- Khác

**Bảng 4.4. 1 Các thuận lợi và khó khăn điển hình của các nguồn lực tài chính khác nhau cho an toàn đường bộ**

<b>Nguồn kinh phí</b>	<b>Thuận lợi</b>	<b>Khó khăn</b>
Giá trị gia tăng cho ngân sách nhà nước từ vận tải	Số lượng lớn	Khái niệm mới và khó đánh giá
Phụ phí cho bảo đảm ATGT ngoài nguồn kinh phí từ tiền phạt	Liên quan trực tiếp đến ATGT và đủ linh hoạt cho các điều kiện cụ thể của các địa phương	Một số yêu cầu về khía cạnh thể chế
Phụ phí nhiên liệu phương tiện cơ giới	Khó tránh né, mức phí thấp	Khó tăng giá nhiên liệu
Phụ phí tải trọng - khoảng cách	Được chấp nhận là phí đánh vào người sử dụng đường bộ	Mức độ tránh né cao
Phụ phí bảo hiểm bắt buộc với phương tiện	Liên quan nhiều nhất tới an toàn đường bộ	Mức độ tránh né cao
Phụ phí chuyển nhượng phương tiện	Mức phí thấp	Mức độ tránh né cao
Phụ phí trên phí đường bộ	Khó tránh né, được chấp nhận là phí đánh vào người sử dụng đường bộ	Phí đường bộ chỉ tạo nên một phần nhỏ trong mạng lưới đường bộ
Đóng góp của khu vực tư nhân	Có thể bổ sung cho kinh phí an toàn đường bộ và tận dụng sự quản lý và tính hiệu quả của khu vực tư nhân	Chỉ có thể cung cấp một số lượng hạn chế và thường không bền vững
Vòn vay và hỗ trợ phát triển	Có thể khởi động các chương trình đường bộ hiệu quả và các kế hoạch tài chính	Không bền vững

Nguồn: Nhóm nghiên cứu (2008) và tài liệu ESCAP số E/ESCAP/CMG(4/I)/7 30/07/2007

### **(iii) Nhu cầu và việc sử dụng có hiệu quả kinh phí cho ATGT đường bộ**

Sau khi xác định các nguồn kinh phí chính cho ATGT đường bộ, còn lại hai vấn đề:

- Chi tiêu bao nhiêu cho an toàn đường bộ?
- Làm thế nào để sử dụng các nguồn kinh phí sẵn có một cách có hiệu quả?

Có thể hiểu được rằng câu trả lời cho các vấn đề này phụ thuộc vào các điều kiện cụ thể. Những điều sau đây được rút ra từ kinh nghiệm quốc tế (Ngân hàng thế giới, Chương trình hợp tác kỹ thuật CHLB Đức - GTZ, ESCAP, v.v.) và có thể đóng vai trò tham khảo trong trường hợp của Việt Nam.

Ở các nước phát triển, có thể chi tiêu 10-15% chi phí xây dựng đường, tái định cư, cải thiện và bảo dưỡng, các biện pháp kỹ thuật an toàn đường bộ. Và từ một phần tư đến một nửa số tiền này vào công tác cưỡng chế, và khoảng 3-4% tổng số chi phí vào các chiến dịch an toàn đường bộ.

Nhiều nước đang phát triển phải đối mặt với tỷ lệ TNGT cao hơn so với các nước

đang phát triển, nhưng các nước này thường có nhiều vấn đề cần ưu tiên ngoài ATGT. Do đó, nguồn kinh phí cho an toàn đường bộ cần được tăng dần và song song với việc cải thiện các vấn đề về thể chế và nguồn nhân lực để cho phép việc chi tiêu hiệu quả các nguồn kinh phí an toàn đường bộ.

Về vấn đề làm thế nào để sử dụng hiệu quả các nguồn kinh phí sẵn có, kinh nghiệm quốc tế<sup>1</sup> cho thấy điều quan trọng nhất là thiết lập một cơ quan đủ mạnh để quản lý nguồn kinh phí có được. Kiến nghị rằng cơ quan này cần có các đặc điểm chính sau đây (được gọi là sáu đặc điểm của quỹ an toàn đường bộ thể hệ thứ hai):

- Nền tảng pháp lý vững chắc trong việc quản lý quỹ an toàn đường bộ và các quy định quy tắc rõ ràng;
- Quản lý chặt chẽ bởi một tổ chức với các thành viên có chuyên môn và thẩm quyền từ khu vực nhà nước và tư nhân đại diện cho các nhóm quan trọng với mối quan tâm về an toàn đường bộ;
- Cơ quan này là cơ quan mua chứ không phải cơ quan cung cấp công trình và dịch vụ an toàn đường bộ;
- Lợi nhuận tăng lên cho ngân sách công cộng và đến từ việc sử dụng đường bộ được chuyển thẳng đến tài khoản ngân hàng của Quỹ an toàn đường bộ;
- Hệ thống quản lý tài chính hoàn chỉnh với cơ chế hành chính hiệu quả;
- Kiểm toán tài chính và thẩm định kỹ thuật thường xuyên.

### **3) Phát triển nguồn nhân lực ATGT**

Các vấn đề về giao thông như việc tình hình TNGT sẽ trở nên phức tạp hơn do sự gia tăng cơ giới hóa, đòi hỏi phải có thêm đội ngũ cán bộ và họ luôn phải cập nhật kiến thức, kỹ năng và chuyên môn kỹ thuật. Để đảm bảo phát triển nguồn nhân lực bền vững cho ATGT, đề xuất các chiến lược như sau:

- (i) Cải thiện giáo dục đào tạo bậc cao liên quan đến ATGT
- (ii) Thiết lập hệ thống đào tạo sau tốt nghiệp bao gồm cả đào tạo ở nước ngoài
- (iii) Phát triển năng lực thông qua các dự án ODA
- (iv) Thúc đẩy nghiên cứu và phát triển trong lĩnh vực ATGT
- (v) Khuyến khích các tư vấn cá thể trong lĩnh vực kỹ thuật giao thông và ATGT, v.v.

## **4.5 Chiến lược triển khai chương trình xây dựng thể chế**

Bảng 4.5.1 mô tả chiến lược cải cách thể chế bao gồm các mục tiêu và cột mốc.

---

<sup>1</sup> The Road Safety Cent. GTZ, Germany 2006

