

PHẦN IV CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG AN TOÀN GIAO THÔNG QUỐC GIA 5 NĂM

1 GIỚI THIỆU

Chương trình hành động 5 năm (2008-2012) này tương ứng với giai đoạn đầu tiên triển khai các biện pháp ATGT nêu trong Quy hoạch tổng thể. Kế hoạch lần đầu tiên này rất quan trọng để bảo đảm việc triển khai thông suốt và thành công các biện pháp đề xuất và sẽ là nền tảng cho việc thực hiện các Chương trình hành động tiếp theo.

1.1 Các nguyên tắc cơ bản để lựa chọn các biện pháp cho Chương trình hành động 5 năm

Để đáp ứng yêu cầu của Quy hoạch tổng thể và các chiến lược trình bày trong các phần trên, xin giới thiệu các nguyên tắc cơ bản để lựa chọn các biện pháp như sau đây:

1) Nguyên tắc cơ bản số 1

Quan điểm “Toàn dân” và “Toàn diện”, như đã chỉ rõ trong các chính sách của chính phủ cũng như các hướng tiếp cận “4E” và “Bên liên quan”, cần tiếp tục giữ vai trò định hướng cho việc lập kế hoạch và triển khai các biện pháp đề xuất trong Chương trình hành động này. Sự quan trọng trong các quan điểm và hướng tiếp cận này là rõ ràng, như cụ thể trong việc triển khai Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007. Do đó, sự tham gia tích cực của cả hệ thống chính trị là một trong những điều kiện quan trọng cho sự thành công của Chương trình hành động này.

2) Nguyên tắc cơ bản số 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 và thoát khỏi tình trạng ở trong nhóm nước nghèo trên bản đồ thế giới. Một trong những đặc điểm là tỷ lệ tăng cao liên tục của mức độ sở hữu phương tiện cá nhân, kéo theo đó là tốc độ cơ giới hóa nhanh, đối với cả xe máy và ô tô. 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 (ví dụ cải thiện hệ thống giao hạn GPLX) sẽ khiến cho tình hình và việc triển khai các biện pháp trở nên phức tạp hơn trong những năm sau này.

3) Nguyên tắc cơ bản số 3

Chương trình hành động cần được tích hợp với các định hướng, chính sách và kế hoạch liên quan hiện hành của chính phủ, cụ thể là “Đề án tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông Quốc gia đến năm 2010” (Quyết định 259/2008/QĐ-TTg ngày 04-03-2008) và các chiến lược/kế hoạch phát triển kinh tế xã hội khác.

4) Nguyên tắc cơ bản số 4

Trong nhiều biện pháp được đề xuất trong Quy hoạch tổng thể, các biện pháp được coi là “cốt yếu”, tức là việc triển khai các biện pháp đó sẽ mang lại những tác động lớn lao

đến tình hình ATGT ở Việt Nam, cần được làm rõ và 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 ..." cùng với các biện pháp khác.

5) Nguyên tắc cơ bản số 5

Các biện pháp lựa chọn cần được bảo đảm có sự lãnh đạo mạnh mẽ cùng với nguồn lực tài chính và nguồn lực con người đầy đủ.

2 CÁC MỤC TIÊU CỦA KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG 5 NĂM

Dựa trên các nguyên tắc cơ bản nêu trên cũng như các phân tích về tình hình giao thông ở Việt Nam, một cái nhìn tổng quan về TNGT đường bộ ở Việt Nam hiện tại và trong những năm kế tiếp sẽ là cơ sở để thiết lập các mục đích và mục tiêu của Chương trình hành động giai đoạn 2008-2012. Để hiện thực hóa các mục đích và mục tiêu này, trong Chương trình hành động cần nêu rõ và đầy đủ các chương trình phát triển ATGT trên từng lĩnh vực.

2.1 Tổng quan về tình hình TNGT đường bộ ở Việt Nam

Sự phát triển có ý nghĩa lớn nhất về ATGT trên cả nước là tác động tích cực của của Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007 của Chính phủ.

1) Tình hình hiện tại: Tỷ lệ số vụ TNGT tuy giảm nhưng vẫn cao

Điều quan trọng là với việc triển khai Nghị quyết 32, tình hình ATGT đã có những tiến bộ, thể hiện ở việc tỷ lệ số vụ TNGT giảm, đặc biệt là các trường hợp tai nạn nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng. Một trong những kết quả đáng kể nhất là tỷ lệ cao (gần 90-100%) trong việc sử dụng mũ bảo hiểm của người lái xe máy trên đường bộ. Thậm chí tuy không có sự nâng cấp về hạ tầng, tình hình TNGT trong những tháng cuối năm 2007 và những tháng đầu năm 2008 đều giảm trên cả ba khía cạnh: tổng số vụ tai nạn, số tử vong và số bị thương, như sau:

- Năm 2007, có 14.218 vụ TNGT đường bộ với 12.857 người chết và 10.631 người bị thương. So sánh với số liệu 2006, đã có sự giảm số vụ tai nạn (100 vụ tai nạn hoặc 0,07%) và số chấn thương (299 hoặc 2,7%) nhưng lại tăng số người chết (667 người chết hoặc 5,5%).
- Trong bảy tháng đầu năm 2008, so sánh với con số cùng kỳ năm 2007, đã có sự giảm số vụ TNGT (1.368 hoặc -15,44%), số trường hợp tử vong (1.115 hoặc -14,01%) và bị thương *(1.957 hoặc -28,53%).

2) Bối cảnh tương lai: Nguy cơ TNGT đường bộ vẫn còn cao và tình hình ATGT còn phức tạp

Dự đoán trong những năm tới, nền kinh tế đất nước sẽ tiếp tục phát triển và mức sống của người dân tiếp tục được cải thiện. Bên cạnh đó, cũng sẽ còn tốc độ tăng cơ giới hóa cao, và nguy cơ TNGT cao. Năm 2007, số phương tiện mới đăng ký là trên 130.000 xe ô tô (tăng 12,8%) và 3 triệu xe máy (tăng 16,4%). Và nếu không có các biện pháp hiệu quả, mức tăng từ 12-16% này sẽ tiếp tục trong giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Một vấn đề quan trọng khác là khả năng của cơ sở hạ tầng hiện đang không theo kịp nhu cầu vận tải. Ngoài ra, tỷ lệ đất cho giao thông còn rất hạn chế: chỉ 6,4% ở Hà Nội và 6,7% ở thành phố Hồ Chí Minh so với tỷ lệ 22-25% ở các thành phố lớn trên thế giới.

Thêm vào sự vênh nhau giữa tốc độ tăng số lượng phương tiện giao thông và tốc độ phát triển hạ tầng giao thông, tình hình trật tự ATGT cũng bị ảnh hưởng bởi những yếu tố phức tạp khác liên quan đến người tham gia giao thông. Mức độ nhận thức ATGT nhìn chung của hầu hết người tham gia giao thông còn thấp và chưa đáp ứng được yêu cầu của xã hội giao thông hiện đại. Ngoài ra, trong những năm tới, chính sách nới rộng của luật cư trú và việc hội nhập quốc tế cũng dự kiến góp phần vào tốc độ tăng cơ giới hóa của đất nước.

2.2 Các mục đích và mục tiêu của Chương trình hành động

1) Mục đích của Chương trình hành động

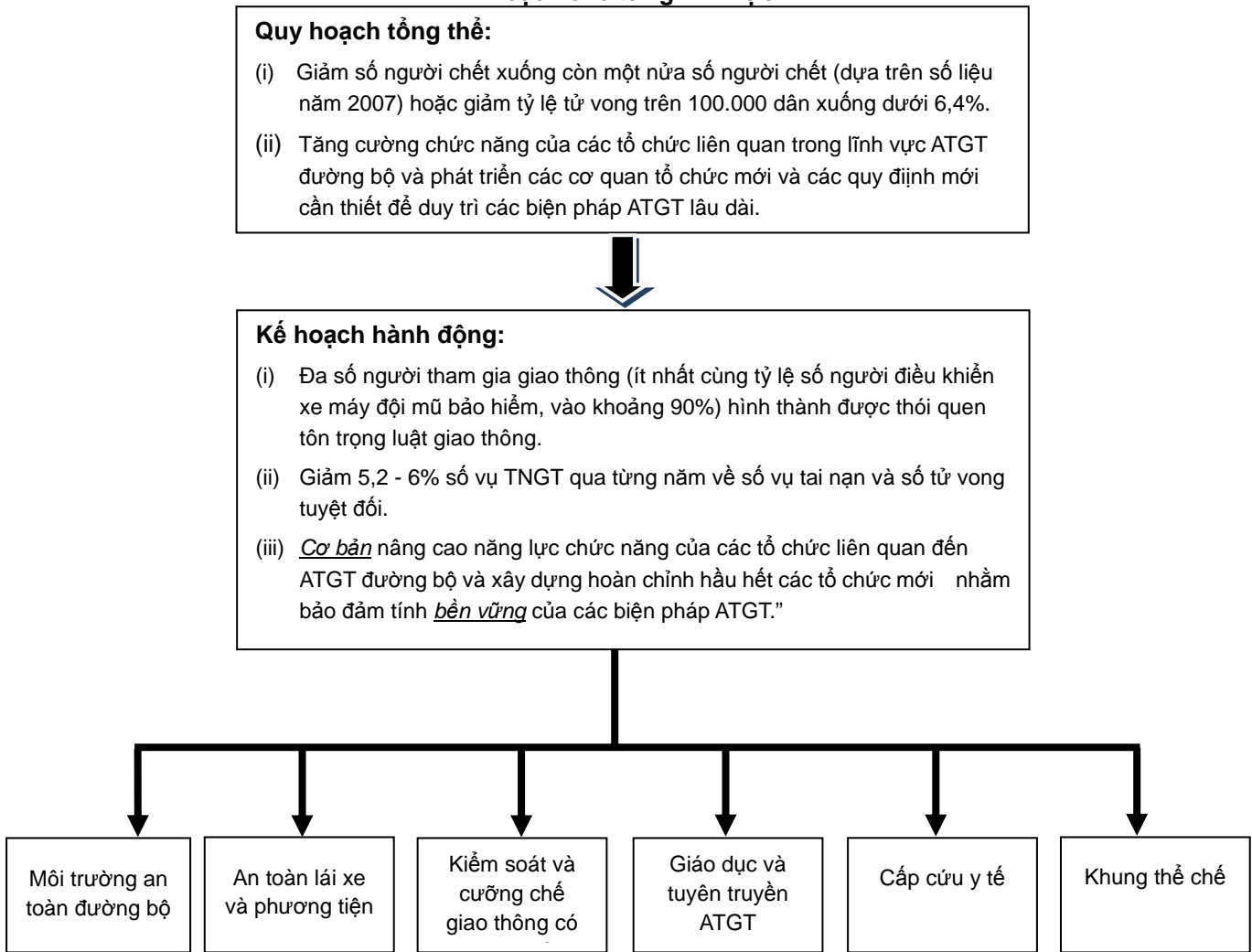
- Triển khai một hệ thống các biện pháp cơ bản nhằm giải quyết một cách hiệu quả và bền vững vấn đề TNGT và từng bước giảm tai nạn.
- Tạo điều kiện thuận lợi nhằm giảm liên tục thiệt hại do TNGT, cả về người và của trong giai đoạn kế hoạch 5 năm.
- Nâng cao kiến thức, tạo ra sự tự giác chấp hành luật của người tham gia giao thông, đặc biệt là người điều khiển phương tiện.
- Tăng cường hoạt động quản lý chất lượng các phương thức vận tải.
- Nâng cao năng lực cho các lực lượng cưỡng chế giao thông.
- Xác định các yếu tố gây hại cho ATGT trong hạ tầng giao thông.
- Hoàn thiện công tác tổ chức giao thông vận tải, hệ thống pháp lý về trật tự ATGT.
- Tiếp tục hoàn thiện cơ chế, tổ chức quản lý về ATGT từ cấp trung ương đến địa phương.

2) Mục tiêu

Như trong Hình 2.2.1, các mục tiêu cụ thể cho từng lĩnh vực được xác định dựa trên các mục tiêu chung của Chương trình hành động này.

Để đạt được các mục tiêu đặc biệt này, các hoạt động cần thiết sẽ được lựa chọn cùng với kế hoạch thực hiện và đầu tư. Mỗi Chương trình hành động của từng lĩnh vực cần đáp ứng được yêu cầu cụ thể riêng cho lĩnh vực đó, đồng thời các hành động của lĩnh vực này cũng cần phối hợp với hành động của lĩnh vực khác nhằm bảo đảm một Chương trình hành động ATGT thống nhất và toàn diện.

Hình 2.2. 1 Các mục tiêu từ Quy hoạch tổng thể đến Chương trình hành động và các kế hoạch cho từng lĩnh vực



Mục tiêu theo từng lĩnh vực

Lĩnh vực	Mức độ tác động (Mục tiêu)	Chương trình ưu tiên (Lĩnh vực trọng tâm)
Hạ tầng kỹ thuật	60% (15%)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Giảm 50% số điểm đen trên quốc lộ ■ Giảm 30% số tai nạn thương vong do xe máy trên quốc lộ ■ Giảm 15% số người đi bộ và xe đạp trên quốc lộ ■ Giảm 15% số người đi bộ và xe đạp khu vực đô thị
Cưỡng chế	20% (5%)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cưỡng chế nghiêm với những người cố tình vi phạm ■ Hiện đại hóa thiết bị cưỡng chế
Giáo dục	10% (2.5%)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Phát triển Văn hóa giao thông (cộng đồng) ■ Phát triển các cơ sở giáo dục
Cấp cứu	10% (2.5%)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Giảm 2.5% số người tử vong trong bệnh viện ■ Tuyên truyền hệ thống cấp cứu trước và 115
GPLX, Đăng kiểm	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ Công tác chuẩn bị hệ thống cấp GPLX và đăng kiểm mới cho xe máy và ô tô
Thể chế	-	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cải cách hành chính UBATGTQG ■ Quỹ tài trợ ATGT ■ Phát triển nguồn nhân lực

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3 KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN THEO NGÀNH

3.1 Kế hoạch Phát triển Hạ tầng Giao thông đường bộ

1) Tóm tắt Chương trình hành động trong lĩnh vực hạ tầng

(i) Chỉ số đích giảm tai nạn

(1) Quốc lộ

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

(2) Đường đô thị

- Số vụ tai nạn năm 2012 trên đường đô thị sẽ giảm 15% so với năm 2007.

(ii) Tóm tắt nội dung Chương trình hành động

Bảng 3.1.1 cho thấy Tóm tắt Chương trình hành động 5 năm trong lĩnh vực phát triển hạ tầng giao thông vận tải.

Bảng 3.1. 1 Tóm tắt Chương trình hành động phát triển hạ tầng đường bộ

Chương trình	Nội dung chương trình
1. Cải tạo điểm đen	1) Xây dựng các tiêu chí thực tế để xác định điểm đen. 2) Thực hiện chương trình nâng cao năng lực quản lý điểm đen theo các dự án của WB và JBIC. 3) Xây dựng khung đào tạo cán bộ cốt cán cho các kỹ sư của Khu quản lý đường bộ và Sở giao thông vận tải
2. Phát triển hệ thống thẩm định ATGT	1) Xây dựng hướng dẫn thực thi (giai đoạn nghiên cứu tiền khả thi, nghiên cứu khả thi, thiết kế và vận hành) để phối hợp với chương trình hỗ trợ kỹ thuật của WB và JBIC. 2) Thực hiện chương trình nâng cao năng lực thẩm định ATGT thử nghiệm theo dự án ATGT của WB.
3. Phát triển hành lang ATGT	1) Xây dựng một quá trình ưu tiên để thực hiện việc thu hồi hành lang ATGT trên phương diện mức độ nghiêm trọng của tai nạn, điều kiện giao thông và điều kiện hai bên đường. 2) Thiết lập hệ thống CSDL để hỗ trợ việc thực hiện. 3) Xây dựng khung pháp lý/thể chế nhằm cưỡng chế người định cư bất hợp pháp và hệ thống tư vấn công cộng để triển khai thuận lợi. 4) Chuẩn bị việc sửa đổi/bổ sung các điều khoản pháp lý để đẩy nhanh hạng mục ưu tiên.
4. Cải thiện trang thiết bị ATGT trên quốc lộ	1) Triển khai dự án cải thiện cơ sở hạ tầng trên quốc lộ bao gồm: <ul style="list-style-type: none"> - Cải thiện nút giao theo (sẽ xác định) tiêu chuẩn thiết kế. - Phân làn theo loại phương tiện theo (sẽ xác định) tiêu chuẩn thiết kế. - Nâng cấp trang thiết bị trên đoạn giao cắt với đường sắt. - Tăng cường biện pháp ngăn chặn tai nạn vào ban đêm và trên các đoạn có mật độ giao thông lớn và nhiều nguy cơ. 2) Thiết lập các tiêu chí thực tế và kỹ thuật để hỗ trợ các chương trình: <ul style="list-style-type: none"> - Các tiêu chuẩn thiết kế để làm rõ mức độ cải tạo nút giao; cải

Chương trình	Nội dung chương trình
	<p>tạo hình học, lắp đặt hệ thống tín hiệu và cải tạo giao cắt khác mức, dựa vào điều kiện giao thông.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiêu chí thiết kế để phân làn theo loại phương tiện, xem xét quy định phân làn theo điều kiện giao thông.
5. Ngăn chặn TNGT đối với đối tượng dễ bị tai nạn	<ol style="list-style-type: none"> 1) Triển khai dự án cải tạo cơ sở hạ tầng trên quốc lộ hợp tác với người dân địa phương: <ul style="list-style-type: none"> - Cung cấp đường cho người đi bộ và đi xe đạp tại các đoạn cần thiết dựa trên tiêu chuẩn thiết kế xác định. - Lắp đặt trang thiết bị hỗ trợ người đi bộ qua đường ở các đoạn cần thiết dựa trên tiêu chuẩn thiết kế xác định. 2) Xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật để lắp đặt hoặc cung cấp trang thiết bị cho người đi bộ/xe đạp nói trên sao cho phù hợp với điều kiện giao thông. 3) Xây dựng chương trình hoặc chiến lược giáo dục để hỗ trợ các biện pháp hạ tầng nói trên.
6. Phát triển ATGT trên đường cao tốc	<ol style="list-style-type: none"> 1) Xây dựng vụ chuyên trách thuộc Bộ Giao thông vận tải. 2) Xây dựng luật/quy định giao thông và quy định vận hành đường cao tốc. 3) Bộ Giao thông vận tải xây dựng tiêu chuẩn vận hành/quản lý giao thông và tiêu chuẩn kỹ thuật về trang thiết bị ATGT. 4) Xây dựng khung bảo đảm ATGT trên dự án xây dựng hoặc vận hành đường cao tốc với việc sử dụng hệ thống thẩm định ATGT.
7. Phát triển ATGT cho công trình đường bộ	<ol style="list-style-type: none"> 1) Xây dựng hướng dẫn ATGT cho công trình đường bộ để sử dụng trong thẩm định ATGT trong giai đoạn thi công. 2) Triển khai dự án thí điểm dựa trên kết quả duy tu bảo dưỡng tại các đoạn có nguy cơ TNGT cao, sau đó xây dựng tiêu chuẩn/yêu cầu về hiệu quả của công tác duy tu bảo dưỡng, để có một hệ thống bảo dưỡng phù hợp trên các quốc lộ. 3) Lắp đặt trạm cân đo phương tiện nhằm giảm tai nạn do quá tải.
8. Theo dõi và duy trì ATGT	<ol style="list-style-type: none"> 1) Xây dựng hướng dẫn đánh giá lợi ích ATGT bao gồm phương pháp lưu số tổn thất. 2) Xây dựng khung giám sát/đánh giá ATGT sau khi thực hiện các biện pháp về cơ sở hạ tầng.
9. Phát triển ATGT trên đường đô thị và đường vòng tránh đô thị	<ol style="list-style-type: none"> 1) Cải thiện và nâng cấp các biện pháp về ATGT ở các nút giao trong đó có bảo đảm cho người đi bộ qua đường an toàn. 2) Xây dựng tài liệu về định pha và hướng dẫn điều khiển tín hiệu để nâng cao năng lực điều khiển giao thông của lực lượng quản lý giao thông (cảnh sát giao thông) cũng như cơ quan quản lý đường bộ (Sở giao thông vận tải/Cục đường bộ), hướng vào việc nâng cấp hệ thống tín hiệu theo hướng kiểm soát theo tuyến và kiểm soát trên diện rộng. 3) Xây dựng hệ thống đào tạo nhân lực phát triển năng lực điều khiển giao thông. 4) Thúc đẩy việc cải thiện hạ tầng đường bộ liên quan đến tai nạn do vượt/chuyển làn: <ul style="list-style-type: none"> - Lắp đặt dải phân cách mềm ở trên các đoạn hoặc tuyến có tần suất tai nạn do vượt ầu cao. - Cung cấp lối đi cho xe đạp để giảm thiểu nguy cơ do giao thông hỗn hợp và triển khai chiến dịch an toàn. - Đưa vào hệ thống làn ưu tiên cho xe buýt trong giờ cao điểm để giảm thiểu nguy cơ tai nạn do giao thông hỗn hợp. - Xây dựng khung quy hoạch đô thị và thể chế để tại ra không

Chương trình	Nội dung chương trình
	gian đỗ xe, để giảm tình trạng đỗ xe trên lòng đường vỉa hè. 5) Thực hiện quy hoạch đường tránh đô thị lồng ghép với bảo đảm hành lang ATGT và thẩm định ATGT để đưa vào chương trình đánh giá tác động giao thông.
10. Phát triển nguồn nhân lực	1) Xây dựng tài liệu hướng dẫn về xử lý điểm đen để hỗ trợ cơ quan quản lý đường bộ và kỹ sư giao thông. 2) Xây dựng tài liệu về thẩm định ATGT để hỗ trợ công tác thiết kế của kỹ sư giao thông và hoạt động của thẩm định viên.

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

2) Kế hoạch triển khai và đầu tư

(i) Các cơ quan triển khai

Các cơ quan triển khai chịu trách nhiệm các chương trình trong Chương trình hành động về hạ tầng chủ yếu được trình bày tóm tắt trong Bảng 3.1.2 sau đây

Bảng 3.1. 2 Cơ quan chịu trách nhiệm về các biện pháp an toàn đã đề xuất cho cơ sở đường bộ

Chương trình	Cơ quan chủ quản	Cơ quan liên quan
1. Kế hoạch xử lý điểm đen		
1) Thực hiện cải tạo điểm đen	VRA/RRMU	
2) Xây dựng cơ cấu hợp tác giữa cảnh sát giao thông và cơ quan quản lý đường bộ	VRA	MOPS NTSC
3) Xây dựng tiêu chí thực tế về cải tạo điểm đen (kết hợp với dự án an toàn giao thông của WB hoặc JBIC)	MOT	NTSC-TSPMU
4) Tăng cường năng lực quản lý điểm đen (kết hợp với dự án an toàn giao thông của WB hoặc JBIC)	VRA	NTSC-TSPMU
2 Kế hoạch phát triển hệ thống thẩm định an toàn GT		
1) Xem xét lại Hướng Dẫn thẩm định an toàn giao thông (kết hợp với dự án an toàn giao thông của WB hoặc JBIC)	MOT	NTSC-TSPMU
2) Khuyến nghị hệ thống TSA với cơ quan quản lý đường bộ	MOT	VRA, Chủ dự án
3) Dự án thí điểm trong WB VRSP-1	VRA	NTSC-TSPMU
3. Kế hoạch phát triển hành lang an toàn giao thông		
1) Xây dựng kế hoạch thực hành động toàn quốc	VRA/RRMU	Cơ quan địa phương
2) Xây dựng khung thể chế trợ giúp	VRA	Cơ quan địa phương
3) Sửa đổi / bổ sung điều khoản pháp lý	MOT	
4. Kế hoạch tăng cường trang thiết bị an toàn giao thông đường ô tô		
1) Biên soạn hướng dẫn/ tiêu chuẩn thiết kế về an toàn giao thông	MOT	MOPS
2) Đẩy mạnh an toàn giao thông thông suốt/ tiện lợi		
-Cải tạo điểm giao cắt	VRA/RMMU	
-Phân làn xe theo loại xe	VRA/RMMU	

Chương trình	Cơ quan chủ quản	Cơ quan liên quan
- Cải tạo giao cắt đường sắt	Công ty vận tải đường sắt	
- Lắp đặt hệ thống chiếu sáng trên quốc lộ	VRA/RMMU	
5. Kế hoạch phòng ngừa tai nạn cho người sử dụng đường bộ		
1) Bộ giao thông vận tải xây dựng tiêu chuẩn thiết kế an toàn xe đạp/ người đi bộ	MOT	
2) Tiến hành khảo sát xác định các điểm cần lắp đặt cung cấp đường cho người đi bộ, xe đạp và các trang thiết bị qua đường	VRA/RMMU	Cơ quan địa phương
3) Xây dựng kế hoạch cải tạo cơ sở hạ tầng đường bộ	VRA/RMMU	
4) Xây dựng kế hoạch thực hiện về chương trình giáo dục và phổ biến an toàn giao thông	VRA/RMMU	Cơ quan địa phương
5) Thực hiện chương trình hành động	VRA/RMMU	Cơ quan địa phương
6. Kế hoạch xây dựng an toàn cho đường cao tốc		
1) Xây dựng điều lệ quy tắc giao thông và quy tắc khai thác đường cao tốc	MOT, MOPS	
2) Biên soạn tiêu chuẩn quản lý / khai thác giao thông đường cao tốc và tiêu chuẩn kỹ thuật lắp đặt trang thiết bị an toàn giao thông	MOT	Chủ dự án
3) Thực hiện thẩm định an toàn giao thông	MOT	Chủ dự án
7. Kế hoạch phát triển an toàn giao thông cho công trình đường bộ		
1) An toàn giao thông trên công trình xây dựng đường bộ		
- Biên soạn hướng dẫn an toàn đường bộ	MOT	
Thực hiện công tác thẩm định an toàn giao thông trên toàn quốc về xây dựng đường	MOT	Chủ dự án
2) Lắp đặt trạm cân xe trên các quốc lộ lựa chọn	VRA/RMMU	
3) Lắp đặt trạm cân xe trên các quốc lộ lựa chọn	VRA/RMMU	Lực lượng cảnh sát
8. Kế hoạch bảo dưỡng/ theo dõi an toàn giao thông		
1) Biên soạn hướng dẫn đánh giá lợi ích an toàn giao thông	MOT	
2) Thực hiện việc đánh giá theo dõi	MOT	Chủ dự án
9. Kế hoạch phát triển an toàn giao thông cho đường tránh đô thị và đường đô thị		
1) Biện pháp an toàn ở điểm giao cắt	TUPWS, CSGT	
2) Biện pháp an toàn về tai nạn do vượt xe/ chuyển làn	TUPWS	Cơ quan địa phương
3) Phát triển đường tránh đô thị	VRA	Cơ quan địa phương
10. Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực		
1) Biên soạn sách hướng dẫn kỹ thuật về xử lý điểm đen	VRA/RMMU	MOT
2) Biên soạn sổ tay kỹ thuật về thẩm định an toàn giao thông	MOT	VRA

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Kế hoạch về nguồn kinh phí

Bảng 3.1.3 tổng hợp nguồn vốn đầu tư cho Chương trình hành động phát triển hạ tầng đường bộ an toàn. Cần lưu ý rằng kinh phí cho các biện pháp đường đô thị và đường tránh đô thị chưa được dự toán do kinh phí đầu tư phải được làm rõ dựa trên kế hoạch phát triển đô thị của các cấp có thẩm quyền cụ thể. Từng khoản đầu tư được trình bày cụ thể trong Bảng 3.1.4

Bảng 3.1.3 Chi phí đầu tư giả định cho Chương trình hành động an toàn cơ sở hạ tầng đường bộ

Đơn vị: triệu US\$

Chương trình và các thành phần chương trình	Năm						Tổng chi phí (2009-2013)	Lưu ý
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
1. Kế hoạch xử lý điểm đen								
(1) Cục ĐBVN thực hiện công tác xử lý điểm đen trên quốc lộ	8.0	8.0	7.0	6.0	5.0	4.0	30.0	Như ngân sách của năm 2008
(2) Xây dựng cơ cấu giữa CSGT và cơ quan quản lý đường bộ								
1) Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông trong kế hoạch an toàn đường bộ VN-1 của WB(VRSP-1)		(1.7)	(1.8)	(1.8)			(5.3)	Chi phí dự án theo WB VRSP-1
2) Đẩy mạnh đề án xử lý điểm đen giữa cơ quan quản lý đường bộ và CSGT				0.1	0.1		0.2	Chỉ cho chi phí hành chính
(3) Xây dựng tiêu chí thực tế về cải tạo điểm đen								
1) Xem xét việc định nghĩa điểm đen bằng tiêu chí hiện nay	0.1						0.1	
2) Thực hiện dự án thí điểm cải tạo điểm đen bao gồm đào tạo / phát triển năng lực cho các kỹ sư								
- Cải tạo điểm đen quốc lộ 1,51) trong dự án WB VRSP-1		(0.9)	(0.9)	(0.9)			(2.7)	Chi phí dự án theo WB VRSP-1
- Dự án nâng cao an toàn giao thông của JBIC (QL_-3, 5, 10, 18)		(9.0)	(9.0)	(9.0)	(9.0)	(9.0)	(45.0)	Chi phí dự án theo JBIC
3) Xây dựng tiêu chí thực tế			0.1				0.1	
(4) Tăng cường năng lực quản lý điểm đen								
1) Phát triển hệ thống trao đổi kinh nghiệm/ kỹ thuật / nguồn nhân lực liên quan đến cải tạo điểm đen								
- Xem xét và phân tích thực tế điểm đen trong thời gian vừa qua	0.1	0.1					0.1	
- Đào tạo kỹ sư của cơ quan Cục ĐBVN trong dự án JBIC/WB		0.2					0.2	Quỹ đối tác theo WB VRSP-1
- Cơ quan Cục ĐBVN đào tạo kỹ sư của Khu QLĐB			0.8				0.8	0.2 M \$ /cho một khu QLĐB

Chương trình và các thành phần chương trình	Năm						Tổng chi phí (2009-2013)	Lưu ý
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
2) Quảng cáo việc thực hiện cải tạo điểm đen với chính quyền địa phương								
- Cục ĐBVN, khu QLDB đào tạo kỹ sư của sở giao thông vận tải				0.8			0.8	0.2 M \$ / cho một khu QLDB
- Sở GTVT thực hiện cải tạo điểm đen ở tỉnh lộ				4.0	8.0	8.0	20.0	
Tổng :	8.2	8.3	7.9	10.9	13.1	12.0	52.0	
2. Kế hoạch phát triển thậm định an toàn giao thông								
(1) Chính sửa lại hướng dẫn thậm định ATGT(TSA)								
1) Bộ GTVT xây dựng tiến độ thực hiện và tiêu chí đánh giá								
- Giai đoạn tiền khả thi, khả thi và thiết kế chi tiết		0.1					0.1	
- Giai đoạn khai thác		0.1					0.1	
2) Bộ GTVT ban hành hướng dẫn TSA đã chỉnh sửa			0.1				0.1	
(2) Quảng cáo hệ thống TSA với cơ quan quản lý đường bộ								
1) Xây dựng kế hoạch thực hiện TSA trên quốc lộ								
- Giai đoạn tiền khả thi, khả thi và thiết kế chi tiết(do BGTVT)			0.1				0.1	
- Giai đoạn khai thác (do Cục ĐBVN)				0.1			0.1	
3) Tiến hành kế hoạch thực hiện trên quốc lộ			0.4	0.4	0.4	0.4	1.6	20,000 US\$ / một dự án
(3) Dự án thí điểm trong WB VRSP-1								
1) Dự án thí điểm TSA		(0.4)	(0.3)				(0.7)	Chi phí dự án theoWB VRSP-1
2) Chương trình phát triển năng lực		0.1	0.1	0.1	0.1		0.4	Quý đối tác theoWB VRSP-1
Tổng :		0.3	0.7	0.6	0.5	0.4	2.5	
3. Kế hoạch phát triển hành lang an toàn giao thông								

Chương trình và các thành phần chương trình	Năm						Tổng chi phí (2009-2013)	Lưu ý
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
(1) Xây dựng kế hoạch thực hiện hành động toàn quốc								
1) Rà soát việc ưu tiên thực hiện	0.1	0.1					0.1	
2) Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu		0.2					0.2	
3) Xây dựng Chương trình hành động thực hiện			0.1				0.1	
4) Tiến hành khảo sát thống kê về đền bù và xây dựng biểu mẫu ngân sách trên đoạn ưu tiên của quốc lộ			5.0				5.0	1,000 US\$ x 5,000 km
5) Thực hiện việc đền bù và giải tỏa trên đoạn ưu tiên đã chọn			25.0	50.0	50.0	50.0	175.0	0.1 triệu US\$ / km
(2) Xây dựng khuôn khổ thể chế trợ giúp								
1) Xây dựng khuôn khổ pháp lý cho việc tăng cường và phạt cường chế chống dân tái lấn chiếm bất hợp pháp		0.1					0.1	
2) Xây dựng hệ thống đền bù			0.2				0.2	
3) Xây dựng hệ thống tư vấn công cộng				0.1			0.1	
(3) Sửa đổi / bổ sung điều khoản pháp lý								
1) Rà soát các vấn đề kỹ thuật từ việc theo dõi thực hiện thí điểm của quốc lộ 1 và xây dựng Chương trình hành động toàn quốc	0.1	0.1					0.1	
2) Rà soát sự ủng hộ		0.2					0.2	
3) Xây dựng dự thảo sửa đổi / bổ sung điều khoản pháp lý và trình cơ quan pháp lý			0.1				0.1	
Tổng :	0.2	0.7	30.4	50.1	50.0	50.0	181.2	
4. Kế hoạch tăng cường trang thiết bị an toàn GT trên quốc lộ								
(1) Xây dựng tiêu chuẩn/ hướng dẫn thiết kế về ATGT								

Chương trình và các thành phần chương trình	Năm						Tổng chi phí (2009-2013)	Lưu ý
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
1) Rà soát vấn đề và thành lập các nhóm công tác	0.1							
2) Nêu đề giải quyết và đồng ý vấn đề kỹ thuật liên quan đến quản lý / quy tắc giao thông với bộ công an		0.1					0.1	
3) Xây dựng bổ sung/ cập nhật / nâng cấp các tiêu chuẩn thiết kế/ hướng dẫn về tăng cường trang thiết bị ATGT		0.4					0.4	Thuê tư vấn địa phương
4) Tích hợp các tiêu chuẩn thiết kế/ hướng dẫn và biên soạn sổ tay chỉ dẫn			0.4				0.4	Thuê tư vấn địa phương
5) Xây dựng các bản vẽ tiêu chuẩn về biện pháp ATGT				0.2			0.2	Thuê tư vấn địa phương
6) Ban hành cuốn sách nhỏ về (Tiêu chuẩn thiết kế ATGT)				0.1			0.1	Chi phí biên tập và xuất bản
(2) Quảng bá ATGT tiện lợi/ thân thiện								
1) Cải tạo điểm giao cắt								
- Xây dựng tiêu chí thiết kế bổ sung của thiết kế điểm giao cắt	0.6	0.6					0.6	Bảng trợ giúp kỹ thuật
- Tiến hành khảo sát lưu lượng giao thông tại các điểm giao cắt trên quốc lộ (lớn hơn cấp 3)		2.0					2.0	500 US\$ / địa điểm
- Khu QLDB xây dựng việc thực hiện		1.2					1.2	Bao gồm nghiên cứu tiền khả thi của Khu QLDB
- Cục ĐBVN xây dựng chương trình hành động			0.5				.5	Bao gồm nghiên cứu khả thi
- Thực hiện chương trình hành động			18.0	36.0	36.0	36.0	126.0	0.12 triệu US\$ / địa điểm
2) Phân làn xe theo loại xe								
- Bộ GTVT xây dựng hướng dẫn thiết kế	0.1							
- Thỏa luận quy tắc giao thông về phân làn xe với Bộ công an và cho phép		0.1					0.1	
- Cục ĐBVN xây dựng kế hoạch thực hiện		0.5					0.5	Bao gồm nghiên cứu khả thi

Chương trình và các thành phần chương trình	Năm						Tổng chi phí (2009-2013)	Lưu ý
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
-Khảo sát thiết kế chi tiết và xây dựng		25.0	50.0	50.0	50.0	50.0	225.0	0.15 triệu US\$ / km
3) Cải tạo xây dựng giao cắt đường sắt								
- Đóng cửa và bảo vệ bằng rào chắn tại các đường giao bất hợp pháp	2.1	2.1					2.1	Hàng rào bảo vệ: 200 US\$ / m
- Lắp đặt hệ thống cảnh báo tự động tại tất cả các địa điểm	1.5	3.1					3.1	7,500 US\$ / địa điểm
- Thay thế bằng rào chắn đóng mở tự động trên quốc lộ			3.6				3.6	30,000 US\$ / địa điểm
- Thay thế bằng rào chắn đóng mở tự động trên tỉnh lộ/ đường tỉnh				3.8	3.8	3.8	11.4	20,000 US\$/ địa điểm
4) Lắp đặt hệ thống chiếu sáng trên quốc lộ								
- Đoạn có lưu lượng giao thông cao		4.5	4.5				9.0	18,000 US\$ / km
- Đoạn có nguy cơ tai nạn cao				2.1	2.1	2.1	6.3	43,000 US\$ / km (bao gồm hàng rào bảo vệ)
Tổng :	4.4	39.6	77.0	92.2	91.9	91.9	392.6	
5. Kế hoạch đề phòng tai nạn cho người sử dụng đường								
1) Bộ GTVT xây dựng tiêu chuẩn thiết kế về an toàn cho người đi bộ/ xe đạp	0.2							Thuê tư vấn địa phương
2). Khảo sát xác định các điểm để cung cấp đường cho người đi bộ xe đạp và trang thiết bị hướng dẫn qua đường		1.0					1.0	200 US\$ / km
3) Cục ĐBVN Xây dựng kế hoạch thực hiện cải tại cơ sở hạ tầng đường bộ		0.5					0.5	Bao gồm nghiên cứu khả thi
4) Ủy ban ATGT cấp tỉnh xây dựng kế hoạch thực hiện về chương trình phổ biến an toàn và giáo dục			0.3				0.3	Thuê tư vấn địa phương
5). Xây dựng chương trình hành động (Đường đi bộ/ xe đạp : 0.15 triệu US\$ / km, cầu cho người đi			12.5	25.0	25.0	25.0	87.5	

Chương trình và các thành phần chương trình	Năm						Tổng chi phí (2009-2013)	Lưu ý
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
bộ : 0.14 triệu US\$ / địa điểm)								
Tổng :	0.2	1.5	12.8	25.0	25.0	25.0	89.3	
6. Kế hoạch phát triển an toàn trên đường cao tốc								
1).Xây dựng điều lệ / quy tắc giao thông và quy tắc khai thác đường cao tốc		0.2					0.2	
2).Bộ GTVT xây dựng tiêu chuẩn quản lý/ khai thác giao thông đường cao tốc và (tiêu chuẩn kỹ thuật về lắp đặt trang thiết bị an toàn giao thông)		1.0	1.0				2.0	Bằng trợ giúp kỹ thuật
3).Thực hiện “thẩm định an toàn giao thông”				0.3	0.3	0.3	0.9	30,000 US\$ / một dự án
Tổng :	0.0	1.2	1.0	0.3	0.3	0.3	3.1	
7. Kế hoạch phát triển an toàn giao thông trong công trình đường bộ								
(1) ATGT trên công trình xây dựng đường bộ								
1) Xây dựng hướng dẫn an toàn công trình đường bộ		0.3					0.3	Bằng trợ giúp kỹ thuật
2) Thực hiện thẩm định an toàn giao thông trong giai đoạn xây dựng của WB VTSP-1			(0.1)				(0.1)	Chi phí dự án theo WB VRSP-1
3) Thực hiện thẩm định an toàn giao thông toàn quốc về xây dựng đường bộ				0.1	0.2	0.2	0.5	5,000 US\$ / một dự án
(2) Hệ thống bảo dưỡng cơ sở thực hiện lâu dài								
1) Dự án thực hiện việc bảo dưỡng cơ sở thực hiện lâu dài								
- Xây dựng yêu cầu / tiêu chuẩn / thực hiện		0.2					0.2	Bằng trợ giúp kỹ thuật
- Đấu thầu			0.1				0.1	Bằng trợ giúp kỹ thuật
- Thực hiện dự án thí điểm trên quốc lộ			2.5	5.0			7.5	Chi phí duy trì : 15,000 US\$ /

Chương trình và các thành phần chương trình	Năm						Tổng chi phí (2009-2013)	Lưu ý
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
								km
2) Thực hiện trên toàn quốc					(50.0)	(50.0)	(100.0)	Chi phí duy trì : 10,000 US\$ / km
(3) Lắp đặt chạ m cân xê trên quốc lộ đư ợc chọn								
1) Lắp đặt thiết bị cân xe ở trạm thu phí đư ợc chọn		6.0					6.0	0.2 triệu US\$ / địa đi ểm
2) Thực hiện chiến dịch cưỡng chế xe quá tải		0.2	0.1				0.3	
Tổng :	0.0	6.7	2.7	5.1	0.2	0.2	14.9	
8. Kế hoạch duy trì / theo dõi ATGT								
1) Xây dựng hướng dẫn đánh giá lợi ích an toàn giao thông								
- Xem xét hồ sơ thiệt hại tổn thất của tai nạn đã qua và rà soát các vấn đề để xây dựng tiêu chí đánh giá thiệt hại tổn thất		0.2					0.2	Thuê tư vấn địa phương
- Thực hiện thu thập thêm dữ liệu và khảo sát bổ sung		0.3					0.3	Bảng trợ giúp kỹ thuật
- Xây dựng dự thảo tiêu chí đánh giá thiệt hại tổn thất			0.3				0.3	Bảng trợ giúp kỹ thuật
- Rà soát các thông số đánh giá thiệt hại tổn thất bằng hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn bằng VRST-1			(0.1)				(0.1)	Chi phí dự án theo WB VRSP-1
- Xây dựng hướng dẫn lợi ích đánh giá an toàn giao thông				0.2			0.2	Thuê tư vấn địa phương
2) Thực hiện đánh giá theo dõi				0.4	0.4	0.4	1.0	10,000 US\$ / một dự án
Tổng :	0.0	0.5	0.3	0.4	0.4	0.4	2.0	
9. Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực								
(1) Xây dựng hướng dẫn kỹ thuật về xử lý điểm đen								
1) Thu thập dữ liệu kinh nghiệm xử lý điểm đen				0.1	0.1		0.2	
2) Xem xét và phân tích kinh nghiệm xử lý điểm đen					0.3		0.3	Bảng trợ giúp kỹ thuật

Chương trình và các thành phần chương trình	Năm						Tổng chi phí (2009-2013)	Lưu ý
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
3) Biên soạn/ biên tập/ xuất bản sách hướng dẫn						0.2	0.2	Bảng trợ giúp kỹ thuật
(2) Xây dựng sổ tay kỹ thuật về thẩm định an toàn giao thông								
1) Xem xét kinh nghiệm thẩm định an toàn giao thông					0.3		0.3	Bảng trợ giúp kỹ thuật
2) Biên tập và xuất bản sổ tay						0.2	0.2	
Tổng :	0.0	0.0	0.0	0.1	0.7	0.4	1.2	
Tổng chi phí	13.0	58.8	132.8	184.7	182.1	180.6	739.0	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Bảng 3.1. 4 Tổng hợp kinh phí cho Chương trình hành động về hạ tầng đường bộ (*)

Đơn vị: Triệu USD

Chương trình	Năm						Kinh phí (2009-2013)
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
1.Cải tạo điểm đen	(8,2)	8,3	7,9	10,9	13,1	12,0	52,0
2.Phát triển hệ thống thẩm định ATGT		0,3	0,7	0,6	0,5	0,4	2,5
3.Phát triển hành lang ATGT	(0,2)	0,7	30,4	50,1	50,0	50,0	181,2
4.Cải thiện trang thiết bị ATGT trên quốc lộ	(4,4)	39,6	77,0	92,2	91,9	91,9	392,6
5.Ngăn chặn TNGT đối với đối tượng dễ bị tai nạn	(0,2)	1,5	12,8	25,0	25,0	25,0	89,3
6.Phát triển ATGT trên đường cao tốc		1,2	1,0	0,3	0,3	0,3	3,1
7.Phát triển ATGT cho công trình đường bộ		6,7	2,7	5,1	0,2	0,2	14,9
8.Theo dõi và duy trì ATGT		0,5	0,3	0,4	0,4	0,4	2,0
9.Phát triển nguồn nhân lực				0,1	0,7	0,4	1,2
Tổng cộng	(13,0)	58,8	132,8	184,7	182,1	180,6	739,0

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3) Phát triển ATGT cho đường đô thị và đường tránh đô thị

Nghiên cứu này không có mục đích xây dựng Chương trình hành động cho các thành phố cụ thể. Do mỗi tỉnh/thành đều có điều kiện giao thông riêng, nhóm Nghiên cứu đề xuất xem xét và sử dụng các hướng dẫn sau đây về xây dựng các biện pháp ATGT trong quy hoạch đô thị và mạng lưới đường bộ do chính quyền địa phương chuẩn bị.

(i) Biện pháp an toàn tại nút giao**(1) Kế hoạch ưu tiên cho biện pháp an toàn tại nút giao**

Các biện pháp sau đây sẽ giúp giảm TNGT ở các nút giao:

- Tín hiệu hóa cũng như sắp xếp hình học làn đường ở nút giao dựa trên điều kiện giao thông sẽ được coi là biện pháp ưu tiên hàng đầu.
- Biện pháp an toàn cho người đi bộ qua đường; định pha đèn tín hiệu giao thông hợp lý cho người đi bộ; lắp đặt khu vực chờ cho người đi bộ ở dải phân cách giữa; lắp đặt cầu vượt hoặc hầm đi bộ, dựa trên điều kiện giao thông.
- Hệ thống điều khiển tín hiệu sẽ được thay thế bằng các hệ thống cao cấp dựa trên mật độ giao thông và tắc nghẽn giao thông (có nghĩa là hệ thống điều khiển theo điểm sẽ được thay thế bằng hệ thống điều khiển theo tuyến, và hệ thống điều khiển theo tuyến sẽ được nâng cấp lên hệ thống diện rộng theo khu vực được một trung tâm điều khiển trung tâm vận hành).

(2) Cần nâng cấp hệ thống điều khiển tín hiệu**(3) Chương trình hỗ trợ tăng cường điều khiển tín hiệu**

- Thành lập tổ chức liên bộ giữa Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải
- Tài liệu điều khiển định pha và hệ thống phát triển năng lực
- Tiêu chuẩn lắp đặt và kỹ thuật

(ii) Biện pháp an toàn đối với tai nạn do vượt ẩu/chuyển làn ẩu

- (1) Lắp đặt dải phân cách giữa
- (2) Cấp lối đi cho xe đạp
- (3) Cấp lối đi riêng cho xe buýt
- (4) Chống tình trạng đậu đỗ xe dưới lòng đường

(iii) Phát triển đường tránh đô thị

Các tuyến đường được quy hoạch xây dựng đường tránh chủ yếu là các quốc lộ chính. Do đó, có các đề xuất sau:

- Cục Đường bộ sẽ hướng dẫn đơn vị thi công dự án đường tránh rằng kế hoạch đường tránh hoặc thiết kế đó cần được cập nhật theo Quyết định số 1856/2007/QĐ-TTg: Kế hoạch phục hồi hành lang ATGT.
- Cục Đường bộ cũng hướng dẫn cơ quan phát triển đô thị địa phương rằng việc đánh giá tác động giao thông sẽ được thực hiện cùng với việc phát triển sử dụng đất hai bên đường, cụ thể là về sự tổ chức các đường giao với đường tránh và đường gom/dịch vụ và trình cho Cục đường bộ/Bộ Giao thông vận tải thông qua.
- Cục Đường bộ sẽ hướng dẫn đơn vị thi công dự án đường tránh rằng việc nghiên cứu khả thi hoặc thiết kế chi tiết cần được rà soát và xem xét để phù hợp với các biện pháp an toàn đã bàn tới trong các tiêu mục Kế hoạch cải thiện trang thiết bị ATGT trên quốc lộ và Kế hoạch ngăn ngừa tai nạn cho người tham gia giao thông để bị tai nạn.
- Cục Đường bộ sẽ hướng dẫn đơn vị thi công dự án đường tránh rằng công tác thẩm định ATGT cần được tổ chức theo Kế hoạch xây dựng hệ thống thẩm định ATGT.

3.2 Kế hoạch phát triển an toàn phương tiện và người lái

Sau đây là các hạng mục chiến lược cho lĩnh vực này trong 5 năm tới:

1) Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản

Công tác chuẩn bị sẽ được hoàn thành vào năm 2010 và việc triển khai sẽ bắt đầu vào năm 2011. Ước tính kinh phí khoảng 21,9 triệu USD.

Bảng 3.2. 1 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chiến lược	Thành phần chương trình	Mục tiêu (Cột mốc)		2008-2010	2011-2012
		2010	2011		
Hệ thống gia hạn GPLX	Thiết kế hệ thống và xây dựng tài liệu	Thiết lập hệ thống Hoàn thiện tài liệu hướng dẫn			
	Đào tạo hướng dẫn viên	Hoàn thành việc đào tạo hướng dẫn viên			
	Ban hành luật	Ban hành quyết định			
	Triển khai		Bắt đầu triển khai		

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

2) Hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm

Do khó khăn để đưa được hệ thống này vào trong kế hoạch 5 năm, công tác chuẩn bị, đặc biệt là xây dựng và thiết lập CSDL, có thể được bắt đầu trong giai đoạn này, nhưng mục tiêu thực hiện mang tính trung hạn (cho đến 2015). Ước tính kinh phí khoảng 7,0 triệu USD.

Bảng 3.2.2 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chiến lược	Thành phần chương trình	Mục tiêu (Cột mốc)		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản	Xây dựng và phát triển hệ thống CSDL	Xây dựng và phát triển hệ thống CSDL			
	Thiết kế hệ thống và xây dựng tài liệu		Bắt đầu việc xây dựng hệ thống và phát triển tài liệu		
	Phối hợp với (các) tổ chức liên quan		Thành lập ban chuyên trách		
	Đào tạo hướng dẫn viên		Bắt đầu đào tạo		
	Ban hành luật		Ban hành quyết định		

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3) Phát triển việc cấp GPLX ở khu vực nông thôn

Công tác chuẩn bị và đào tạo hướng dẫn viên sẽ được hoàn thành cho đến năm 2010 và việc triển khai sẽ bắt đầu từ năm 2011. Ước tính kinh phí khoảng 1.8 triệu USD.

Bảng 3.2.3 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chiến lược	Nội dung chương trình	Mục tiêu (Cột mốc)		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
Phát triển việc cấp GPLX cho người lái xe máy ở khu vực nông thôn	Công tác chuẩn bị	Chuẩn bị trang thiết bị và tài liệu cần thiết			
	Đào tạo hướng dẫn viên	Hoàn thành việc đào tạo hướng dẫn viên			
	Triển khai		Bắt đầu triển khai		

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

4) Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe

Như trong Bảng 3.2.4, tất cả nội dung chương trình sẽ khởi động vào lúc bắt đầu giai đoạn Chương trình hành động 5 năm. Ước tính kinh phí vào khoảng 4,3 triệu USD.

Bảng 3.2.4 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chiến lược	Nội dung chương trình	Mục tiêu (Cột mốc)		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe	Công tác chuẩn bị	Thành lập ban chuyên trách			
	Phối hợp với (các) cơ quan liên quan				
	Xây dựng tài liệu	Xây dựng tài liệu đào tạo lái xe			
	Xây dựng sổ tay cho người lái xe	Xây dựng sổ tay cho lái xe chuyên nghiệp			
	Xây dựng hệ thống đào tạo hướng dẫn viên đào tạo người lái xe		Đào tạo hướng dẫn viên		
	Tài liệu có nội dung mới để đào tạo và sát hạch lái xe kéo moóc	Xây dựng tài liệu cho lái xe kéo moóc			
	Hỗ trợ tài chính đầy đủ để đảm bảo hoạt động bền vững	Rà soát lại quy định			

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

5) Hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải

Công tác chuẩn bị sẽ được hoàn thành vào năm 2010 và việc triển khai nghiên cứu thử nghiệm sẽ bắt đầu năm 2011. Việc triển khai chương trình sẽ ngay sau giai đoạn Chương trình hành động 5 năm. Ước tính kinh phí vào khoảng 2,4 triệu USD.

Bảng 3.2. 5 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chiến lược	Nội dung chương trình	Mục tiêu (Cột mốc)		2008-2010	2011-2012								
		2010	2012										
Hệ thống quản lý an toàn lái xe cho công ty vận tải	Công tác chuẩn bị	Thành lập ban chuyên trách		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Phối hợp với (các) cơ quan liên quan												
	Xây dựng tài liệu cho các công ty vận tải	Xây dựng tài liệu hướng dẫn cho lái xe											
	Tiến hành nghiên cứu thử nghiệm		Triển khai										
	Khóa đào tạo ngắn cho quản lý lái xe		Xây dựng các khóa học ngắn										
	Ban hành luật		Ban hành quyết định										

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

6) Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện

Công tác chuẩn bị, phát triển hệ thống, thiết lập hệ thống bảo hiểm, và ban hành luật sẽ được hoàn thành trong giai đoạn Chương trình hành động 5 năm. Việc triển khai được dự tính vào giai đoạn giữa (từ năm 2013). Ước tính kinh phí vào khoảng 37,1 triệu USD.

Bảng 3.2. 6 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chương trình	Nội dung chương trình	Mục tiêu (cột mốc)		2008-2010	2011-2012							
		2010	2012									
Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện	Công tác chuẩn bị	Thành lập ban chuyên trách		■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Phối hợp với (các) tổ chức liên quan											
	Xây dựng hệ thống		Thiết lập hệ thống									
	Xây dựng hệ thống bảo hiểm		Thiết lập hệ thống bảo hiểm									
	Ban hành luật		Ban hành quyết định									

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

7) Kiểm định kỹ thuật xe máy

Công tác chuẩn bị, phát triển hệ thống, ban hành luật và hướng dẫn cho nhà sản xuất và kinh doanh sẽ được hoàn thành trong giai đoạn Chương trình hành động 5 năm. Việc triển khai được dự kiến tiến hành vào giai đoạn trung hạn (từ 2013). Ước tính kinh phí vào khoảng 37,9 triệu USD.

Bảng 3.2. 7 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chiến lược	Nội dung chương trình	Mục tiêu (Cột mốc)		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
Kiểm định kỹ thuật xe máy	Công tác chuẩn bị	Thành lập ban chuyên trách		■	■
	Phối hợp với (các) tổ chức liên quan			■	■
	Phát triển hệ thống		Phát triển hệ thống các tiêu chuẩn mới	■	■
	Ban hành tiêu chuẩn mới		Ban hành quyết định	■	■
	Hướng dân cho các nhà sản xuất và đại lý		Phân phát tài liệu và tiến hành hội thảo	■	■
	Ban hành luật		Ban hành quyết định	■	■

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

8) Các chiến lược nhằm cải thiện điều kiện phương tiện cho đối tượng là người khuyết tật

Đánh giá hệ thống trợ giá và tiêu chuẩn phương tiện sẽ được hoàn thành trong giai đoạn Chương trình hành động 5 năm. Tiếp đó sẽ ban hành các luật và quy định liên quan và cuối cùng là triển khai chương trình sau năm 2013. Ước tính kinh phí vào khoảng 1 triệu USD.

Bảng 3.2. 8 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chiến lược	Nội dung chương trình	Mục tiêu (Cột mốc)		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
Các chiến lược cải thiện điều kiện phương tiện cho người khuyết tật	Thành lập ban tổ chức	Thành lập ban chuyên trách		■	■
	Đánh giá hệ thống trợ giá		Khuyến nghị dựa trên báo cáo đánh giá	■	■
	Đánh giá tiêu chuẩn phương tiện			■	■

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

9) Phát triển nguồn nhân lực giáo viên đào tạo lái xe

Đề tạo điều kiện cho công tác chuẩn bị, đánh giá và xây dựng được thực hiện trong các chương trình khác, công tác chuẩn bị cho chương trình này sẽ bắt đầu từ năm 2011. Việc đào tạo nhân sự định kỳ sẽ bắt đầu vào giai đoạn trung hạn (sau 2013). Ước tính kinh phí vào khoảng 0,5 triệu USD.

Bảng 3.2. 9 Kế hoạch và lộ trình thực hiện

Chiến lược	Nội dung chương trình	Mục tiêu (Cột mốc)		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
Phát triển nguồn nhân lực	Công tác chuẩn bị hệ thống và xây dựng nội dung		Phát triển hệ thống và nội dung	■	■

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

10) Kế hoạch thực hiện và đầu tư chung

Kinh phí yêu cầu cho công tác triển khai kế hoạch an toàn người lái và phương tiện trong giai đoạn Chương trình hành động 5 năm tương đương 114 triệu USD, như trong Bảng 4.10.1.

Có thể cần đến một lượng đáng kể trong năm thứ 3 và thứ 4 của giai đoạn Chương trình hành động cho việc trang bị các thiết bị cho các chương trình mới như hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện và kiểm định kỹ thuật xe máy. Do đó, ước tính nhu cầu về toàn bộ kinh phí không những cần từ phía nhà nước mà còn từ nguồn vốn vay ODA.

Bảng 3.2. 10 Tổng kinh phí cần thiết cho các chương trình trong Chương trình hành động 5 năm

Đơn vị: (Triệu USD)

	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng
Tổng kinh phí cần thiết	-	12,5	51,6	46,4	3,3	113,9

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3.3 Kế hoạch phát triển kiểm soát và cưỡng chế giao thông

1) Tóm tắt Chương trình hành động lĩnh vực cưỡng chế

(i) Chiến lược thực hiện

Bảng 3.3.1 tóm tắt chương trình hành động 5 năm đề xuất cho lĩnh vực cưỡng chế giao thông, bao gồm 6 chiến lược cơ bản, 7 chiến lược triển khai và 23 chương trình triển khai cần thiết nhằm đạt được mục tiêu Quy hoạch tổng thể năm 2020.

Bảng 3.3. 1 Chương trình hành động 5 năm từ 2008 đến 2012

Trình tự	Nội dung	Chương trình thực hiện	Mã chương trình số No.	Giai đoạn		Cơ quan thực hiện	Cơ quan liên quan
				2008-2010	2011-2012		
1	Hướng dẫn giao thông cho người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm	Hướng dẫn an toàn giao thông trên phố và khuyến cáo các lái xe mô tô hai bánh khi thay đổi hướng đường, rẽ trái hoặc phải, và thực hiện tín hiệu giao thông	1-2-1			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông tại hiện trường và khuyến cáo bằng cách nào để điều khiển xe tại các điểm ðem và các đoạn ðen	1-2-2			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông tại hiện trường và cảnh báo lái xe khi thay ðổi các làn đường, khi nào rẽ trái và/hoặc rẽ phải,	1-2-3			Bộ CA	Bộ GDDT

		thối còi và tương tự như trong giờ cao điểm trên các tuyến phố					GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông trên phố và tăng cường khuyến cáo cho các lái xe trẻ	1-2-4			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông trên phố và khuyến cáo điều khiển xe theo sát sau, chạy song song và vượt đầu xe tải và xe buýt.	1-2-5			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
	Tăng cường và củng cố cưỡng chế để loại bỏ hoàn toàn các vi phạm giao thông	Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông đối với các tội phạm giao thông như là vượt tốc độ, đèn đỏ và các lỗi tương tự	1-3-1			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
		Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông đối với các vi phạm giao thông tại các điểm đen và các đoạn đen	1-3-2			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
		Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông đối với các vi phạm như vượt tốc độ, vượt đèn đỏ, lái xe trong tình trạng say rượu, thay đổi hướng đường nguy hiểm, rẽ trái và/hoặc phải và các lỗi tương tự như vậy xảy ra trên tuyến phố	1-3-3			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
		Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho đối tượng vi phạm là người trẻ tuổi	1--3-4			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
		Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho đối tượng phạm vi phạm là các lái xe tải và xe buýt	1-3-5			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
2	Các mối quan hệ cộng đồng giữa hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	Kiểm tra và thiết kế các quan hệ các quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	2-1-1			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
		Mối quan hệ chung cho hiện trạng vi phạm giao thông hiện nay và thực hiện kế hoạch hướng dẫn giao thông/các cưỡng chế	2-1-2			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT
3	Phối hợp giữa các cơ quan liên quan về các biện pháp	Kiểm tra và thiết kế các mối quan hệ cộng đồng xem bằng cách nào để phối hợp các cơ quan liên quan đối với các biện pháp	3-1-1			Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDDT

		đối phó an toàn giao thông				
	đối phó an toàn giao thông	Trình bày hiện trạng hiện nay của việc hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế, và trao đổi các quan điểm giữa các thành viên	3-1-2			Bộ CA Bộ GTVT Bộ GDDT
		Trình bày các vấn đề hiện nay về các yếu tố hỗ trợ giao thông và các quản lý giao thông liên quan đến việc hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế, và trao đổi các quan điểm giữa các thành viên	3-1-3			Bộ CA Bộ GTVT Bộ GDDT
4		Lưu giữ và đánh giá hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	Kiểm tra xem bằng cách nào để sắp xếp các bản ghi hướng dẫn an toàn giao thông và hoạt động cưỡng chế và đánh giá chúng, và trình bày một cách có hệ thống	4-1-1		
	Lưu giữ và sắp xếp kết quả hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế một cách linh hoạt		4-1-2			Bộ CA Bộ GTVT
	Đánh giá kết quả hoạt động quá hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế		4-1-3			Bộ CA Bộ GTVT
5	Phát triển nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	Kiểm tra chính sách phát triển nhân lực trong việc hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế, và lên kế hoạch phát triển nhân lực	5-1-1			Bộ CA Bộ GTVT Bộ GDDT
		Phát triển nhân lực trong hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế (đào tạo người mới bắt đầu)	5-1-2			Bộ CA Bộ GTVT Bộ GDDT
6	Chuẩn bị và phát triển thiết bị hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	Lên kế hoạch mua sắm thiết bị hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	6-1-1			Bộ CA Bộ GTVT
		Thực hiện kế hoạch mua sắm thiết bị cho hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	6-1-2			Bộ CA Bộ GTVT
		Phát triển hệ thống camera ITS để giám sát trên một số quốc lộ chính	6-1-4			Bộ CA Bộ GTVT

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(ii) Kinh phí cần thiết

Kinh phí cần thiết cho lĩnh vực này được chia thành 2 nhóm lớn, gồm những hoạt động cưỡng chế và mua bán thiết bị.

2) Hướng dẫn ATGT cho người tham gia giao thông ít kinh nghiệm và thiếu kỹ năng

Bảng 3.3.1 cho thấy kế hoạch triển khai và kinh phí ước tính cho chương trình. Tổng kinh phí yêu cầu cho chương trình vào khoảng 10,6 triệu USD.

Bảng 3.3. 2 Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình từ 1-2-1 đến 1-2-5

MÃ CHƯƠNG TRÌNH/ CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI		NỘI DUNG	HẠNG MỤC KINH PHÍ	2008	2009	2010	2011	2012
1-2-1	Hướng dẫn và cảnh báo trên phố cho người điều khiển xe máy (ví dụ, chuyển làn, rẽ, sử dụng xi nhan, v.v.) và người đi bộ (ví dụ, sử dụng làn đường và cầu vượt cho người đi bộ)	Công tác chuẩn bị	Hỗ trợ kỹ thuật (quy hoạch)				788	788
			Giảng dạy (kết hợp với đào tạo) (không tính chi phí mua sắm trang thiết bị)	-	-	-	788	788
1-2-2	Hướng dẫn và cảnh báo về lái xe bảo đảm ATGT tại hiện trường tại các điểm và đoạn đen	Thực hiện	Hỗ trợ kỹ thuật (đội hình, ghi lại)				788	788
			Giảng dạy (kết hợp với đào tạo)				788	788
1-2-3	Hướng dẫn ATGT trong giờ cao điểm	Đánh giá	Hỗ trợ kỹ thuật (đội hình)				700	700
1-2-4	Tăng cường hướng dẫn ATGT và cảnh báo cho người điều khiển phương tiện trẻ tuổi		Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá) Hội thảo				700 30	700 30
1-2-5	Hướng dẫn ATGT và cảnh báo về việc điều khiển phương tiện gần xe tải và xe khách (ví dụ, chạy song song, vượt, v.v.)	Rà soát	Hỗ trợ kỹ thuật (rà soát) Hội thảo					788 30
		Đào tạo	Giáo viên Học viên				160 160	160 160
							4,902	5,718

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3) Thất chặt và tăng cường cưỡng chế giao thông để hoàn toàn xóa bỏ tình trạng vi phạm giao thông

Bảng 3.3.3 cho thấy kế hoạch triển khai và kinh phí ước tính. Tổng kinh phí ước tính cho chương trình này vào khoảng 15,6 triệu USD.

Bảng 3.3.3 Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình từ 1-3-1 đến 1-3-5

MÃ CHƯƠNG TRÌNH/ CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI		NỘI DUNG	HẠNG MỤC KINH PHÍ	2008	2009	2010	2011	2012
1-3-1	Các vi phạm giao thông như chạy quá tốc độ, vượt đèn đỏ, v.v.	Chuẩn bị	Hỗ trợ kỹ thuật (quy hoạch)	788	-	788	788	
			Giảng dạy (kết hợp với đào tạo)	788	-	788	788	
1-3-2	Đối tượng vi phạm tại các điểm đen và đoạn đen		(không tính chi phí mua sắm trang thiết bị mở rộng)	-	-	-	-	-
1-3-3	Đối tượng vi phạm trên phố	Thực hiện	Hỗ trợ kỹ thuật (đội hình, ghi lại)	788	-	788	-	788
1-3-4	Đối tượng vi phạm là thanh thiếu niên, người trẻ tuổi		Giảng dạy (kết hợp với đào tạo)	788	-	788	-	788
1-3-5	Đối tượng vi phạm là người lái xe tải, xe khách	Đánh giá	Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)		700	-	700	700
			Hội thảo		30	-	30	30
		Rà soát	Hỗ trợ kỹ thuật (rà soát)		175	-	175	175
			Hội thảo		30	-	30	30
		Đào tạo	Giáo viên		160	160	160	160
			Học viên		160	160	160	160
				3,150	1,955	3,470	3,530	3,530

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

4) Quan hệ công chúng về hướng dẫn và cưỡng chế giao thông

Bảng 3.3.4 cho thấy kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho chương trình. Kinh phí ước tính cho chương trình này vào khoảng 12,2 triệu USD.

Bảng 3.3.4 Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình từ 2-1-1 đến 2-1-2

MÃ CHƯƠNG TRÌNH/ CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI		NỘI DUNG	HẠNG MỤC KINH PHÍ	2008	2009	2010	2011	2012
2-1-1	Nghiên cứu thiết kế quan hệ công chúng về hoạt động hướng dẫn ATGT và cưỡng chế giao thông	Công tác chuẩn bị	Hỗ trợ kỹ thuật	-	210	210	210	-
		Thực hiện	Hỗ trợ kỹ thuật			210	210	210
2-1-2	Hiện trạng vi phạm giao thông và kế hoạch triển khai công tác hướng dẫn/cưỡng chế	Đánh giá	Hỗ trợ kỹ thuật			280	280	280
			Hội thảo			96	96	96
		Rà soát	Hỗ trợ kỹ thuật			-	280	280
			Hội thảo			-	30	30
		Đào tạo	Hỗ trợ kỹ thuật (giáo viên)			2,100	2,100	2,100
			Học viên			960	960	960
				0	210	3,856	4,166	3,956

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

5) Sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong các biện pháp ATGT

Bảng 3.3.5 cho thấy kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho chương trình. Kinh phí ước tính cho chương trình này vào khoảng 13,2 triệu USD.

Bảng 3.3. 5 Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình từ 3-1-1 đến 3-1-3

MÃ CHƯƠNG TRÌNH/ CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI		NỘI DUNG	HẠNG MỤC KINH PHÍ	2008	2009	2010	2011	2012
3-1-1	Nghiên cứu thiết kế công tác quan hệ công chúng về cách thức phối hợp giữa các cơ quan liên quan	Công tác chuẩn bị	Hỗ trợ kỹ thuật	-	315	315	315	-
		Thực hiện	Hỗ trợ kỹ thuật			315	315	315
3-1-2	Trình bày, trao đổi quan điểm giữa các bên tham gia về hiện trạng các hoạt động hướng dẫn và cưỡng chế giao thông	Đánh giá	Hỗ trợ kỹ thuật			-	315	315
		Hội thảo			-	96	96	
		Rà soát	Hỗ trợ kỹ thuật			420	420	420
			Hội thảo			30	30	30
3-1-3	Trình bày, trao đổi quan điểm giữa các bên tham gia 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	Đào tạo	Hỗ trợ kỹ thuật (giáo viên)			2100	2100	2100
			Học viên			960	960	960
				0	315	4,140	4,551	4,236

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

6) Ghi nhận và đánh giá các hoạt động hướng dẫn và cưỡng chế ATGT

Bảng 3.3.6 cho thấy kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho chương trình. Kinh phí ước tính cho chương trình này vào khoảng 17,7 triệu USD.

Bảng 3.3. 6 Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình từ 4-1-1 đến 4-1-3

MÃ CHƯƠNG TRÌNH/ CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI		NỘI DUNG	HẠNG MỤC KINH PHÍ	2008	2009	2010	2011	2012
4-1-1	Nghiên cứu cách thức ghi nhận, lưu trữ và đánh giá hoạt động hướng dẫn và cưỡng chế giao thông làm nền tảng để tạo nên một hệ thống hiệu quả	Công tác chuẩn bị	Hỗ trợ kỹ thuật (công thức)	-	945	945	945	945
			(không tính chi phí mua sắm trang thiết bị)			-	-	-
4-1-2	Ghi nhận và lưu trữ kết quả công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông	Thực hiện	Hỗ trợ kỹ thuật (nhập dữ liệu)			420	420	420
			Hỗ trợ kỹ thuật (xuất dữ liệu)			420	420	420
4-1-3	Đánh giá kết quả hoạt động công tác hướng dẫn và cưỡng chế giao thông	Đánh giá	Hỗ trợ kỹ thuật (phân tích)			420	420	420
			Hỗ trợ kỹ thuật			140	140	140
			Hội thảo			192	192	192
		Đào tạo	Hỗ trợ kỹ thuật (giáo viên)			2,100	2,100	2,100
			Học viên			960	960	960
				0	945	5,597	5,597	5,597

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

7) Phát triển nguồn nhân lực hướng dẫn và cưỡng chế ATGT

Bảng 3.3.7 cho thấy kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho chương trình. Kinh phí ước tính cho chương trình này vào khoảng 13,5 triệu USD.

Bảng 3.3. 7 Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình từ 5-1-1 đến 5-1-2

MÃ CHƯƠNG TRÌNH/ CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI		NỘI DUNG	HẠNG MỤC KINH PHÍ	2008	2009	2010	2011	2012	
5-1-1	Nghiên cứu chính sách nhân lực hướng dẫn và cường chế giao thông	Công tác chuẩn bị	Hỗ trợ kỹ thuật (quy hoạch)	-	473	473	473	-	
			Hỗ trợ kỹ thuật (công thức)	-	473	473	473	-	
Hỗ trợ kỹ thuật (chi tiết)			473	473	473	-			
(không tính chi phí mua sắm trang thiết bị)			-	-	-	-			
5-1-2	xây dựng hệ thống đào tạo phát triển nguồn nhân lực bền vững		Trước đào tạo	Hỗ trợ kỹ thuật (giáo viên)		280	280	280	-
			Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)		140	140	140	-	
		Đào tạo	Hỗ trợ kỹ thuật (đào tạo người mới)		-	2,240	2,240	2,240	
			Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)		-	140	140	140	
		Đánh giá	Hỗ trợ kỹ thuật (rà soát)				420	420	
				0	1,838	4,218	4,638	2,800	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

8) Chuẩn bị và xây dựng trang thiết bị hướng dẫn và cường chế ATGT

Bảng 3.3.8 cho thấy kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho chương trình. Kinh phí ước tính cho chương trình này vào khoảng 7,5 triệu USD.

Bảng 3.3. 8 Kế hoạch triển khai và ước tính kinh phí cho các Chương trình từ 6-1-1 đến 6-1-2

MÃ CHƯƠNG TRÌNH/ CHƯƠNG TRÌNH TRIỂN KHAI		NỘI DUNG	HẠNG MỤC KINH PHÍ	2008	2009	2010	2011	2012	
6-1-1	Mua sắm trang thiết bị phục vụ công tác hướng dẫn và cường chế giao thông	Công tác chuẩn bị	Hỗ trợ kỹ thuật (quy hoạch)	-	315	315	-	-	
			Hỗ trợ kỹ thuật (khảo sát)			420	420	-	
6-1-2	Thực hiện kế hoạch mua sắm		Hỗ trợ kỹ thuật (phân tích)		-	-	105	105	
			Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)		-	-	105	105	
6-1-4	Phát triển camera Hệ thống Vận tải thông minh		Thực hiện	Hỗ trợ kỹ thuật (trước khi lập kế hoạch)		-	210	-	210
				Hỗ trợ kỹ thuật (trước khi đánh giá)		-	30	-	30
		Đào tạo	Hỗ trợ kỹ thuật (giáo viên)		-	2,100	-	2,100	
			Học viên		-	480	-	480	
				0	315	3,555	630	3,030	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

9) Kế hoạch mua sắm trang thiết bị cần thiết cho hoạt động của cảnh sát giao thông

(i) Những thiết bị cần thiết

Bảng 3.3.9 tóm tắt những khoản chi để mua các thiết bị cần thiết

Bảng 3.3. 9 Dự tính số lượng các thiết bị tối thiểu cho các hoạt động của Cảnh sát giao thông

Thiết bị	Tổng 309 triệu USD	
	Số lượng	Giá trị tạm tính (USD x 1,000)
Ô-tô tuần tra	1,591	47,741.4
Xe máy tuần tra	3,183	22,279.3
Xe tải nhẹ	1,591	55,698.3
Trang thiết bị xe cộ	6,366	50,924.2
Duy tu xe cộ	6,366	1,909.7
Chi phí hoạt động của xe tuần tra và các xe tải nhẹ	3,183	19,096.6
Các chi phí hoạt động của xe máy tuần tra	3,183	5,092.4
Súng bắn tốc độ (dạng có hình ảnh trong ngày)	1,591	38,193.1
Bộ cảm ứng tốc độ (dạng ngày giờ)	3,183	14,322.4
Bộ cảm ứng đo nồng độ cồn (loại ghi bằng chứng)	796	8,354.7
Bộ cảm ứng đo nồng độ cồn (loại có màn hình)	1,591	1,591.4
Cân xe	1,591	17,505.2
Các thiết bị an toàn cá nhân	7,957	1,989.2
máy bộ đàm hai chiều (ICOM IC-F2721:25W)	1,591	6,365.5
Máy bộ đàm hai chiều (ICOM VX-571UCAT:25W)	3,183	2,196.1
Máy ghi video (Sony DSR-PD170P)	1,591	3,978.5
Máy ảnh số (Sony DSC-H1)	3,183	1,591.4
Thiết bị chống sáng lóa (780-5S0-16)	7,957	2,227.9
Máy vi tính (xách tay)	1,591	2,625.8
Máy vi tính (để bàn phục vụ cho cơ sở dữ liệu)	2,907	4,360.5
Máy vi tính (máy bàn phục vụ cho phát triển nguồn nhân lực)	100	150.0
Máy vi tính (mạng nội bộ; sở chỉ huy kiểm soát giao thông)	5	1,000.0
Tổng		309,193.5

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Kế hoạch mua sắm thiết bị

Ước tính số lượng trang thiết bị cần thiết cho hoạt động của cảnh sát giao thông là 309.193.500 USD cho cả Quy hoạch tổng thể. Trong Chương trình hành động 5 năm, việc mua sắm được chuẩn bị dựa trên các giả định sau:

- Hai phần ba tổng kinh phí cần thiết cho việc mua sắm trang thiết bị được phân bổ cho Chương trình hành động giai đoạn 2008-2012.
- Do đó, một phần ba tổng kinh phí cần thiết cho việc mua sắm trang thiết bị sẽ được phân bổ trong giai đoạn còn lại của Quy hoạch tổng thể, từ 2013-2020.
- Tỷ lệ phân bổ kinh phí cho giai đoạn 2008-2012 là 26%, 23%, 20%, 17%, và 14%, tương ứng cho các năm từ 2008 đến 2012. Điều này dựa trên cơ sở rằng càng sớm mua sắm trang thiết bị, việc triển khai các hoạt động cường chế càng tốt hơn.

Bảng 3.3. 10 Số lượng các thiết bị mua sắm

Tổng 206,1 triệu USD .

Thiết bị	Số lượng	Chi phí dự toán (USD x 1,000)
Xe ô - tô tuần tra	1,061	31,827.6
Xe gắn máy hai bánh tuần tra	2,122	14,852.9
Xe tải hạng nhẹ	1,061	37,132.2
Trang thiết bị xe cộ	4,244	33,949.4
Duy tu bảo dưỡng xe	4,244	1,273.1
Các chi phí nhiên liệu chạy xe cho xe ô tô tuần tra và các xe tải hạng nhẹ	2,122	12,731.0
Các chi phí nhiên liệu chạy xe cho xe gắn máy hai bánh tuần tra	2,122	3,394.9
Súng bắn tốc độ (dạng cả ngày có chiếu hình ảnh)	1,061	25,462.1
Bộ cảm ứng tốc độ (dạng ngày giờ)	2,122	9,548.3
Bộ cảm ứng đo nồng độ cồn (dạng ghi bằng chứng/vết tích)	530	5,569.8
Bộ cảm ứng đo nồng độ cồn (dạng chiếu hình ảnh)	1,061	1,060.9
Cân xe	1,061	11,670.1
Các thiết bị an toàn cá nhân	5,305	1,326.2
Máy bộ đàm hai chiều (ICOM IC-F2721:25W)	1,061	4,243.7
Máy bộ đàm hai chiều (ICOM VX-571UCAT:25W)	2,122	1,464.1
Máy quay video (Sony DSR-PD170P)	1,061	2,652.3
Máy ảnh số (Sony DSC-H1)	2,122	1,060.9
Thiết bị chống chói sáng (780-5S0-16)	5,305	1,485.3
Máy vi tính (xách tay)	1,061	1,750.5
Máy vi tính (để bàn để xử lý cơ sở dữ liệu)	1,938	2,907.0
Máy vi tính (để bàn dùng cho phát triển nguồn nhân lực)	67	100.0
Máy vi tính (bao gồm mạng nội bộ; sở chỉ huy kiểm soát giao thông)	3	666.7
Tổng		206,129.0

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

10) Kế hoạch nâng cao năng lực cho Thanh tra GTVT

Bảng 3.3.11 cho thấy kế hoạch thực hiện và chi phí dự tính để triển khai các chương trình này. Tổng chi phí dự kiến vào khoảng 16.1 triệu USD

Bảng 3.3. 11 Kế hoạch thực hiện và dự toán

Mã chương trình số / Chương trình thực hiện		Nội dung	Các hạng mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012
7	Nâng cao năng lực công tác của Thanh tra GTVT	Khuôn khổ thể chế và tổ chức	Phân tách thanh tra GTVT chuyên ngành với thanh tra hành chính	-		25	252	102
			Hài hòa về thể chế Quy chế phối hợp công tác	-	98	125	16	
					57	97		
		Nguồn nhân lực	Nhân lực		225	225	225	225
			Đào tạo		465	750	750	500
		Điều kiện làm việc	Thiết bị		998	1 467	1 467	998
			Nơi làm việc		1 002	2 501	1 995	1 509
					2 845	5 190	4 705	3 334
		Cộng	(USD1,000)					16 074

Source: JICA Study Team.

11) Kế hoạch thực hiện và đầu tư tổng thể

Chi phí cần thiết được chia thành 2 phần lớn, bao gồm những hoạt động cưỡng chế và những thiết bị cần thiết. Bảng 3.3.12 cho thấy kế hoạch thực hiện 5 năm về lĩnh vực kiểm soát và cưỡng chế giao thông có hiệu quả với ngân sách dự kiến là khoảng 311.5 triệu USD.

Bảng 3.3. 12 Tóm tắt Chương trình hành động từ năm 2008 đến 2012

Tổng: 327,7 triệu USD

Trình tự	Chương trình	Các tiêu hợp phần chương trình	Mã số các tiêu dự án No.	Giai đoạn		Cơ quan nòng cốt	Cơ quan liên đới	Ngân sách (triệu USD) (Bộ CA)
				2008-2010	2011-2012			
1	Hướng dẫn an toàn giao thông cho người mới bắt đầu/mới tham gia thiếu kinh nghiệm và người sử dụng đường dễ bị nguy hiểm	Hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố và các cảnh báo cho các lái xe mô tô hai bánh (như là thay đổi làn đường đúng cách, quay đầu, sử dụng đèn báo giao thông...) và người đi bộ (như sử dụng các làn đường cho người đi bộ và cầu vượt bộ...)	1-2-1			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	10.6
		Hướng dẫn an toàn giao thông trên hiện trường và cảnh tỉnh cách điều khiển xe tại các điểm đen và các đoạn đen	1-2-2			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	
		Hướng dẫn an toàn giao thông trong giờ cao điểm	1-2-3			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	
		Hướng dẫn an toàn giao thông một cách mạnh mẽ và khuyến nghị cho các lái xe trẻ tuổi và những người mới bắt đầu lái xe	1-2-4			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	
		Hướng dẫn an toàn giao thông và khuyến nghị cách lái xe an toàn khi chạy sát xe tải hoặc xe buýt (như là khi chạy song song, vượt xe...)	1-2-5			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	

	Tăng cường và củng cố cưỡng chế thi hành luật giao thông nhằm loại bỏ hoàn toàn các đối tượng vi phạm giao thông	Tăng cường và củng cố cưỡng chế những đối tượng vi phạm như là vượt tốc độ, chạy vượt đèn đỏ, vv.	1-3-1			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	15.6
		Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho các đối tượng vi phạm giao thông tại các điểm đen và các đoạn đen	1-3-2			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	
		Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho các đối tượng vi phạm giao thông trên phố như quá tốc độ, vượt đèn đỏ, lái xe trong tình trạng say rượu, thay đổi hướng tại các đoạn đường nguy hiểm, và khi rẽ trái/hoặc rẽ phải, vv.	1-3-3			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	
		Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho các đối tượng vi phạm là người lái xe trẻ tuổi	1-3-4			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	
		Tăng cường và củng cố giao thông cho các lái xe tải và xe buýt	1-3-5			Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	
		2	Các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	Kiểm tra và thiết kế các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	2-1-1			
Tình trạng của các đối tượng vi phạm hiện nay và kế hoạch thực hiện hướng dẫn an toàn giao thông/các cưỡng chế	2-1-2					Bộ CA	Bộ GDDT Bộ GTVT	
		Kiểm tra và thiết kế cơ chế phối hợp giữa các cơ quan	3-1-1			Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDDT	

		hữu quan một cách hiệu quả.						
3	Phối hợp giữa các cơ quan hữu quan trong việc hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	Trình bày và trao đổi các quan điểm giữa các người tham gia về tình trạng hướng dẫn an toàn giao thông hiện nay và các hành vi cưỡng chế.	3-1-2			Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDDT	13.2
		Trình bày, và trao đổi các quan điểm giữa các người tham gia về các vấn đề hỗ trợ giao thông hiện nay và quản lý giao thông liên quan đến hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	3-1-3			Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDDT	
4	Lưu giữ và đánh giá hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế	Kiểm tra cách lưu giữ một cách hiệu quả, sắp xếp và đánh giá hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế là cơ sở xây dựng một hệ thống hiệu quả	4-1-1			Bộ CA	Bộ GTVT	17.7
		Lưu giữ và sắp xếp các kết quả hoạt động hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	4-1-2			Bộ CA	Bộ GTVT	
		Đánh giá các kết quả hoạt động hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	4-1-3			Bộ CA	Bộ GTVT	

5	Phát triển nguồn nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	Kiểm tra chính sách phát triển nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông, và lập kế hoạch phát triển nguồn nhân lực.	5-1-1			Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDDT	13.5
		Phát triển nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế (đào tạo cho người mới bắt đầu)	5-1-2			Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDDT	
6	Chuẩn bị và phát triển thiết bị cho việc hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	Lập kế hoạch mua sắm thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế.	6-1-1			Bộ CA	Bộ GTVT	22.6
		Thực hiện kế hoạch mua sắm thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế	6-1-2			Bộ CA	Bộ GTVT	
		Hệ thống camera ITS giám sát trên một số quốc lộ chính	6-1-4			Bộ CA	Bộ GTVT	
7	Chương trình của Thanh tra GTVT	Nâng cao năng lực công tác	7			Bộ GTVT	Cục ĐB, Sở GTVT	16.1
		Tổng cho các Chương trình				121.5		
Cộng thêm: Thiết bị	206.1							

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3.4 Kế hoạch phát triển giáo dục ATGT trong nhà trường và văn hóa ATGT

1) Tóm tắt

Do mức độ hiểu biết và nhận thức về các mối nguy hiểm của người tham gia giao thông nói chung còn thấp, phần này sẽ tập trung vào việc phát triển chiến lược cho văn hoá và giáo dục ATGT, nhằm đảm bảo tính bền vững cho sự thay đổi hành vi của người đi đường, nâng cao nhận thức và chỉnh sửa lại những hành vi nguy hiểm cần tránh.

Chương trình hành động văn hoá và giáo dục ATGT gồm ba nội dung chính:

- (1) Giáo dục ATGT trong nhà trường
- (2) Phát triển văn hoá ATGT (giáo dục văn hoá ATGT trong cộng đồng bao gồm tuyên truyền và vận động ATGT).

2) Kế hoạch Giáo dục ATGT trong trường học

(i) Hoàn thiện và bổ sung chương trình giáo dục ATGT của các Sở GD&ĐT

(1) Bối cảnh

Những năm trở lại đây, giáo dục ATGT đã được đưa vào chương trình học chính khoá trong nhà trường đi kèm với những tài liệu hướng dẫn cho giáo viên và học sinh. Tuy nhiên, trong tổng thể chương trình học, các hoạt động chính khoá và ngoại khoá ATGT chưa được đẩy mạnh triệt để và vận thiếu những hướng dẫn để lồng ghép vào những bộ môn khác. Tương tự như vậy, tại các trường cao đẳng, đại học vẫn chưa có học phần dành riêng cho bộ môn ATGT.

Do vậy, mục tiêu hiện nay là phải làm sao để phát triển và bổ sung chương trình học về ATGT, tài liệu dạy và học, lồng ghép chương trình sao cho phù hợp và thành lập một bộ phận nghiên cứu để nghiên cứu phương pháp giảng dạy ATGT.

(2) Nội dung chương trình và Chương trình hành động

Đối với các trường mẫu giáo, tiểu học, trung học cơ sở và phổ thông, Chương trình hành động tập trung chủ yếu vào việc tăng thời lượng cho các hoạt động ngoại khoá và lồng ghép vào các bộ môn khác (như địa lý, giáo dục công dân, tiếng Việt, .v.v.). Đối với những cơ sở đào tạo (cao đẳng, đại học, trường dạy nghề, .v.v.), trọng tâm là cải thiện nội dung giáo dục ATGT trong những bộ môn phù hợp và đẩy mạnh các hoạt động ngoại khoá cho sinh viên. Đồng thời, các cơ sở giáo dục này cần thiết lập một bộ phận nghiên cứu phương pháp giáo dục ATGT cho tất cả các cấp học.

(3) Ngân sách dự tính

Bảng 3.4.1 cho thấy kế hoạch triển khai chương trình, với tổng kinh phí ước tính vào khoảng 0,027 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 3.4. 1 Chi phí dự toán để hoàn thành và bổ sung chương trình giảng dạy giáo dục ATGT của Bộ GD&ĐT

(ĐVT: 1.000USD)

	Hạng mục	Chi phí dự toán
1	Hoàn thành chương trình giảng dạy, bao gồm (a) thời lượng giảng dạy; (b) thời gian lồng ghép; (c) hoạt động ngoại khóa.	4
2	Hướng dẫn kết hợp giáo dục ATGT vào 9 môn học (3 cấp học) và các hoạt động ngoại khóa	6
3	Hướng dẫn kết hợp giáo dục ATGT vào các môn của chính khóa các cấp đại học, cao đẳng và dạy nghề và các hoạt động ngoại khóa khác	5
4	Hoàn thành hướng dẫn dạy học và phát triển chương trình “phương pháp giáo dục văn hóa ATGT” tại các cơ sở giáo dục	12
	Tổng cộng	27

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(ii) Phát động phong trào xây dựng “Trường học thực hiện Văn hóa ATGT”

(1) Bối cảnh

Việc phát động phong trào “Trường văn hoá ATGT” là bước tiếp theo trong phong trào “Học sinh và sinh viên gương mẫu và khuyến khích gia đình chấp hành luật giao thông” của Bộ giáo dục và đào tạo (theo chỉ thị số 52/2007/CT-BGDĐT ngày 31/8/2007 được phát động ngày 12/9/2007). Việc xây dựng trường văn hoá ATGT” sẽ giúp mỗi cơ sở đào tạo trở thành một hạt nhân tích cực trong việc xây dựng cách ứng xử văn hoá ATGT và giải quyết các vấn đề ATGT công cộng.

Hoạt động này nhằm mang lại những chuyển biến tích cực trong hành vi, nhận thức và kỹ năng khi tham gia giao thông cũng như đảm bảo trật tự ATGT trong tất cả các cơ quan về giáo dục. Đối với lĩnh vực giáo dục, những chuyển biến tích cực trong nhận thức và hành vi sẽ tiếp cận với người dân ở những ngành nghề khác nhau. Cần giới thiệu các khẩu hiệu, ứng xử an toàn giao thông vào các hoạt động của trường học để giáo viên, cán bộ và học sinh nhớ và ứng xử theo.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch thực hiện

Cùng với việc phát động phong trào trường văn hóa an toàn giao thông, việc cần thiết là thiết kế, tổ chức các hoạt động theo chủ đề văn hóa an toàn giao thông, do đó giáo viên và học sinh sẽ có cơ hội học và thực hiện về văn hóa an toàn giao thông. Cách ứng xử văn hóa an toàn giao thông cần phù hợp với giáo viên và học sinh, cần có cơ chế để đánh giá việc thực hiện như vậy cuộc vận động sẽ đi vào cuộc sống.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.2 cho thấy kế hoạch triển khai chương trình với tổng kinh phí ước

tính vào khoảng 0,40 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 3.4. 2 Chi phí ước tính cho phong trào “Trường học thực hiện văn hoá ATGT”

(Đơn vị: 1,000 USD)

Nội dung chương trình	Chi phí dự kiến	Ghi chú
(1) Xây dựng nội dung, yêu cầu “Trường học thực hiện văn hoá ATGT”.	2	
(2) Tập hợp các nhà giáo, nghệ sĩ sáng tác các ấn phẩm về trường học thực hiện văn hoá ATGT và tổ chức sản xuất các ấn phẩm.	215	Thực hiện chương trình thí điểm tại 500 trường
(3) Các cơ sở giáo dục thiết kế, tổ chức các hoạt động thực hiện văn hoá ATGT (diễn đàn, sinh hoạt dưới cờ, ký cam kết...thí điểm 500 trường)	150	Thực hiện chương trình thí điểm tại 500 trường
(4) Tổ chức lễ phát động xây dựng “Trường học thực hiện văn hoá ATGT” và phát sóng trên các phương tiện thông tin đại chúng	28	Thực hiện tại 14 địa điểm
	5	Phạm vi toàn quốc
Tổng số	400	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(iii) Đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ giáo viên thực hiện giáo dục ATGT trong nhà trường

(1) Bối cảnh

Việc khảo sát về công tác đào tạo và tái đào tạo về giáo dục ATGT cho thấy tất cả các giáo viên phụ trách về giáo dục ATGT không được đào tạo ở các trường sư phạm. Số giáo viên được đào tạo rất ít. Thời gian và điều kiện đào tạo còn hạn chế. Đó là chưa kể phần lớn số giáo viên chưa hiểu biết hoàn toàn về luật GT và ATGT.

Do vậy, mục tiêu là cung cấp các giáo viên giỏi và có năng lực tổ chức các hoạt động giáo dục ATGT ở các trường, và mỗi giáo viên giảng dạy ATGT phải nắm được các vấn đề chung về ATGT và các vấn đề cấp thiết của ATGT ở địa bàn giảng dạy.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch thực hiện

3 mục tiêu tái đào tạo: các giáo viên nòng cốt trở thành các giảng viên, và là giáo viên trực tiếp giảng dạy tất cả giáo viên khác. Thiết kế học phần “Phương pháp luận giáo dục ATGT” trong chương trình đào tạo giáo viên; Xây dựng các nội dung về “Phương pháp luận giáo dục ATGT” ở các trường sư phạm, các cấp đào tạo như trung học, cao đẳng, đại học để đào tạo các giáo viên mẫu giáo, tiểu học, THCS, THPT do đó quá trình giáo dục ATGT được thực hiện đồng bộ.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.3 cho thấy kinh phí dự tính cần thiết để đào tạo và tái đào tạo cho giáo viên giảng dạy môn ATGT là khoảng 3,45 triệu USD cho Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 3.4.3 Dự toán chi phí cho việc đào tạo và tái đào tạo các giáo viên

(ĐVT: 1000USD)

	Hạng mục chi phí	Chi phí dự toán	Ghi chú
1	Xây dựng 9 chương trình về “Phương pháp luận giáo dục ATGT”	20	3 cấp học
2	Các chương trình thí điểm	30	15 chương trình
3	Biên soạn chương trình tái đào tạo cho giáo viên về ATGT và giáo dục ATGT tại tất cả các cấp trường	5	5 chương trình
4	Tổ chức các tái khóa đào tạo		
4.1	Khóa đào tạo cho các giáo viên chính của các cấp mẫu giáo, tiểu học	17	Kéo dài 2 ngày
4.2	Khóa đào tạo cho các giáo viên chính của các cấp trường dạy nghề, cao đẳng và đại học	30	Kéo dài 2 ngày
4.3	Các khóa địa phương: - Cho các giáo viên trực tiếp giảng dạy (giáo viên mẫu giáo, tiểu học, THCS, THPT) - Khóa đào tạo cho các giáo viên còn lại (trong năm 2012)	2,950	Kéo dài 2 ngày
		4,000	Kéo dài 1 ngày
Tổng số		3,452	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(iv) Hướng dẫn quản lí, đánh giá Giáo dục ATGT trong nhà trường

(1) Bối cảnh

Hiện nay, ở Việt Nam, không có tiêu chí hoàn chỉnh về đảm bảo an toàn giao thông trong trường học, cũng như điều lệ đánh giá kết quả công tác giáo dục an toàn giao thông trên cơ sở ứng xử, kỹ năng và thái độ của học sinh. Kinh nghiệm quản lý giáo dục cho thấy cần phải có tiêu chí về đảm bảo an toàn giao thông trong trường học và điều lệ về đánh giá giáo dục an toàn giao thông để kiểm tra quá trình này.

Mục tiêu chung là nhằm xây dựng, đặt ra các tiêu chuẩn đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông ở các cấp khác nhau và phạm vi đánh giá trở thành việc thường xuyên; góp phần nâng cao hiệu quả của công tác giáo dục an toàn giao thông.

(2) Nội dung chương trình và Chương trình hành động

Đề xuất tiêu chí cho các trường để đề phòng tai nạn giao thông: về địa điểm của trường, quản lý giao thông cho giáo viên, phụ huynh và học sinh khi đi và về. Tiêu chí cơ bản để đánh giá trường học an toàn phải đáp ứng những tiêu chí cơ bản nhất do Bộ GD&ĐT đề ra và phù hợp với điều kiện cụ thể tại địa phương.

Đồng thời, nghiên cứu đánh giá sẽ đề xuất tiêu chí đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông của học sinh và tiêu chí đánh giá kết quả giáo dục an toàn giao thông của các cơ sở giáo dục.

(3) Chi phí dự tính

Chi phí dự tính cho hướng dẫn quản lý và đánh giá giáo dục ATGT trong nhà trường ước tính khoảng 0.24 triệu USD cho Chương trình hành động 5 năm, như tóm tắt trong Bảng 3.4.4

Bảng 3.4. 4 Chi phí dự tính cho hướng dẫn quản lý và đánh giá giáo dục ATGT trong nhà trường

Thành phần chương trình	Chi phí dự tính
1. Xây dựng tiêu chuẩn về đảm bảo an toàn giao thông trong trường học.	4
2. Nghiên cứu việc đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông của một số nước, xây dựng biểu mẫu và cơ cấu đánh giá giáo dục an toàn giao thông của học sinh.	5
3. Xây dựng tiêu chí đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông của các cơ sở giáo dục.	5
4. Áp dụng thí điểm tiêu chí, cơ cấu đánh giá và tổ chức đánh giá.	10
Tổng số	24

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(v) Thể chế hóa và xây dựng các điều kiện để đảm bảo cho Giáo dục ATGT trong nhà trường

(1) Bối cảnh

Các hoạt động giáo dục an toàn giao thông trong trường học chưa được thể chế hóa, và chưa tạo điều kiện quyết định về vật chất (môi trường sư phạm, cơ sở vật chất, sách và ảnh,...) vì vậy, công tác giáo dục an toàn giao thông được thực hiện một cách có hệ thống, đồng bộ và chưa có sự tham gia của các lực lượng bên ngoài.

Do đó, mục tiêu của thể chế hóa công tác giáo dục an toàn giao thông là một hoạt động giáo dục, không chỉ là một phong trào trong các trường học và xác định sự cần thiết và hoàn thành các điều kiện để thực hiện giáo dục an toàn giao thông trong trường học.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch hoạt động

Các văn bản điều chỉnh nội dung, phương pháp luận để tổ chức công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học, tiêu chuẩn môi trường, danh mục tài liệu của cơ sở vật chất cho công tác giáo dục an toàn giao thông do đó có thể tiếp cận được các tiêu chuẩn, phương pháp luận trên cơ sở khả thi và tiên tiến

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.5 cho thấy kế hoạch triển khai chương trình với tổng kinh phí ước tính vào khoảng 2,20 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 3.4.5 Dự tính chi phí tạo điều kiện để đảm bảo an toàn giao thông trong trường học

(Đơn vị tính: 1000USD)

	Hạng mục chi phí	Chi phí dự tính	Ghi chú
1	Dự thảo văn bản, hội thảo, ban hành văn bản về giáo dục an toàn giao thông trong trường học	30	
2	Lập danh mục đầy đủ và danh mục tối thiểu các trang thiết bị, cơ sở cho công tác giáo dục an toàn giao thông	30	
3	Xây dựng hình mẫu tài liệu tiêu chuẩn và trang thiết bị ở các cấp trường học, áp dụng thí điểm ở 4 cấp trường học bao gồm 4 mô hình mẫu tài liệu và trang thiết bị	40	Thực hiện thí điểm tại 4 cấp học và 4 loại tài liệu và thiết bị
4	Trợ giúp và cung cấp tài liệu giáo dục an toàn giao thông cho tất cả trường học các cấp (2012 = 1/5)	2,100	Hoàn thành 20% chỉ tiêu đến năm 2012
	Tổng	2,200	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(vi) Chiến dịch truyền thông Quốc gia “ATGT cho thế hệ trẻ”

(1) Bối cảnh

Thực tế chương trình ATGT của đài truyền hình và đài tiếng nói Việt Nam đã góp phần thay đổi nhận thức và thái độ của nhân dân về ATGT trong thời gian qua. Tuy nhiên, để tạo ra một đột phá có thể tác động mạnh vào nhận thức và thái độ của người sử dụng đường, điều quan trọng là phải phát động một chiến dịch cổ động quy mô lớn về ATGT

Mục tiêu của chiến dịch này là thông qua các cuộc vận động, phương tiện thông tin đại chúng, tạo lên một sự chuyển biến trong nhận thức, thái độ và hành vi ứng xử của người dân khi tham gia giao thông và xử lý các vấn đề giao thông. Các thông điệp ATGT và một số tình huống giao thông cần được lặp lại và củng cố để tác động nhân dân qua nhiều kênh: video, radio, tham gia mọi lúc, mọi nơi, đặc biệt qua phương tiện thông tin đại chúng qua chương trình “Thời gian vàng”. Điều cần thiết là phải có sách báo xuất bản đẹp, hấp dẫn, với sự xuất hiện của người có danh tiếng để thu hút sự chú ý của nhân dân

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch thực hiện

Nội dung chương trình bao gồm tổ chức sản xuất các ấn phẩm và phát động chiến dịch ATGT cho mọi người ở tất cả các cấp, tổ chức các hoạt động khác để cung cấp các thông điệp về giáo dục ATGT, tuyên truyền ATGT cho nhân dân các tầng lớp trong xã hội. Điều cần thiết là phải có sách báo xuất bản đẹp, hấp dẫn, với sự xuất hiện của người có danh tiếng để thu hút sự chú ý của nhân dân.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.6 cho thấy kế hoạch triển khai chương trình với tổng kinh phí ước

tính vào khoảng 0,240 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 3.4.6 Chi phí dự tính triển khai chiến dịch truyền thông Quốc gia “An toàn giao thông cho thế hệ trẻ”

(Đơn vị tính: 1000USD)

Nội dung chương trình	Chi phí dự tính	Ghi chú
(1) Xây dựng nội dung, yêu cầu của chiến dịch truyền thông quốc gia.	3	
(2) Tập hợp các nghệ sĩ sáng tác các thông điệp, ấn phẩm về “ATGT cho thế hệ trẻ” và tổ chức sản xuất các ấn phẩm.	215	Phân phát tại 400 xã/phường tại 5 tỉnh thành thí điểm
(3) Tổ chức lễ phát động chiến dịch ở 5 tỉnh, thành phố và phát sóng lễ phát động chiến dịch ở cả trung ương lẫn địa phương.	15	
(4) Tập huấn sau lễ phát động chiến dịch.	7	400 xã, 2 người/huyện, 50 người/khóa, 16 khóa
Tổng cộng	240	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(vii) Đưa nội dung tuyên truyền ATGT cho cộng đồng vào hoạt động của các đội văn hoá thông tin lưu động cấp huyện

(1) Bối cảnh

Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 coi công tác tuyên truyền và phổ biến ATGT là một biện pháp hàng đầu trong giai đoạn này. Chỉ thị số 07/2008/CT-BGTVT ngày 30/5/2007 coi công tác phổ biến luật giao thông và vận tải trong giai đoạn 2008-2012 cũng xác định việc phổ biến luật GTVT là một biện pháp có đặc điểm ngắn hạn và dài hạn để xây dựng cách sống văn hóa ATGT. Trong thực tế, ATGT và thông tin ATGT vẫn chưa được mọi người đánh giá, đặc biệt là nhân dân ở vùng xa và vùng khó khăn. Trong khi đó, với chức năng của mình, đội tuyên truyền di động cũng phải thực hiện nhiệm vụ này.

Do đó, mục tiêu của chương trình này là nhằm củng cố và tăng cường năng lực của các đội tuyên truyền di động thuộc các trung tâm văn hóa cấp huyện. Đặc biệt là các đội tuyên truyền văn hóa di động sẽ trực tiếp cung cấp cho nhân dân các thông tin cơ bản về ATGT và văn hóa ATGT với các phương pháp và hình thức dễ hiểu trong thời gian thích hợp. Đối với các khu vực xa và khó khăn, có thể sử dụng xe tuyên truyền.

(2) Nội dung chương trình và Chương trình hành động

Nội dung chương trình bao gồm việc xây dựng các chủ đề đặc biệt của ATGT vào các nội dung của các hoạt động của đội tuyên truyền cổ động và áp dụng các phương pháp tác động qua lại, tăng cường sự tham gia của nhân dân (hỏi- đáp, thi, lựa chọn cách ứng xử, v...v) do đó nội dung tuyên truyền sẽ đi vào lòng người.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.7 cho thấy kế hoạch triển khai chương trình với tổng kinh phí ước tính vào khoảng 2,6 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 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

(Đơn vị tính: 1000USD)

Nội dung chương trình	Chi phí dự tính	Ghi chú
(1) Xây dựng nội dung tài liệu tuyên truyền ATGT cho đội thông tin lưu động.	30	
(2) Cung cấp trang thiết bị tài liệu cho đội thông tin lưu động tại 500 huyện (Vùng núi cao, sâu, xa thêm ô tô tuyên truyền)	2,500	(Tài liệu và thiết bị cho mỗi huyện trị giá 50USD, vùng núi cao, sâu, xa thêm ô tô tuyên truyền – 500 huyện)
(3) Tập huấn cho cán bộ thông tin văn hoá lưu động	70	(Mỗi huyện 2 người; tổng cộng 17 lớp)
Tổng cộng	2,600	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(viii) Nâng cao chất lượng chương trình ATGT trên các phương tiện thông tin đại chúng ở TW và địa phương

(1) Bối cảnh

Trong số kiểu khác nhau của thông tin đại chúng hiện nay, truyền hình và phát thanh được coi là công cụ thứ nhất về thông tin liên lạc, về mặt khoảng cách không gian tác động, hiệu quả và hiệu quả truyền thông đến đông đảo khán thính giả. Tuy nhiên, hiện tại, vẫn còn một số hạn chế tuyên truyền của chương trình ATGT qua đài phát thanh và vô tuyến truyền hình. Đó là, các chương trình về ATGT được truyền trên cơ sở từng trường hợp và thiếu hấp dẫn về nội dung chương trình và kiểu tuyên truyền. Như vậy, cần phải cải tiến nâng cao chất lượng các chương trình tuyên truyền về ATGT trên đài phát thanh và vô tuyến truyền hình.

Do đó, mục tiêu chung là xây dựng một kênh thông tin được cập nhật hàng ngày và nhằm phổ biến thông tin về các chương trình ATGT trên toàn quốc. Kênh này sẽ được truyền trên đài phát thanh trung ương và được các đài địa phương tiếp, tăng thời gian phát thanh trên các đài phát thanh khác nhau và bổ sung các mục mới trong chương trình ATGT hiện nay. Đặc biệt, xây dựng các chương trình tương tác trên tivi, hộ gia đình và cộng đồng trên cơ sở các chương trình với sự tham gia của những người tham gia giao thông, cơ quan quản lý, các chuyên gia và thiết kế các chương trình với nội dung khoa học và giáo dục, và là phương tiện truyền đạt luật giao thông qua các tiết mục truyền hình và chuyện kể trên đài phát thanh.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch thực hiện

Để thực hiện các mục tiêu cụ thể trên ti vi, các nhà thiết kế chương trình ATGT phải là những người có kinh nghiệm ở nhiều lĩnh vực khác nhau, như cảnh sát giao thông, văn hóa, đài phát thanh, truyền hình, đại diện nhân dân và những người có khả năng thiết kế các chương trình hấp dẫn và hay. Bao gồm một lịch trình phát riêng cho các chương trình riêng và tại thời điểm riêng.

Các chương trình này phải được phát lại.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.8 cho thấy kế hoạch triển khai chương trình với tổng kinh phí ước tính vào khoảng 0,29 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 3.4. 8 Kế hoạch và lộ trình triển khai

(Đơn vị tính: 1000USD)

Nội dung chương trình	Chi phí dự tính	Ghi chú
(1) Xây dựng cơ chế phối hợp thực hiện giữa các ngành trong thiết kế chuyên mục ATGT.	5	Trao đổi, xây dựng sự đồng thuận đối với hệ thống mới
(2) Tổ chức bồi dưỡng các biên tập viên chương trình ATGT của các đài phát thanh, truyền hình và phương pháp truyền thông tương tác	5	(264 người – 8 lớp).
(3) Tổ chức thử nghiệm chương trình theo cơ chế, phương pháp mới (gồm đài phát thanh, truyền hình) và thực hiện.	19	
Tổng cộng	29	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(ix) Xây dựng một mạng lưới giáo dục ATGT, gồm có các nguồn nhân lực chuyên nghiệp

(1) Bối cảnh

Mặc dù các xã và phường đã được phân công phổ biến thông tin về ATGT, vì vậy, vẫn không có đủ cán bộ chuyên trách để xây dựng kế hoạch giáo dục hàng năm và để sau đó thực hiện. Việc này đòi hỏi một dự án xây dựng một hệ thống giáo dục ATGT cho cộng đồng.

Mục tiêu của chương trình này là xây dựng điều lệ về cơ cấu tổ chức cho việc thực hiện các hành động ATGT trên cơ sở cộng đồng để xây dựng một mạng lưới giáo dục cấp cộng đồng, phát triển một nhóm biên tập chuyên trách và cộng tác viên để làm cho chương trình ATGT trên cơ sở cộng đồng có hiệu quả; và đề xuất tổ chức các cán bộ giáo dục ATGT chuyên nghiệp. Đây là lực lượng có chức năng, nhiệm vụ riêng và điều kiện làm việc; thực hiện thí điểm là một bước để mở rộng các hoạt động của các cán bộ chuyên nghiệp này.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch thực hiện

Tổ chức các cán bộ tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp trong cộng đồng trên cơ sở nguồn nhân lực hiện có. Bộ Công an thể là một nguồn ứng viên tốt cho nhiệm vụ này vì có kiến thức chuyên môn về luật giao thông và ATGT.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.9 cho thấy kế hoạch triển khai chương trình với tổng kinh phí ước tính vào khoảng 2,13 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 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

(Đơn vị tính: 1000USD)

Nội dung chương trình	Chi phí dự kiến	Ghi chú
(1) Dự thảo quy chế, quyết định ban hành quy chế hoạt động của đội ngũ cán bộ chuyên nghiệp tuyên truyền ATGT cộng đồng và ban hành văn bản; Đề xuất nội dung chương trình, phương pháp tuyên truyền giáo dục ATGT cộng đồng	10	
(2) Tổ chức thí điểm triển khai hoạt động của đội ngũ cán bộ chuyên nghiệp tuyên truyền ATGT cộng đồng (tại 6 xã)	20	
(3) Mở rộng hoạt động tuyên truyền ATGT tại cộng đồng trên phạm vi toàn quốc	2,100	6 xã
Tổng cộng	2,130	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(x) Tái đào tạo cán bộ lãnh đạo chính quyền, các Bộ, Ngành, Đoàn thể về nhiệm vụ chỉ đạo công tác tuyên truyền giáo dục ATGT cộng đồng

(1) Bối cảnh

Do chưa có giáo dục ATGT cộng đồng và hệ thống tuyên truyền ở Việt Nam, không có cán bộ chuyên trách được đào tạo và tái đào tạo trong lĩnh vực này, lãnh đạo các cơ quan, các ngành không có đào tạo chung và thực tế để chỉ đạo công tác giáo dục ATGT cộng đồng. Hơn nữa, nhận thức phổ biến của nhân dân (kể cả lãnh đạo) chưa hoàn toàn nhận thấy cấp bách về giáo dục ATGT cộng đồng. Điều này yêu cầu phải tổ chức các khóa tái đào tạo.

Do vậy, mục tiêu của chương trình này là cung cấp các nhà lãnh đạo của các cơ quan, tổ chức, và Bộ ngành từ trung ương đến địa phương các thông tin cơ bản về ATGT và nội dung về phương pháp chủ đạo công tác giáo dục ATGT cộng đồng.

(2) Nội dung chương trình và Chương trình hành động

Đối với lãnh đạo, nội dung đào tạo nên được lựa chọn với các tài liệu ấn tượng từ các nguồn trong và ngoài nước, về mặt trình độ chuyên môn chủ đạo và quản lý giáo dục ATGT cộng đồng. Các cơ quan hữu quan cần hợp tác để áp dụng nhiệm vụ này.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.10 cho thấy kế hoạch triển khai chương trình với tổng kinh phí ước tính vào khoảng 1,048 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 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

(Đơn vị tính: 1000USD)

Nội dung chương trình	Chi phí dự tính	Ghi chú
(1) Biên soạn nội dung chương trình, tài liệu chỉ đạo công tác	8	
(2) Tổ chức các lớp bồi dưỡng:		
- Lớp cho cán bộ TW	1	(2 lần, 30 ng./lớp)
- Lớp cho cán bộ cấp tỉnh	15	(2 lần, mỗi tỉnh 14 ng)
- Lớp cho cán bộ huyện	124	(2 lần, mỗi huyện 13 người)
- Lớp cho cán bộ xã	900	(2 lần, mỗi xã 6 người)
Tổng số	1,048	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3) Kế hoạch Phát triển văn hóa ATGT

(Giáo dục ATGT trong cộng đồng bao gồm tuyên truyền và vận động ATGT)

Chiến lược cơ bản là giới thiệu văn hóa ATGT thông qua các hoạt động tuyên truyền và vận động. Chương trình hành động 5 năm cho chương trình này dự tính khoảng 36.85 triệu USD.

(i) Lập Quỹ hoặc đơn vị điều phối phụ trách về văn hóa an toàn giao thông**(1) Bối cảnh**

Việc đưa văn hóa an toàn giao thông vào xã hội Việt Nam yêu cầu một nhóm người của một cơ quan độc lập có uy tín để hoạt động như một nơi trung tâm hoặc một đơn vị điều phối chịu trách nhiệm về cải thiện tình trạng tai nạn giao thông đường bộ và thay đổi cách ứng xử của người sử dụng đường vì một cuộc sống tươi đẹp hơn của nhân dân Việt Nam trên nền tảng quá trình liên tục. Chương trình này nhằm giới thiệu những chính sách mới và hoạt động mới tại Việt Nam.

Việc thành lập một cơ quan văn hóa an toàn giao thông hoặc đơn vị điều phối như đã đề xuất yêu cầu sự hợp tác, phối hợp và liên lạc của không chỉ một cơ quan mà còn của mọi cơ quan hữu quan để cùng nhau làm việc nhằm xây dựng và đưa các chính sách mới vào thực tiễn sử dụng đường an toàn hơn và chất lượng hơn và hạnh phúc tốt đẹp hơn. Vì vậy, các cơ quan hữu quan phải là Ban văn hóa- tư tưởng, UB ATGT/ Bộ GTVT, Bộ KH-CN và Môi Trường, Bộ CA, Bộ..., Mặt trận tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên của mặt trận, các trường đại học, lĩnh vực tự nhiên như các công ty ô tô, các hãng bảo hiểm và các hội luật sư cùng với sự ủng hộ của cộng đồng và toàn thể xã hội.

(2) Nội dung chương trình và Chương trình hành động

Nội dung chương trình gồm có:

- (a) Tổ chức các buổi tọa đàm và các văn bản cần thiết khác về trước và sau khi thành lập quỹ. Quỹ này có thể đưa đến việc phát triển năng lực thể chế và nguồn nhân lực trong đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông qua

các buổi tọa đàm vận dụng trí tuệ tập thể, giáo dục an toàn giao thông và các chương trình đào tạo và tuyên truyền cổ động.

- (b) Soạn thảo các tài liệu đọc như biên bản và báo cáo tổng kết mỗi lần tọa đàm vận dụng trí tuệ tập thể để cung cấp một kế hoạch liên tiếp về giáo dục an toàn giao thông bằng cách sử dụng các hoạt động cổ động tuyên truyền và phát thanh truyền hình.
- (c) Phát triển việc hợp tác về điều phối cũng như các cơ quan trợ giúp/ các bên liên quan trong các chính quyền ở trung ương, khu vực và địa phương, các tổ chức cộng đồng, phi chính phủ và lĩnh vực tự nhiên(qua việc thu thập thông tin và phân phát thông tin).
- (d) Khuyến khích cộng đồng tham gia phân tán thông tin về an toàn giao thông. Việc làm đó rất thiết yếu để thu được các kết quả tốt, bền vững.
- (e) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính về kết quả công việc(KPI) qua báo cáo, tài liệu in ấn định kỳ như báo cáo, bản tin, giới thiệu tóm tắt hoặc đưa tin lên trang Web.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.11 cho thấy kế hoạch triển khai của chương trình với tổng kinh phí ước tính 3,7 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 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

ĐVT: (Triệu USD)

Chương trình	Thành phần chương trình	Hạng mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng	Ghi chú
Thành lập một quỹ phụ trách về văn hóa an toàn giao thông	Chuẩn bị các cuộc mittinh và các tài liệu cần thiết khác trong thời gian trước và sau thành lập quỹ	Địa điểm Tiền trợ cấp Tài liệu Chi khác	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	
	Soạn các tài liệu đọc như biên bản, báo cáo tổng kết.	Tài liệu in ấn và phân phát	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	Các tài liệu sử dụng cho các cuộc mittinh
	Phát triển việc phối hợp, điều phối cũng như các cơ quan trợ giúp/ các bên liên quan.	Tài liệu in ấn Phân phát thông tin	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	
	Khuyến khích sự tham gia của cộng đồng trong việc phân phát thông tin an toàn giao thông	Tài liệu in ấn Phân phát thông tin	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	Có thể cần trợ giúp kỹ thuật cho chương trình đào tạo
	Xây dựng các chỉ số thực hiện(KPI) của kết quả hoạt động	Tài liệu in ấn Phân phát thông tin	0	0.1275	0.1275	0.1275	0.1275	0.5	
Tổng			0	0.9275	0.9275	0.9275	0.9275	3.7	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(ii) Tăng cường nghiên cứu và phát triển về văn hóa ATGT tại Việt Nam**(1) Bối cảnh**

Việc thu thập dữ liệu và tiến hành nghiên cứu và triển khai về an toàn giao thông đường bộ là một yếu tố chính quan trọng để thu được các thông tin cụ thể và chứng cứ thực tiễn xảy ra trong các cộng đồng đô thị và nông thôn Việt Nam.

Việc tăng cường nghiên cứu và triển khai sẽ làm rõ việc hoạch định chính sách để sử dụng đường an toàn và tốt hơn.

Mục tiêu của chương trình là nhằm xác định mức kiên thức và hiểu biết về tình hình nguy hiểm và hỏi về quan điểm, nhận thức thái độ ứng xử của dân về sự rủi ro và ý kiến của họ về nền văn hóa an toàn. Chương trình hướng đến đối tượng là các nhóm rủi ro cao: thanh niên và người lớn, và những người điều khiển xe khác: các lái xe vận tải công cộng gồm: xe bus, taxi, xe tải và xe quan chức chính phủ.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch hoạt động

Chương trình này gồm những nội dung như sau:

- (a) Chuẩn bị các cuộc mittinh với các cơ quan hữu quan để thảo luận khả năng tiến hành nghiên cứu về an toàn giao thông ở cấp địa phương, khu vực và cấp quốc gia.
- (b) Chuẩn bị các tài liệu cần thiết cho việc khảo sát.
- (c) Xây dựng bảng câu hỏi và các tài liệu đọc cho việc khảo sát.
- (d) Xây dựng việc phối hợp, điều phối với trung ương, khu vực và chính quyền địa phương, công đồng, các tổ chức phi chính phủ để khảo sát bằng bảng câu hỏi.
- (e) Khảo sát hiện trường và phân tích các câu trả lời và gửi kết quả cho các cơ quan hữu quan để tiếp tục thảo luận và họp.
- (f) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hoạt động qua báo cáo, biên bản, giới thiệu phát tán hoặc đưa tin lên trang Web

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.12 cho thấy kế hoạch triển khai của chương trình với tổng kinh phí ước tính 4,55 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 3.4. 12 Dự tính chi phí cho công tác nghiên cứu và triển khai về văn hóa ATGT

Đơn vị: (Triệu USD)

Chương trình	Thành phần chương trình	Hạng mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng	Ghi chú
Tăng cường công tác nghiên cứu và triển khai	Chuẩn bị các cuộc họp với các cơ quan hữu quan để thảo luận khả năng thực hiện nghiên cứu	Địa điểm Tài liệu Chi khác	0	0.2025	0.2025	0.2025	0.2025	0.81	Tài liệu sử dụng cho mittinh
	Chuẩn bị các tài liệu cần thiết cho công tác khảo sát.	Tài liệu in ấn, phân phát thông tin	0	0.2025	0.2025	0.2025	0.2025	0.81	Tài liệu sử dụng cho khảo sát
	Xây dựng phiếu điều tra và tài liệu đọc cho khảo sát	Tài liệu in ấn, phân phát thông tin	0	0.2025	0.2025	0.2025	0.2025	0.81	Tài liệu sử dụng cho khảo sát
	Xây dựng sự hợp tác, điều phối giữa các cấp chính quyền trung ương, khu vực, địa phương và cộng đồng về việc khảo sát bằng phiếu điều tra.	Tài liệu in ấn, hội họp, phân phối thông tin và thông tin	0	0.2025	0.2025	0.2025	0.2025	0.81	
	Khảo sát hiện trường và phân tích phiếu điều tra	Chi phí hoạt động Tài liệu in ấn Phân phát thông tin	0	0.27	0.27	0.27	0	0.81	Chi phí hoạt động về khảo sát và phân tích
	Xây dựng chỉ số thực hiện(KPI) chính về kết quả hành động	Tài liệu in ấn Phân phát thông tin	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	
	Tổng		0	1.205	1.205	1.205	0.935	4.55	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(iii) Nâng cao hiểu biết và nhận thức của người dân về ATGT

(1) Bối cảnh

Rõ ràng là trình độ giáo dục về ATGT trong mọi người Việt Nam là khác nhau tùy theo mức độ địa lý(khu vực đô thị, khu vực nông thôn) và mức thu nhập . Những người sống ở khu vực nông thôn và miền núi có thể có mức học vấn thấp và có ít tiếp cận với chương trình giáo dục và đào tạo về ATGT. Tín ngưỡng và cách ứng xử của các cộng đồng bản xứ có thể là một trở ngại làm cho họ hiểu các quy tắc về đường và chấp hành luật giao thông

Vì vậy, việc cung cấp chương trình đào tạo và giáo dục về ATGT là vô cùng thiết yếu để tạo ra một sự hiểu biết và chấp nhận trong cộng đồng về TNGT, cách ứng xử rủi ro, lái xe an toàn và sử dụng đường an toàn.

Cộng đồng địa phương và sinh viên trường đại học, các nhóm có rủi ro cao: thanh niên và người lớn, và các lái xe: các lái xe vận tải công cộng

bao gồm lái xe bus, lái xe taxi, xe tải và quan chức chính phủ.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch thực hiện

Nội dung chính của chương trình như sau:

- (a) Xây dựng sách giáo dục ATGT bỏ túi (cho cả hai cách thông tin bằng lời và bằng chữ để đến được người Việt Nam ở cấp cơ sở tập trung về các điều luật cần biết của luật đường bộ).
- (b) Tổ chức hội thảo và thảo luận trên toàn quốc để hiểu biết hơn về ATGT nhấn mạnh về điểm đen cách ứng xử rủi ro và để biết sử dụng đường an toàn để tránh các tai nạn xảy ra với các điều luật cơ bản.
- (c) Cung cấp các tài liệu và thông tin về điều lệ đường bộ và cách lái xe an toàn qua sổ tay, tranh ảnh quảng cáo, tờ rơi, các video-clip được phân phối trên toàn quốc.
- (d) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) các kết quả hành động qua báo cáo, tài liệu in, giới thiệu, đưa thông tin lên tranh Web.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.13 cho thấy kế hoạch triển khai của chương trình với tổng kinh phí ước tính 8,0 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 3.4. 13 Dự tính chi phí để tăng cường giáo dục và ý thức về văn hóa ATGT

Đơn vị: (Triệu USD)

Chương trình	Thành phần chương trình	Hạng mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng	Ghi chú
Tăng cường giáo dục và nhận thức	Xây dựng sách giáo dục ATGT loại bỏ túi	Chuẩn bị sách bỏ túi Chi phí khác	0	0.85	0.85	0	0	1.7	Tài liệu dùng cho chương trình hành động
	Tổ chức hội thảo và hội thảo trên toàn quốc để hiểu biết hơn về ATGT	Hội thảo Trợ giúp kỹ thuật In tài liệu và	0	0.875	0.875	0.875	0.875	3.5	Tài liệu dùng cho hội thảo và đào tạo
	Cung cấp thông tin hữu ích và tài liệu về quy tắc đường bộ và lái xe an toàn	Thông tin đại chúng sổ tay, tranh áp phích, tờ rơi, giới thiệu các video-clip	0	0.575	0.575	0.575	0.575	2.3	Tài liệu dùng cho toàn quốc
	Xây dựng chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động	In ấn tài liệu Phân phát thông tin	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	Chi phí hành động cho khảo sát và phân tích
	Tổng		0	2.425	2.425	1.575	1.575	8.0	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(iv) Phát triển nguồn nhân lực thông qua các hoạt động hội thảo về văn hóa ATGT

(1) Bối cảnh

Cùng với việc giáo dục an toàn, việc xây dựng một xã hội học tập qua chương trình những điều cần biết về ATGT đường bộ và chương trình đào tạo tay nghề lái xe, và xây dựng mô hình trung tâm học tập cộng đồng là trực tiếp phát triển mạng lưới trung tâm học tập cộng đồng trên toàn quốc. Không chỉ người sống ở khu vực đô thị mà cả người sống ở khu vực nông thôn và miền núi có thể được lợi từ sự phát triển này, vì vậy, việc tạo ra một sự tiến bộ với chương trình đào tạo và giáo dục về ATGT giúp giảm TNGT, giảm số người bị thương và bị chết và giảm số vụ TNGT.

Chương trình này nhằm tạo ra năng lực phát triển nguồn nhân lực và nâng cao tay nghề lái xe, chất lượng cuộc sống và hạnh phúc. Nhóm đối tượng của chương trình là cộng đồng địa phương và sinh viên đại học, các nhóm có nguy cơ cao: thanh niên, người lớn, và các lái xe khác: lái xe vận tải công cộng gồm: lái xe bus, taxi, vận tải và các quan chức chính phủ.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch hoạt động

Chương trình gồm những nội dung như sau:

- (a) Xây dựng sổ tay giáo dục ATGT và sách loại bỏ túi(cho cả hai cách thông tin bằng lời và bằng chữ để đến được người Việt Nam ở cấp cơ sở) tập trung về các điều luật cần biết và điều lệ đường bộ với sự hợp tác của các cơ quan hoạch định chính sách.
- (b) Tổ chức hội thảo và hội thảo chương trình đào tạo từ cấp CEO tới cấp cơ sở trên toàn quốc để hiểu biết hơn về ATGT, nhấn mạnh về điểm đen và ứng xử với rủi ro và cách sử dụng đường bộ một cách an toàn nhằm tránh tai nạn có thể xảy ra trên cơ sở quy tắc và điều lệ giao thông cơ bản và sự tương tác với rủi ro không lường trước qua chương trình đào tạo trên thiết bị dạy lái xe.
- (c) Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên trong các sự kiện.
- (d) Cung cấp các thông tin hữu ích & tài liệu về quy tắc đường bộ và cách lái xe an toàn qua các sổ tay, tranh áp phích, tờ rơi, giới thiệu các video-clip được phân phát trên toàn quốc.
- (e) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính (KPI) các kết quả các hoạt động qua các buổi trình bày, tài liệu in theo định kỳ như các báo cáo, bản tin, thông báo hoặc thông tin điện tử trên trang web.

(3) Chí phí dự tính

Bảng 3.4.14 cho thấy kế hoạch triển khai của chương trình với tổng kinh phí ước tính 4,5 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 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

Đơn vị: (Triệu USD)

Chương trình	Thành phần chương trình	Hạng mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng	Ghi chú
Nâng cao việc phát triển nguồn nhân lực tập trung vào việc xây dựng năng lực qua các hội thảo về văn hóa ATGT	Xây dựng sổ tay và sách bỏ túi về giáo dục ATGT	Chuẩn bị sách bỏ túi Chi phí khác	0	0.25	0.25	0	0	0.5	Tài liệu sử dụng cho hoạt động chương trình
	Tổ chức hội thảo và hội thảo trên toàn quốc để hiểu biết hơn về ATGT	Hội thảo Đào tạo Trợ giúp kỹ thuật, tài liệu in ấn và văn phòng phẩm.	0	0.5	0.5	0.5	0.5	2	Tài liệu dùng cho hội thảo và đào tạo
	Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên, thông tin hữu ích và tài liệu về quy tắc đường bộ và cách lái xe an toàn	Chi phí đào tạo, chi phí hoạt động, thông tin đại chúng, tranh áp phích, tờ rơi, phát tán video-clip	0	0.375	0.375	0.375	0.375	1.5	Tài liệu sử dụng cho toàn quốc
	Xây dựng chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả các hoạt động	In ấn tài liệu, phân phát thông tin	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	Chi phí cho hoạt động khảo sát và phân tích
	Tổng		0	1.25	1.25	1	1	4.5	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(v) Tăng cường sự tham gia của cộng đồng để hình thành một mạng lưới**(1) Bối cảnh**

Hiện nay sự lôi cuốn hoặc tham gia của cộng đồng địa phương vào công tác ATGT ở người Việt Nam còn thấp. Phần lớn công tác hoạch định hoặc ra quyết định là từ trên xuống và cộng đồng địa phương sẽ thực hiện chính sách khi có lệnh từ trên.

Việc phát triển mạng lưới trong các cộng đồng địa phương và chính quyền địa phương là chìa khóa dẫn đến thắng lợi trong việc xây dựng nền văn hóa ATGT. Khi nhân dân ở cộng đồng đã tham gia trong công tác giáo dục ATGT đường bộ và các hoạt động công cộng, họ sẽ học hỏi để trao đổi các ý tưởng và quan điểm với người khác. Đó là giai đoạn đầu của việc phát triển phương tiện liên lạc tương tác lẫn nhau, dẫn đến việc phát triển mạng lưới.

Chương trình này nhằm tăng cường sự tham gia/ lôi cuốn phát triển mạng lưới ở cộng đồng người Việt Nam. Đối tượng tham gia gồm có các cộng đồng địa phương, các nhóm có rủi ro cao: sinh viên, thanh niên và người lớn tuổi, đặc biệt là những người sống hai bên đường quốc lộ; các nhóm thành viên của mặt trận tổ quốc Việt Nam và cán bộ chính quyền trung ương và địa phương, lĩnh vực tư nhân.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch hoạt động

Nội dung chương trình như sau:

- (a) Chuẩn bị seminar để tập hợp các cộng đồng địa phương với việc cung cấp chi những người tham gia cộng đồng giáo dục và các vấn đề liên quan với các giải pháp khác nhau cơ bản.
- (b) Chuẩn bị hội thảo với các chương trình đào tạo về làm thế nào để cộng đồng an toàn hơn trong các khu vực xung quanh họ sống.
- (c) Lưu ý rằng các chương trình đào tạo cần được cung cấp đến tận các cấp cơ sở từ các nơi đặc biệt đến vùng; các khu vực xa xôi để hiểu biết hơn về sử dụng đường, khả năng nhận thức các nguy cơ tai nạn có thể xảy ra, nhấn mạnh đến các rủi ro không lường trước qua một chương trình đào tạo trên thiết bị dạy lái xe.
- (d) Phân phát sổ tay và sách bỏ túi về giáo dục ATGT và các tài liệu khác như tranh áp phích, tờ rơi, sách quảng cáo và video-clip tập trung về những điều cần biết về quy tắc đường bộ.
- (e) Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên trong các sự việc với sự phối hợp của công an.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.15 cho thấy kế hoạch triển khai của chương trình với tổng kinh phí ước tính 3,6 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

(vi) Xây dựng lòng tin trong cộng đồng bằng cách ưu tiên những vấn đề về tham gia giao thông đường bộ an toàn và cộng đồng an toàn

(1) Bối cảnh

Tình hình TNGT ở Việt Nam càng trở lên nghiêm trọng. Nhiều TNGT đường bộ đã tăng mạnh với nhiều kiểu va chạm và thương vong. Tuy nhiên, có rất ít vụ được xác định chính xác.

Vì vậy, điều quan trọng sống còn là, Chính phủ phải chú ý xây dựng lòng tin giữa cộng đồng người Việt Nam về việc sử dụng đường an toàn bằng việc giới hạn số lượng TNGT trong một chu kỳ thời gian nhất định.

Việc ưu tiên hóa các vấn đề cộng đồng an toàn và sử dụng đường an toàn sẽ là tâm điểm của việc thực hiện Chương trình hành động ATGT đường bộ để Chính Phủ lấy lại niềm tin và hợp tác tốt từ các cộng đồng.

Chương trình này nhằm xây dựng lòng tin giữa các dân cư cộng đồng về cộng đồng an toàn và sử dụng đường an toàn để đem lại nhận thức công cộng về ATGT và hiểu biết công cộng với các nỗ lực của Chính Phủ để xây dựng chất lượng cuộc sống và hạnh phúc của cộng đồng người Việt Nam.

Mỗi nhóm mục tiêu bao gồm các cộng đồng địa phương, sinh viên, quan chức nhà nước, công nhân, các nhóm thành viên của mặt trận tổ quốc và các quan chức của chính quyền từ trung ương đến địa phương, các công ty vận tải xe bus.

Bảng 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

Đơn vị: (Triệu USD)

Chương trình	Thành phần chương trình	Hang mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng	Ghi chú
Tăng cường việc lôi cuốn/ tham gia của cộng đồng vào việc phát triển mạng lưới	Chuẩn bị seminal để tập hợp các cộng đồng địa phương với việc cung cấp chi những người tham gia cộng đồng giáo dục và các vấn đề liên quan với các giải pháp khác nhau cơ bản.	Chi phí chuẩn bị và thực hiện Chi phí khác	0	0.24	0.35	0.28	0	0.87	Các chi phí có thể nảy sinh trong quá trình thực hiện
	Tổ chức hội thảo với các chương trình đào tạo về làm thế nào để cộng đồng an toàn hơn trong các khu vực xung quanh họ sống.	Hội thảo đào tạo Trợ giúp kỹ thuật Tài liệu in ấn Văn phòng phẩm	0	0.125	0.31	0.31	0.125	0.87	Chi phí phát sinh trong quá trình thực hiện Tài liệu sử dụng trong hội thảo và đào tạo
	Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên trong các sự việc với sự phối hợp của công an.	Chi phí hoạt động, phụ cấp chuyên gia	0	0.25	0.36	0.25	0	0.86	Chi phí hoạt động cho chuyên gia và trợ giúp kỹ thuật
	Phân phát sổ tay và sách bỏ túi về giáo dục ATGT và các tài liệu khác	Sổ tay, sách bỏ túi, tranh áp phích, tờ rơi, sách quảng cáo, video-clip	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.50	Tài liệu dùng cho toàn quốc
	Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động	Tài liệu in ấn, phân phát thông tin	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.50	Tài liệu dùng cho toàn quốc
	Tổng		0	0.865	1.27	1.09	0.375	3.6	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch hoạt động

Thành phần chương trình có thể bao gồm:

- (a) Tiến hành một nghiên cứu để xây dựng các hoạt cảnh về ATGT.
- (b) Chuẩn bị kịch bản và thông điệp cho hoạt cảnh và lựa chọn phương tiện thông tin đại chúng.

- (c) Chuẩn bị hội thảo với chương trình đào tạo cho các tình nguyện viên địa phương về cách hướng dẫn người đi bộ qua đường một cách an toàn.
 - (d) Chuẩn bị hội thảo với các chương trình an toàn cho các thanh niên đi xe máy về các lái xe an toàn với hệ thống đào tạo thích thú phù hợp với cộng đồng địa phương của họ.
 - (e) Lưu ý rằng các chương trình đào tạo cho cả hai hành động cần phải cung cấp tới các cấp cơ sở từ việc qua đường hoặc sử dụng đường ở các vị trí cụ thể đến các vùng và khu vực xa xôi để hiểu biết hơn về sử dụng đường bộ; phát triển khả năng nhận biết nguy cơ tiềm ẩn xảy ra TNGT khi sử dụng đường và tránh cách ứng xử rủi ro và cách sử dụng đường an toàn để tránh các tai nạn có thể xảy ra với các điều lệ giao thông cơ bản và sự tác động lẫn nhau với những nguy cơ không lường trước qua một chương trình đào tạo trên một thiết bị mô phỏng dạy lái xe.
 - (f) Chuẩn bị hội thảo với các chương trình đào tạo cho các lái xe bus về kỹ luật lái xe và lái xe an toàn với một hệ thống đào tạo thích thú phù hợp với môi trường lái xe của họ và phục vụ cộng đồng một cách hiệu quả.
 - (g) Phân phát sổ tay và sách bỏ túi về giáo dục ATGT và các tài liệu khác như tranh áp phích, tờ rơi, sách quảng cáo và video-clip, tập trung những điều cần biết cơ bản về quy tắc đường bộ.
 - (h) Cung cấp các chuyên gia và chỉ đạo viên trong các vụ việc cùng với cảnh sát giao thông.
 - (i) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động qua các buổi báo cáo, tài liệu in định kỳ như là báo cáo, bản tin, thông báo, sách quảng cáo hoặc thông tin điện tử trên trang web.
- (3) Chí phí dự tính

Bảng 3.4.16 cho thấy kế hoạch triển khai của chương trình với tổng kinh phí ước tính 4,5 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 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

Đơn vị: (Triệu USD)

Chương trình	Thành phần chương trình	Hạng mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng	Ghi chú
Xây dựng niềm tin trong cộng đồng để thiết lập cộng đồng an toàn và các vấn đề về sử dụng đường an toàn hơn	Tiến hành nghiên cứu để xây dựng các hoạt cảnh ATGT. Chuẩn bị bản thảo và thông điệp cho các hoạt cảnh và lựa chọn của thông tin đại chúng	Chuẩn bị và thực hiện chi phí hành động Chi phí tài liệu Chi phí thông tin đại chúng	0	0.3	0.8	0	0	1.1	Chi phí có thể phát sinh trong vụ việc
	Hội thảo với các chương trình đào tạo cho các tình nguyện viên địa phương về cách hướng dẫn người đi bộ qua đường một cách đúng đắn và an toàn.	Hội thảo Đào tạo Trợ giúp kỹ thuật Tài liệu in Văn phòng phẩm	0	0	0.9	0	0	0.9	Chi phí có thể phát sinh trong vụ việc Tài liệu sử dụng cho hội thảo và đào tạo
	Hội thảo với các chương trình đào tạo cho các thanh niên đi xe máy cách đi an toàn với chương trình đào tạo thích thú phù hợp với môi trường địa phương của họ.	Chi phí tổ chức hội thảo Trợ giúp kỹ thuật Tài liệu in ấn Văn phòng phẩm	0	0	0.4	0.6	0	1	Chi phí hoạt động của các chuyên gia và một vài trợ lý
	Hội thảo với các chương trình đào tạo cho các lái xe bus về kỹ luật lái xe và lái xe an toàn với một hệ thống đào tạo thích thú phù hợp với môi trường lái xe của họ và phục vụ cộng đồng một cách hiệu quả.	Chi phí tổ chức hội thảo Phí tư vấn, trợ giúp kỹ thuật, sổ tay, sách bỏ túi, tranh áp phích, tờ rơi, sách quảng cáo và video-clip	0	0	0.1	0.45	0.45	1	Chi phí có thể phát sinh trong vụ việc Tài liệu dùng cho hội thảo và đào tạo
	Cung cấp các chuyên gia và chỉ đạo viên trong các vụ việc cùng với cảnh sát giao thông		Chi phí hoạt động của chuyên gia và một vài trợ lý						
	Phân phát sổ tay và sách bỏ túi về giáo dục ATGT và các tài liệu khác								
	Xây dựng các chỉ số thực hiện chính (KPI) kết quả hành động	Tài liệu in và phân phát thông tin	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	Tài liệu sử dụng cho toàn quốc
	Tổng			0	0.425	2.325	1.175	0.575	4.5

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(vii) Xây dựng/sửa đổi tiêu chuẩn về ATGT thông qua hoạt động thông tin và tuyên truyền

(1) Bối cảnh

Để cho cộng đồng người Việt Nam hiểu thế nào được coi là một tiêu chuẩn an toàn cần có một sự phân bố thông tin và thông tin liên lạc lớn để đến được từng nhóm mục tiêu, thông tin liên lạc giữa Chính phủ và cộng đồng địa phương vẫn qua quy trình Trên- Dưới. Các kênh liên lạc thường được sử dụng thông tin một chiều qua ti vi, đài, đặc biệt loa truyền thanh, thông báo và các tài liệu in. Các tài liệu cung cấp cho giáo dục ATGT trong trường học và cộng đồng thường là lạc hậu và không phù hợp và thiếu tính đồng nhất trái với việc lớn mạnh của cơ giới hóa và tình trạng ách tắc giao thông và tác động xấu của TNGT.

Chương trình này nhằm nâng cao tiêu chuẩn trong cộng đồng và chất lượng cuộc sống và hạnh phúc của nhân dân Việt Nam. Mỗi nhóm mục tiêu bao gồm các cộng đồng địa phương, sinh viên, quan chức chính phủ, công nhân, các thành viên của mặt trận tổ quốc và cán bộ chính quyền trung ương và địa phương.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch thực hiện

Thành phần chương trình có thể bao gồm:

- (a) Một phòng nhỏ hoặc một văn phòng nhỏ để cung cấp đường dây nóng miễn phí về thông tin giao thông và tình hình TNGT đường bộ trên cơ sở tự nguyện.
- (b) Một đài phát thanh có thể dành khoảng thời gian từ 5 đến 10 phút để báo cáo và nhận các cuộc gọi đến về tình hình giao thông lúc đó và tình hình TNGT trên cơ sở tự nguyện .
- (c) Việc tuyên truyền và cổ động quan hệ cộng đồng tập trung vào các chuyến đi đến khu đại học và cộng đồng để thông tin về các sự thay đổi từ phi cơ giới hóa đến cơ giới hóa có ảnh hưởng đến việc đi lại hàng ngày và cuộc sống cộng đồng và cách đối phó với sự thay đổi này bên cạnh dùng thông tin học tập cộng đồng và khu đại học ở mỗi khu vực là công cụ địa điểm cho thông tin liên lạc.
- (d) Phát động các dự án thi viết tiểu luận, khẩu hiệu và thi vẽ để thông tin về TNGT đường bộ và các vấn đề an toàn cộng đồng với các biện pháp đối phó khác nhau. Các hoạt động này có thể thực hiện với học sinh, sinh viên đại học và cộng đồng địa phương với sự hiệp tác của phương tiện thông tin đại chúng địa phương như tivi, báo chí, phát thanh, loa đài, internet và tờ rơi.
- (e) Cung cấp trung tâm gọi để phản ánh và hòm thư góp ý tại các trụ sở chính quyền địa phương hoặc các cơ sở công cộng như trung tâm học tập cộng đồng, bến xe lửa, bến xe bus, bưu điện, trường học, trường đại học.

- (f) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động qua các buổi báo cáo, tài liệu in định kỳ như là báo cáo, bản tin, thông báo, sách quảng cáo hoặc thông tin điện tử trên trang web.

(3) Chi phí dự kiến

Bảng 3.4.17 cho thấy kế hoạch triển khai của chương trình với tổng kinh phí ước tính 4,5 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 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

Đơn vị: (Triệu USD)

Chương trình	Thành phần chương trình	Hạng mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng	Ghi chú
Xây dựng/ nâng cao tiêu chuẩn ATGT qua việc phân phát thông tin và thông tin liên lạc	Một phòng nhỏ hoặc một văn phòng nhỏ để cung cấp đường dây nóng miễn phí về thông tin giao thông và tình hình TNGT đường bộ trên cơ sở tự nguyện	Chi phí hoạt động Nhân viên Đường điện thoại	0	0	0.3	0.5	0.2	1	Chi phí có thể phát sinh trong vụ việc
	Một đài phát thanh có thể dành khoảng thời gian từ 5 đến 10 phút để báo cáo và nhận các cuộc gọi đến về tình hình giao thông lúc đó và tình hình TNGT trên cơ sở tự nguyện	Chi phí hoạt động Chi phí cho nhân viên chuẩn bị kịch bản Tài liệu in sách ATGT Văn phòng phẩm Đường dây điện tử	0	0	0	0.55	0.45	1	Chi phí có thể phát sinh Tài liệu dùng cho hoạt động
	Việc tuyên truyền và cổ động quan hệ cộng đồng tập trung vào các chuyến đi đến khu đại học và cộng đồng để thông tin về các sự thay đổi từ phi cơ giới hóa đến cơ giới hóa có ảnh hưởng đến việc đi lại hàng ngày và cuộc sống cộng đồng và cách đối phó với sự thay đổi này bên cạnh dùng thông tin học tập cộng đồng và khu đại học	Chi phí hoạt động , trợ giúp kỹ thuật, sổ tay, sách bỏ túi, tranh áp phích, tờ rơi, sách quảng cáo	0	0	0	0.4	0.4	0.8	Chi phí hoạt động cho chuyên gia và trợ lý
	Phát động các dự án thi viết tiểu luận, khẩu hiệu và thi vẽ để thông tin về TNGT đường bộ và các vấn đề an toàn cộng đồng với các biện pháp đối phó khác nhau.	Kế hoạch thực hiện hành động. Thông tin đại chúng như TV, báo, đài, loa, internet và tờ rơi							Chi phí có thể phát sinh trong vụ việc
	Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên cho các vụ việc với sự hợp tác của cơ quan cảnh sát. Phân phát tài liệu in ấn, video clip	Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên cho các vụ việc với sự hợp tác của cơ quan cảnh sát. Phân phát tài liệu in ấn, video clip	0	0	0.2	0.6	0	1.2	Tài liệu sử dụng cho hoạt động Chi phí hoạt động cho chuyên gia và trợ lý
	Cung cấp trung tâm gọi để phản ánh và hòm thư góp ý tại các trụ sở chính quyền địa phương hoặc các cơ sở công cộng	Hòm thư phản ánh Đường dây điện thoại							
	Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động	Tài liệu in ấn Phân phát thông tin	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	Tài liệu sử dụng cho toàn quốc
	Tổng		0	0.125	0.625	2.175	1.575	4.5	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(viii) Xây dựng và tăng mức độ hợp tác và chia sẻ trách nhiệm về hành động giữa các cơ quan liên quan

(1) Bối cảnh

Sự hợp tác và phối hợp giữa các cơ quan hữu quan là yếu tố chính dẫn đến thành công trong việc đối phó với các vấn đề ATGT trong các cộng đồng đô thị, ở nông thôn và các tổ chức ở Việt Nam. Tuy nhiên, mức độ phối hợp và chia sẻ trách nhiệm về hành động giữa các lĩnh vực cộng đồng và tư nhân thấy còn nghèo nàn. Các cơ quan còn chông chéo về chức năng và tổ chức.

Như vậy, điều quan trọng sống còn là mức phát triển các hoạt động văn hóa ATGT để tăng cơ hội điều chỉnh sự hợp tác và phối hợp, đặc biệt tạo ra các thông tin liên lạc giữa các cấp chính quyền trung ương và địa phương, những nhà hoạch định chính sách với mọi cơ quan hữu quan đến các công ty tư nhân là những nhà thực hiện gồm các công ty sản xuất ô tô, công ty bảo hiểm, các hãng công nghệ thông tin và trách nhiệm phối hợp xã hội và các cơ quan hoạt động công cộng như thông tin đại chúng, trường học và cộng đồng địa phương, cùng với các tổ chức phi đảng phái, các tổ chức phi chính phủ, và các hội của mặt trận tổ quốc để đưa chính sách vào thực tế trong cơ quan của họ và cuộc sống hàng ngày.

Chương trình này nhằm đẩy mạnh sự phối hợp và chia sẻ trách nhiệm giữa các bên liên quan trong việc xây dựng nền văn hóa ATGT và chất lượng cuộc sống và phúc lợi xã hội của nhân dân Việt Nam.

(2) Nội dung chương trình và Kế hoạch thực hiện

Thành phần chương trình có thể gồm:

- (a) Tổ chức hành động “Hợp gia đình về hoạt động lái xe an toàn” bắt đầu bằng việc tiến hành trên các quốc lộ chính với minh họa các ứng xử rủi ro và lái xe an toàn, và lựa chọn đoạn quốc lộ hay xảy ra TNGT nhằm tăng sự nhận thức về ATGT trong công chúng và nhân dân sống dọc bên quốc lộ đã chọn với sự hợp tác của Bộ CA và Bộ GTVT và lĩnh vực tư nhân.
- (b) Chuẩn bị tài liệu và chuyên gia (trong nước lẫn nước ngoài từ Nhật) để giảng và giúp đỡ các nhà tổ chức hội thảo “Bạn là người bạn lái xe giỏi nhất” trong các tổ chức vận tải công cộng và mời lĩnh vực tư nhân như các hãng ô tô tham gia hợp như là chuyên gia nước ngoài để chỉ dẫn về cách lái xe an toàn có đạo đức.
- (c) Cung cấp và chuẩn bị “ Hội chợ, triển lãm văn hóa an toàn” cùng với việc chọn một tổ chức, mời các cơ quan ở lĩnh vực nhà nước và tư nhân, quan hệ cộng đồng và cổ động tuyên truyền bằng cách sử dụng các kênh thông tin liên lạc qua phương tiện thông tin đại chúng như tivi, đài, thông báo, băng, cò, áp phích và internet do đó nhân dân cộng đồng có thể tham gia là người cổ vũ/ khan giả và chia sẻ ý tưởng an toàn là trách nhiệm liên quan đến mọi người.
- (d) Cung cấp và chuẩn bị “ Diễn đàn ATGT” cùng với việc mời cơ quan chính phủ, các học viện, chuyên gia trong và ngoài nước đến thảo luận về việc

phát triển văn hóa an toàn trong vấn đề văn hóa giao thông đường bộ cùng với việc cung cấp “ một phiên họp bằng tránh áp phích của sinh viên và thảo luận vấn đề ATGT và các giải pháp” với sự hợp tác và phối hợp với các trường đại học và thông tin đại chúng.

- (e) Cung cấp và phân phát tài liệu in liên quan đến các lĩnh vực trên.
- (f) Quảng cáo các sự kiện trên trước khi thực hiện ít nhất 3 tháng đến 6 tháng để cơ quan hữu quan có nhiều thời gian chuẩn bị.
- (g) Cung cấp tất cả các thông tin hiện có và làm việc với cơ quan thông tin đại chúng và các hội thành viên của mật trận tổ quốc để đảm bảo các thông điệp về ATGT đến được với mọi nhóm mục tiêu ở khu vực, vùng và trên toàn quốc .
- (h) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động qua các buổi báo cáo, tài liệu in định kỳ như là báo cáo, bản tin, thông báo, sách quảng cáo hoặc thông tin điện tử trên trang web.

(3) Chi phí dự tính

Bảng 3.4.18 cho thấy kế hoạch triển khai của chương trình với tổng kinh phí ước tính 3,5 triệu USD cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 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

Đơn vị: (Triệu USD)

Chương trình	Thành phần chương trình	Hạng mục chi phí	2008	2009	2010	2011	2012	Tổng	Ghi chú
Xây dựng và tăng mức độ hợp tác về phối hợp và chia sẻ tình hình hành động giữa các bên liên quan	“ Hợp gia đình về lái xe an toàn” bắt đầu bằng việc tiến hành trên các quốc lộ chính với minh họa các ứng xử rủi ro và lái xe an toàn, và lựa chọn đoạn quốc lộ hay xây ra TNGT	Chi phí thực hiện Chi phí hoạt động Trợ giúp nhân viên hoạt động	0	0	0.225	0.425	0	0.65	Chi phí có thể phát sinh cho sự kiện Sự kiện có thể được khu vực tư nhân tài trợ
	Chuẩn bị tài liệu và chuyên gia(trong nước lẫn nước ngoài từ Nhật) để giảng và giúp đỡ các nhà tổ chức hội thảo “ Bạn là người bạn lái xe giỏi nhất”	Chi phí hoạt động của hội thảo Chi phí cho nhân viên chuẩn bị tài liệu Văn phòng phẩm Tài liệu in	0	0	0	0.65	0	0.65	Chi phí hoạt động cho chuyên gia Chi phí có thể phát sinh cho hội thảo Tài liệu sử dụng cho vận hành
	“”Trung bày/triển lãm văn hóa an toàn” với việc lựa chọn địa điểm, mời khách của khu vực tư nhân và cộng đồng, quan hệ công chúng, chiến dịch vận động sử dụng các phương tiện truyền thông chủ động	Chi phí thực hiện Chi phí hoạt động Trợ giúp nhân viên hoạt động Tài liệu in	0	0	0	0.225	0.725	0.95	Chi phí vận hành cho sự kiện và một số hỗ trợ Tài liệu in Sự kiện cũng có thể được khu vực tư nhân tài trợ

<p>“Diễn đàn an toàn giao thông” về phát triển văn hóa an toàn trong các chủ đề về giao thông đường bộ với việc cung cấp “Chương sinh viên cho phần áp phích và vấn đề an toàn giao thông; tranh luận về các giải pháp”</p>	<p>Thực hiện kế hoạch, trợ giúp kỹ thuật, chuyên gia và hướng dẫn viên khi diễn ra sự kiện, phối hợp với cơ quan CA, các tài liệu in ấn, video clip, thông tin đại chúng như: TV, đài, internet, loa phóng thanh, tờ rơi</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0.225</p>	<p>0.525</p>	<p>0.75</p>	<p>Chi phí có thể phát sinh cho sự kiện Tài liệu sử dụng cho vận hành Chi phí vận hành cho sự kiện và một số hỗ trợ Sự kiện cũng có thể được khu vực tư nhân tài trợ</p>
<p>Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên cho các vụ việc với sự hợp tác của cơ quan cảnh sát. Phân phát tài liệu in ấn, video clip</p>		<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0.166</p>	<p>0.166</p>	<p>0.168</p>	<p>0.5</p>	<p>Tài liệu sử dụng trong toàn quốc</p>
<p>Cung cấp tất cả những thông tin có thể và phối hợp với cơ quan thông tin đại chúng, Đoàn thanh niên và Mặt trận Tổ quốc</p>		<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0.391</p>	<p>1.691</p>	<p>1.418</p>	<p>3.5</p>	
<p>Tổng</p>		<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0.391</p>	<p>1.691</p>	<p>1.418</p>	<p>3.5</p>	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(ix) Xây dựng hệ thống theo dõi và lưu trữ hồ sơ về tiến độ thực hiện các Chương trình hành động và kết quả đánh giá

Trong Chương trình hành động 5 năm này, việc xây dựng tiến độ theo dõi và đánh giá báo cáo các hành động kế hoạch và kết quả đánh giá (chỉ số thực hiện chính và chỉ số thành công chính) đã được đề xuất và bao gồm từng hành động theo đúng quy trình.

Chi phí cho việc xây dựng hệ thống theo dõi, đánh giá và báo cáo được dự tính là 4 triệu USD và đã được mô tả và đưa vào các chương trình hành động và các hoạt động ở các chương trình đã nói ở trên của các Chương trình hành động 5 năm. Xây dựng các chỉ số thực hiện hay sử dụng các chỉ số thực hiện để làm các hành động mục tiêu trở lên có thể trong các lĩnh vực chính một cách có hệ thống và để theo dõi việc thực hiện dù nó thành công hay thất bại.

Đề xuất xây dựng một hệ thống giám sát và báo cáo tiến độ thực hiện tất cả các hành động đã nêu trong Chương trình hành động và kết quả đánh giá (Chỉ số hiệu quả thực hiện chính hoặc Chỉ số đánh giá mức độ thành công chính). Xây dựng các chỉ số hiệu quả thực hiện hoặc sử dụng các chỉ số hiệu quả thực hiện để đạt được những hành động đã đề ra trong những lĩnh vực quan trọng một cách có hệ thống và giám sát quá trình thực hiện xem thành công hay thất bại.

Kinh phí xây dựng hệ thống giám sát, đánh giá và báo cáo này ước tính vào khoảng 4 triệu USD và đây sẽ là một nội dung của mỗi chương trình đề xuất để bảo đảm tài liệu được lưu trữ thống kê theo một quy trình có hệ thống.

4. Tóm tắt và góp ý cho tổng thể các Chiến lược Giáo dục ATGT và Chương trình Phát triển Văn hóa ATGT

Việc thực hiện đồng thời chương trình giáo dục và văn hóa ATGT sẽ đánh dấu một nỗ lực mang tính cách mạng của Chính phủ, và hy vọng là sẽ khiến những thay đổi tích cực trong hành vi tham gia giao thông của người Việt Nam mang tính bền vững.

Để làm được điều này, cần có một khoản vốn đáng kể, thời gian tương đối dài và các hoạt động, sự kiện đi kèm. Các số lượng dự tính này, trong một số trường hợp, có thể không đủ cho tất cả các hoạt động đã đề xuất vì một số cần có tư vấn và trợ giúp kỹ thuật của chuyên gia nước ngoài. Vì vậy, việc xin tài trợ từ lĩnh vực tư nhân hoặc ODA sẽ là một giúp đỡ đáng kể để giảm một số khó khăn và chi phí cần thiết.

Cần phải có sự cam kết của các cấp về việc cải tạo ATGT đường bộ để kết hợp hành động, tập trung vào mục tiêu chung, bao gồm các cấp địa phương, khu vực và quốc gia. Các vấn đề an toàn đường bộ được phổ biến, để nâng cao nhận thức hơn nữa và thực hiện các biện pháp đối phó hiệu quả ở cấp khác nhau.

Đặc biệt, hành động để đẩy mạnh các hoạt động an toàn cộng đồng giao thông, sự an toàn của người đi bộ, lái xe giỏi có đạo đức, việc đội mũ bảo hiểm, lái xe không có bằng, không uống rượu say và dùng thuốc khi lái xe, sẽ là những nhân tố chính đẩy lùi tai nạn giao thông. Sự phụ thuộc của các biện pháp an toàn đường bộ khác nhau và các bên liên quan cũng như sự tác động lẫn nhau giữa các cấp chính quyền các cấp trung ương lẫn địa phương góp phần bảo đảm sự phòng ngừa có hiệu quả.

Để khắc phục TNGT đường bộ, đặc biệt là vấn đề tai nạn do xe máy, cần phải đồng thời thực hiện một số nỗ lực vượt bậc để có thể nghiên cứu người sử dụng đường, đặc biệt là thái độ của người đi xe và cách ứng xử khi lái xe song song với việc nâng cấp kỹ thuật khác và đó là lý do chính tại sao cần phải thành lập một Quỹ văn hóa ATGT hoặc một đơn vị điều phối.

Nhấn mạnh việc cung cấp thông tin, phổ biến miễn phí điều lệ, quy tắc và kỹ thuật giao thông bao gồm nguyên nhân và hệ quả của việc lái xe ẩu, không đội mũ bảo hiểm, lái xe khi say rượu v...v như sờ tay bỏ túi, tranh đá kích, và video-clip tại mỗi cửa hàng bán ô tô ở huyện, thành phố, cửa hàng sách, thư viện địa phương, trường học, trường đại học cùng với việc cung cấp một kênh hai chiều để nhận các ý kiến phản hồi qua thông tin đại chúng như truyền hình, báo, đài, loa đài, internet, bưu thiếp sẽ là phương tiện thông tin liên lạc cơ bản hiệu quả nhất cho văn hóa ATGT, giáo dục và quảng cáo.

Cuối cùng, công tác theo dõi và đánh giá với việc xây dựng các chỉ số đánh giá hoạt động chính (KPI) và chỉ số đánh giá thành công (KSI) trước và sau khi thực hiện sẽ giúp bám sát các hoạt động quan trọng nhất một cách có hệ thống và đánh giá mức độ thành công hay thất bại của những hoạt động đó.

5. Kế hoạch Thực hiện và Đầu tư tổng thể

Kinh phí cần để thực hiện kế hoạch xây dựng tuyên truyền và giáo dục về ATGT, gồm xây dựng văn hóa ATGT cho Chương trình hành động trong 5 năm, ước tính xấp xỉ 49 triệu USD, như trong Bảng 3.4.19 dưới đây. Vì vậy, dự tính sẽ không có đủ khả năng đáp ứng được yêu cầu kinh phí này mà có thể sẽ phải cần đến nguồn vốn từ các tổ chức viện trợ ODA.

Bảng 3.4. 19 Tổng kinh phí ước tính cho các chương trình Chương trình hành động 5 năm

Đơn vị: (Triệu USD)

Chương trình	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Kế hoạch giáo dục ATGT trong trường học		0,05	0,31	2,22	3,57	6,16
Kế hoạch xây dựng tuyên truyền ATGT		7,22	10,42	10,84	8,38	36,85
Kế hoạch xây dựng văn hóa ATGT		0,23	1,45	2,41	1,90	5,99
Tổng kinh phí ước tính	-	7,50	12,18	15,47	13,85	49,00

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3.5 Kế hoạch Phát triển Cấp cứu Y tế

Bảng 3.5.1 cho thấy kế hoạch thực hiện và đầu tư trong lĩnh vực cấp cứu y tế dựa trên việc phân định thời gian thực hiện và đầu tư:

- 1) Giai đoạn chuẩn bị: Tháng 01-06/2009
- 2) Giai đoạn thực hiện: 07/2009 – 10/2012
- 3) Giai đoạn đánh giá cuối cùng: Tháng 11/2012

Bảng 3.5. 1 Kế hoạch thực hiện và đầu tư cho chương trình hành động 5 năm trong lĩnh vực cấp cứu y tế

Các chiến lược	Nội dung chương trình	Kinh phí (x 1000 USD)				
		2009	2010	2011	2012	Tổng
Nâng cao chất lượng cấp cứu trước khi đến bệnh viện cho nạn nhân TNGT	1) Hệ thống GPS thử nghiệm để nâng cao năng lực tìm kiếm cứu nạn đối với nạn nhân TNGT		100,00	100,00	100,00	300,00
	2) Nâng cao năng lực sơ cấp cứu tại các trạm y tế xã	2.021,00	2.021,00	2.021,00	987,00	7.050,00
	3) Hướng dẫn cho cộng đồng về cấp cứu cho nạn nhân TNGT (mỗi xã một khóa học, 11,500 khóa)	3.100,00	3.150,00	3.150,00	2.100,00	11.500,00
	4) Đào tạo hướng dẫn viên để nâng cao năng lực hệ thống 115 tại 9 khu vực	10,80	8,10	8,10	5,40	32,40
	5) Đào tạo nâng cao năng lực hệ thống cấp cứu 115	21,60	21,60	21,60	10,80	75,60
	6) Hội thảo về vận chuyển cấp cứu có sự tham gia của khu vực tư nhân	6,00	6,00	6,00	3,00	21,00
	7) Hội thảo về phòng chống TNGT và ATGT ở cộng đồng (3 khóa học/quận huyện x 500 quận huyện)	300,00	400,00	400,00	400,00	1.500,00
	8) Nâng cao năng lực phục hồi chức năng ở bệnh viện tuyến huyện	1.236,00	2.436,00	1.236,00	1.236,00	6.144,00
	9) Nâng cao năng lực phục hồi chức năng ở bệnh viện tỉnh	396,00	396,00	396,00	462,00	1.650,00
	10) Phục hồi chức năng tại cộng đồng cho nạn nhân TNGT (đối tượng 10,000 xã)	3.000,00	2.000,00	3.000,00	2.000,00	10.000,00
Tổng 1		10.091,40	10.538,70	10.338,70	7.304,20	38.273,00
Nâng cao năng lực đối phó với tai nạn có thương vong hàng loạt	1) Đào tạo nhóm hỗ trợ xử lý tai nạn thương vong hàng loạt	63,00	63,00	63,00	31,50	220,50
	2) Đào tạo bệnh viện về xử lý cấp cứu đối với tai nạn thương vong hàng loạt	81,00	81,00	81,00	40,50	283,50
	3) Thực tập đối phó với tai nạn hàng loạt (mỗi tỉnh thành 1 đợt thực tập, tổng cộng 63 đợt thực tập)	108,00	108,00	108,00	54,00	378,00
Tổng 2		252,00	252,00	252,00	126,00	882,00
Kế hoạch phát triển các nguồn lực cấp cứu y tế	1) Chương trình đào tạo về cấp cứu y tế cho nạn nhân TNGT trong các tình huống khẩn cấp	20,00	10,00	6,00	0,00	36,00
	2) Trung tâm đào tạo phát triển nguồn nhân lực cho hệ thống cấp cứu	40,00	40,00	40,00	0,00	120,00
	3) Xây dựng cán bộ cho trạm cấp cứu tuyến xã	0,00	75,00	75,00	75,00	225,00
	4) Mua sắm trang thiết bị, thuốc men cho bệnh viện huyện	5.000,00	10.000,00	5.000,00	5.000,00	25.000,00
	5) Mua sắm xe cấp cứu cho bệnh viện	5.000,00	10.000,00	5.000,00	5.000,00	25.000,00
	6) Mua sắm xe cấp cứu cho hệ thống 115	2.500,00	2.500,00	2.500,00	1.950,00	9.450,00
	7) Mua sắm trang thiết bị cấp cứu cho bệnh viện tỉnh để sử dụng trong trường hợp tai nạn hàng loạt	1.000,00	1.000,00	1.000,00	1.000,00	4.000,00
	8) Đào tạo giám sát cho cán bộ quản lý	0,00	5,60	5,60	5,60	16,80
	9) Các hoạt động giám sát định kỳ ở 3 khu vực thí điểm	28,64	28,64	28,64	28,64	114,56
	10) Đánh giá giữa kỳ ở 3 khu vực thí điểm	0,00	14,10	0,00	0,00	14,10

Các chiến lược	Nội dung chương trình	Kinh phí (x 1000 USD)				
		2009	2010	2011	2012	Tổng
	11) Xác định chỉ số đầu vào và đầu ra của dự án	0,00	40,00	0,00	40,00	80,00
	12) Đánh giá cuối kỳ cho dự án	0,00	0,00	0,00	14,10	14,10
	13) Hỗ trợ và đánh giá kỹ thuật	0,00	20,00	20,00	20,00	60,00
	14) Nghiên cứu tại nước ngoài	160,00	0,00	160,00	0,00	320,00
	15) Quản lý dự án	75,00	75,00	75,00	75,80	300,80
Tổng 3		13.823,64	23.808,34	13.910,24	13.209,14	64.751,36
TỔNG KINH PHÍ GIAI ĐOẠN 2009-2012		24.167,04	34.599,04	24.500,94	20.639,34	103.906,36

4 THẺ CHẾ ATGT

4.1 Tóm tắt kế hoạch cải thiện thẻ chế

Các chương trình cải thiện thẻ chế đề xuất và các vấn đề ưu tiên trong Chương trình hành động được trình bày trong Bảng 8.1.1.

Bảng 4.1. 1 Tóm tắt Chương trình hành động 5 năm trong lĩnh vực cải thiện thẻ chế

Chương trình phát triển		Mục tiêu kế hoạch 5 năm	Hoạt động ưu tiên
Cải thiện tổ chức	Cơ quan quản lý ATGT quốc gia	<input type="checkbox"/> Thông qua kế hoạch đổi mới <input type="checkbox"/> Thành lập tổ chức lâm thời và triển khai các hoạt động cần thiết ¹	<ul style="list-style-type: none"> Chuẩn bị dự thảo kế hoạch đổi mới Phối hợp với các cơ quan liên quan Nâng cao năng lực tổ chức lâm thời
	Trung tâm ATGT quốc gia	<input type="checkbox"/> Thông qua kế hoạch được xây dựng <input type="checkbox"/> Thành lập tổ chức lâm thời và triển khai các hoạt động cần thiết ²	<ul style="list-style-type: none"> Tiến hành nghiên cứu khả thi Phối hợp và xây dựng sự đồng thuận Theo dõi và đánh giá các dự án đang diễn ra Phát triển năng lực²
	Hội đồng cố vấn ATGT quốc gia	<input type="checkbox"/> Thành lập hội đồng <input type="checkbox"/> Bắt đầu chính thức hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> Quy định/hướng dẫn hoạt động Thành lập văn phòng thường trực Bầu chọn chủ tịch và thành viên Tổ chức các cuộc họp thường kỳ
	Quỹ tài trợ ATGT quốc gia	<input type="checkbox"/> Thành lập quỹ <input type="checkbox"/> Bắt đầu chính thức hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> Tiến hành nghiên cứu khả thi Tư vấn từ khu vực tư nhân, tổ chức phi chính phủ Trình hội đồng cố vấn thông qua Công tác chuẩn bị thành lập văn phòng và mời các thành viên
Luật và quy định	Đạo luật về chính sách ATGT	<input type="checkbox"/> Chính phủ thông qua luật mới, bao gồm thành lập tổ chức và xây dựng kế hoạch về ATGT	<ul style="list-style-type: none"> Chuẩn bị dự thảo luật Phối hợp và xây dựng sự đồng thuận Trình quốc hội
Chú ý: ¹ Các hoạt động chính của các tổ chức lâm thời sẽ được kết hợp hoặc là một phần của các dự án VRSP và JBIC đang diễn ra. Ví dụ, đối với VRSP: Gói A- Chương trình xây dựng năng lực và thẻ chế, Gói B- Chương trình minh họa nâng cao nhận thức về ATGT và Gói C- Chương trình theo dõi và đánh giá ATGT đường bộ. ² Tham khảo dự án Phát triển nguồn nhân lực ATGT Hà Nội (TRAHUD).			

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

4.2 Cơ quan ATGT quốc gia

Chức năng chính của Cơ quan ATGT quốc gia như sau: (1) xây dựng Quy hoạch tổng thể và Kế hoạch hành động ATGT, (2) thúc đẩy hoạt động của khu vực tư nhân và cộng đồng, và (3) hỗ trợ ban ATGT địa phương trong các hoạt động của họ, bên cạnh trách nhiệm hiện tại của UBATGTQG và Ban quản lý dự án ATGT. Chức năng đầu tiên của tổ chức mới này tương tự với nhóm nghiên cứu JICA. Cơ quan quản lý ATGT do đó dự kiến sẽ chuẩn bị các kế hoạch ATGT cho giai đoạn 5 hoặc 10 năm tiếp theo. Tuy nhiên, chức năng (2) và (3) cần được đảm nhận ngay sau khi Quy hoạch tổng thể và Chương trình hành động này được thông qua. Cụ thể, cần nâng cao năng lực của chính quyền địa phương trong việc nhanh chóng xây dựng kế hoạch về ATGT tương ứng với điều kiện cụ thể của từng địa phương.

Để thúc đẩy sự tham gia của khu vực tư nhân và cộng đồng trong các hoạt động ATGT hiện đang được thực hiện dựa trên khả năng đặc biệt, Chính phủ sẽ đóng vai trò lãnh đạo mạnh hơn và gửi đến cộng đồng cũng như khu vực tư nhân một thông điệp rõ ràng về mục tiêu xây dựng “Văn hóa ATGT” tại Việt Nam và “Xã hội giao thông đầy tình người và không có TNGT”, v.v. Đề xuất tháng ATGT nên thú vị và có sức lôi cuốn cao hơn và thúc đẩy hơn nữa các hoạt động của cộng đồng. Để thúc đẩy hơn nữa các hoạt động của cộng đồng, Quỹ ATGT, Hội đồng cố vấn ATGT, cũng như chính quyền địa phương cần đóng vai trò to lớn hơn. Tuy nhiên, do thiếu hụt các nguồn lực trong công tác tổ chức, cơ quan quản lý ATGT đề xuất cần đóng chức năng rộng hơn trong việc thúc đẩy các hoạt động ATGT trên khắp cả nước.

Trong Quy hoạch tổng thể, Cơ quan ATGT quốc gia sẽ được thành lập và vận hành từ năm 2015, với đủ nguồn lực con người và tài chính. Khi đó, các chức năng của tổ chức mới như cơ chế phối hợp, chia sẻ thông tin và phát triển các biện pháp ATGT toàn diện sẽ được thực hiện với các cơ quan liên quan. Cùng lúc đó, công tác chuẩn bị sẽ được thực hiện đối với tổ chức hỗ trợ mới trong quá trình can thiệp ATGT như Hội đồng cố vấn, Quỹ ATGT và Trung tâm ATGT. Mặt khác, các dự án về ATGT đang diễn ra như VRSP và JBIC sẽ là các cơ hội lớn để nâng cao nguồn lực con người. Do đó, các mục tiêu sau được đề xuất cho Chương trình hành động:

- (1) Thành lập cơ quan lâm thời;
- (2) Rà soát các dự án VRSP và JBIC để nâng cao năng lực thông qua việc triển khai thực tế dự án và
- (3) Xây dựng thủ tục pháp lý cho cơ quan thường trực mới.

Các hoạt động chính cho giai đoạn 5 năm kế tiếp được trình bày trong Bảng 4.2.1.

Bảng 4.2.1 Chương trình hành động xây dựng Cục ATGT quốc gia

Hoạt động chính	Năm					Quan tâm chủ yếu
	08	09	10	11	12	
Xây dựng tài liệu pháp lý để tăng cường năng lực cho UBATGTQG	■					- Cơ cấu chung của UBATGTQG - Kế hoạch phát triển
Xây dựng sự đồng thuận						- Rà soát các dự thảo luật
Củng cố hệ thống trên quy mô đầy đủ					■	
Xây dựng tổ chức lâm thời	■					
Bắt đầu hoạt động		■	■	■	■	
Phát triển nguồn nhân lực		■	■	■	■	- Phối hợp với các dự án về ATGT của VRSP và JBIC
Thành lập các ban chuyên trách cho việc thành lập Hội đồng cố vấn và Quỹ ATGT	■					

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

4.3 Trung tâm ATGT quốc gia

Trong khi Cơ quan ATGT quốc gia là cơ quan hành chính, Trung tâm ATGTQG dự kiến sẽ cung cấp thông tin và dữ liệu cần thiết thông qua các nghiên cứu và phân tích khoa học để xây dựng các chính sách mới về ATGT. Ba hoạt động chính được đề xuất như sau:

- (1) Nghiên cứu và phát triển, theo dõi và đánh giá các biện pháp về ATGT,
- (2) Xây dựng và vận hành CSDL tổng thể về ATGT và
- (3) Phát triển nguồn nhân lực cho công tác quy hoạch và thực hiện ATGT.

Để tiến tới thành lập Trung tâm ATGTQG, có các mục tiêu sau đây trong giai đoạn Chương trình hành động 5 năm:

- (1) Nghiên cứu khả thi về việc thành lập trung tâm này, xây dựng sự đồng thuận giữa các cơ quan liên quan cụ thể trong việc chia sẻ dữ liệu và thông tin.
- (2) Thành lập cơ quan lâm thời cho các dự án về ATGT đang diễn ra.
- (3) Thu thập dữ liệu cần thiết cho Chương trình hành động 5 năm tiếp theo.

Bảng 4.3.1 cho thấy các hoạt động chính được chuẩn bị trong giai đoạn Chương trình hành động 5 năm này.

Bảng 4.3.1 Chương trình hành động xây dựng Trung tâm ATGT quốc gia

Hoạt động chính	Năm					Quan tâm chủ yếu
	08	09	10	11	12	
Nghiên cứu khả thi về việc xây dựng trung tâm	■					- Nguyên tắc hoạt động và khả năng hoạt động tài chính - Phối hợp với các đoàn thể khác
Thiết kế và xây dựng phần mềm CSDL ATGT		■				- Dữ liệu về giao thông, dữ liệu về TNGT, dữ liệu về đường bộ, v.v. - Thông tin về người lái và phương tiện
Tập hợp dữ liệu và thông tin cho CSDL			■	■	■	- Thông tin về người lái và phương tiện, thông tin kinh tế-xã hội., v.v. và các dữ liệu sẵn có khác
Thành lập tổ chức lâm thời	■					- Dựa trên các tổ chức và cán bộ sẵn có
Thu thập các dữ liệu và thông tin để đánh giá các dự án đang diễn ra		■	■	■	■	- Phối hợp với các dự án về ATGT của VRSP và JBIC
Theo dõi và đánh giá các dự án đang diễn ra		■	■	■	■	- Phối hợp với các dự án về ATGT của VRSP và JBIC
Phát triển nguồn nhân lực cho tổ chức lâm thời		■	■	■	■	- Phối hợp với các dự án về ATGT của VRSP và JBIC
Chuẩn bị kế hoạch phát triển nguồn nhân lực		■				- Đào tạo giáo viên hướng dẫn
Thực hiện các dự án phát triển nguồn nhân lực		■	■	■	■	- Phối hợp với các tổ chức đào tạo

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

4.4 Hội đồng cố vấn về ATGT quốc gia

Mục đích của Hội đồng cố vấn về ATGT quốc gia là cung cấp sự kết nối giữa khu vực nhà nước và khu vực tư nhân. Do đó, sự tham gia của khu vực tư nhân và các tổ chức phi chính phủ trong các hoạt động về ATGT sẽ được cải thiện cụ thể trong việc phổ biến tuyên truyền và giáo dục ATGT. Hội đồng cố vấn này sẽ được thành lập với các thành viên thuộc cả khối nhà nước và tư nhân. Hội đồng sẽ chịu trách nhiệm vụ truyền đạt các đề nghị và khuyến nghị từ khu vực tư nhân lên UBATGTQG và ngược lại, để các biện pháp ATGT trở nên hiệu quả và có sức thuyết phục hơn.

Hội đồng cố vấn này dự kiến đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển văn hóa ATGT tại Việt Nam với tư cách là cơ quan điều phối giữa khu vực nhà nước và tư nhân. Bảng 8.4.1 cho thấy các hoạt động chính được lập kế hoạch cho giai đoạn Chương trình hành động 5 năm trong mối tương quan với việc thành lập Hội đồng cố vấn này.

Bảng 4.4. 1 Chương trình hành động của Hội đồng cố vấn ATGT quốc gia

Hoạt động chính	Năm					Quan tâm chủ yếu
	08	09	10	11	12	
Chuẩn bị tuyên bố của hội đồng và xây dựng sự đồng thuận	■					- Trách nhiệm của quỹ - Vai trò và thẩm quyền của hội đồng
Xây dựng quy chuẩn và hướng dẫn hoạt động	■					- Thành viên, các quyền bầu cử, v.v - Báo cáo hàng năm
Thành lập văn phòng thường trực		■				- Trong Cục quản lý ATGT đề xuất (cơ quan quản lý)
Lựa chọn thành viên và chủ tịch		■				- Từ Chính phủ, các tổ chức phi chính phủ, khu vực tư nhân, cộng đồng quốc tế
Chuẩn bị Chương trình hành động hàng năm			■	■	■	
Hoạt động thường xuyên			■	■	■	- Các cuộc họp thường kỳ

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

4.5 Quỹ tài trợ ATGT quốc gia

Quỹ tài trợ ATGT quốc gia nhằm đảm bảo việc cung cấp các nguồn kinh phí ổn định cho các hoạt động tuyên truyền liên tục nhằm nâng cao nhận thức về ATGT và thúc đẩy sự tham gia của các tổ chức phi chính phủ và doanh nghiệp. Không chỉ các tổ chức trong nước mà cả các tổ chức nước ngoài cũng được tham gia vào quỹ này. Các tổ chức nước ngoài như các công ty ô tô quốc tế có nhiều kinh nghiệm và kỹ năng trong việc tổ chức các chiến dịch và hoạt động ATGT. Bên cạnh đó, họ đóng vai trò quan trọng theo nhiều cách thức ở các nước khác. Mặt khác, các công ty ô tô này cũng đóng vai trò trong sự phát triển của xã hội cơ giới và cần đóng vai trò xã hội nhằm có được xã hội giao thông mong muốn hơn trên quan điểm “Trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp (CSR).

Quỹ này là một trong các hệ thống phổ biến ở các quốc gia khác. Nhiều dạng quỹ ATGT đang hoạt động từ cấp quốc gia đến địa phương, từ hoạt động nghiên cứu đến tuyên truyền. Ở Việt Nam, hiện cũng có một số tổ chức phi chính phủ hỗ trợ các chiến dịch và hoạt động ATGT. Do quỹ đề xuất thúc đẩy các hoạt động trên quy mô toàn quốc, nó cần có đủ nguồn kinh phí để hoạt động. Cần thiết phải có sự tham gia của nhiều tổ chức, đặc biệt là các công ty ô tô và các ngành liên quan. Để làm cho quỹ này có sức thu hút lớn hơn đối với các ngành này, bên cạnh việc khuyến khích các doanh nghiệp này chú trọng đến quan điểm CSR, một số khích lệ khác có thể được sử dụng như miễn trừ thuế đối với các đóng góp xã hội. Hội đồng cố vấn ATGT quốc gia sẽ có trách nhiệm xây dựng một môi trường đáng mong muốn hơn và làm cho sự tham gia vào các hoạt động ATGT của quỹ có sức hút lớn hơn.

Trong Chương trình hành động 5 năm, chương trình phát triển quỹ ATGT quốc gia hướng tới việc thành lập quỹ và đưa vào hoạt động càng sớm càng tốt để có nguồn kinh phí triển khai chương trình phát triển văn hóa ATGT. Các hoạt động chính trong Chương trình hành động được trình bày trong Bảng 4.5.1. Thủ tục pháp lý sẽ được hoàn thiện vào năm 2010, và từ đó sẽ dần hoàn thiện tổ chức theo sự mở rộng của các hoạt động.

Bảng 4.5. 1 Chương trình hành động cho Quỹ tài trợ ATGT quốc gia

Hoạt động chính	Năm					Quan tâm chủ yếu
	08	09	10	11	12	
Nghiên cứu khả thi về việc thành lập quỹ		■				- Tính tập thể, ưu đãi về thuế - Sử dụng kinh phí
Chuẩn bị các điều khoản của quỹ		■				- Mối quan hệ với cục quản lý ATGT và Hội đồng ATGT quốc gia
Chuẩn bị các nguyên tắc hoạt động của quỹ		■				- Tuân thủ pháp luật - Hệ thống kiểm toán
Thành lập văn phòng thường trực		■				-
Chuẩn bị Chương trình hành động hàng năm		■	■	■	■	- Phát triển văn hóa ATGT - Chiến dịch ATGT quốc gia
Đi vào hoạt động			■	■	■	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

4.6 Xây dựng hệ thống pháp lý cho chính sách ATGT bền vững

Để loại bỏ những nguyên nhân gây TNGT phức tạp như trang thiết bị ATGT đường bộ yếu kém và thiếu nhận thức xã hội về ATGT như bàn trong Quy hoạch tổng thể, các hướng tiếp cận toàn diện và các nỗ lực lâu dài sẽ là các chiến lược quan trọng nhất. Để bảo đảm tính bền vững, cần thiết lập một hạ tầng về thể chế toàn diện, như Luật về chính sách ATGT có phạm vi điều chỉnh là các tổ chức và hệ thống như đề xuất trong Quy hoạch tổng thể. Luật này cũng điều chỉnh chức năng của UBATGTQG và Ban ATGT tỉnh, hướng dẫn các kế hoạch về ATGT (Quy hoạch tổng thể và Chương trình hành động). Theo luật này, cần làm rõ các quy định về các cơ quan ATGT quốc gia, Hội đồng cố vấn ATGT quốc gia và Quỹ tài trợ ATGT.

Đối với việc phát triển các kế hoạch về ATGT, luật cần quy định vai trò của Quy hoạch tổng thể và Kế hoạch cơ bản về ATGT (Kế hoạch 5 năm), do UBATGTQG xây dựng, vai trò của kế hoạch ATGT tại địa phương do chính quyền tỉnh thành phố xây dựng. Bên cạnh đó, Quy hoạch tổng thể về ATGT do JICA tài trợ này cũng hướng đến việc tạo lập một kế hoạch ATGT cơ bản, và dựa trên kế hoạch cơ bản này, mỗi tỉnh thành phố sẽ xây dựng Chương trình hành động riêng của mình.

Mục tiêu của Chương trình hành động là luật hóa các cải cách thể chế bàn đến trong chương này. Luật về chính sách ATGT có thể không hoàn toàn cần thiết, có thể bao gồm trong các luật và quy định khác như Luật giao thông đường bộ, miễn là các cải cách về thể chế được luật hóa.

4.7 Ước tính kinh phí và kế hoạch đầu tư cho việc cải cách thể chế

Bảng 4.7.1 cho thấy kinh phí đầu tư và lộ trình cải cách thể chế đã bàn đến trong chương này. Tổng kinh phí đầu tư ước tính 17,37 triệu USD trong giai đoạn Chương trình hành động 5 năm.

Bảng 4.7.1 Kế hoạch đầu tư cải cách thể chế

Chương trình	Hạng mục kinh phí	Kinh phí (triệu USD)	Kế hoạch đầu tư					Ghi chú
			08	09	10	11	12	
Cơ quan ATGT quốc gia	Thẻ chế hóa	0,06	0,03	0,03	-	-	-	Phí tư vấn
	Văn phòng	4,50	-	-	-	-	4,50	
	Trang thiết bị	0,15	-	-	-	-	0,15	
	Nâng cao năng lực	0,20	-	0,05	0,05	0,05	0,05	Đào tạo
	Cộng	4,91	0,03	0,08	0,05	0,05	4,70	
Trung tâm ATGT quốc gia	F/S	0,06	0,03	0,03	-	-	-	Phí tư vấn
	Văn phòng	9,00	-	-	-	4,50	4,50	
	Trang thiết bị	1,00	-	-	-	0,50	0,50	
	Phần mềm	0,12	-	0,06	0,06	-	-	Phí tư vấn
	Nâng cao năng lực	0,32	-	0,08	0,08	0,08	0,08	Đào tạo
	Cộng	10,50	0,03	0,17	0,14	5,08	5,08	
Hội đồng cố vấn ATGT quốc gia	Thẻ chế hóa	0,03	0,03	-	-	-	-	Phí tư vấn
	Cộng	0,03	0,03	-	-	-	-	
Quỹ ATGT quốc gia	F/S	0,10	0,05	0,05	-	-	-	Phí tư vấn
	Văn phòng	1,80	-	1,80	-	-	-	
	Nâng cao năng lực	0,05	-	0,05	-	-	-	Đào tạo
	Cộng	1,94	0,05	1,90	-	-	-	
	Tổng	17,37	0,14	2,15	0,19	5,13	9,78	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

5 ĐÁNH GIÁ KINH TẾ VÀ KẾ HOẠCH THỰC HIỆN

Chương này sẽ giới thiệu về tính kinh tế cho mỗi đề xuất của từng lĩnh vực, và các nguồn kinh phí cùng kế hoạch thực hiện cho toàn bộ Chương trình hành động.

5.1 Đánh giá kinh tế toàn bộ Chương trình hành động

1) Ước tính kinh phí cho Chương trình hành động

Tổng kinh phí cho Chương trình hành động 5 năm ước tính khoảng 1.351 triệu USD (22,289 tỷ VND). Bảng 5.1.1 tóm tắt tổng kinh phí trình bày theo năm thực hiện. Dựa trên tổng kinh phí của Chương trình hành động đề xuất, các vấn đề sau cần được xem xét.

- Kế hoạch của Chính phủ về bảo đảm trật tự ATGT như trong Quyết định số 259/QĐ-TTg ngày 04/03/2008 ước tính khoảng 6,953 tỷ VND. Khoảng cách lớn giữa kinh phí ước tính của Kế hoạch của Chính phủ và Chương trình hành động là do sự khác biệt về phạm vi và thời gian.¹
- Tổng kinh phí cho Chương trình hành động tương đương khoảng 1,66% GDP cả nước vào năm 2007, thấp hơn so với thiệt hại do TNGT trên toàn quốc

¹ Để so sánh, tuy khác nhau về phạm vi công việc và thời gian, con số 1.320 triệu USD (21.774 tỷ VND) nêu ra cho Kế hoạch hành động này xấp xỉ tổng kinh phí được duyệt trong hai văn bản sau: Đề án tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông Quốc gia đến năm 2010 (theo Quyết định 259/2008/QĐ-TTg ngày 04-03-2008) là **6.953** tỷ (không có phần hạ tầng đường bộ và y tế). Về hạ tầng, chỉ riêng việc lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ trên quốc lộ 1 đã là **14.365** tỷ theo Quyết định 1856/2007/QĐ-TTg ngày 27-12-2007 của Thủ tướng Chính phủ.

(khoảng 2,8% GDP như đã đề cập ở trên).

2) Lợi ích kinh tế từ Chương trình hành động

Nội suất thu hồi vốn (EIRR) cho kế hoạch đầu tư đã nói cho thấy một tỷ lệ cao ở mức 22%, Giá trị hiện tại thực (NPV) vào khoảng 50,798 triệu USD và tỷ lệ lợi ích/chi phí (B/C) là 1.91, cho thấy Chương trình hành động xứng đáng 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 14%, kể cả nếu chi phí tăng 10% và lợi ích giảm 10%.

Bảng 5.1. 1 Ước tính kinh phí cho Chương trình hành động theo chương trình

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 thăm 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
	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
		Cộng	58,8	132,8	184,7	182,1	180,6
Phương tiện	1. Phát triển an toàn lái xe và an toàn phương tiện	-	12,5	51,6	46,4	3,3	113,9
	Cộng	-	12,5	51,6	46,4	3,3	113,9 [8,6%]

Lĩnh vực	Chương trình ATGT	Kế hoạch đầu tư hàng năm					Tổng (Triệu USD)
		Năm					
		1	2	3	4	5	
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
	Cộng	56,7	53,0	66,1	63,0	57,7	296,5 [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
	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
	Cộng		7,5	12,2	15,5	13,9	49,0 [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

Lĩnh vực	Chương trình ATGT	Kế hoạch đầu tư hàng năm					Tổng (Triệu USD)
		Năm					
		1	2	3	4	5	
	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
	Cộng		24,2	34,6	24,5	20,6	103,9 [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
	Cộng	0,4	2,3	0,2	5,2	9,8	17,9 [1,3%]
Tổng đầu tư (Triệu USD)		115,7	232,1	349,3	336,7	285,9	1.319,7 [100%]

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Bảng 5.1. 2 Phân tích độ nhạy (EIRR: %)

EIRR		Chi phí tăng			
		0% tăng	10% tăng	20% tăng	30% tăng
Lợi ích giảm	0% giảm	22%	18%	14%	11%
	10% giảm	17%	14%	10%	8%
	20% giảm	13%	9%	7%	4%
	30% giảm	8%	5%	3%	1%

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

5.2 Các nguồn vốn đầu tư

Các nguồn kinh phí tiềm năng bao gồm:

- Giá trị gia tăng cho ngân sách nhà nước từ vận tải và trật tự an toàn giao thông
- Phụ phí cho bảo đảm ATGT ngoài nguồn kinh phí từ tiền phạt
- Phụ phí nhiên liệu phương tiện cơ giới
- Phụ phí tải trọng - khoảng cách
- Phụ phí bảo hiểm bắt buộc với phương tiện
- Phụ phí chuyển nhượng phương tiện

- Phụ phí trên phí đường bộ
- Đóng góp của khu vực tư nhân
- Vốn vay và viện trợ phát triển

Trong đó, nguồn kinh phí đầu tiên, giá trị gia tăng cho ngân sách nhà nước từ hoạt động vận tải và trật tự an toàn giao thông, luôn luôn là điểm tựa để thuyết minh về lợi ích trong đầu tư phát triển hạ tầng ATGT. Nó cũng chứng minh hiệu quả đầu tư ngân sách nhà nước trong lĩnh vực vận tải và/hoặc các dự án về ATGT bằng việc góp phần tăng ngân sách thông qua thuế và các đóng góp phát triển kinh tế xã hội khác. Nhưng giá trị gia tăng này không thể trực tiếp là nguồn kinh phí thêm cho ATGT.

Hai nguồn kinh phí cuối cùng, đóng góp của khu vực tư nhân và vốn vay và viện trợ phát triển, phụ thuộc lớn vào các nhà tài trợ và cần có cơ chế huy động đặc biệt. Khu vực tư nhân được đề xuất đóng góp cho Quỹ tài trợ ATGT như trong mục trước trong khi việc tìm kiếm nguồn vốn vay và viện trợ là trách nhiệm của chính phủ. Do đó, vấn đề là làm thế nào để huy động phần còn lại của các nguồn vốn cho Chương trình hành động 5 năm.

Các nguồn kinh phí khác có thể được huy động cho ATGT sau khi hình thành khung thể chế cần thiết.

5.3 Các chính sách thực hiện

Để đảm bảo triển khai thành công Chương trình hành động, cần có các chiến lược sau đây:

- Các chiến lược thực hiện
- Vai trò và trách nhiệm của các tổ chức đóng vai trò chính trong ATGT đường bộ
- Theo dõi và đánh giá

1) Các chiến lược thực hiện

Các cải cách đề nghị được thực hiện sẽ bao quát tất cả các lĩnh vực chính liên quan đến an toàn đường bộ, nhưng từng giải pháp riêng cần được chia theo từng giai đoạn để đạt được hiệu quả cao nhất. Các chiến lược được sử dụng như sau:

- Chương trình hành động đề xuất nhiều biện pháp khác nhau dựa trên hướng tiếp cận 4E và chính sách “Toàn dân” và “Toàn diện”. Do đó, việc triển khai sẽ được dựa trên các hướng tiếp cận/chính sách này.
- Để Chương trình hành động đề xuất có được ảnh hưởng xã hội lớn lao, cần có sự chỉ đạo mạnh mẽ từ phía Chính phủ nhằm bảo đảm triển khai thuận lợi và bền vững.
- 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 trao đổi thông tin).
- Trong những năm đầu, một trong các nhiệm vụ chính của Kế hoạch hành động 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, đối với các biện pháp đề xuất khác, 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.
- Đối với phát triển nhân lực và hỗ trợ kỹ thuật, các nguồn kinh phí để đào tạo kỹ thuật cho cán bộ cốt cán là cần thiết để trong tương lai, các cải cách toàn diện hơn về ATGT có thể được thực hiện bởi chính đội ngũ cán bộ được đào tạo đầy đủ và có chuyên môn vững vàng này. Trong giai đoạn giữa kỳ, sự hỗ trợ kỹ thuật từ các chuyên gia và tư vấn quốc tế là cần thiết để hỗ trợ lập kế hoạch và triển khai các cải cách chiến lược cũng như đào tạo cán bộ địa phương thông qua các dự án điểm.

2) Vai trò và trách nhiệm của các tổ chức khác nhau trong lĩnh vực ATGT đường bộ

Theo chính sách “Toàn dân”, mọi tổ chức đều có thể và cần tham gia vào các hoạt động ATGT. Mỗi tổ chức cần tham gia và đóng vai trò/trách nhiệm theo cách thức chuyên nghiệp. Để làm được điều đó, cần có khung pháp chế và các chính sách để khuyến khích các tổ chức này.

3) Theo dõi và đánh giá

Tất cả các hoạt động về an toàn đường bộ cần được theo dõi để bảo đảm rằng nguồn vốn được sử dụng hiệu quả và có được các bài học về các kế hoạch được triển khai thành công hay không. Do nguồn lực thường là hạn chế, bắt buộc kinh phí phải được sử dụng theo cách có hiệu quả và hợp lý nhất để giải quyết các vấn đề. Khi mỗi giải pháp được thực hiện, tính hiệu quả cần được theo dõi (lý tưởng là bằng việc so sánh dữ liệu TNGT trước và sau khi triển khai chương trình trong một giai đoạn thời gian).

Việc theo dõi Chương trình hành động chung nhằm xây dựng thể chế và tăng cường năng lực cho các cơ quan chính có trách nhiệm về ATGT đường bộ phải tập trung vào việc xem liệu các mục tiêu của Chương trình hành động có đạt được hay không. Cần bảo đảm rằng các hoạt động phải có hiệu quả mong muốn trong việc tăng cường năng lực của đất nước trong việc giải quyết vấn đề TNGT này.

Cơ chế này sẽ xác định một cách chính xác những hoạt động nào cần phải triển khai trong quá trình thực hiện Chương trình hành động và xác định những nhân tố để đánh giá tác động, hiệu quả của những chương trình này, hoặc cũng có thể được dùng trong quá trình triển khai để xác định xem dự án có đi đúng hướng hay không, trên cơ sở đánh giá tác động về phát triển và thể chế.

PHẦN V KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1 Kết luận

Đoàn Nghiên cứu JICA đã hoàn thành Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể ATGT quốc gia với sự cộng tác của UBATGTQG và các Bộ GTVT, Công an, GD-ĐT và Y tế. Các điểm chính được nêu trong Nghiên cứu được tóm tắt như sau:

- (1) Việc phát triển kinh tế thuận lợi đã kèm theo việc gia tăng mức độ cơ giới hóa. Tính tới năm 2007, 23 triệu xe đã đăng ký lưu thông trên toàn quốc trong đó xe gắn máy có số lượng 21,7 triệu chiếm tới 95%. Đây là nét rất riêng nếu so với các nước khác.
- (2) Số lượng TNGT đã giảm từ năm 2002, nhưng tỷ lệ tử vong vẫn còn ở mức cao, trên 10.000 kể từ 2001. Riêng năm 2007, số người chết và bị thương đã được báo cáo là 12.800 và 10,266, gây ra tổn thất kinh tế tới khoảng 3% GDP.
- (3) Nguyên nhân gây ra TNGT nằm đan xen lẫn lộn giữa hiện trạng vật lý và lỗi của con người, dòng giao thông hỗn hợp và những hành vi lái xe bất cẩn. Nhiều TNGT xảy ra trên các tuyến quốc lộ chính, nhất là ở khu vực đô thị lớn và vùng giáp ranh. Hơn nữa, cần nhấn mạnh rằng, hơn một nửa nạn nhân là người trẻ dưới 30 tuổi.
- (4) Chính phủ Việt Nam đã có rất nhiều nỗ lực để khắc phục vấn đề xã hội nghiêm trọng này, kể cả hợp tác với các nhà tài trợ quốc tế. Một số biện pháp đã tỏ ra có hiệu quả như việc đội mũ bảo hiểm; tuy nhiên vẫn còn một chặng đường dài để phát triển các hành vi và phương thức đi lại an toàn trên toàn quốc. Những nỗ lực tiếp theo không những của Chính phủ mà cả chính quyền địa phương là không thể thiếu.
- (5) Đã có một số biện pháp như việc cải tạo điểm đen, lập lại hành lang an toàn trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng; tăng cường năng lực cưỡng chế và tuyên truyền giáo dục ATGT, hoặc phát triển hệ thống cấp cứu 115 trong ngành y tế. Nhiều biện pháp còn đang ở giai đoạn đầu thực hiện và trong một phạm vi giới hạn.
- (6) Dựa trên cơ sở tình hình ATGT đường bộ ở Việt Nam, một Quy hoạch tổng thể và một Chương trình hành động đã được đề xuất. Quy hoạch tổng thể nhằm phát triển các chính sách và chiến lược đảm bảo trật tự ATGT tới 2020 trong khi Chương trình hành động nhằm thực hiện các chính sách và chiến lược này cho các năm 2008-2012. Tuy nhiên, khoảng thời gian 2008-2012 có thể coi như một giai đoạn kế hoạch 5 năm, có thể thay là 2009-2013 theo sự phê chuẩn của Chính phủ đối với các đề xuất.
- (7) Chương trình hành động được tích hợp từ 35 chương trình đối với từng lĩnh vực như sau: kỹ thuật hạ tầng (9), vận tải (9), cưỡng chế (7), giáo dục tuyên truyền (3), cấp cứu y tế (3) và nâng cao về thể chế (4).
- (8) Kinh phí ước tính là khoảng 1.320 triệu USD cho 5 năm. 56% của kinh phí này dành cho hạ tầng và 22 % cho công tác cưỡng chế. Hệ thống cấp GPLX, cấp cứu y tế khoảng 8-9%. Những khoản này chủ yếu dành cho công tác xây lắp và mua thiết bị an toàn, thiết bị thông tin trên phạm vi toàn quốc. Phần dành cho tuyên

truyền và giáo dục tương đối nhỏ vì việc đầu tư phát triển nguồn nhân lực tuy là một trong các điểm nhấn, những chi phí tương đối ít. Tỷ suất nội hoàn kinh tế khá cao, EIRR = 21% chứng tỏ hiệu quả kinh tế khá tốt.

2 Kiến nghị và đề xuất

Quy hoạch tổng thể ATGT có thể là chính sách cơ bản và là định hướng về chính sách ATGT quốc gia. Chính quyền địa phương sẽ chuẩn bị kế hoạch đảm bảo trật tự, an toàn giao thông của mình dựa trên chính sách và định hướng chung. Quy hoạch và Chương trình hành động đã bao gồm các biện pháp cần thiết, nhưng có những khuyến nghị thêm như sau:

- (1) Sứ mệnh của Chính sách phát triển ATGT đường bộ là: “Một xã hội đầy tình thương và không tai nạn”
- (2) Mục tiêu cho năm 2020 là:
 - (i) Giảm một nửa số người chết do TNGT (so với 2007), và
 - (ii) Tăng cường năng lực và chức năng của các cơ quan tổ chức chịu trách nhiệm về ATGT, xây dựng các tổ chức, quy tắc/luật lệ mới cần thiết để đảm bảo tính bền vững của các biện pháp đưa ra.
- (3) Các chiến lược cơ bản và Chiến lược thực hiện Quy hoạch tổng thể như sau :

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

- 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.

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

- (4) Các lĩnh vực tập trung để giảm TNGT: (i) Xe gắn máy, (ii) Quốc lộ, (iii) Đô thị và vùng giáp ranh, (iv) Thế hệ trẻ, (v) Xe vận tải và (vi) Biện pháp xử lý sau tai nạn.
- (5) Nhằm phát triển nguồn lực và thể chế hóa quan hệ liên ngành để đảm bảo phát triển ATGT bền vững, ba chương trình về thể chế được nhấn mạnh:
 - (i) Chương trình tăng cường năng lực hành chính, bao gồm cả việc nâng cao năng lực cho UBATGT quốc gia và các Ban ATGT địa phương.
 - (ii) Chương trình nghiên cứu và phát triển cho Trung tâm ATGT (đề xuất thành lập)
 - (iii) Chương trình phát triển nguồn lực bao gồm cả Quỹ tài trợ ATGT, hệ thống phí xe cộ mới và việc phát triển nguồn nhân lực.
- (6) Các biện pháp chuyên ngành
 - (i) Hạ tầng kỹ thuật (Bộ GTVT): Các thiết bị ATGT thích hợp sẽ được lắp đặt tùy theo chức năng của hệ thống đường: quốc lộ, cao tốc, đường đô thị, đường địa phương. Cùng với đó, các cải cách hệ thống sau được đề nghị áp dụng:
 - Hệ thống kiểm toán ATGT
 - Hệ thống đánh giá tác động lên giao thông của các công trình xây dựng
 - Hệ thống theo dõi và đánh giá các biện pháp ATGT
 - (ii) Vận tải và lưu thông (Bộ GTVT): Có hai hệ thống quan trọng được đề xuất: Đó là hệ thống đăng kiểm và cấp GPLX mới và Hệ thống quản lý lái xe an toàn trong các công ty vận tải, trong đó làm rõ trách nhiệm của các bên nếu để xảy ra TNGT.
 - (iii) Cưỡng chế giao thông (Bộ Công an): Các nỗ lực hiện nay nhằm phát triển nguồn nhân lực và hiện đại hóa hoạt động tuần tra - kiểm soát, phát triển cơ sở dữ liệu TNGT sẽ được tăng cường để đáp ứng kịp với mức độ cơ giới hóa đang tăng nhanh.
 - (iv) Giáo dục ATGT (Bộ GD-ĐT): Nhóm nghiên cứu đề xuất một chương trình đồng bộ giáo dục ATGT không chỉ trong nhà trường mà cả trong cộng đồng với khái niệm “tham gia, trải nghiệm và áp dụng”, cũng như là việc xây dựng và phát triển văn hóa ATGT (hành vi an toàn) ở Việt Nam.
 - (v) Cấp cứu y tế TNGT (Bộ Y tế): Hệ thống cấp cứu y tế hiện đang được hình thành, củng cố, và cũng không thể phát triển riêng một hệ thống cấp cứu y tế cho TNGT được. Hiện tại, đề xuất là mở rộng hệ thống 115. Đồng thời, hệ thống bảo hiểm như bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc rất cần được thực thi.
- (7) Về phát triển nguồn nhân lực: Có hai cấp độ khác nhau được đề ra: một là dành

cho lãnh đạo và chuyên gia các cơ quan, tổ chức; hai là nhân lực cần thiết để thực hiện các biện pháp ATGT, như CSGT hoặc kỹ sư giao thông. Lãnh đạo và chuyên gia sẽ do Trung tâm ATGT tổ chức nâng cao trình độ còn CSGT, kỹ sư sẽ do các cơ sở đào tạo chuyên nghiệp (đại học, học viện) phụ trách.

- (8) Về phát triển nguồn tài chính: Một trong những vấn đề chủ chốt là tìm nguồn kinh phí. Ngân sách là một nguồn chính. Để đảm bảo thực hiện thuận lợi các biện pháp đề ra, ngân sách đủ với yêu cầu là tối cần thiết. Các nguồn vốn hiện tại khá hạn chế, nên việc tìm thêm các nguồn khác là rất cần thiết. Nhóm nghiên cứu đề xuất lập Quỹ tài trợ để phát triển văn hóa ATGT và các khoản thu khác để bổ sung nguồn lực cho các biện pháp đề ra. Hệ thống đăng kiểm và cấp GPLX mới cho xe gắn máy được hy vọng là sẽ không chỉ làm tăng trách nhiệm của người sử dụng mà còn có thể là một khoản thu tiềm năng.
- (9) Chương trình hành động ATGT đồng bộ được đề xuất cho 05 năm tới để đạt các mục tiêu sau:
- (i) Đa số người sử dụng đường sẽ có thói quen tự mình tuân thủ mọi quy tắc trật tự, an toàn giao thông.
 - (ii) Giảm 5.2-6% số người chết do TNGT.
 - (iii) Tăng cường năng lực và chức năng cho các cơ quan, tổ chức liên quan.

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

1 GIỚI THIỆU

Với rất nhiều nỗ lực của Nhóm nghiên cứu JICA, UB ATGTQG và các cơ quan đối tác, Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ tại Việt Nam tới năm 2020 cùng Kế hoạch hành động 5 năm đã được hoàn thành. Nghiên cứu và Kế hoạch 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.

Quy hoạch tổng thể và Kế hoạch hành động sẽ được Chính phủ Việt Nam xem xét theo đúng trình tự thủ tục. Tuy nhiên, 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. Mặc dù Chính phủ Việt Nam đã thực hiện những giải pháp cấp bách như bắt buộc đội mũ bảo hiểm và đẩy mạnh cưỡng chế để ngăn chặn tình trạng giao thông ngày càng xấu đi, vẫn cần có những nỗ lực mạnh và nhanh hơn để đảm bảo phát triển ATGT bền vững. Bên cạnh đó, 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. 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 Kế hoạch 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 “Vì 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.

1.1 Mục đích

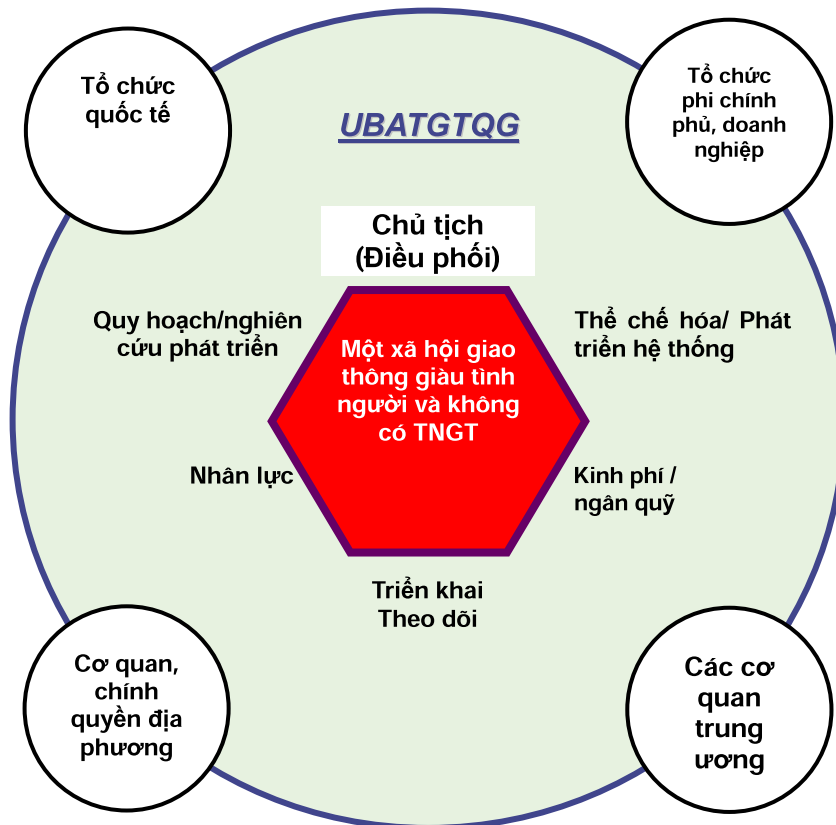
Một trong những vấn đề quan trọng là kiện toàn chức năng và nâng cao năng lực cho UB ATGTQG, đặc biệt là đẩy mạnh việc phát triển ATGT toàn diện. Quy hoạch tổng thể và Kế hoạch hành động đề xuất một vài chương trình ATGT cho các nhóm cộng đồng để nâng cao nhận thức của người dân về ATGT, trong đó vai 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.

Phương pháp thực hiện: Hình 1.1.1 cho thấy chức năng mới Quy hoạch tổng thể đề xuất cho UB ATGTQG, chủ yếu là phát triển kế hoạch, chính sách ATGT toàn diện và bền vững, cùng với việc cải thiện cơ chế trao đổi và phối hợp với các cơ quan, ban ngành, nhà tài trợ quốc tế và khu vực tư nhân. Để nâng cao những kỹ năng và kiến thức thực tế đó, Quy hoạch tổng thể đề xuất phương pháp tiếp cận là "Tham gia, trải nghiệm và thực hiện". Do vậy, Nhóm nghiên cứu JICA và Nhóm công tác đã phối hợp thực hiện khảo sát bổ sung. Hình 1.1.2 cho thấy cơ cấu tổ chức cho những chức năng bổ sung. Cũng như mối quan hệ giữ mục tiêu và các trọng tâm công việc.

Hình 1.1.1 Đề xuất chức năng của UB ATGTQG

- Vốn vay (ODA)
- Công nghệ(ITS)

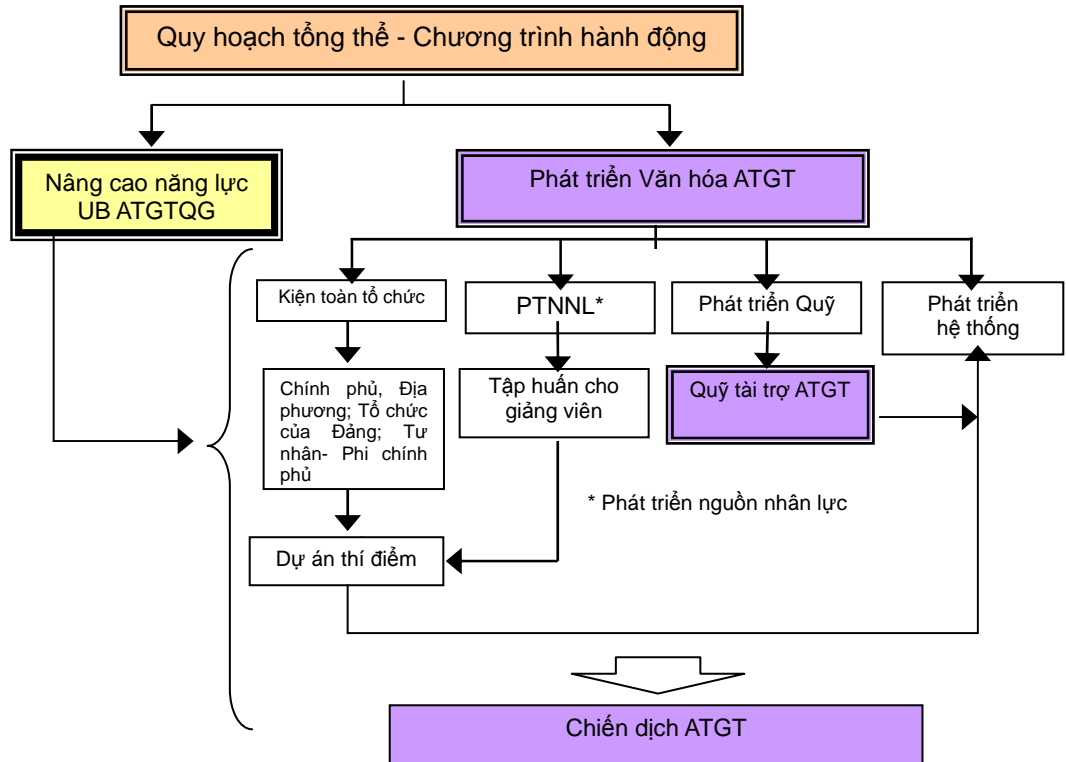


- Thúc đẩy hoạt động của các tổ chức phi chính phủ, khu vực tư nhân (Khuyến khích các chuẩn mực xã hội và phát triển văn hóa)
- Trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp (Phát triển trách nhiệm doanh nghiệp, quỹ ATGT)

- Nâng cao năng lực
- Năng lực triển khai
- Năng lực của ban ATGT địa phương

- Năng lực quy hoạch
- Hạ tầng thể chế theo lĩnh vực
- Nghiên cứu và phát triển

Hình 2.2 Cơ cấu công việc cho Hỗ trợ bổ sung



2 DỰ ÁN THÍ ĐIỂM PHÁT TRIỂN VĂN HÓA ATGT

2.1 Giới thiệu

1) Bối cảnh và thông tin cơ bản

Một trong những vai trò rất quan trọng của UBATGTQG là triển khai các biện pháp tăng cường ATGT toàn diện. Cơ quan này, vào tháng 9 hàng năm, thường chỉ đạo việc thực hiện nhiều chiến dịch ATGT với các chủ đề khác nhau. Tuy nhiên, ý thức nói chung của người tham gia giao thông vẫn chậm chuyển biến. Văn hóa ATGT thay đổi những hành vi hàng ngày của người tham gia giao thông, tạo nên ý thức cá nhân, chuẩn mực khách quan và ăn sâu vào tiềm thức, sau đó trở thành văn hóa ATGT một cách tự nhiên.

Hiện nay, Bộ GD&ĐT là cơ quan chỉ đạo việc thực hiện giáo dục ATGT trong nhà trường phổ thông. Tuy nhiên các hoạt động tuyên truyền và giáo dục trong cộng đồng dân cư thì vẫn chưa được thực hiện đầy đủ. Các hoạt động tuyên truyền giáo dục ATGT tại côngnđ đồng đòi hỏi thực hiện một cách toàn diện với sự hỗ trợ của các hoạt động khác như cải tạo hạ tầng tạo môi trường giao thông tốt. Do đó, vai trò chỉ đạo việc thực hiện các vấn đề liên ngành của UBATGTQG là rất cần thiết. Ngoài ra, sự tham gia cả chỉ đạo của Ban ATGT cấp tỉnh cũng rất 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, Mục tiêu của hoạt động thí điểm là rút ra các kinh nghiệm mà một trong các nội dung là giúp UBATGTQG thể chế hóa các hoạt động tuyên truyền và giáo dục văn hóa ATGT và áp dụng các kinh nghiệm thực hiện.

Mục tiêu cụ thể của dự án thí điểm:

- (i) Giới thiệu văn hóa ATGT qua các dự án thí điểm về tuyên truyền, giáo dục chuẩn mực ứng xử khi tham gia giao thông.
- (ii) 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 nhằm tăng cường công tác phối kết hợp.
- (ii) 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 để phục vụ công tác triển khai trong tương lai.

2) Xác định vấn đề

Các hành vi nguy hiểm khi tham gia giao thông của học sinh, sinh viên là nguyên nhân chính gây ra đa số các vụ tai nạn giao thông trên các tuyến quốc lộ và là vấn đề lớn nhất đối với ATGT đường bộ hiện nay. Các giải pháp về giao thông đường bộ chỉ có thể bền vững nếu thông qua giáo dục hành vi và thái độ tốt cho người tham gia giao thông để họ thực hiện các chuẩn mực hành vi ứng xử đã tiếp thu và rèn luyện khi tham gia giao thông. Khi các hành vi đó thành thói quen và được nhiều người chấp nhận thì sẽ hình thành được văn hóa ATGT.

3) Đối tượng của dự án

Học sinh phổ thông có xu hướng thể hiện nhiều hành vi nguy hiểm. Học sinh có nhận thức chưa chuẩn về các nguy hiểm, rủi ro. Khi học sinh vi phạm đèn tín hiệu, các em khác thường bắt chước và đây là nguyên nhân của nhiều vụ tai nạn giao thông và nhiều vấn nạn xã hội khác.

4) Mục đích

- (i) Giới thiệu khái niệm trường học an toàn và an toàn khi đến trường.
- (ii) Giáo dục và tuyên truyền cho học sinh kỹ năng đi bộ và điều khiển xe đạp an toàn
- (iii) Khuyến khích sự tham gia của cộng đồng nhằm nâng cao ý thức nói chung về an toàn của cộng đồng

Sự thành công của chương trình đi học an toàn gắn với tinh thần nhiệt tình của các cấp chính quyền cơ sở, nhà trường, cộng đồng cùng thực hiện mục tiêu chung tăng cường ý thức cho người tham gia giao thông và giảm tai nạn.

Do đó, mối quan hệ cộng tác giữa các bên sự tham gia của cộng đồng, nội dung tuyên truyền giáo dục, cải tạo hạ tầng, công tác đánh giá là những yếu tố trọng yếu đảm bảo sự thành công trong xây dựng và tuyên truyền văn hóa ATGT trọng tâm là hành vi người đi bộ và xe mô-tô.

5) Lựa chọn địa điểm

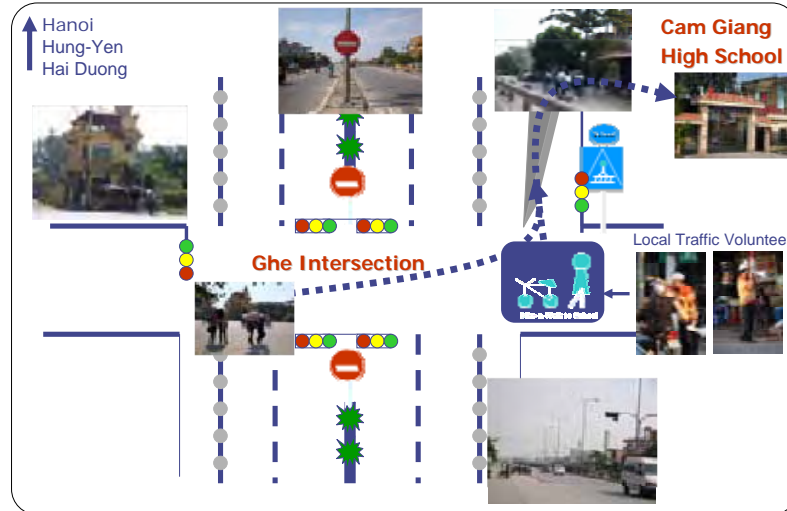
Do JBIC sẽ triển khai dự án ATGT trên các tuyến quốc lộ năm 2009, do đó yêu cầu đặt ra là dự án thí điểm phải nằm dọc các quốc lộ: QL3, QL5, QL10, QL18. Như vậy, hiệu quả và kết quả dự án sẽ được kế thừa ở dự án sau.

Trên cơ sở thảo luận với các cán bộ và cơ quan đối tác, các bên nhất trí chọn địa điểm thực hiện dự án thí điểm ATGT toàn diện tại huyện Cẩm Giàng tỉnh Hải Dương và trọng tâm là một số trường trung học trên địa bàn. Dự án thí điểm này sẽ giới thiệu và thực hiện khái niệm nhà trường an toàn và đến trường an toàn.

Dự án thí điểm hoạt động trong phạm vi khoảng 500 - 1000m xung quanh nhà trường trong đó có nút giao Ghế tại xã Tân Trường huyện Cẩm Giàng thành phố Hải Dương.

Trường trung học Cẩm Giàng có 1390 học sinh và 69 giáo viên trong đó 95% học sinh và 85% giáo viên sử dụng xe mô-tô, xe đạp để tới trường.

Hình 2.1.1 Vị trí dự án thí điểm



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

2.2 Đặc điểm của dự án thí điểm

1) Đặc điểm chung của trường trung học Cẩm Giàng tỉnh Hải Dương

Đặc điểm chung của trường trung học Cẩm Giàng:

- (i) Trường trung học Cẩm Giàng có hơn 1500 học sinh, hầu hết trong số này sử dụng xe đạp hoặc đi bộ đến trường trong phạm vi từ 5-7 km cự ly.
- (ii) Trường trung học Cẩm Giàng có vị trí sát quốc lộ 5 vốn là tuyến vận tải quốc tế, với các khu công nghiệp của các nhà đầu tư nước ngoài, mật độ giao thông lớn nên phát sinh nhiều tai nạn.
- (iii) Hàng ngày có hơn 100 lượt học sinh và người dân đi qua nút giao Ghế
- (iv) Nhiều em học sinh trung học có các hành vi thiếu an toàn hoặc ý thức kém.
- (v) Học sinh có xu hướng đề cao các hành vi mạo hiểm.
- (vi) Học sinh vi phạm đèn tín hiệu sẽ khiến các học sinh khác bắt chước và tạo ra hiệu ứng xã hội xấu.

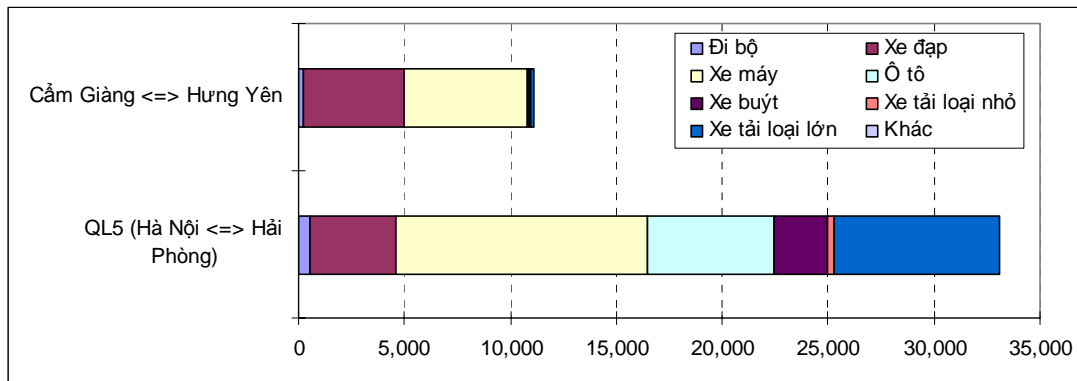
2) Đặc điểm nút giao Ghế

Nút giao Ghế tại xã Tân Trường huyện Cẩm Giàng tỉnh Hải Dương. Xung quanh nút giao này có tới 5 trường học công lập và tư thục.

- (i) Lưu lượng giao thông hàng ngày

Lưu lượng giao thông hàng ngày qua nút là trên 30.000 xe ô tô/ngày. Số lượng phương tiện 2 và 4 bánh như nhau. Lưu lượng giao thông phát sinh từ Cẩm Giàng khoảng 10000 xe trong đó có xe mô-tô và ô tô (Hình 2.2.1)

Hình 2.2.1 Lưu lượng giao thông hàng ngày tại ngã tư Ghế

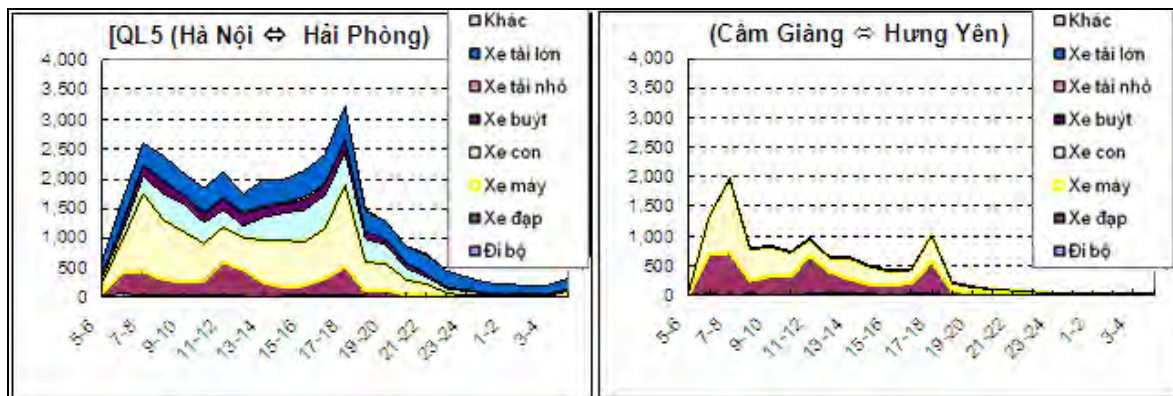


Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Lưu lượng giao thông theo giờ

Cao điểm sáng là 08:00 cao điểm chiều là 18:00, lúc đó tình hình giao thông rất phức tạp và dễ xảy ra tai nạn.

Hình 2.2.2 Lưu lượng giao thông theo giờ tại ngã tư Ghế [QL5 (Hà Nội ⇄ Hải Phòng)]



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

3) Ý thức ATGT của người dân

Khảo sát 107 người dân sống quanh nút giao Ghế được dự án thực hiện chi tiết. Các câu hỏi xoay quanh thái độ và hành vi khi tham gia giao thông các thông tin cá nhân và sự trải nghiệm trước các tình huống.

Kết quả chính như sau:

- (i) Hầu hết người dân thấy an toàn khi qua nút giao.
- (ii) Mọi người dân thấy thiếu an toàn ở cao điểm sáng và chiều (6:00-8:00 và 16:00-18:00).
- (iii) Các yếu tố gây mất an toàn là đèn đường thiếu và đèn tín hiệu kém hiệu quả và hành vi điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông.
- (iv) Yếu tố tăng cường ATGT là vận hành đèn tín hiệu và tăng cường biển báo, sơn kẻ.

4) Các vấn đề về an toàn ở dự án thí điểm

Kết quả khảo sát cho thấy cần thiết vận hành đèn tín hiệu tại nút giao Ghế nhằm đảm

bảo giao thông thông suốt và tăng cường an toàn cho người tham gia giao thông. Ngoài ra, các hoạt động văn hóa ATGT do cảnh sát và người tình nguyện thực hiện có tác dụng bảo vệ người tham gia giao thông có nguy cơ cao cũng như nâng cao ý thức an toàn nói chung cho mọi người khi tham gia giao thông qua nút giao Ghề.

2.3 Hoạt động Văn hóa ATGT ở Dự án thí điểm

1) Hoạt động thí điểm và mục tiêu

Mục tiêu của các hoạt động là:

- (i) Giới thiệu văn hóa ATGT qua các dự án thí điểm.
- (ii) 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. 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.

Các hoạt động văn hóa ATGT:

- (i) HĐ 1: Góc tuyên truyền văn hóa ATGT cho học sinh
 - Đố vui về giao thông, biển báo
 - Trình diễn hành vi
 - Góc tuyên truyền và trang mạng
- (ii) HĐ 2: Hướng dẫn ATGT tại nút giao Ghề
 - Vận hành đèn tín hiệu
 - Tăng cường môi trường giao thông lành mạnh
 - Sơn kẻ vạch, biển báo

2) Góc tuyên truyền của học sinh

Cài thiện trang thiết bị tại nhà trường: Trên cơ sở đánh giá tình hình, giáo viên và học sinh nhà trường tiến hành các hoạt động sau.

- (i) Xây dựng biển báo và panô ở cổng nhà trường (dựng panô)
- (ii) Lập bảng tin và góc tuyên truyền
- (iii) Sơn kẻ mới biển báo

Các hoạt động phát động: Lễ khai mạc được cán bộ và nhân dân nhiệt tình tham gia, đại diện của hơn 100 cơ quan tổ chức đóng trên địa bàn đã đến dự hội. Đại diện chính quyền, tổ chức JICA và nhà trường đọc lời phát biểu khai mạc.

Học sinh tình nguyện thực hiện các hoạt động tuyên truyền tại các khu vực và các góc tuyên truyền trong quá trình vận hành dự án thường xuyên có 10 tình nguyện viên là các học sinh thực hiện hướng dẫn giao thông.

Hình 2.3.1 Lễ phát động



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Đó vui với cảnh sát giao thông: Cảnh sát giao thông kết hợp với giáo viên đã xây dựng 15 câu hỏi và nhận được sự hưởng ứng nhiệt tình của học sinh. Mọi học sinh đều yêu thích tham gia vì đây là lần đầu tiên hoạt động này được tổ chức tại địa bàn, học sinh trả lời đúng được trao giải.

Trình diễn hành vi nguy hiểm: Được sự hỗ trợ về chuyên môn của Phòng Cảnh sát giao thông tỉnh, các em học sinh đã thực hiện trình diễn các hành vi nguy hiểm mục tiêu là tăng cường nhận thức cho học sinh. Thầy cô giáo và các em học sinh đã nhiệt liệt hưởng ứng hoạt động này.

Góc tuyên truyền của học sinh: Học sinh tình nguyện thực hiện tuyên truyền giải đáp các câu hỏi xung quanh chủ đề ATGT. Ngoài ra, các tài liệu tuyên truyền cũng được các em phổ biến và sử dụng nhằm làm nâng cao nhận thức và hiểu biết của các em. Ngay ngày đầu tiên đã có hàng trăm lượt phụ huynh và nhân dân tham gia tư vấn tại góc tuyên truyền.

Hình 2.3.2 Trình diễn hành vi nguy hiểm



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.3 Góc tuyên truyền



Công cụ truyền thông: Các công cụ truyền thông sau được sử dụng để nâng cao nhận thức mà đối tượng trọng tâm là các em học sinh.

Luật lệ giao thông, biển báo, đèn tín hiệu, các hành vi, câu hỏi, các ấn phẩm, tờ rơi, sổ tay văn hóa đã được sử dụng.

Hình 2.3.4 Các ấn phẩm truyền thông



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Kết quả thu được

- (i) Học sinh được nâng cao nhận thức và tự thực hiện được các hành vi chuẩn mực khi tham gia giao thông.
- (ii) Học sinh biết cách thể hiện ý tưởng và suy nghĩ thông qua trình diễn các hoạt động khi tham gia giao thông qua đó nâng cao ý thức chấp hành nói chung.
- (iii) Giáo viên có thêm kinh nghiệm thực tiễn áp dụng trong các hoạt động giảng dạy ATGT sau này.
- (iv) Hoạt động văn hóa ATGT đưa ra thông điệp là tuyên truyền nâng cao nhận thức sẽ thành công nếu các bên liên quan biết phối hợp chặt chẽ. Hoạt động này do đó có tác dụng sâu sắc đối với chính quyền, nhà trường và toàn thể nhân dân.

3) Chương trình tình nguyện viên hướng dẫn giao thông

Cải thiện hạ tầng, môi trường giao thông: Trên cơ sở đánh giá hiện trạng trước dự án, các hạng mục công trình sau đã được thực hiện:

- (i) Cải tạo và vận hành đèn tín hiệu
- (ii) Bổ sung, làm mới biển báo và sơn kẻ

Chương trình đảm bảo ATGT của Tình nguyện viên: Đèn tín hiệu giao thông được vận hành trong giờ cao điểm khi học sinh đến trường và tan học: 06:30 – 07:30 sáng và 17:00 – 18:00 chiều.

Với sự hỗ trợ của Sở GTVT địa phương để vận hành hệ thống tín hiệu, của CSGT trong cường chế, và của tình nguyện viên để giúp mọi người sang đường, người đi bộ và những người tham gia giao thông khác cảm thấy yên tâm hơn khi đi qua ngã tư Ghề.

Hình 2.3.5 Chương trình đảm bảo ATGT của Tình nguyện viên



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

4) Kết quả được kỳ vọng

- (i) Người dân địa phương và các cơ quan liên quan sẽ có một tuyến đường an toàn hơn.
- (ii) Người đi bộ và những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương sẽ cảm thấy yên tâm hơn khi qua đường, khi có mặt tình nguyện viên.
- (iii) Trong thời gian thực hiện, số vụ TNGT xảy ra với người đi bộ sẽ giảm xuống.
- (iv) Hoạt động của các tình nguyện viên sẽ góp phần quan trọng nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân ở Cẩm Giàng.
- (v) Hoạt động của tình nguyện viên có thể khiến những lãnh đạo địa phương giới thiệu những hoạt động tương tự đến những khu vực khác mà họ quản lý.

2.4 Đánh giá kết quả dự án thí điểm

Hoạt động tuyên truyền và giáo dục văn hóa ATGT rất đa dạng và tùy thuộc vào đặc điểm từng vùng, miền, đối tượng. Điều quan trọng là cộng đồng dân cư nắm được mục tiêu và tính chất của hoạt động và tham gia hình thành thói quen văn hóa. Ban ATGT tỉnh cần có sự chỉ đạo và theo dõi triển khai các chủ trương chung của UBATGTQG. Do vậy, cần có năng lực đánh giá và theo dõi các hoạt động. Tại dự án thí điểm này, các chuyên gia JICA và UBATGTQG cùng đánh giá và theo dõi hoạt động. Các kết quả theo dõi trình bày ở trên sẽ đóng góp vào việc triển khai các hoạt động sau này.

1) Những bài học rút ra từ Dự án

(i) Khó khăn và hạn chế

- (1) Các cơ quan, ban ngành địa phương còn có thiếu hiểu biết và kinh nghiệm về cách phối hợp làm việc hiệu quả như một nhóm. Điều này gây khó khăn cho việc xác định cơ quan đầu mối thực hiện dự án, và càng khó khăn hơn khi thời gian triển khai có hạn.
- (2) Thời gian vận hành đèn tín hiệu rất hạn chế.

(ii) Sự phối hợp giữa các ban ngành liên quan

Nhà trường và đặc biệt là người dân địa phương sẵn sàng học hỏi, cộng tác và tham gia vào các hoạt động, nếu như có yêu cầu của chính quyền cấp trên, trong khi chính quyền địa phương lại chần chừ chưa muốn tham gia (mặc dù đó là trách nhiệm).

(iii) Mức độ trao đổi giữa các cơ quan liên quan

Chính quyền địa phương vẫn sử dụng hình thức văn bản, thư từ, trao đổi một chiều (ít khi gặp mặt trao đổi), làm quá trình xử lý công việc bị chậm.

(iv) Xác định những cơ quan chủ chốt thực hiện dự án thí điểm

Cơ quan chính thực hiện dự án nên là Ủy ban Nhân dân địa phương, phối hợp với các cơ quan GTVT, Công an có liên quan ở địa phương.

(v) Trách nhiệm duy trì dự án

- (1) Về kinh phí, nhà trường cho rằng có thể đảm bảo nguồn tài trợ của các công ty tại khu công nghiệp ở tỉnh Cẩm Giàng. Tuy nhiên, nếu một cơ quan trung ương hoặc một tổ chức viện trợ nước ngoài có thể đề xuất với những công ty này, với tư cách đại diện cho huyện.
- (2) Về tính bền vững của dự án, nhà trường cho rằng chuyển giao hỗ trợ kỹ thuật để nâng cao năng lực cho giáo viên, học sinh và người dân địa phương về cách tư duy và làm việc hiệu quả là rất cần thiết. Ngoài ra, cần có sự hỗ trợ từ phía chính phủ và chính quyền địa phương để đảm bảo tính bền vững cho dự án.

2) Từ phía nhà trường và người dân địa phương¹

(i) Nhà trường

- (1) 95% học sinh cho rằng phần thi đồ vui và trình diễn hành vi nguy hiểm là rất có ích.
- (2) 90% học sinh cho rằng việc phát dụng cụ ATGT là một sáng kiến. Tuy nhiên, các em cho rằng các dụng cụ này nên thay đổi tùy theo nội dung từng hoạt động.
- (3) Hoạt động ở góc Văn hóa ATGT cho học sinh rất có ích trong việc nâng cao hiểu biết của học sinh và hầu hết các em đều theo dõi thông tin về ATGT và trao đổi với nhau.
- (4) Hoạt động của đội tình nguyện viên tại ngã tư Ghề rất thú vị và hữu ích, các em bày tỏ mong muốn tiếp tục thực hiện những hoạt động này.
- (5) Vấn đề tồn tại sau dự án là việc giải tỏa hàng quán cản trở giao thông khu vực quanh trường học và ngã tư Ghề.
- (6) Nói chung, dự án thí điểm được đánh giá là thành công và mong muốn được tiếp tục...

(ii) Người dân

- (1) Thời gian vận hành đèn tín hiệu quá ngắn.
- (2) 60% người dân cho rằng việc vận hành đèn tín hiệu tại ngã tư Ghề rất hữu ích và 40% cho rằng còn chưa hữu ích do hệ thống này không được vận hành liên tục trong ngày.

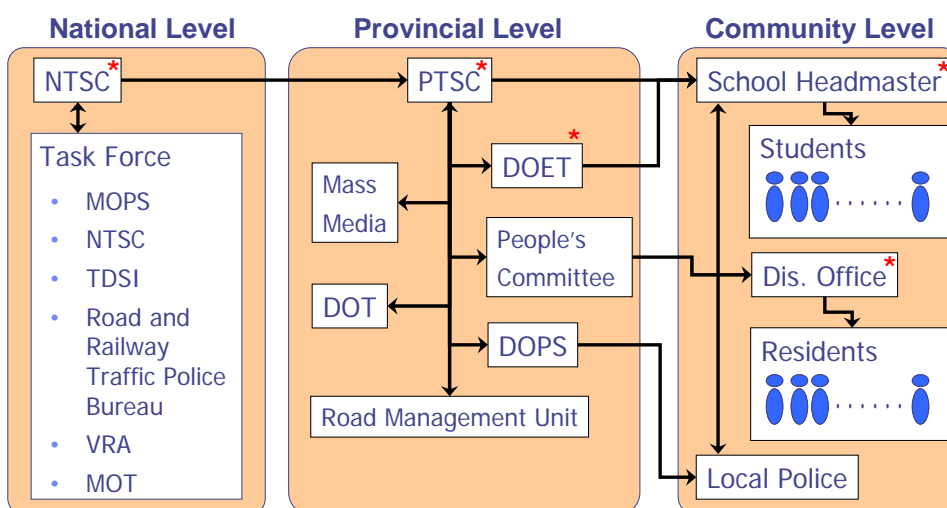
¹ Khảo sát thu thập phiếu trả lời từ 40 người dân và 40 cán bộ và giáo viên nhà trường.

- (3) 95% người dân cho rằng hoạt động của các tình nguyện viên ATGT đã mang lại những thay đổi rõ rệt, 5% còn lại cho rằng thái độ của tình nguyện viên còn chưa tốt, chưa lịch sự.
- (4) Những vấn đề khác như nhận thức của người dân còn hạn chế, vận hành đèn tín hiệu chưa liên tục, học sinh ở quá xa trường, và dự án mới chỉ giới hạn tại khu vực ngã tư Ghề.
- (5) 95% người dân cho rằng dự án thí điểm đã thành công và cần có thêm phần thi đố vui với những hoạt động sâu hơn, rộng hơn, và thường xuyên hơn; đẩy mạnh giáo dục ATGT trong nhà trường và cộng đồng.
- (6) Cần triển khai dự án xác định điểm đen tại các trường trong cả nước.
- (7) Cần có sự chia sẻ kinh nghiệm của nước ngoài.

3) Xác định vai trò của các cơ quan phối hợp

Để đảm bảo thực hiện có hiệu quả, các cơ quan liên quan cần phối hợp với nhau một cách hệ thống để đẩy mạnh thực hiện những hoạt động văn hóa ATGT. Hình 2.4.1 minh họa cơ chế phối hợp được đề xuất. Hơn nữa, cộng đồng nói chung cần được coi chuẩn bị cho những hoạt động này, dưới sự chỉ đạo tổ chức của UB ATGTQG.

Hình 2.4.1 Các cơ quan phối hợp thực hiện hoạt động Văn hóa ATGT



* : Core Agency

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Bảng 2.4.1 liệt kê những vai trò chính, không thể bỏ qua để đảm bảo thực hiện các hoạt động văn hóa ATGT bền vững, như khu vực trường học an toàn, tập trung vào tuyến đường an toàn đến trường được triển khai trong thời gian dự án.

Bảng 2.4.1 Vai trò của các cơ quan liên quan

Cơ quan chủ chốt	Hoạt động	Trách nhiệm
Ban ATGT tỉnh thành	Phối hợp toàn diện	UB ATGTQG
Nhà trường	Hướng dẫn ATGT cho học sinh	Bộ GD&ĐT
CSGT	Hướng dẫn và cưỡng chế tại địa bàn	Sở GTVT
Sở GTVT	Vận hành tín hiệu giao thông	Cục CSGT Đường bộ đường sắt, Sở GTVT
UBND (Ban tuyên giáo)	Hoạt động tuyên truyền	UBND (Ban tuyên giáo)
Cơ quan quận huyện và người dân địa phương	Phối hợp với người dân địa phương và các hoạt động của tình nguyện viên	Cơ quan quận huyện (Ban ATGT quận huyện)

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

2.5 Kết luận và Khuyến nghị

1) Kết luận

Việc tiến hành thí điểm dự án có thể được kết luận như sau:

- (i) Việc triển khai hoạt động văn hóa ATGT 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 ATGT, và (3) thúc đẩy phát triển giáo dục ATGT 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 ATGT 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 ATGT 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 thí điểm này được triển khai là một trong các hoạt động nâng cao năng lực cho UBATGTQG trong công tác triển khai các dự án, đặc biệt là các dự án “tham gia, trải nghiệm và thực hiện” gắn với các cộng đồng dân cư. Các hoạt động dự án hy vọng sẽ được nhân rộng ra toàn quốc.

2) Khuyến nghị

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. Một số hoạt động đề xuất như sau:

- (i) Xây dựng các chương trình hoạt động dưới sự chỉ đạo của UBATGTQG
- (ii) Thành lập Tổ chuyên trách tại Ban ATGT tỉnh. Thực hiện tập huấn cho đối tượng này nhằm tăng cường năng lực theo dõi và thực hiện.
- (iii) UBATGTQG theo dõi chung và thành lập các hệ thống và mạng lưới xã hội làm nền tảng cho các hoạt động cộng đồng.
- (iv) Trên cơ sở kết quả dự án, CSGT sẽ tăng cường các hoạt động cưỡng chế, ngành giao thông sẽ xử lý các điểm đen, cần có sự phối hợp giữa các ngành.

3 QUỸ TÀI TRỢ ATGT

3.1 Mục đích của Quỹ

Nghiên cứu “Quy hoạch tổng thể an toàn giao thông đường bộ tới năm 2020 ở nước CHXHCN Việt Nam” (sau đây gọi tắt là Quy hoạch tổng thể) đã chỉ ra Văn hóa an toàn giao thông là một trong những vấn đề rất quan trọng để có thể hoàn thành sứ mạng “một xã hội đầy tình người và không có TNGT”. Một trong những nguyên nhân chính của TNGT ở Việt Nam là các sai sót của người đi đường, vì vậy thay đổi hành vi của người sử dụng đường là một trong các chiến lược ưu tiên của Quy hoạch tổng thể.

Quy hoạch tổng thể đã đưa ra mục đích chính của Quỹ tài trợ ATGT (sau đây gọi tắt là Quỹ) là “nhằm đưa các chính sách và hoạt động thực tiễn mới về văn hóa ATGT vào cộng đồng dân cư Việt Nam”.

Hơn nữa, Quỹ còn nhằm:

- (i) Gia tăng mối quan tâm của dư luận đối với văn hóa ATGT;
- (ii) Hỗ trợ các cộng đồng và nhóm dân cư phát triển văn hóa ATGT ở phạm vi của họ;
- (iii) Phát triển năng lực của các nhân vật chủ chốt như người lãnh đạo cộng đồng, lái xe chuyên nghiệp và các quan chức liên quan; và
- (iv) Phát triển và thiết lập một cơ chế về quản lý Quỹ trong đó các nguồn tài chính từ phần của Chính phủ, đóng góp của tư nhân và các nguồn thu khác từ hoạt động của Quỹ sẽ được quản lý một cách hiệu quả để bảo đảm sự bền vững của các hoạt động ATGT ở Việt Nam

3.2 Vai trò của Quỹ

Do vậy, vai trò cơ bản của Quỹ là phải thu hút sự quan tâm của các thành phần trong xã hội và sự ủng hộ với những hoạt động ATGT thực tế. Vai trò chủ yếu của Quỹ là hỗ trợ những chương trình này, phù hợp với ý kiến của chính quyền địa phương cũng như chính phủ. Tuy nhiên, ở giai đoạn ban đầu, Quỹ cần có những sáng kiến để vận động, tuyên truyền cho những chương trình bằng việc thực hiện một số dự án thí điểm làm mẫu tại những vùng miền khác nhau.

3.3 Thành lập Quỹ

1) Chính sách cơ bản

Để thành lập Quỹ, cần đảm bảo đạt được những điều kiện sau đây:

- (i) Đảm bảo việc thành lập và hoạt động của Quỹ là hợp pháp;
- (ii) Việc lựa chọn hình thức Quỹ phải phù hợp với mục tiêu, sứ mệnh và hoạt động của Quỹ tài trợ ATGT, một tổ chức chủ yếu phục vụ lợi ích của cộng đồng và những mục đích phi lợi nhuận khác;
- (iii) Phạm vi hoạt động của Quỹ phải phù hợp với khung chương trình ATGT tổng thể tại Việt Nam;
- (iv) Sự hoạt động và phát triển của Quỹ phải bền vững, hiệu quả và công khai (nguồn vốn sẵn có, hoạt động hiệu quả và lâu dài, nhiều chương trình hay,.v.v);
- (v) Quỹ phải là một quỹ mở, thu hút sự chú ý, tham gia và ủng hộ của các cá nhân, tổ chức, các cơ quan liên quan, cộng đồng trong nước và nước ngoài, cả về ý tưởng, chương trình và tài chính;
- (vi) Quá trình hoạt động của Quỹ sẽ đẩy mạnh sự tham gia của khu vực tư nhân và trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp.

2) Đánh giá, so sánh các loại hình Quỹ

Theo luật pháp và thông lệ tại Việt Nam, có 4 phương án lựa chọn hình thức Quỹ tài trợ ATGT, gồm có (i) Quỹ Chính phủ; (ii) Quỹ từ thiện, (iii) Hiệp hội trong nước, (iv) Hiệp hội doanh nghiệp nước ngoài.

Bảng 3.3.1 cho thấy sự so sánh giữa các hình thức Quỹ khác nhau, trên phương diện tính pháp lý, nguồn vốn, tổ chức, hoạt động và tính phù hợp cho mô hình Quỹ được đề xuất. Và trong số 4 hình thức Quỹ này, Quỹ chính phủ và Quỹ từ thiện có số điểm cao nhất. Tuy nhiên, tăng tính mở của Quỹ từ thiện đối với các khu vực khác nhau sẽ làm giảm gánh nặng tài chính cho chính phủ. Mặt khác, tính bền vững, một trong những điểm hạn chế của Quỹ từ thiện có thể được tăng cường thông qua sự ủng hộ của chính phủ và xã hội nói chung. Do đó, hình thức Quỹ được đề xuất là Quỹ từ thiện.

Bảng 3.3.1 So sánh các loại hình Quỹ

	Khung pháp lý	Nguồn vốn	Tổ chức	Hoạt động chính	Mức độ phù hợp
Quỹ Chính phủ	Chưa có luật cụ thể nhưng phải tuân theo những Quyết định có liên quan	<ul style="list-style-type: none"> · Ngân sách Nhà nước · Phí, khoản thu, tiền phạt môi trường, · Quyên góp 	Những vị trí chủ chốt là cán bộ Chính phủ	Hoạt động như một cơ quan giúp việc của Chính phủ trong việc thực hiện những chức năng và hoạt động chuyên môn	Phù hợp
Quỹ từ thiện	Nghị định 08 và Thông tư 09	<ul style="list-style-type: none"> · Thành viên sáng lập · Phí hội viên · Quyên góp · Ngân sách nhà nước (trong trường hợp đặc biệt) 	<ul style="list-style-type: none"> · Những vị trí chủ chốt do công dân Việt Nam nắm giữ · Người nước ngoài có thể được chọn làm Chủ tịch danh dự 	Thúc đẩy các hoạt động phát triển văn hóa, giáo dục, y tế, thể thao, khoa học, nhân đạo và phát triển cộng đồng, trên nguyên tắc phi lợi nhuận	Phù hợp

Hiệp hội trong nước	Nghị định 08 và Thông tư 01	· Thành viên sáng lập · Phí hội viên · Quyên góp · Ngân sách nhà nước (trong trường hợp đặc biệt)	Chưa có luật cụ thể	Bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của các thành viên	Không phù hợp
Hiệp hội các doanh nghiệp nước ngoài	Nghị định 08	· Thành viên sáng lập · Phí hội viên · Quyên góp	Chưa có luật cụ thể	Thúc đẩy hoạt động kinh doanh của các thành viên	Không phù hợp

3.4 Điều kiện và tính chất của Quỹ từ thiện

Quỹ được thành lập trên cơ sở đáp ứng các điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định trên cơ sở giấy phép thành lập và có điều lệ được công nhận theo quy định tại Nghị định số 148/2007/ND-CP ngày 25/9/2007 về tổ chức và hoạt động của các quỹ xã hội, từ thiện tại Việt Nam, cũng như những quy định liên quan. Hơn nữa, Quỹ từ thiện phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:

- Là một tổ chức phi chính phủ được thành lập bởi cấp có thẩm quyền
- Phục vụ mục đích khoa học, từ thiện và các mục đích nhân đạo, phát triển cộng đồng khác.

1) Điều kiện thành lập

- Cá nhân, tổ chức nước ngoài được góp tài sản với cá nhân, tổ chức Việt Nam để thành lập quỹ ở Việt Nam.
- Có mục đích hoạt động theo quy định tại Điều 2 Nghị định 148.
- Có văn bản quy định mức vốn/ tài sản tối thiểu mà các thành viên sáng lập đóng góp. .

Mức vốn tối thiểu ban đầu cho Quỹ hoạt động trong phạm vi toàn quốc là 10.000.000.000,00đ (mười tỷ đồng).

2) Tổ chức và Quản lý Quỹ

Cơ cấu tổ chức và quản lý Quỹ từ thiện như sau:

- Hội đồng quản lý quỹ có tối thiểu 3 (ba) thành viên do sáng lập viên đề cử. Nhiệm kỳ Hội đồng quản lý quỹ không quá 5 (năm) năm. Hội đồng quản lý quỹ gồm Chủ tịch, Phó Chủ tịch và các thành viên
- Giám đốc quỹ là người đại diện trước pháp luật của quỹ, chịu trách nhiệm về mọi hoạt động của quỹ.
- Ban kiểm soát quỹ hoạt động độc lập và có nhiệm vụ sau đây:
 - (i) Kiểm tra, giám sát hoạt động của quỹ theo Điều lệ và các quy định của pháp luật.
 - (ii) Báo cáo, kiến nghị với Hội đồng quản lý quỹ về kết quả kiểm tra, giám sát và tình hình tài chính của quỹ.

3.5 Chương trình và hoạt động của Quỹ tài trợ

1) Nâng cao ý thức và kiến thức của mọi người

- Xuất bản định kỳ Sổ tay ATGT (có thể từ 3-5 năm).
- Tổ chức hội thảo và hội nghị tại những khu vực thí điểm được lựa chọn.
- Hỗ trợ kỹ thuật bằng việc phát triển quy mô và phương pháp tổ chức hội thảo, hội nghị, giới thiệu chuyên gia và cung cấp các tài liệu cần thiết để thực hiện.
- Phát triển tài liệu hướng dẫn, áp phích, bài thuyết trình nghe nhìn, trang web, v.v.
- Phân phát tài liệu hướng dẫn trên toàn quốc theo yêu cầu.

2) Phát triển nguồn nhân lực

- Phát triển tài liệu hướng dẫn giáo dục/sổ tay và những tài liệu, thông tin cần thiết khác như video, v.v.
- Hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo và hội nghị: xây dựng chương trình, cung cấp tài liệu và thiết bị cần thiết như: máy mô phỏng lái xe, giới thiệu chuyên gia và người hướng dẫn.
- Tổ chức hội thảo tập huấn ATGT cho lái xe chuyên nghiệp và giáo viên trường dạy lái xe.

3) Đẩy mạnh sự tham gia của cộng đồng vào việc phát triển mạng lưới

- Hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo, kèm tập huấn về phương pháp tăng cường an toàn tại khu vực cư trú, dưới hình thức chuyên gia tư vấn phương thức tổ chức hội thảo kèm tập huấn, phân phát tài liệu hướng dẫn giáo dục ATGT và sổ tay, giới thiệu chuyên gia hoặc người hướng dẫn.
- Phát triển mô hình “Câu lạc bộ Văn hóa ATGT” và chia sẻ kinh nghiệm giữa những người trong cùng một khu vực.

4) Xây dựng lòng tin và sự đồng thuận của cộng đồng bằng việc ưu tiên những vấn đề về khu vực an toàn và tham gia giao thông an toàn hơn

- Nghiên cứu để phát triển các kịch bản ATGT để tăng cường các hoạt động có sự tham gia của cộng đồng và chuyển thành tài liệu để tuyên truyền trên thông tin đại chúng.
- Hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo bằng việc thiết kế chương trình, cung cấp tài liệu tập huấn và giới thiệu chuyên gia.

5) Phát triển/ Nâng cao tiêu chuẩn ATGT

- Phát triển nội dung chương trình quan hệ công chúng, hỗ trợ chính quyền địa phương tổ chức hội thảo, cung cấp nội dung chương trình và giới thiệu chuyên gia.
- Hỗ trợ cộng đồng tổ chức các cuộc thi, phối hợp với các cơ quan báo đài địa phương bằng việc giới thiệu chuyên gia và/hoặc chia sẻ kinh nghiệm kỹ thuật cho chương trình.

6) **Đẩy mạnh sự phối hợp và trách nhiệm giữa các ban ngành liên quan**

- Xin ý kiến tổ chức diễu hành trên những tuyến phố lớn, phối hợp với Bộ CA, Bộ GTVT và khu vực tư nhân.
- Tổ chức chiến dịch tuyên truyền về cuộc thi lái xe, tập trung vào hành vi và kỹ năng lái xe an toàn.
- Tổ chức định kỳ hội chợ/triển lãm, là nơi khu vực công giới thiệu các vấn đề về ATGT và khu vực tư nhân giới thiệu các tài liệu hoặc dịch vụ có liên quan.
- Hỗ trợ các cơ quan địa phương tổ chức diễu hành bằng cách cung cấp đầu vào kỹ thuật, phương pháp tổ chức diễu hành và giới thiệu chuyên gia.

7) **Chi phí và doanh thu từ các hoạt động**

Theo tính toán, Quỹ sẽ phải đối mặt với một khoản thiếu hụt là 11,92 triệu USD cho chương trình hành động 5 năm, tương đương với 2,38 triệu USD/năm.

Để đạt được sự cân đối trong thu và chi, nhất thiết phải có những hoạt động gây lợi nhuận, hoặc đề xuất chính phủ trợ cấp cho những hoạt động không có khoản thu. Nếu không, khả năng tài chính như trên sẽ làm hạn chế kế hoạch hoạt động.

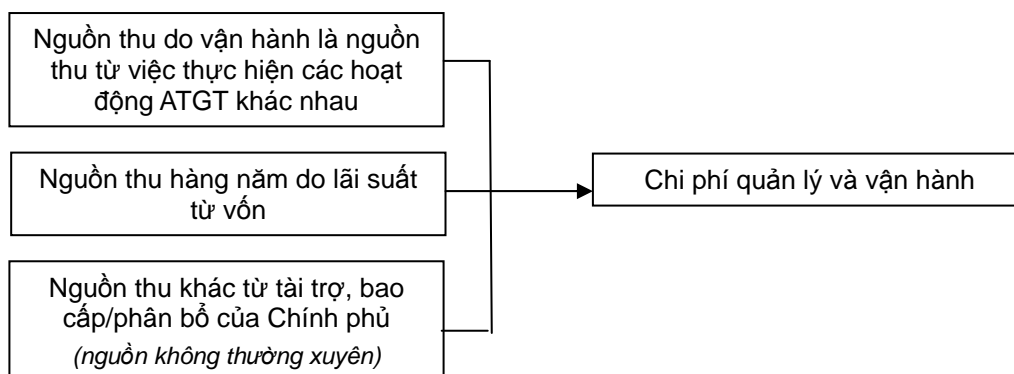
3.6 **Cơ cấu tài chính của Quỹ**

1) **Cơ cấu cơ bản**

Nghị định 148(No.177/1999/ND-CP) quy định rằng các quỹ từ thiện được thành lập không vì mục tiêu lợi nhuận, nhưng điều đó không hạn chế Quỹ tự bù đắp các chi phí của mình và nếu có thể, tự kiếm nguồn thu từ các hoạt động của mình. Nếu không có lợi nhuận hay nguồn thu, Quỹ sẽ không bền vững vì sự hạn chế của nguồn lực.

Hình 3.6.1 minh họa luồng tiền trong quá trình thu chi của Quỹ.

Hình 3.6. 1 Luồng tiền trong quá trình thu chi của Quỹ



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu của JICA.

2) Vốn điều lệ

Quyên góp

- (i) Công nghiệp: những nhà sản xuất ô tô, xe máy, sẫm lốp và các thiết bị liên quan đến ATGT; các công ty bảo hiểm nhân thọ và phi nhân thọ, các công ty vận tải hành khách, hàng hóa
- (ii) Khu vực công: viện trợ hoặc vay từ Chính phủ, ODA

Tổng vốn điều lệ cần thiết

Giả định rằng mọi chi phí duy trì có thể được trang trải bằng lãi suất thì tổng vốn cần thiết sẽ là khoảng 33 Triệu USD (khoảng 57 tỷ VND).

3) Nguồn thu từ các hoạt động

Hoạt động của Chính phủ và hoạt động của Quỹ

Thông thường các hoạt động từ thiện không có lợi nhuận nếu hoạt động ấy do Chính phủ bao cấp không thu hoặc thu rất ít. Nhưng xã hội có lợi hơn nếu Quỹ được Chính phủ giao thực hiện những hoạt động mà Quỹ thực hiện tốt hơn, hiệu quả hơn. Do vậy, cần làm rõ những mục sau:

- (i) Các hoạt động hiện nay của Chính phủ có thể giao cho Quỹ thực hiện
- (ii) Các hoạt động mới, có thu của Quỹ
- (iii) Sự hỗ trợ của Chính phủ (quy định, trợ cấp, v.v.)

Các hoạt động có thu

Một số hoạt động có thu sau đây có thể được thực hiện như những hoạt động có thu:

- (i) Các chiến dịch tuyên truyền vận động như chiến dịch “Thi lái xe giỏi”
 - Khu vực tư nhân quyên góp
- (ii) Cung cấp các thông tin ATGT
 - Phát triển và xuất bản các tài liệu ATGT
- (iii) Hỗ trợ nâng cao chất lượng đào tạo lái xe
 - Phí đào tạo thu từ các giáo viên trong trường dạy lái xe
- (iv) Đào tạo lái xe chuyên nghiệp và lái xe có nguy cơ tai nạn cao
 - Phí đào tạo từ các học viên

4) Sự tham gia của Chính phủ

Hỗ trợ Chính phủ đối với Quỹ có 4 hình thức sau: (i) Chính phủ giao một số dịch vụ, công việc cho quỹ thực hiện; (ii) Cấp kinh phí trực tiếp cho Quỹ; (iii) Khoản vay không lãi suất hay lãi suất thấp; và (iv) Tài trợ.

3.7 Kết luận và khuyến nghị

1) Kết luận

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.

2) Khuyến nghị.

Rất nên 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.