

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

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

BÁO CÁO CUỐI KỲ

TẬP 1: PHÂN TÍCH

Tháng 3/2009

CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TNHH NIPPON KOEI

Tỷ giá hối đoái trong Báo cáo

USD 1 = JPY 118 = 16,500 VND

(Tỷ giá trung bình năm 2008)

LỜI NÓI ĐẦU

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

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

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

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

TSUNO Motonori

Trưởng đại diện

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Văn phòng tại Việt Nam

Tháng 3 năm 2009

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

VĂN BẢN ĐỀ TRÌNH

Thưa Ngài,

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

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

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

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

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

Kính thư,

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

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

MỤC LỤC

TẬP 1 PHÂN TÍCH

1. GIỚI THIỆU

1.1	Bối cảnh mục tiêu	1-1
1.2	Phạm vi và lĩnh vực nghiên cứu.....	1-2
1.3	Khung nghiên cứu tổng thể.....	1-2
1.4	Thực hiện hoạt động nghiên cứu	1-4

2. CÁC ĐẶC ĐIỂM VỀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU VÀ TNGT ĐƯỜNG BỘ

2.1	Phạm vi nghiên cứu	2-1
2.2	Cơ giới hoá và nhu cầu vận tải đường bộ.....	2-8
2.3	Phân tích TNGT	2-14

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

3.1	Cơ cấu tổ chức về ATGT	3-1
3.2	Nghiên cứu so sánh về các chính sách an toàn giao thông.....	3-10
3.3	Các dự án và kế hoạch phát triển an toàn giao thông.....	3-15
3.4	Luật giao thông đường bộ	3-31
3.5	Ngân sách và phân bổ ngân sách cho an toàn giao thông	3-37

4. CƠ SỞ HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ VÀ KHAI THÁC

4.1	Mạng lưới đường bộ ở Việt Nam	4-1
4.2	Hướng dẫn thiết kế và quản lý an toàn đường bộ.....	4-16
4.3	Những nỗ lực hiện nay về xử lý điểm đen.....	4-29
4.4	Tình hình về vi phạm lấn chiếm hành lang ATGT và vấn đề xử lý.....	4-63
4.5	Hiện trạng giao cắt với đường sắt.....	4-69

5. HỆ THỐNG CẤP GIẤY PHÉP LÁI XE, KIỂM ĐỊNH PHƯƠNG TIỆN VÀ HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI

5.1	Đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe.....	5-1
5.2	Kiểm định phương tiện.....	5-21
5.3	Về quản lý vận tải	5-29
5.4	Các vấn đề hiện tại và giải pháp	5-33

6. CƯỜNG CHẾ GIAO THÔNG

6.1	Tổ chức và lực lượng chức năng làm công tác cường chế	6-1
6.2	Công tác cường chế và các hoạt động khác của cảnh sát giao thông	6-3
6.3	Tổng quan về công tác cường chế của thanh tra giao thông	6-32
6.4	Phân tích hoạt động của CSGT	6-38
6.5	Các vấn đề tồn tại.....	6-44

7 GIÁO DỤC AN TOÀN GIAO THÔNG

7.1	Nghiên cứu về hiểu biết ATGT.....	7-1
7.2	Hệ thống trường học tại Việt Nam	7-14
7.3	Giáo dục an toàn giao thông trong cộng đồng: Chiến dịch nâng cao nhận thức và tuyên truyền.....	7-24

7.4	Giáo dục ATGT tại các công ty vận tải	7-25
7.5	Tóm tắt những vấn đề về giáo dục ATGT hiện nay	7-27

8 CẤP CỨU Y TẾ

8.1.	Đánh giá thực trạng về cấp cứu y tế tại Việt Nam.....	8-1
8.2.	Bộ máy Phòng chống TNTT và các dự án hiện có của Bộ Y tế.....	8-5
8.3.	Kết quả điều tra khảo sát của dự án tại 11 tỉnh	8-8
8.4.	Các tồn tại và khuyến nghị.....	8-22

9 XÁC ĐỊNH NHỮNG VẤN ĐỀ AN TOÀN GIAO THÔNG HIỆN TẠI

9.1	Trình tự xác định vấn đề	9-1
9.2	Tóm tắt các vấn đề an toàn giao thông hiện tại.....	9-3
9.3	Xác định các vấn đề hiện tại về ATGT	9-13
9.4	Đánh giá nguy cơ tai nạn giao thông đường bộ đến năm 2020	9-15

DANH SÁCH BẢNG

1.4. 1	Các thành viên của Chính phủ Việt Nam.....	1-5
1.4. 2	Các cuộc họp, hội nghị và hội thảo lớn.....	1-6
2.1. 1	Tình hình sử dụng đất theo vùng (2006)	2-1
2.1. 2	Các chỉ số dân cư theo vùng (2006).....	2-4
2.1. 3	Tốc độ tăng GDP (2000-2006)	2-6
2.1. 4	Vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài (1988-2006).....	2-7
2.1. 5	GDP bình quân theo vùng (2006).....	2-8
2.2. 1	Phương tiện đăng ký theo vùng (2006)	2-10
2.2. 2	Nhu cầu vận tải hành khách (2000-2005).....	2-11
2.2. 3	Nhu cầu vận tải hàng hoá (2000-2006)	2-11
2.2. 4	Lưu lượng giao thông trên các quốc lộ chính (1999 và 2004)	2-13
2.2. 5	Thành phần phương tiện trung bình trên các quốc lộ chính	2-14
2.3. 1	TNGT đường bộ ở Việt Nam (1990-2007).....	2-15
2.3. 2	TNGT theo vùng (2006).....	2-17
2.3. 3	So sánh TNGT đường bộ giữa các nước Châu Á (2000).....	2-18
2.3. 4	Sơ lược về dữ liệu TNGT và các hạng mục phân tích.....	2-19
2.3. 5	TNGT theo nguyên nhân (2002-2005).....	2-23
3.2. 1	Tổng hợp những đánh giá chung về an toàn giao thông	3-13
3.3. 1	Kết quả đạt được và các hoạt động chính những năm đầu 2006 TRAHUD	3-20
3.3. 2	Kết quả đạt được và các hoạt động chính những năm thứ hai 2007 TRAHUD	3-21
3.3. 3	Dự án phát triển năng lực của đối tác trong TRAHUD.....	3-22
3.3. 4	Gói chương trình đề xuất tổng thể phát triển an toàn giao thông.....	3-23
3.3. 5	So sánh dự toán chi phí trong đề án với Tổng thu nhập quốc nội và thu nhập của ngân sách quốc gia ước tính năm 2007	3-29
3.3. 6	Sự so sánh về các nhóm biện pháp giữa Nghị quyết số 32 và Đề án tới năm 2010.....	3-30
3.3. 7	Sự khác nhau giữa Nghị quyết này và đề xuất của Đề án về Quản lý Nhà nước.....	3-31
3.4. 1	Quan hệ giữa 4 thành phần của hệ thống giao thông và 9 nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường bộ	3-35
3.5. 1	Tóm tắt phân bổ ngân sách an toàn giao thông.....	3-39
3.5. 2	Số liệu về phạt vi phạm giao thông do cảnh sát xử lý.....	3-42
3.5. 3	Số liệu về phạt vi phạm giao thông tại Hà Nội	3-42
3.5. 4	Phân bổ tiền thu từ xử phạt vi phạm giao thông (%)	3-43
4.1. 1	Bảng phân cấp kỹ thuật đường ô tô theo chức năng của đường và lưu lượng thiết kế TCVN4054:2005	4-1
4.1. 2	Điều kiện kinh tế - xã hội hiện nay và dự báo.....	4-2
4.1. 3	Số lượng xe theo đăng ký hiện nay và dự báo	4-2
4.1. 4	Phân loại đường phố trong đô thị theo TCXDVN104:2007	4-3
4.1. 5	Tổng chiều dài theo kết cấu mặt và cấp đường.....	4-4
4.1. 6	Quốc lộ phân theo cấp kỹ thuật năm 2006	4-4
4.1. 7	Yêu cầu kỹ thuật về bảo dưỡng thiết bị ATGT đường bộ.....	4-5
4.1. 8	Chính sách của Chính phủ về các biện pháp ATGT trong phát triển mạng lưới đường bộ.....	4-8
4.1. 9	Kế hoạch phát triển hệ thống đường bộ quốc gia.....	4-10
4.1.10	Mạng lưới đường cao tốc đến 2020	4-12

4.1.11	Chính sách của chính phủ liên quan tới môi trường an toàn giao thông mong muốn	4-13
4.1.12	Tổng chiều dài theo kết cấu mặt và cấp đường	4-13
4.1.13	Quốc lộ phân theo cấp kỹ thuật năm 2006	4-14
4.2. 1	Tiêu chuẩn, chỉ dẫn kỹ thuật liên quan đến ATGT	4-17
4.2. 2	Giải pháp tổ chức giao thông trên mặt cắt ngang đường ô tô (TCVN 4054-05)	4-18
4.2. 3	Giải pháp tổ chức giao thông trên mặt cắt ngang đường đô thị.....	4-18
4.2. 4	Tốc độ thiết kế và mặt cắt ngang theo cấp đường ô tô (TCVN 4054-05)	4-19
4.2. 5	Tốc độ thiết kế và mặt cắt ngang theo cấp đường đô thị.....	4-20
4.2. 6	Phạm vi sử dụng các loại hình nút giao thông theo TCVN 4054:05.....	4-21
4.2. 7	Tiêu chuẩn kỹ thuật nút giao đô thị.....	4-21
4.2. 8	Lựa chọn hình thức bố trí bộ hành qua đường.....	4-23
4.2. 9	Tiêu chuẩn thiết kế chỗ dừng xe buýt.....	4-25
4.2.10	Bãi nghỉ và các bãi dịch vụ khác theo TCVN 4054-05	4-26
4.2.11	Tóm tắt về tai nạn giao thông và các biện pháp đối phó trên các tuyến quốc lộ khác nhau	4-28
4.3. 1	Xử lý điểm đen theo Bộ GTVT	4-30
4.3. 2	Số lượng điểm đen trên QL-3, -5, -10, -18 (2002 tới 2005) theo Nghiên cứu JBIC SAPROF	4-31
4.3. 3	Các điểm đen trên Quốc lộ 12 tỉnh Lai Châu	4-32
4.3. 4	Vị trí các điểm đen trên QL37 do Sở GTVT báo cáo	4-34
4.3. 5	Kiến nghị xử lý điểm đen của Sở GTVT trên QL37	4-35
4.3. 6	Lưu lượng giao thông trên QL37	4-35
4.3. 7	Vị trí các điểm đen trên QL 279 theo báo cáo của Sở GTVT.....	4-36
4.3. 8	Kiến nghị xử lý điểm đen trên QL279 của Sở GTVT	4-38
4.3. 9	Lưu lượng xe trên QL 279.....	4-38
4.3.10	Vị trí các điểm đen trên QL 48 theo báo cáo của Sở GTVT.....	4-38
4.3.11	Kiến nghị xử lý điểm đen trên QL48 của Sở GTVT.....	4-39
4.3.12	Lưu lượng giao thông trên QL 48	4-39
4.3.13	Vị trí các điểm đen và đề xuất xử lý điểm đen của Sở GTVT trên QL đoạn qua tỉnh Quảng Trị.....	4-41
4.3.14	Lưu lượng giao thông trên QL1, đoạn Ninh Thuận – Đồng Nai	4-44
4.3.15	Lưu lượng giao thông trên QL1 đoạn Tiền giang- Cà Mau	4-45
4.3.16	Thống kê tai nạn năm 2002 đến 2005 trên QL3 (Km 0 ~ Km 67)	4-47
4.3.17	Số vụ tai nạn trong tỉnh Thái Nguyên và tỷ lệ của QL3 đoạn Km 34 đến Km 67.....	4-47
4.3.18	Lưu lượng giao thông trên QL3 Hà Nội – Thái Nguyên (Km 0 to Km 67)	4-47
4.3.19	Tình trạng điểm đen trên QL3 (Km 0 to Km 67).....	4-49
4.3.20	Thống kê tai nạn giao thông từ 2002 đến 2005 trên QL18 (Km 0 ~ Km160)	4-52
4.3.21	Số vụ tai nạn giao thông trong tỉnh Quảng Ninh và tỷ lệ tai nạn của QL18 Km 47 đến Km 160 (113 km)	4-52
4.3.22	Lưu lượng giao thông trên QL18 Bắc Ninh – Quảng Ninh (Km 0 tới Km 160)	4-54
4.3.23	Hiện trạng các điểm đen trên QL18 (Km 0 tới Km 160).....	4-55
4.3.24	Về Thẩm định ATGT theo Bộ GTVT	4-58
4.3.25	Dự kiến tiến độ thực hiện thẩm định ATGT trong dự án VRSP-1.....	4-60
4.4. 1	Chiều rộng hành lang an toàn theo cấp đường.....	4-64
4.4. 2	Diện tích đất cần giải tỏa cho hành lang an toàn quốc lộ 1 (2,300 km).....	4-66
4.4. 3	Diện tích đất cần thu hồi trong hành lang ATGT trên Quốc lộ 1 (2,300 km).....	4-68
4.5. 1	Số lượng điểm giao cắt đường sắt phân theo biện pháp an toàn.....	4-69
4.5. 2	Số lượng điểm giao cắt đường sắt theo loại hình đường bộ.....	4-69

4.5. 3	Số lượng TNGT tại nút giao đường sắt phân theo biện pháp an toàn 2004-2007	4-71
4.5. 4	Số lượng TNGT tại nút giao đường sắt phân theo tuyến (Tháng 5/2006-Tháng 7/2007)	4-72
4.6. 1	Tóm tắt các vấn đề ATGT trong cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ	4-73
4.6. 2	Tóm tắt những giải pháp được xác định về cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ	4-74
4.6. 3	Các chiến lược tăng cường ATGT quốc gia	4-76
4.6. 4	Mục tiêu ATGT ở các nước khác	4-77
4.6. 5	Tình hình hiện nay về áp dụng hệ thống thẩm định ATGT	4-80
5.1. 1	Tai nạn giao thông đường bộ theo loại xe	5-2
5.1. 2	Phân loại giấy phép lái xe	5-4
5.1. 3	Đào tạo cấp giấy phép lái xe mô tô	5-5
5.1. 4	Chương trình đào tạo cấp giấy phép lái xe (ô tô)	5-5
5.1. 5	Chương trình đào tạo cấp giấy phép lái xe ô tô	5-6
5.1. 6	Phân loại giấy phép lái xe ở Nhật Bản	5-8
5.1. 7	So sánh về thời gian và nội dung đào tạo lái xe mô tô ở Việt Nam và Nhật Bản	5-9
5.1. 8	So sánh thời gian và nội dung đào tạo lái xe ô tô của Việt Nam và Nhật Bản	5-9
5.1. 9	Nội dung giáo trình giảng dạy lái xe ô tô con	5-12
5.1.10	Nội dung giáo trình giảng dạy đối với lái xe chuyên nghiệp	5-12
5.1.11	Nội dung của 300 câu hỏi cho xe ô tô con	5-18
5.2. 1	Phí đăng kiểm theo loại phương tiện	5-25
5.2. 2	Chu kỳ kiểm định phương tiện theo loại	5-26
5.2. 3	Các hạng mục đánh giá đối với kiểm định kỹ thuật	5-26
5.2. 4	Phí kiểm định theo loại phương tiện	5-27
5.2. 5	Trang thiết bị của trạm kiểm định trong thành phố	5-28
5.3. 1	Tình hình chung về bộ máy quản lý vận tải ở tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải ô tô	5-33
5.4. 1	Tổng hợp các vấn đề chính trong hệ thống hoạt động vận tải	5-33
6.1. 1	Các hành vi nghiêm cấm khi tham gia giao thông	6-1
6.1. 2	Nhiệm vụ cưỡng chế giao thông	6-2
6.2. 1	Lực lượng cảnh sát giao thông tham gia tuần tra kiểm soát	6-5
6.2. 2	Nghị định 146: Thẩm quyền xử phạt hành chính	6-7
6.2. 3	Phạm vi thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính	6-8
6.2. 4	Số liệu về những vi phạm hành chính đã được xử lý 2002-2006	6-10
6.2. 5	Phân loại TNGT theo Bộ Công an	6-14
6.2. 6	Phân công nhiệm vụ cho CSGT các cấp xử lý TNGT	6-23
6.2. 7	Phân công nhiệm vụ cho cảnh sát điều tra các cấp trong việc	6-23
6.2. 8	Giao nhiệm vụ trong điều tra TNGT	6-24
6.2. 9	Một số loại chấn thương và tỷ lệ thương tật	6-25
6.2.10	Tổ chức các cơ quan đăng ký phương tiện (*)	6-26
6.2.11	Hệ thống đào tạo liên quan đến ATGT	6-32
6.3. 1	Hai dạng thanh tra trong ngành GTVT	6-33
6.3. 2	Lực lượng Thanh tra GTVT năm 2007	6-36
7.1. 1	Những nỗ lực của Chính phủ để giải quyết những Vấn đề cấp bách ghi trong Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP	7-4
7.1. 2	Hoạt động ATGT đường bộ tại Việt Nam	7-5
7.1. 3	Tóm tắt các hoạt động tuyên truyền và giáo dục ATGT thành công	7-6
7.1. 4	Hạn chế dẫn đến những thất bại trong Giáo dục và Tuyên truyền ATGT	7-8
7.1. 5	Tóm tắt những loại vi phạm và động cơ vi phạm của người tham gia giao thông	7-11

7.2. 1	Số lượng trường học, giáo viên và học sinh tại Việt Nam.....	7-15
7.2. 2	Thời lượng chương trình.....	7-16
7.2. 3	Những hoạt động ngoại khoá chính	7-16
7.2. 4	Tài liệu và thiết bị giáo dục ATGT tại một số tỉnh thành (tháng 12/2007)	7-19
7.2. 5	Tỷ lệ tài liệu và thiết bị trên số học sinh tại một số tỉnh thành (12/2007).....	7-20
7.2. 6	Thông tin thu thập từ các tỉnh thành	7-22
7.2. 7	Đề xuất về giáo dục ATGT trong nhà trường	7-23
7.4. 1	Số công ty tham gia tại các tỉnh thành.....	7-26
7.4. 2	Số lượng phương tiện và lái xe tại các công ty vận tải.....	7-26
7.4. 3	Tỷ lệ TNGT trong vòng 5 năm (Ví dụ tại Đà Nẵng).....	7-26
7.4. 4	Nội dung giáo dục ATGT tại các công ty vận tải	7-27
7.5. 1	Tóm tắt những vấn đề tồn tại và yêu cầu đặt ra trong giáo dục ATGT.....	7-28
8.1. 1	Nguyên nhân TNGT nhập viện giai đoạn 2003-2005 của 7 tỉnh	8-1
8.1. 2	Số nạn nhân vào bệnh viện Việt Đức 2004-2006	8-2
8.1. 3	Số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại bệnh viện ngày 19-11-2007	8-3
8.1. 4	Số nạn nhân TNGT vào bệnh viện Chợ Rẫy từ 1/6/2006 đến 31/5/2007	8-3
8.1. 5	Số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại 11 tỉnh được điều tra	8-3
8.3. 1	Số xe cấp cứu hiện có tại các Trung tâm cấp cứu 115 tại 11 tỉnh.....	8-10
8.3. 2	Nguồn nhân lực của hệ thống 115.....	8-11
8.3. 3	Số bệnh viện tại 11 tỉnh điều tra	8-13
8.3. 4	Tình hình quá tải tại các bệnh viện được điều tra.....	8-13
8.3. 5	Khoa hồi sức tích cực	8-14
8.3. 6	Các phương tiện chẩn đoán hình ảnh	8-15
8.3. 7	Trang thiết bị phòng mổ.....	8-15
8.3. 8	Chi phí cho nạn nhân TNGT tại bệnh viện.....	8-16
8.3. 9	Nguồn nhân lực tại các BV tuyến tỉnh	8-18
8.3.10	Tai nạn giao thông nhiều nạn nhân.....	8-19
9.1. 1	Xác định những vấn đề an toàn giao thông hiện tại.....	9-2
9.2. 1	Tóm tắt tình hình và những vấn đề ATGT hiện nay	9-10
9.3. 1	Các vấn đề quy hoạch được đề xuất trong Quy hoạch tổng thể.....	9-13
9.4. 1	Ước tính thiệt hại do TNGT ở một số nước.....	9-16
9.4. 2	Một số phương pháp dự toán TNGT	9-17
9.4. 3	Ước tính sơ bộ về thiệt hại do TNGT đường bộ gây ra tại Việt Nam theo công thức ESCAP	9-19
9.4. 4	Thiệt hại kinh tế hàng năm do TNGT đường bộ	9-20
9.4. 5	Ước tính thiệt hại do TNGT đường bộ theo phương pháp giá trị cuộc sống con người ..	9-21
9.4. 6	Thiệt hại kinh tế do TNGT đường bộ tại Việt Nam năm 2007	9-21
9.4. 7	Ước tính thiệt hại kinh tế do TNGT đường bộ đến năm 2020	9-22

DANH SÁCH HÌNH

1.3. 1	Khuôn khổ nghiên cứu	1-3
1.4. 1	Sơ đồ tổ chức thực hiện Nghiên cứu.....	1-4
2.1. 1	Tình hình sử dụng đất theo tỉnh (2006)	2-2
2.1. 2	Mật độ dân cư theo tỉnh (2006)	2-5
2.1. 3	Tỷ lệ tăng dân số theo vùng (2000-2006)	2-5
2.1. 4	Tỷ lệ dân số đô thị theo tỉnh (2006)	2-5
2.1. 5	Tốc độ tăng dân số theo tỉnh (2000-2006).....	2-5
2.1. 6	GDP bình quân theo tỉnh	2-8
2.2. 1	Số lượng phương tiện đăng ký (2006)	2-9
2.2. 2	Tỷ lệ sở hữu phương tiện theo tỉnh (2006)	2-10
2.3. 1	TNGT đường bộ ở Việt Nam (1990-2006).....	2-15
2.3. 2	TNGT trên 10,000 dân (1990-2006)	2-16
2.3. 3	TNGT trên 10,000 phương tiện cơ giới (1990-2006).....	2-16
2.3. 4	Số vụ TNGT và tỷ lệ tử vong theo tỉnh (2006)	2-17
2.3. 5	Dao động theo tháng của TNGT (2001).....	2-19
2.3. 6	Dao động theo tuần của TNGT (2001)	2-20
2.3. 7	Dao động theo giờ của TNGT (2001)	2-20
2.3. 8	TNGT theo nhóm tuổi (2001).....	2-21
2.3. 9	TNGT theo mức độ nghiêm trọng (2002-2006).....	2-21
2.3.10	TNGT theo loại đường (2002-2006)	2-22
2.3.11	TNGT theo dạng phương tiện.....	2-22
2.3.12	TNGT theo loại va chạm (2001)	2-24
2.3.13	TNGT theo đoạn đường (2001).....	2-24
2.3.14	TNGT theo hình thức giao cắt (2001).....	2-25
2.3.15	Các tỉnh thành có số vụ TNGT cao nhất.....	2-26
2.3.16	Thứ tự số vụ TNGT do chạy quá tốc độ ở các tỉnh thành.....	2-27
2.3.17	Thứ tự số vụ TNGT do đi sai làn ở các tỉnh thành.....	2-28
2.3.18	Thứ tự số vụ TNGT do vượt sai ở các tỉnh thành.....	2-29
2.3.19	Thứ tự số vụ TNGT do không chú ý quan sát ở các tỉnh thành	2-30
2.3.20	Thứ tự số vụ TNGT do vi phạm khoảng cách an toàn ở các tỉnh thành.....	2-31
2.3.21	Thứ tự số vụ TNGT do không bật tín hiệu ở các tỉnh thành.....	2-32
2.3.22	Thứ tự số vụ TNGT do lỗi của người đi bộ ở các tỉnh thành.....	2-33
2.3.23	Thứ tự số vụ TNGT do vi phạm tín hiệu giao thông ở các tỉnh thành	2-34
3.1. 1	Cơ cấu tổ chức của UBATGTQG và Ban ATGT	3-7
3.3. 1	Cơ cấu quản lý dự án VRSP	3-15
3.3. 2	Dự án thí điểm Thái Hà - Chùa Bộc.....	3-21
3.5. 1	Lập kế hoạch ngân sách của UBATGTQG NTSC.....	3-40
4.1. 1	Tai nạn giao thông phân theo loại đường (2002-2006)	4-14
4.1. 2	Tai nạn giao thông theo loại phương tiện (2001)	4-15
4.3. 1	Hiện trạng điểm đen trên QL 12 Tỉnh Lai Châu.....	4-33
4.3. 2	Chiều rộng mặt đường của QL37 (Km 0+000 ~ Km464+000)	4-35
4.3. 3	Hiện trạng điểm đen trên QL 279 tỉnh Sơn La	4-37

4.3. 4	Vị trí điểm đen, đường nối, chiều rộng mặt đường trên QL9	4-41
4.3. 5	Vị trí điểm đen, đường nối, chiều rộng mặt và lưu lượng giao thông trên QL1 đoạn qua tỉnh Quảng Trị (Km 717+000 to Km792+360)	4-42
4.3. 6	Vị trí điểm đen, chiều rộng mặt đường và lưu lượng giao thông trên QL1, đoạn từ Ninh thuận đến Đồng Nai (Km1550 to Km1850)	4-43
4.3. 7	Vị trí điểm đen, chiều rộng mặt đường và lưu lượng giao thông trên QL1, đoạn Tiền giang – Cà Mau (Km1950 to Km2250)	4-45
4.3. 8	Tỷ lệ tai nạn giao thông trên 1 km, đường nối, chiều rộng mặt đường và lưu lượng giao thông trên QL3 từ Hà Nội đi Thái Nguyên (Km 0+000 đến Km67+000)	4-48
4.3. 9	Tỷ lệ tai nạn trên 1 km, đường nối, chiều rộng mặt đường và lưu lượng giao thông trên QL18 (Km 0+000 to Km160+000)	4-53
4.3.10	Về hệ thống quản lý ATGT đường bộ trong dự án VRSP-1	4-59
4.4. 1	Phạm vi hành lang an toàn	4-64
4.5. 1	Biện pháp an toàn tại nút giao đường sắt	4-70
4.6. 1	Trình tự xem xét	4-72
4.6. 2	Các biện pháp tổng thể đối với môi trường giao thông đô thị	4-83
5.1. 1	Tai nạn giao thông do lỗi lái xe	5-2
5.1. 2	Quá trình đăng ký xe mô tô	5-7
5.1. 3	Quá trình đăng lý xe ô tô	5-8
5.1. 4	Dự báo tình huống nguy hiểm ở Nhật Bản	5-10
5.1. 5	Thực hành cấp cứu tại trường dạy lái xe	5-10
5.1. 6	Cơ cấu chung về quản lý đào tạo lái xe	5-11
5.1. 7	Trung tâm đào tạo lái xe	5-13
5.1. 8	Vai trò của trường dạy lái xe ở Nhật Bản	5-14
5.1. 9	Trường dạy lái xe ở Nhật Bản	5-14
5.1.10	Ví dụ về giáo trình ở Nhật	5-15
5.1.11	Thiết bị điện tử lái xe mô tô	5-15
5.1.12	Sân bãi sát hạch ở Việt nam	5-17
5.1.13	Bãi sát hạch lái xe mô tô	5-17
5.1.14	Trang thiết bị thi sát hạch đối với ô tô	5-18
5.1.15	Ví dụ về Đường sát hạch lái xe mô tô ở Nhật Bản	5-19
5.2. 1	Tỷ lệ TNGT theo bang ở Mỹ	5-22
5.2. 2	Tỷ lệ xe bị lỗi theo khoảng cách đi được ở Nhật Bản	5-22
5.2. 3	Cơ giới hoá ở các nước châu Á (năm 2000)	5-23
5.2. 4	Quy trình đăng ký xe	5-24
5.2. 5	Trang thiết bị của trạm kiểm định trong thành phố	5-28
5.2. 6	Cơ sở dữ liệu kiểm định thông minh	5-29
5.3. 1	Sự phát triển vận tải khách	5-31
5.3. 2	Sự phát triển vận tải hàng	5-31
5.3. 3	Cơ cấu thành phần tham gia vận tải năm 2004	5-32
6.2. 1	Tình hình lỗi vi phạm đã xử lý và các biện pháp xử phạt	6-9
6.2. 2	Hệ thống báo cáo TNGT hiện tại	6-15
6.2. 3	Mẫu 44GT Báo cáo nhanh TNGT	6-17
6.2. 4	Thông tin TNGT điền vào “Mẫu-45GT”	6-18
6.2. 5	Hệ thống báo cáo cho NRADS đề nghị trong VRSP-1	6-20
6.2. 6	Biểu đồ về xử lý tai nạn giao thông (*)	6-22
6.2. 7	Các bậc học liên quan đến CS nói chung và liên quan đến ATGT năm 2002	6-31

6.3. 1	Sơ đồ tổ chức hệ thống Thanh tra GTVT	6-34
6.4. 1	Tiêu chí và danh mục triển khai thực thi an toàn giao thông	6-39
6.4. 2	Quá trình khảo sát các hoạt động của cảnh sát.....	6-40
6.4. 3	Mối quan hệ giữa CSGT và cưỡng chế giao thông (1)	6-40
6.4. 4	Mối quan hệ giữa CSGT và cưỡng chế giao thông (2)	6-40
6.4. 5	Mối quan hệ giữa CSGT tuần tra và cưỡng chế giao thông (1)	6-41
6.4. 6	Mối quan hệ giữa CSGT tuần tra và cưỡng chế giao thông (2)	6-41
6.4. 7	Mối quan hệ giữa cưỡng chế giao thông và TNGT (1)	6-42
6.4. 8	Mối quan hệ giữa cưỡng chế giao thông và TNGT (2)	6-42
6.4. 9	Mối quan hệ giữa tỷ lệ cưỡng chế và TNGT (1)	6-43
6.4.10	Mối quan hệ giữa tỷ lệ cưỡng chế và TNGT (2)	6-43
7.1. 1	Nhận thức về ATGT trong từng hoàn cảnh cụ thể, 2004-2006	7-2
7.1. 2	Nhận thức về ATGT trong từng hoàn cảnh cụ thể, 2007	7-2
7.1. 3	Hành vi lái xe theo loại phương tiện	7-2
7.1. 4	Nhân tố ảnh hưởng đến ATGT đường bộ.....	7-3
7.1. 5	Ba yếu tố cơ bản trong An toàn đường bộ.....	7-9
7.1. 6	Những nhân tố thúc đẩy vi phạm giao thông	7-10
7.2. 1	Hệ thống giáo dục tại Việt Nam	7-14
7.2. 2	Cơ cấu giáo dục của Bộ Giáo dục và Đào tạo	7-15
8.1. 1	Số liệu nạn nhân TNGT năm 2006 theo công bố và theo Bộ Y tế.....	8-1
8.1. 2	Số nạn nhân TNGT năm 2005 theo công bố và theo Bộ Y tế.....	8-2
8.1. 3	Số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại 11 tỉnh được điều tra.....	8-5
8.2. 1	Ban Chỉ đạo Phòng chống Tai nạn thương tích Bộ Y tế.....	8-5
8.3. 1	Thời gian vào cấp cứu của nạn nhân TNGT.....	8-14
8.3. 2	Hệ thống bệnh viện vệ tinh Hà Nội	8-17
8.3. 3	Cộng đồng tham gia cấp cứu nạn nhân.....	8-21
8.3. 4	Cấp cứu nạn nhân tại hiện trường	8-21
9.1. 1	Trình tự xác định vấn đề an toàn giao thông	9-2
9.2. 1	Hiện tượng và những yếu tố hạn chế đối với những vấn đề liên ngành	9-4
9.2. 2	Hiện tượng và các yếu tố hạn chế trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng và quản lý giao thông	9-5
9.2. 3	Hiện tượng và những yếu tố hạn chế đối với chuyên ngành kinh doanh vận tải	9-6
9.2. 4	Vấn đề và các yếu tố cản trở đối với lĩnh vực cưỡng chế	9-7
9.2. 5	Vấn đề và các yếu tố cản trở đối với lĩnh vực giáo dục/tuyên truyền.....	9-8
9.2. 6	Vấn đề tồn tại và các yếu tố ảnh hưởng đến lĩnh vực cấp cứu y tế.....	9-9
9.4. 1	Ước tính thiệt hại kinh tế do TNGT đường bộ đến năm 2020.....	9-22

CHỮ VIẾT TẮT

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

PTSC	Ban An toàn giao thông tỉnh
R&D	Nghiên cứu và Phát triển
RRMU	Cơ quan Quản lý đường bộ Khu vực
RSA	Thẩm định An toàn giao thông đường bộ
RSMS	Hệ thống quản lý An toàn đường bộ
SIDA	Cơ quan Phát triển Quốc tế Thụy Điển
TA	Tai nạn giao thông
TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải
TDM	Quản lý vận tải theo nhu cầu
TRAHUD	Dự án Phát triển nguồn nhân lực An toàn giao thông tại Hà Nội
TS	An toàn giao thông
TSA	Thẩm định An toàn giao thông
TSC	Ban An toàn giao thông
TSPMU	Ban Quản lý dự án An toàn giao thông
TUPWS	Sở Giao thông Công chính
UNICEF	Quỹ Nhi đồng Liên Hợp Quốc
USD	Dollar Mỹ
VITRANSS	Vietnam National Transport Development Study
VND	Việt nam Đồng
VR	Cục Đăng kiểm Việt Nam
VRA	Cục Đường bộ Việt Nam
VRSP	Vietnam Road Safety Project
WB	Ngân hàng thế giới
WG	Nhóm Công tác
WHO	Tổ chức Y tế thế giới
WTO	Tổ chức thương mại thế giới

1 GIỚI THIỆU

1.1 Bối cảnh mục tiêu

1) Tình hình nghiên cứu

Từ những năm 1990, chính sách mở cửa đã thúc đẩy mạnh mẽ sự phát triển kinh tế của đất nước. Nhu cầu về vận tải hành khách và hàng hoá tăng lên một cách nhanh chóng. Hệ thống đường xá Việt Nam đang được xây dựng và nâng cấp đáng kể bằng các nguồn vốn trong nước cũng như các khoản vay từ các tổ chức tài trợ. Kinh tế phát triển và mức sống của người dân ngày một được nâng cao.

Nhưng, trong thập kỷ qua, sự gia tăng về thu nhập và sự phát triển của cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đã góp phần vào sự gia tăng nhanh chóng về số lượng các xe cơ giới, đặc biệt là xe mô tô. Khối lượng giao thông gia tăng kéo theo các vấn đề liên quan: xung đột giao thông và các nút cổ chai ở đô thị tất yếu sẽ xảy ra và tai nạn giao thông ở các vùng nông thôn bắt đầu gia tăng. Mặt khác, mức độ hiểu biết và chấp hành các yêu cầu của an toàn giao thông vẫn còn rất thấp trong công chúng. Các nhà chức trách không phải lúc nào cũng nhận thấy hết được vai trò của mình trong việc bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

Chính vì thế, tai nạn giao thông đã trở thành một vấn đề xã hội nghiêm trọng, mà trong đó an toàn giao thông được coi như một trong những chính sách cấp thiết nhất của Chính Phủ Việt Nam. Bởi vậy, năm 1997, Chính phủ Việt Nam đã thành lập Ủy Ban An Toàn Giao Thông Quốc Gia và các ban an toàn giao thông địa phương ở các tỉnh để thi hành các biện pháp về an toàn giao thông. Chương trình An Toàn Giao Thông Quốc Gia dự định cho giai đoạn 2001-2005 sau đó chuyển thành Đề án tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông 2001-2005 đã được chính phủ phê duyệt. Với rất nhiều nỗ lực, tai nạn giao thông bước đầu đã được kiểm chế nhưng kết quả vẫn còn chưa vững chắc. Số lượng tai nạn giao thông đặc biệt số người chết còn ở mức cao. Do đó, Chính phủ Việt Nam đã đề nghị Ủy Ban An Toàn Giao Thông Quốc Gia xây dựng Chương Trình An toàn Giao Thông Quốc Gia giai đoạn 2006-2010 và Chiến lược an toàn giao thông cho tới năm 2020.

2) Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu của việc nghiên cứu là:

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

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

1.2 Phạm vi và lĩnh vực nghiên cứu

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

1.3 Khung nghiên cứu tổng thể

Nghiên cứu sẽ được thực hiện trong thời gian 15 tháng gồm các giai đoạn sau.

Phân tích hiện trạng (Giai đoạn 1): Giai đoạn này gồm:

- 1) triển khai nghiên cứu;
- 2) thảo luận Báo cáo Đầu kỳ;
- 3) rà soát và phân tích các vấn đề về an toàn giao thông;
- 4) tổ chức các hội thảo;
- 5) xem xét chiến lược cơ bản và các chương trình lựa chọn thực hiện an toàn giao thông;
- 6) xây dựng và thảo luận Báo cáo Tiến độ; và
- 7) tổ chức hội nghị Báo cáo Tiến độ.

Xây dựng quy hoạch tổng thể (Giai đoạn 1): trong giai đoạn này, Quy hoạch tổng thể an toàn giao thông toàn quốc được xây dựng trên cơ sở phân tích hiện trạng và các điều kiện hiện có. Giai đoạn này bao gồm:

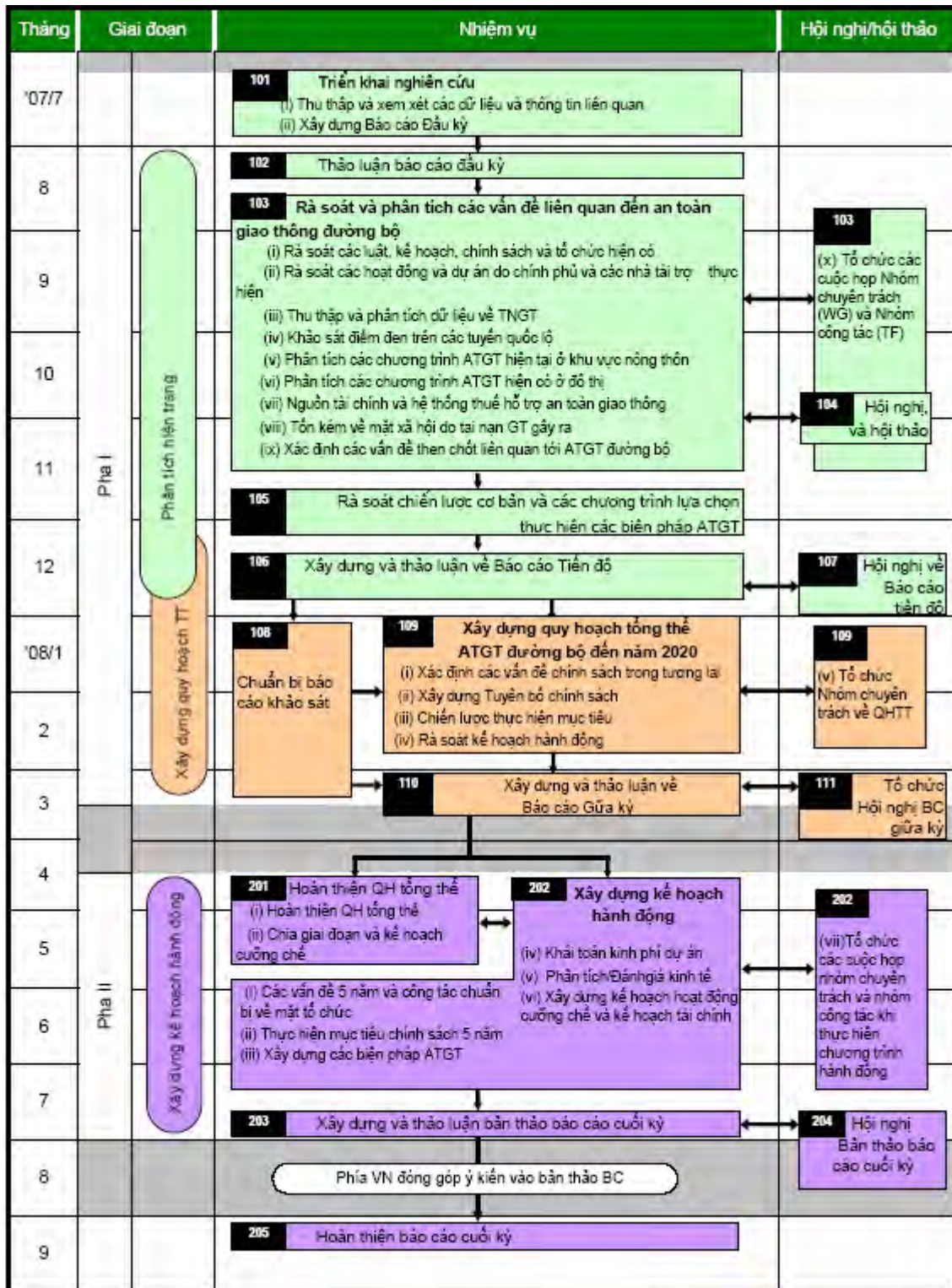
- 1) xây dựng Báo cáo khảo sát;
- 2) xây dựng quy hoạch tổng thể đến năm 2020;
- 3) xây dựng và thảo luận Báo cáo Giữa kỳ; và
- 4) tổ chức hội nghị Báo cáo Giữa kỳ.

Xây dựng chương trình hành động (Giai đoạn 2): giai đoạn này bao gồm:

- 1) hoàn thiện Quy hoạch tổng thể;
- 2) xây dựng chương trình hành động;
- 3) xây dựng và thảo luận bản thảo Báo cáo cuối kỳ;
- 4) tổ chức hội nghị bản thảo Báo cáo cuối kỳ; và
- 5) hoàn thiện báo cáo cuối kỳ.

Các nhiệm vụ chủ yếu trong nghiên cứu này thể hiện trong hình 1.3.1

Hình 1.3. 1 Khuôn khổ nghiên cứu



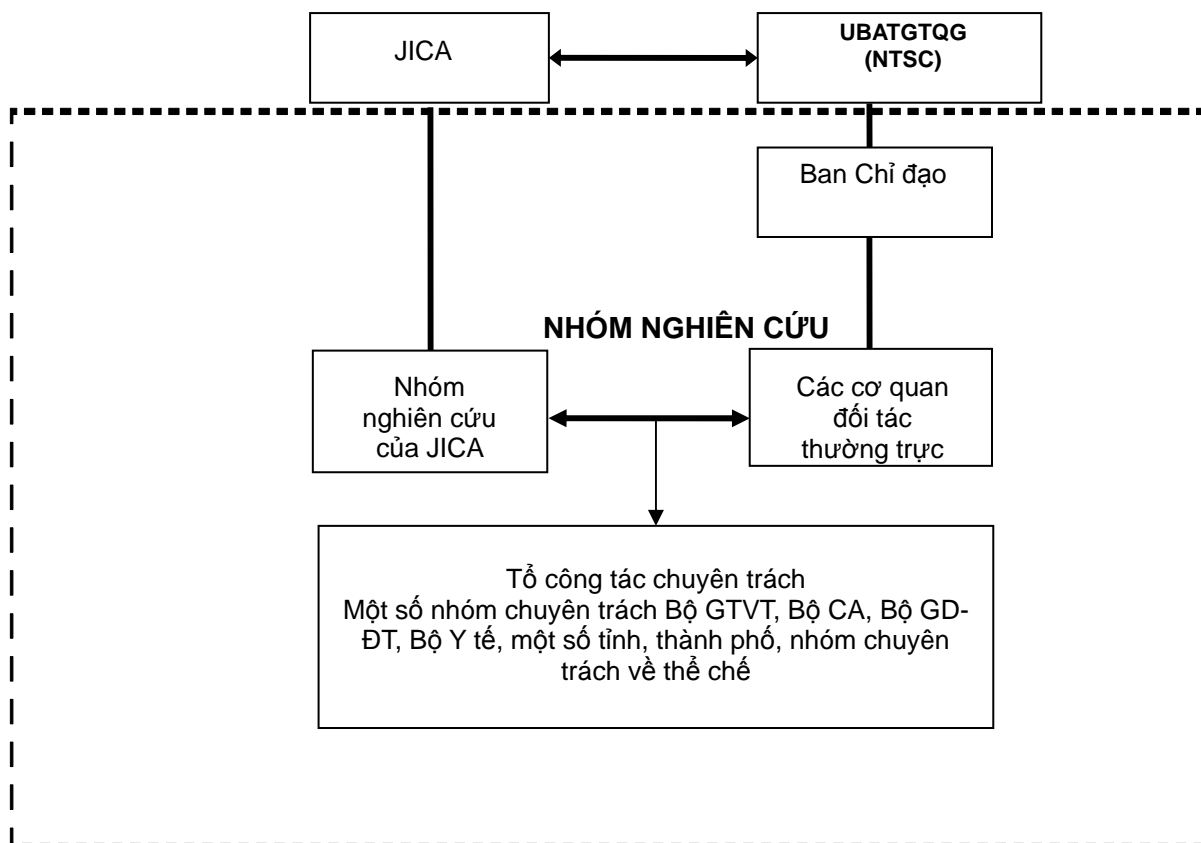
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

1.4 Thực hiện hoạt động nghiên cứu

1) Cấu trúc tổ chức hoạt động nghiên cứu

Nghiên cứu sẽ được thực hiện theo phương thức điển hình về hợp tác kỹ thuật Việt Nam - Nhật Bản, theo đó JICA sẽ cử một Nhóm Nghiên cứu và phía VN tổ chức Ban chỉ đạo và Nhóm đối tác thường trực (Xem hình 1.4.1).

Hình 1.4. 1 Sơ đồ tổ chức thực hiện Nghiên cứu



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

2) Phối hợp của phía Việt Nam

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

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

(ii) Nhóm đối tác

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

- Đại diện của UBATGTQG
- Đại diện của Bộ GTVT
- Đại diện của Bộ CA

- d) Đại diện của Bộ GDĐT
- e) Đại diện của Bộ Y tế
- f) Đại diện của Bộ Tài chính
- g) Đại diện của Bộ MOCI
- h) Đại diện của Bộ Tư pháp

Bảng 1.4. 1 Các thành viên của Chính phủ Việt Nam

Ban chỉ đạo		
Ô. Hồ Nghĩa Dũng	Chủ tịch, Bộ trưởng	Bộ GTVT
Ô. Trần Đại Quang	Thứ trưởng	Bộ Công an
Ô. Phạm Thế Minh, sau này là Ô. Lê Mạnh Hùng	Thứ trưởng	Bộ GTVT
Ô. Đỗ Hoàng Anh Tuấn	Thứ trưởng	Bộ Tài chính
Bà Lê Thị Thu Ba	Thứ trưởng	Bộ Tư pháp
Ô. Phạm Vũ Luân	Thứ trưởng	Bộ GDĐT
Ô. Phạm Văn Đức	Phó Tổng cục trưởng	Tổng Cục cảnh sát, Bộ CA
Ô. Bùi Huỳnh Long, từ tháng 10/2008 là Ô. Thân Văn Thanh	Chánh văn phòng	UBATGTQG
Ô. Lê Ngọc Trọng	Thứ trưởng	Bộ y tế
Bà Hà Thị Liên	Ủy viên	Trung ương Mặt trận tổ quốc Việt Nam
Ô. Đỗ Quý Doãn	Thứ trưởng	Bộ Văn hóa Thông tin
Ô. Lê Mạnh Hùng	Bí thư	Trung ương Đoàn Thanh niên CS HCM
Ô. Đỗ Đình Nghị	Cục trưởng	Cục Cảnh sát giao thông đường bộ, đường sắt, Tổng Cục CS, Bộ CA
Nhóm công tác		
Ô. Phạm Văn Đức	Phó Tổng cục trưởng	Tổng Cục cảnh sát, Bộ CA
Ô. Bùi Huỳnh Long, từ tháng 10/2008 là Ô. Thân Văn Thanh	Chánh văn phòng	UBATGTQG
Ô. Trinh Ngọc Giao	Cục trưởng	Cục Đăng kiểm
Bà Lê Minh Châu	Tổng GD	Ban QLDAATGT
Ô. Nguyễn Thanh Phong	Phó Viện trưởng	Viện Chiến lược phát triển GTVT
Ô. Lã Khắc Hòa	Trưởng phòng tham mưu	Cục Cảnh sát giao thông đường bộ, đường sắt, Tổng Cục CS, Bộ CA
Ô. Lê Quang Hòa	Cán bộ phòng tham mưu	Cục Cảnh sát giao thông đường bộ, đường sắt, Tổng Cục CS, Bộ CA
Ô Đặng Văn Chung	Thanh tra	Cục Đường bộ
Ô Đỗ Tiến Đức	Chuyên viên	Vụ Vận tải, Bộ GTVT
Ô. Lê Văn Đạt	Trưởng phòng ÁTGT	Viện Chiến lược phát triển GTVT
Ô Nguyễn Trọng Thái	Phó Chánh văn phòng	UBATGTQG
Ô. Lê Văn	Cán bộ	UBATGTQG

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

3) Văn phòng JICA tại Việt Nam và Đoàn nghiên cứu

Dưới sự giám sát trực tiếp của Văn Phòng JICA tại Việt Nam, Đoàn nghiên cứu JICA đã được cử sang để thực hiện nghiên cứu này. Đoàn nghiên cứu được thành lập bởi

Công ty ALMEC liên kết với Công ty Nippon Koei và bao gồm 12 chuyên gia và một điều phối viên.

Văn phòng JICA tại Việt Nam

NAKAGAWA Hiroaki Trưởng đại diện, Văn phòng JICA Việt Nam
 KOBAYASHI Kenichi Phó trưởng đại diện, Văn phòng JICA Việt Nam

Đoàn nghiên cứu JICA

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

4) Hội nghị/hội thảo

Các cuộc họp/hội nghị/hội thảo lớn và các hoạt động của dự án như trình bày trong Bảng 1.4.2 đã được tiến hành theo khung chương trình của nghiên cứu như trong Hình 1.3.1.

Bảng 1.4. 2 Các cuộc họp, hội nghị và hội thảo lớn

Ngày	Hoạt động	Thành phần tham dự	Đánh giá
Cuộc họp			
08/08/2007	Cuộc họp với Ban Chỉ đạo	Bộ GTVT, NTSC, TSPMU, Văn phòng JICA Việt Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Tái khẳng định sự cần thiết của Nghiên cứu về Quy hoạch Tổng thể ATGT Đường bộ tại Việt Nam là cần thiết và nghiên cứu này sẽ cung cấp cho Chính phủ cái nhìn chung về ATGT trong những năm tới. Ủy ban ATGT Quốc gia hoàn toàn ủng hộ và sẽ hợp tác chặt chẽ để đảm bảo sự thành công của nghiên cứu.
14/08/2007	Cuộc họp với Ban Đối tác	Bộ Công an, TSPMU, Văn phòng JICA Việt Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhất trí cách thức hợp tác và điều phối giữa Nhóm nghiên cứu và các cơ quan đối tác để xúc tiến Nghiên cứu.
15/08/2007	Cuộc họp với VRA, MOH, MOET	VRA, MOH, MOET, TSPMU, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhất trí cơ chế thu thập dữ liệu liên quan đến các vấn đề trong Nghiên cứu.

Ngày	Hoạt động	Thành phần tham dự	Đánh giá
21/08/2007	Cuộc họp với Vụ Vận tải	Vụ Vận tải, TSPMU, Nhóm Nghiên cứu JICA	Vụ Vận tải sẽ cung cấp các thông tin Nhóm nghiên cứu yêu cầu trong thời gian sớm nhất.
21/08/2007	Cuộc họp với TDSI	TDSI, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhóm nghiên cứu và TDSI nhất trí trao đổi thông tin liên quan đến Quy hoạch Tổng thể và Chiến lược cho ATGT đến năm 2010.
22/08/2007	Cuộc họp với lãnh đạo BV Việt Đức	Lãnh đạo BV Việt Đức, Nhóm Nghiên cứu JICA	Lãnh đạo BV Việt Đức hứa sẽ cung cấp thông tin cần thiết về phương tiện di chuyển nạn nhân đến BV vào quý I, năm 2007
22/08/2007	Cuộc họp với Cục Cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt	C26 – Cục Cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt, Nhóm Nghiên cứu JICA	C26 đồng ý cung cấp thông tin Nhóm nghiên cứu JICA yêu cầu
22/08/2007	Cuộc họp với VRA	VRA, Nhóm Nghiên cứu JICA	VRA đồng ý cung cấp thông tin Nhóm nghiên cứu JICA yêu cầu
30/10 - 5/11/2007	Đi thực địa và tư vấn (Đà Nẵng, Quảng Trị, Cần Thơ)	Các hộ dân, trường học, DOET, Chính quyền xã	Điều tra công tác quản lý giáo dục ATGT và thu thập thông tin về các chương trình, phương pháp và thiết bị giáo dục ATGT.
24/02/2008	Tọa đàm về “Một số vấn đề liên quan đến giáo dục ATGT trong nhà trường” tại MOET	MOET, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhất trí nhu cầu tiêu chuẩn hoá và phát triển tài liệu chính thức về giáo dục ATGT cho giáo viên để đưa vào tất cả các môn học. Đồng thời nhất trí tầm quan trọng của huấn luyện và tái huấn luyện giáo viên về ATGT, phương pháp giảng dạy và cập nhật kiến thức.
04/06/2008	Tọa đàm về giáo dục ATGT trong nhà trường và cộng đồng tại Hải Dương	DOET, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhất trí tầm quan trọng của giáo dục ATGT trong nhà trường. Các cơ quan, ban ngành và chính quyền tỉnh Hải Dương ủng hộ và sẽ cộng tác chặt chẽ để tăng cường các hoạt động giáo dục ATGT.
18/06/2008	Cuộc họp với Thứ trưởng Bộ GTVT	MOT, DOT, VR, Vụ Hợp tác quốc tế, Vụ Khoa học và Công nghệ, NTSC, TSPMU, Văn phòng JICA Việt Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể được đánh giá là vô cùng quan trọng và cần thiết. Báo cáo cuối kỳ cần đưa ra được tầm nhìn dài hạn cho vấn đề ATGT ở Việt Nam.
Hội nghị/Hội thảo			
22/10/2007	Hội thảo Báo cáo đầu kỳ	MOPS, MOH, MOT, VRA, VR, Ban ATGT Hà Nội, Hải Phòng, Nghệ An, Văn phòng JICA Việt Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhất trí rằng Báo cáo Đầu kỳ cần có cấu trúc hợp lý và nội dung phải phù hợp với Biên bản thoả thuận sơ bộ giữa Ủy ban ATGT Quốc gia và JICA

Tập 1: Phân tích hiện trạng an toàn giao thông ở Việt Nam
Chương 1

Ngày	Hoạt động	Thành phần tham dự	Đánh giá
09/11/2007	Hội thảo về "Giáo dục ATGT trong trường học"	NTSC, TSPMU, MOET, Văn phòng JICA Việt Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhất trí rằng giáo dục ATGT cho học sinh và sinh viên là rất quan trọng và cần được giới thiệu trong các hoạt động ngoại khoá. Đề xuất ý kiến xem xét nội dung phù hợp với yếu tố thời lượng, phương pháp kết hợp và tổ chức hoạt động ngoại khoá sao cho phù hợp với từng nhóm tuổi.
09/11/2007	Hội thảo về "Văn hóa ATGT"	Ban Tuyên giáo Trung ương, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhất trí về tầm quan trọng của văn hoá ATGT giúp giảm thiểu tai nạn, tăng cường hiểu biết ATGT và các hoạt động tuyên truyền. Đồng thời nhất trí Quy hoạch tổng thể sẽ bao gồm các phân tích cụ thể và kế hoạch tuyên truyền về văn hoá ATGT.
12/11/2007	Hội thảo về "Một số vấn đề về Hạ tầng kỹ thuật"	VRA, NTSC, TSPMU, Đại diện các địa phương, Nhóm Nghiên cứu JICA	Khẳng định nghiên cứu Quy hoạch tổng thể sẽ bao gồm tầm nhìn đến năm 2020 trong đó có kế hoạch đầu tư hạ tầng cần thiết dựa trên mục tiêu được đưa ra.
13/11/2007	Hội thảo về " Cấp cứu y tế trong TNGT"	MOH, Nhóm Nghiên cứu JICA	Cung cấp ý kiến phản hồi về các phân tích tình hình hiện nay về cấp cứu y tế.
03/03/2008	"Thảo luận, góp ý về các đề xuất cho lĩnh vực Hạ tầng cơ sở và Phương tiện, người lái"	VRA, MOT, VR, Cục Cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt, Nhóm Nghiên cứu JICA	Đưa ra ý kiến phản hồi về các biện pháp khắc phục và các đề xuất khác nhau.
07/03/2008	Hội thảo về Phát triển chiến lược cấp cứu y tế trong Quy hoạch tổng thể đến năm 2020	Đại diện MOH phía Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Nhất trí với các phân tích của JICA về tình hình hiện nay và các biện pháp khắc phục. Ý kiến phản hồi sẽ được cân nhắc trong quá trình nghiên cứu tiếp theo.
04/04/2008	Cuộc họp do Trung tướng Phạm Văn Đức chủ trì	MOPS, NTSC, MOT, TSPMU, MOET, Văn phòng JICA Việt Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Các đối tác đưa ra ý kiến và nhận xét về đề xuất của Nhóm nghiên cứu JICA và đề nghị JICA tổ chức các hội thảo chuyên đề để thu thập thêm ý kiến và nhận xét của PTSCs và các cơ quan nhà nước có liên quan.
26/05/2008	Hội thảo Báo cáo giữa kỳ tại TP Hồ Chí Minh	NTSC, Các Ban ATGT các tỉnh phía Nam, Văn phòng JICA Việt Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Các bên tham gia đánh giá cao những đề xuất của Nhóm nghiên cứu JICA và xem đây là một nghiên cứu toàn diện và đề cập đến nhiều vấn đề.
21/07/2008	Hội thảo Báo cáo giữa kỳ tại Hà Nội	MOPS, MOT, Ban ATGT Hà Nội và các tỉnh phía Bắc, Văn phòng JICA Việt Nam, Nhóm Nghiên cứu JICA	Các bên tham gia đánh giá cao thành quả của Nhóm nghiên cứu JICA đạt được và đưa ra nhiều ý kiến đóng góp để phát huy hơn nữa những kết quả trên.

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

2 CÁC ĐẶC ĐIỂM VỀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU VÀ TNGT ĐƯỜNG BỘ

2.1 Phạm vi nghiên cứu

1) Điều kiện tự nhiên và vật lý

(i) Địa lý và địa hình

Việt Nam nằm bên bờ Thái Bình Dương với tổng diện tích 331.000 km² tạo thành hình chữ "S". Việt Nam chia sẻ 3.260 km đường bờ biển từ Trung Quốc ở phía bắc tới Vịnh Thái Lan ở phía nam, và có 4.369 km đường biên giới với Lào và Campuchia ở phía Tây và Trung Quốc ở phía bắc. Phần hẹp nhất của đất nước là khoảng 50 km theo hướng đông-tây, tại tỉnh Thừa Thiên - Huế.

Điều kiện về địa hình có thể tóm tắt như sau:

- Đất bằng phẳng là đặc trưng của vùng đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long cho phép thâm canh nhưng dễ bị ngập lụt.
- Khu vực miền núi, trải dài dọc các tỉnh biên giới với Trung Quốc và Lào luôn cản trở giao thông và khiến chi phí vận tải tốn kém.
- Khu vực Tây Nguyên là khu vực đất cao đặc biệt vì đó là phần lưu vực sông Cửu Long chảy vào lãnh thổ Campuchia.

(ii) Sử dụng đất

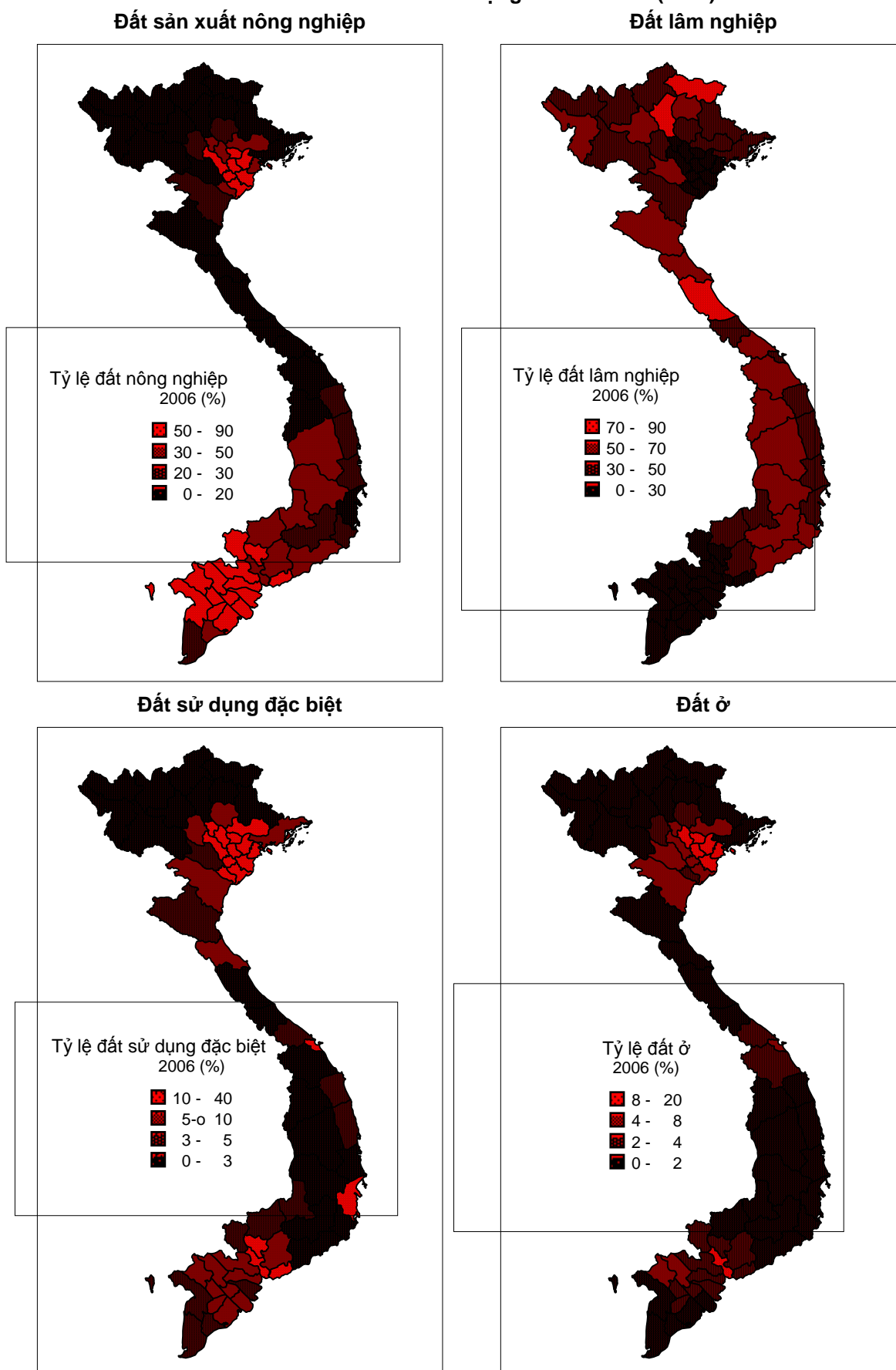
Dân số Việt Nam tập trung đông trong diện tích đất hạn chế (6% tổng diện tích đất) và hầu hết đất canh tác đã được sử dụng. Áp lực về tài nguyên thiên nhiên và môi trường là cấp thiết. Khoảng 28% đất được trồng trọt và 44% được xếp vào loại đất trồng rừng. (xem Bảng 2.1.1 và Hình 2.1.1)

Bảng 2.1. 1 Tình hình sử dụng đất theo vùng (2006)

Vùng	Tổng diện tích (km ²)	Đất sản xuất nông nghiệp		Đất lâm nghiệp		Đất sử dụng đặc biệt		Đất ở	
		% trên tổng số	% trên tổng của vùng	% trên tổng số	% trên tổng của vùng	% trên tổng số	% trên tổng của vùng	% trên tổng số	% trên tổng của vùng
I. Đồng bằng sông Hồng	14.882	8,1	51,2	0,9	8,3	16,5	15,5	19,3	7,8
II. Đông bắc	64.024	10,4	15,3	24,6	55,5	14,5	3,2	13,3	1,2
III. Tây bắc	37.534	5,3	13,3	12,3	47,3	3,0	1,1	5,4	0,9
IV. Duyên hải bắc trung bộ	51.552	8,6	15,6	19,8	55,4	13,9	3,8	16,2	1,9
V. Duyên hải nam trung bộ	33.167	6,2	17,6	10,1	44,0	13,8	5,8	9,0	1,6
VI. Tây nguyên	54.660	17,0	29,2	21,2	56,1	8,9	2,3	6,9	0,8
VII. Đông nam bộ	34.809	17,1	46,3	8,7	36,0	13,8	5,6	11,8	2,1
VIII. Đồng bằng sông Cửu Long	40.604	27,4	63,4	2,5	8,8	15,7	5,4	18,0	2,7
Việt Nam	331.212	100	28,4	100	43,6	100	4,2	100	1,8

Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

Hình 2.1. 1 Tình hình sử dụng đất theo tỉnh (2006)



Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

- Đất sản xuất nông nghiệp: Bao gồm đất canh tác hàng năm và lâu năm. Việc sử dụng loại đất này chiếm 28,4% tổng diện tích đất và được phân bố chủ yếu ở phía nam, đặc biệt là khu vực đồng bằng sông Cửu Long (27,4%), Đông Nam Bộ (17,1%) và Tây Nguyên (17,0%)
- Đất lâm nghiệp: Bao gồm đất sử dụng trong sản xuất lâm nghiệp hay thử nghiệm bao gồm rừng sản xuất, rừng phòng hộ và rừng dùng vào mục đích đặc biệt. Đất trồng rừng bao phủ 43,6% tổng diện tích. Trái với đất sản xuất nông nghiệp, đất trồng rừng phân bố chủ yếu ở phía bắc và miền trung, đặc biệt là phía đông bắc (24,6%) Tây Nguyên (21,2%) và duyên hải Bắc Trung bộ (19,8%).
- Đất được sử dụng vào mục đích đặc biệt: Bao gồm đất sử dụng cho mục đích khác, không chỉ là nông nghiệp, rừng và sinh sống. Loại đất này chỉ chiếm một phần hạn chế diện tích đất (4,2% tổng diện tích) và được phân bố khắp toàn quốc. Cụ thể, khu vực đồng bằng sông Hồng có tỷ lệ đất sử dụng vào mục đích đặc biệt 15,5%. Ở Đà Nẵng là 30,6% và Hà Nội là 22,6%.
- Đất ở: Bao gồm đất sử dụng cho nhà cửa và các công trình xây dựng phục vụ dân sinh của người dân đô thị và nông thôn.¹ Loại đất này chiếm 1,8% tổng diện tích đất nhưng được phân bố trên toàn quốc theo tỷ lệ dân số. Cụ thể, đồng bằng sông Hồng có tỷ lệ cao hơn ở mức 7,8%. Ở Hà Nội, Bắc Ninh, và TP HCM, tỷ lệ này lần lượt là 13,9%, 11,8% và 9,8%.

(iii) Khí hậu

Có 2 mùa ở Việt Nam. Tuy nhiên, có sự khác nhau giữa hai mùa ở miền bắc và miền nam. Ở miền bắc là mùa đông và mùa hè, trong khi ở miền nam là mùa mưa và mùa khô. Nhiệt độ ở miền nam cao hơn nhiều vào từ tháng 11 đến tháng 3. Vào các thời điểm khác trong năm ít có sự khác biệt về nhiệt độ giữa miền bắc và miền nam. Trong năm 2006, nhiệt độ trung bình trong năm ở TP HCM là 26°C, và sự biến đổi giữa nhiệt độ lớn nhất và nhỏ nhất là thấp. Trái lại, ở Hà Nội, nhiệt độ biến đổi từ 18°C đến trên 30°C.

Lũ lụt dưới dạng bão lũ và lũ sông, có thể xảy ra trong mùa mưa do bão nhiệt đới, mưa to ở Tây Nguyên và đông bắc Campuchia gây ra bởi gió mùa tây nam, và mưa to dọc khu vực thượng nguồn sông Cửu Long.

¹ Bao gồm đất sử dụng cho các văn phòng và cơ quan phi lợi nhuận; đất dành cho an ninh và quốc phòng; đất cho sản xuất và kinh doanh phi nông nghiệp và đất công.

2) Dân cư

Trong những năm 1950, tỷ lệ tăng dân số là 3,4%/năm. Khi chính phủ áp dụng chính sách kế hoạch hoá gia đình hay "chính sách hai con" vào đầu những năm 1960, tỷ lệ giảm xuống còn 2,2% vào năm 1980 và dưới 2% kể từ năm 1996. Tuy nhiên, dân số Việt Nam vẫn tăng dần và đạt con số 83 triệu vào năm 2006. (xem Bảng 2.1.2)

(i) Phân bố dân cư

Ở Việt Nam, dân số tập trung đông ở ba khu vực đô thị lớn là Hà Nội, TP HCM và Đà Nẵng. Dân cư tập trung chủ yếu tại khu vực đồng bằng sông Hồng và sông Cửu Long và khu vực duyên hải. Năm 2006, Hà Nội và TP HCM lần lượt có dân số 3,2 triệu và 6,1 triệu người, chiếm 3,8% và 7,3% dân số cả nước. (xem Bảng 2.1.2)

(ii) Mật độ dân cư

Mật độ dân cư cả nước là 254 người/km² trong năm 2006. Theo vùng, đồng bằng sông Hồng có mật độ dân cư cao nhất với 1.225 người/km², trong khi Tây Nguyên có mật độ thấp nhất với 89 người/km². Hà Nội và TP HCM lần lượt có mật độ dân cư là 3.489 và 2.909 người/km². (xem Hình 2.1.2)

(iii) Tăng dân số

Tỷ lệ tăng dân số trung bình từ năm 2000 đến năm 2006 là 1,4%. Theo vùng, tỷ lệ tăng dân số cao hơn 2,0% là tại khu vực Tây Bắc, Tây Nguyên và Đông Nam Bộ. Hà Nội và TP HCM có tỷ lệ tăng dân số ổn định ở mức hơn 2,6%/năm. Tỷ lệ tăng cao nhất 4,6% được ghi nhận ở Bình Dương nằm trong khu vực đô thị của TP HCM nơi có sự phát triển nhanh về công nghiệp. (xem Hình 2.1.3)

(iv) Dân cư đô thị

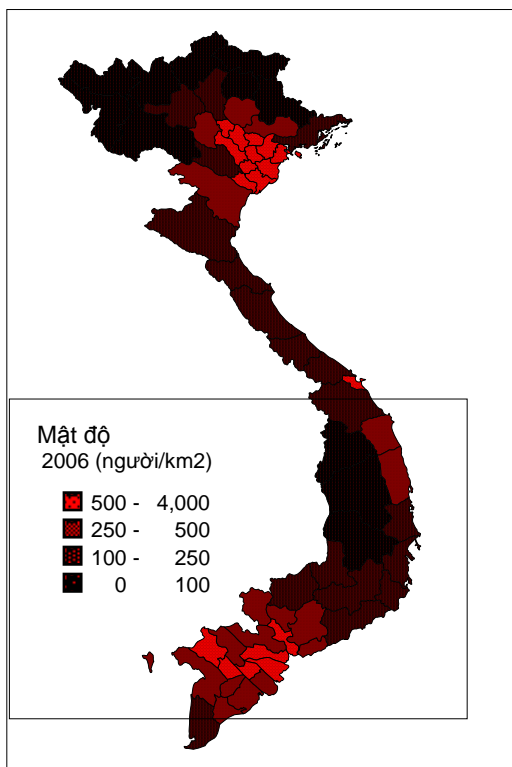
Dân số tại khu vực đô thị đã tăng 3,3% từ năm 2000 đến năm 2006 và chiếm 27,1% tổng dân số vào năm 2006. Ở khu vực Đông Nam Bộ, dân cư đô thị chiếm 54,7% (xem Hình 2.1.4 và Hình 2.1.5)

Bảng 2.1. 2 Các chỉ số dân cư theo vùng (2006)

Vùng	Dân số (triệu)		% 2006	2006 Mật độ (/km ²)	'00-'06 Tốc độ tăng trưởng dân số (%/năm)	Dân số đô thị	
	2000	2006				2006 Tỷ lệ (%)	'00-'06 Tốc độ (%/năm)
I. Đồng bằng sông Hồng	17,0	18,2	21,6	1.225	1,1	25,0	4,7
II. Đông bắc	8,9	9,5	11,2	148	0,9	18,9	1,7
III. Tây bắc	2,3	2,6	3,1	69	2,3	13,9	4,3
IV. Duyên hải bắc trung bộ	10,1	10,7	12,7	207	0,9	13,7	1,9
V. Duyên hải nam trung bộ	6,6	7,1	8,5	215	1,2	30,1	2,8
VI. Tây nguyên	4,3	4,9	5,8	89	2,3	28,1	3,2
VII. Đông nam bộ	12,1	13,8	16,4	396	2,3	54,7	3,1
VIII. Đồng bằng sông Cửu Long	16,3	17,4	20,7	429	1,1	20,7	3,8
Việt Nam	77,6	83,2	100,0	254	1,4	27,1	3,3

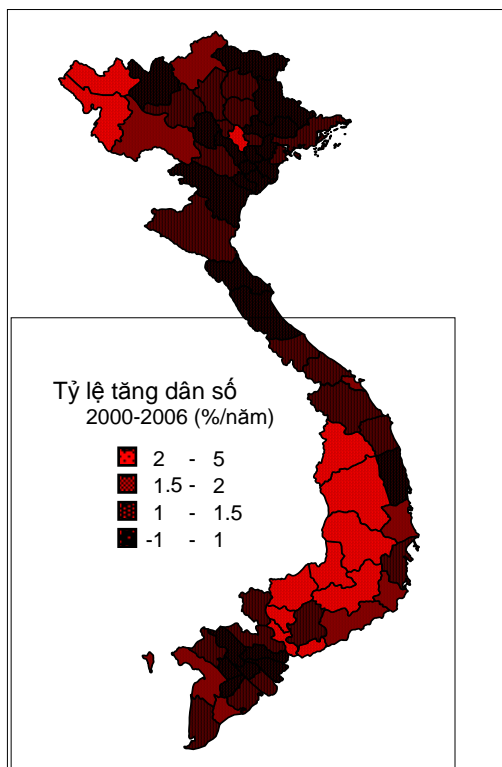
Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

Hình 2.1. 2 Mật độ dân cư theo tỉnh (2006)

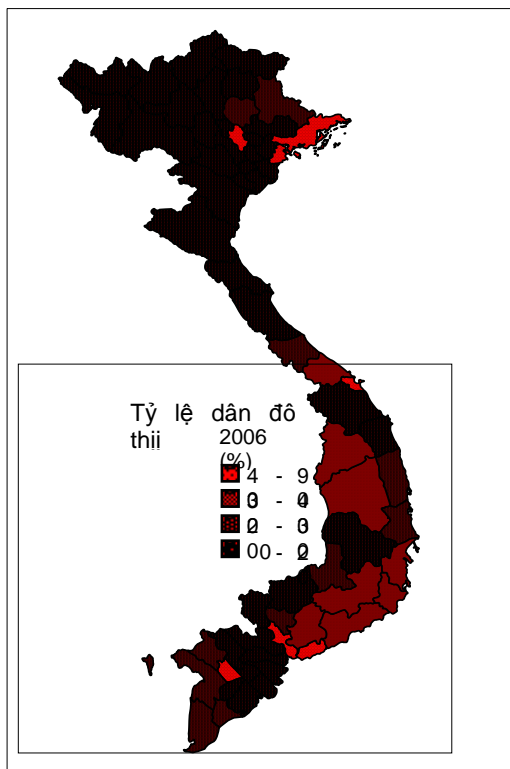


Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

Hình 2.1. 3 Tỷ lệ tăng dân số theo vùng (2000-2006)

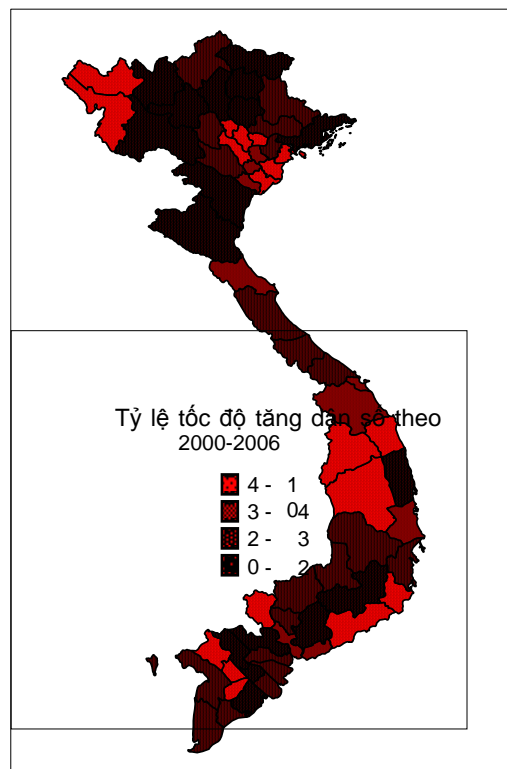


Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006



Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

Hình 2.1. 4 Tỷ lệ dân số đô thị theo tỉnh (2006)



Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

Hình 2.1. 5 Tốc độ tăng dân số theo tỉnh (2000-2006)

3) Kinh tế

(i) Tổng quan

Sau khi các yếu tố thị trường trong chính sách đổi mới kinh tế (Đổi mới) được áp dụng năm 1986, Việt Nam đạt mức tăng GDP hàng năm 8% từ năm 1990 đến 1997. Mặc dù GDP giảm còn 6% vào năm 1998 và 5% vào năm 1999 do cuộc khủng hoảng tài chính Đông Á năm 1997, tỷ lệ tăng trưởng tăng trở lại, trong bối cảnh có xu hướng đi xuống của toàn cầu. Việt Nam có tốc độ tăng GDP bình quân hàng năm 7,1% từ năm 2000 đến năm 2004, tăng lên 8,4% năm 2005 và 8,2% năm 2006, và đứng thứ 2 châu Á về tốc độ tăng trưởng sau Trung Quốc. GDP bình quân đầu người vẫn ở mức thấp nhưng đã tăng lên mức US\$722 trong năm 2006. (xem Bảng 2.1.3)

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

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

Cùng với các nỗ lực nhằm nâng cao sản lượng nông nghiệp, Việt Nam đã có một số thành công trong việc tăng sản xuất công nghiệp. Công nghiệp chiếm 41% GDP trong năm 2006. Tuy nhiên, hầu hết các ngành công nghiệp nặng đều đình trệ và giảm. Mặc dù vậy, vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài (FDI), hầu hết tập trung các khu công nghiệp mới ở miền nam, đã từng bước thay đổi tình hình công nghiệp ở Việt Nam.

Bảng 2.1.3 Tốc độ tăng GDP (2000-2006)

Chỉ số	Đơn vị	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
GDP (giá hiện tại)	Nghìn tỷ VND	441,6	481,3	535,8	613,4	715,3	839,2	973,8
GDP bình quân	Triệu VND	5,7	6,0	6,7	7,6	8,7	10,1	11,6
	USD	402	416	440	492	553	639	722
GDP (giá 1994)	Nghìn tỷ VND	273,7	292,5	313,2	336,2	362,4	393,0	425,1
Tốc độ tăng trưởng	%/năm	6,8	6,9	7,1	7,3	7,8	8,4	8,2
- Nông/ Lâm/ Ngư nghiệp	%	23,3	22,4	21,8	21,1	20,4	19,6	18,7
- Công nghiệp/ Xây dựng	%	35,4	36,6	37,4	38,5	39,4	40,2	41,0
- Dịch vụ	%	41,3	41,0	40,8	40,5	40,3	40,3	40,3

Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

(ii) Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Tại Việt Nam, FDI chiếm 16% tổng số vốn đầu tư trong năm 2006. Theo như thống kê, tổng các năm từ 1988 đến 2006, số lượng dự án FDI đã lên tới 8.266 và tổng số vốn đăng ký lên tới 78,2 tỷ USD. FDI ở Việt Nam chủ yếu tập trung vào sản xuất (5.338 dự án với số vốn đăng ký 41,5 tỷ USD chiếm 53,1% tổng số) và lĩnh vực kinh doanh bất động sản (1.014 dự án với số vốn đăng ký 8,1 tỷ USD chiếm 10,4% tổng số). FDI được phân bổ trên toàn quốc nhưng tập trung chủ yếu ở Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Hồng nơi có thể tiếp cận các thành phố lớn như Hà Nội và TP HCM và các cảng quốc tế Sài Gòn và Hải Phòng, chiếm 83,5% về số lượng dự án và 79,9% tổng số vốn đăng ký (xem Bảng 2.1.4)

Bảng 2.1. 4 Vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài (1988-2006)

Vùng	Dự án		Vốn đăng ký	
	Số lượng	%	Triệu US\$	%
I. Đồng bằng sông Hồng	1.781	21,5	20.241	25,8
II. Đông bắc	358	4,3	2.445	3,1
III. Tây bắc	27	0,3	115	0,1
IV. Duyên hải bắc trung bộ	125	1,5	1.473	1,9
V. Duyên hải nam trung bộ	349	4,2	5.276	6,7
VI. Tây nguyên	113	1,3	1.041	1,3
VII. Đông nam bộ	5.126	62,0	42.337	54,1
VIII. Đồng bằng sông Cửu Long	334	4,0	2.315	3,0
Việt Nam	8.266	100,0	78.248	100,0

Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

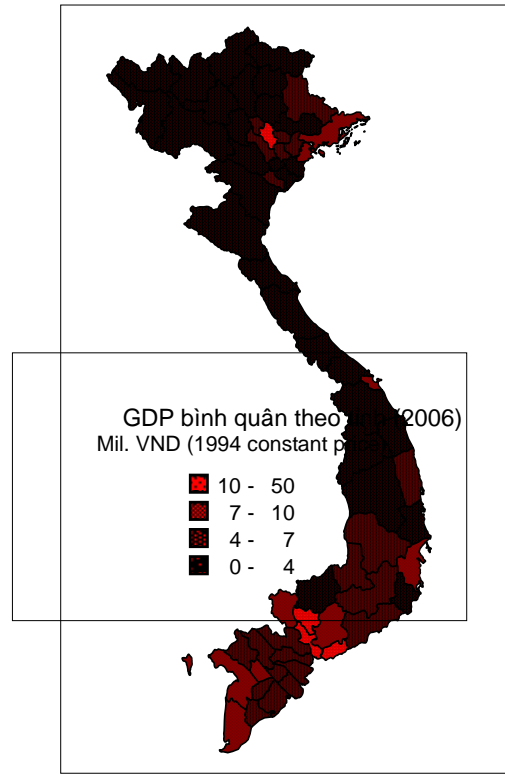
(iii) Sự chênh lệch kinh tế theo vùng

GDP bình quân đầu người năm 2006 là 6,5 triệu VND theo giá không đổi của năm 1994. Theo vùng, GDP ở khu vực Đông Nam bộ tương đối cao ở mức 13,9 triệu VND, cao nhất là Bà Rịa - Vũng Tàu với 45,5 triệu VND và TP HCM 16,3 triệu. Mức GDP theo đầu người ở Hà Nội cũng khá cao ở mức 11,8 triệu VND. Ngược lại, GDP theo đầu người ở khu vực miền núi và vùng sâu vùng cao ở khu vực miền trung là rất thấp, ở mức 2-3 triệu VND. (xem Hình 2.1.5 và Hình 2.1.6)

Bảng 2.1. 5 GDP bình quân theo vùng (2006)

Vùng	GDP		GDP đầu người
	Tỷ VND	%	Triệu VND
I. Đồng bằng sông Hồng	113.738	20,9	6,2
II. Đông bắc	35.857	6,6	3,8
III. Tây bắc	6.943	1,3	2,7
IV. Duyên hải bắc trung bộ	37.331	6,9	3,5
V. Duyên hải nam trung bộ	34.030	6,3	4,8
VI. Tây nguyên	22.881	4,2	4,7
VII. Đông nam bộ	191.270	35,2	13,9
VIII. Đồng bằng sông Cửu Long	101.974	18,7	5,9
Việt Nam	544.024	100,0	6,5

Hình 2.1. 6 GDP bình quân theo tỉnh



Nguồn: Tổng cục thống kê
 Chú ý: giá 1994 không đổi

2.2 Cơ giới hoá và nhu cầu vận tải đường bộ

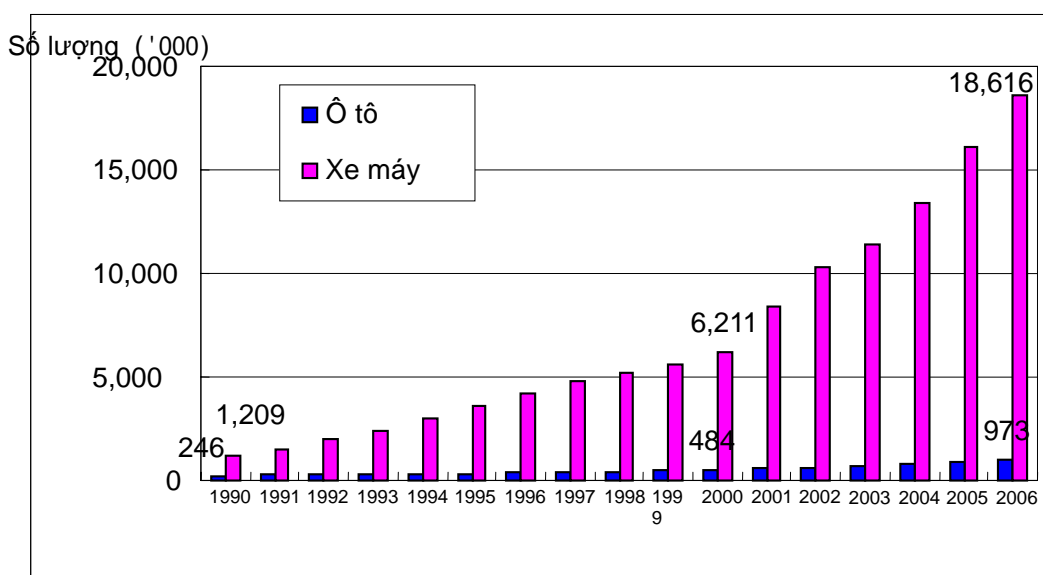
1) Phương tiện đăng ký ở Việt Nam

(i) Cơ giới hoá nhanh

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

Xu hướng tăng này được tăng thêm sau năm 2000 do giá thành nhập khẩu rẻ của các phương tiện xuất xứ từ Trung Quốc. Số lượng xe máy và ô tô đã tăng và đạt khoảng 19 triệu và 1 triệu với tỷ lệ lần lượt là 20,1%/năm và 12,3%/năm. Vào năm 2006, tỷ lệ sở hữu phương tiện là 220 xe máy và 12 ô tô trên 1.000 dân (xem Hình 2.2.1)

Hình 2.2.1 Số lượng phương tiện đăng ký (2006)



Nguồn: Ủy ban ATGT quốc gia (NTSC)

(ii) Phân bố địa lý

Theo dữ liệu của Cục CSGT đường bộ và đường sắt (CSGTĐBĐS) thuộc Bộ Công an (BCA), cơ quan quản lý việc đăng ký các phương tiện đường bộ, ô tô và xe máy được phân bố khắp toàn quốc nhưng hơn một nửa tập trung ở Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Hồng nơi có hai đô thị lớn là Hà Nội và TP HCM. Xu hướng này còn rõ hơn đối với ô tô, chiếm 60% tổng số. (xem Bảng 2.2.1)

Ở TP HCM có 224 nghìn ô tô và 3,3 triệu xe máy, ở Hà Nội có 132 nghìn ô tô và 1,1 triệu xe máy được đăng ký. Tỷ lệ sở hữu ô tô và xe máy trên 10,000 dân là 37 ô tô và 548 xe máy đối với TP HCM và 41 ô tô và 349 xe máy ở Hà Nội. (xem Hình 2.2.2)

Ngoài phương tiện đăng ký theo tỉnh, các phương tiện đặc biệt như ô tô thuộc các bộ, ban và các sứ quán. Những phương tiện này gồm 14.629 ô tô và 1.780 xe máy.²

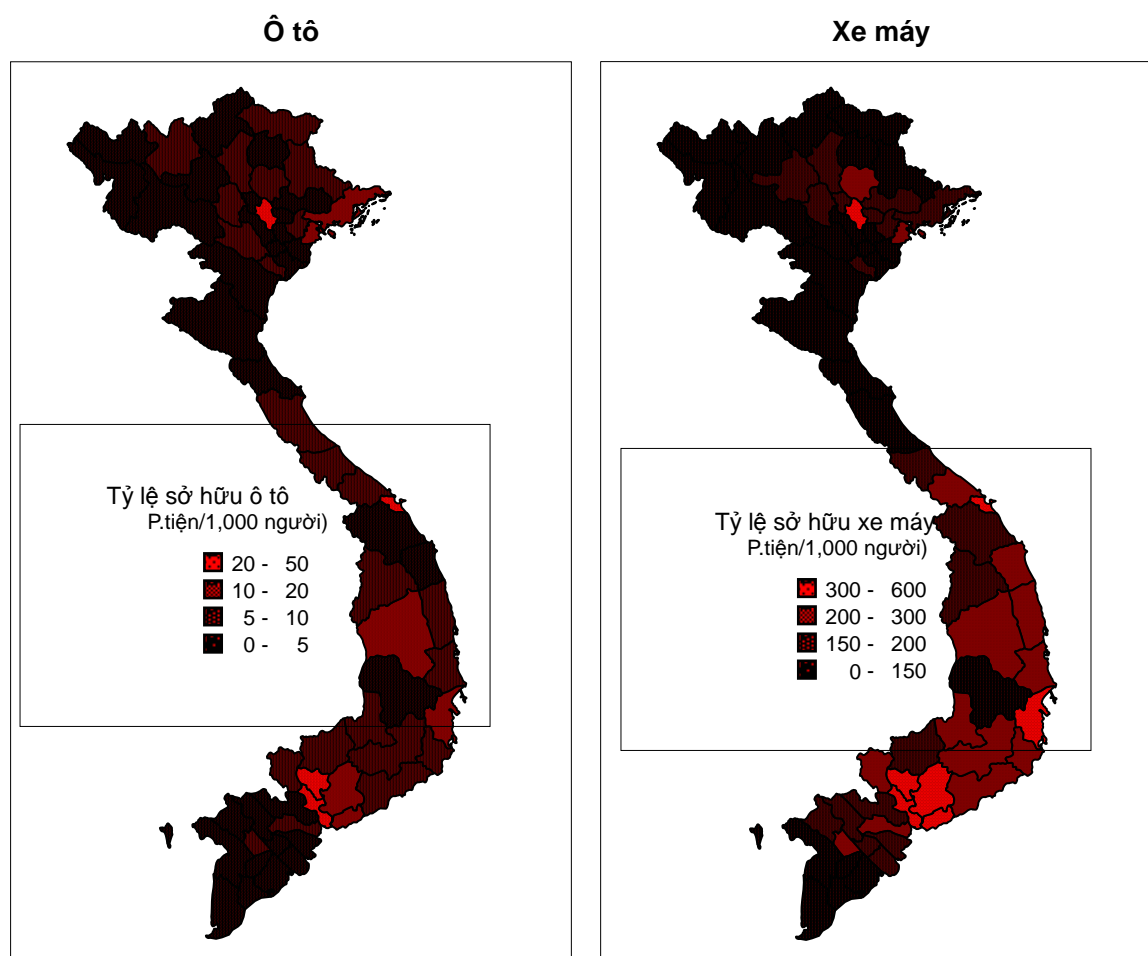
2 Tính riêng xe máy của BCA

Bảng 2.2. 1 Phương tiện đăng ký theo vùng (2006)

Vùng	Ô tô (1000)				Xe máy (1000)	Tỷ lệ (%)		Sở hữu (trên 1.000 dân)	
	Xe con (-9 chỗ)	Xe con (10-9 chỗ)	Xe tải	Tổng		Ô tô	Xe máy	Ô tô	Xe máy
I. Đồng bằng sông Hồng	83,5	24,4	104,9	212,8	3.494	25,6	19,5	12	192
II. Đông bắc	18,3	8,2	37,5	64,0	1.528	7,7	8,5	7	162
III. Tây bắc	2,8	1,2	5,7	9,7	287	1,2	1,6	4	110
IV. Duyên hải bắc trung bộ	12,5	6,3	32,0	50,8	1.481	6,1	8,3	5	139
V. Duyên hải nam trung bộ	13,0	10,3	38,2	61,4	1.665	7,4	9,3	9	234
VI. Tây nguyên	10,0	6,4	21,8	38,2	1.049	4,6	5,9	8	215
VII. Đông nam bộ	120,2	51,4	145,5	317,0	5.516	38,2	30,8	23	400
VIII. Đồng bằng sông Cửu Long	15,9	16,1	29,1	61,1	2.879	7,4	16,1	4	165
RRTPD	9,5	1,7	3,4	14,6	2	1,8	0,0	-	-
Việt Nam	285,7	126,0	418,1	829,8	17.901	100	100	10	213

Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt (CSGTĐBĐS, Bộ Công an (BCA))

Hình 2.2. 2 Tỷ lệ sở hữu phương tiện theo tỉnh (2006)



Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt (CSGTĐBĐS, Bộ Công an (BCA))

2) Nhu cầu vận tải

Với sự phát triển của nền kinh tế quốc dân, nhu cầu vận tải về người và hàng hoá đang tăng nhanh. Ở Việt Nam, vận tải đường bộ chiếm một tỷ lệ lớn trong tổng nhu cầu vận tải như được thể hiện trong Bảng 2.2.2 và Bảng 2.2.3. Về vận tải hành khách, vận tải đường bộ chiếm 85% số lượng khách và 63% số lượng khách-km. Bên cạnh đó, vận tải hàng hoá chiếm 67% khối lượng vận chuyển và 15% số lượng tấn-km.

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

Bảng 2.2. 2 Nhu cầu vận tải hành khách (2000-2005)

Các chỉ số		2000	2001	2002	2003	2004	2005	Tỷ lệ tăng '00-'05
Số lượng hành khách (triệu)		762	805	854	1106	1198	1288	11,1
Tỷ lệ (%)	- Đường bộ	81,7	81,5	82,1	83,9	84,6	85,1	12,0
	- Đường sắt	1,3	1,3	1,3	1,1	1,1	1,0	5,5
	- Đường biển	-	-	-	-	-	-	-
	- Đường thủy nội địa	16,6	16,7	16,2	14,6	13,9	13,3	6,3
	- Hàng không	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	19,4
Hành khách-km (tỷ)		33,0	36,4	39,4	43,8	48,8	54,6	10,6
Tỷ lệ (%)	- Đường bộ	70,5	66,8	66,2	66,9	64,7	63,1	8,2
	- Đường sắt	9,7	9,4	9,4	9,3	9,0	8,4	7,4
	- Đường biển	-	-	-	-	-	-	-
	- Đường thủy nội địa	6,5	6,9	6,3	7,5	7,0	6,6	10,9
	- Hàng không	13,3	16,9	18,1	16,3	19,3	22,0	22,2

Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

Bảng 2.2. 3 Nhu cầu vận tải hàng hoá (2000-2006)

Các chỉ số		2000	2001	2002	2003	2004	2005	Tỷ lệ tăng '00-'05
Lượng hàng hoá (triệu)		206,0	223,3	241,0	264,0	295,5	317,3	9,0
Tỷ lệ (%)	- Đường bộ	68,5	67,8	67,7	65,5	66,3	66,9	8,5
	- Đường sắt	3,0	2,9	2,9	3,2	3,0	2,8	7,1
	- Đường biển	7,5	7,5	7,7	10,4	10,6	10,4	16,3
	- Đường thủy nội địa	20,9	21,7	21,7	20,9	20,0	19,8	7,9
	- Hàng không	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	18,4
Hàng hoá tấn-km (tỷ)		45,5	49,8	56,4	66,6	75,0	80,0	12,0
Tỷ lệ (%)	- Đường bộ	17,3	16,3	15,3	13,9	14,1	14,5	8,0
	- Đường sắt	4,3	4,1	4,2	4,1	3,7	3,7	8,6
	- Đường biển	68,7	69,9	71,3	73,9	74,9	74,6	13,8
	- Đường thủy nội địa	9,4	9,4	8,8	7,7	7,0	6,9	5,3
	- Hàng không	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	16,3

Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam, 2006

3) Tình trạng giao thông trên các quốc lộ chính

(i) Sơ lược về dữ liệu phân tích

VITRANSS (Dự án nghiên cứu chiến lược phát triển đường bộ Việt Nam 1999) là một dự án lớn được JICA hỗ trợ trong việc nghiên cứu quy hoạch vận tải ở Việt Nam. Việc khảo sát đường bộ được tiến hành trên 39 trạm trên các quốc lộ chính trên toàn quốc. Năm 2004, JICA đã ủy nhiệm Viện Chiến lược và phát triển giao thông (TDSI) thuộc Bộ Giao thông vận tải tiến hành các khảo sát đường bộ tương tự để cập nhật dữ liệu vận tải. Kết quả của hai cuộc khảo sát đường bộ được thể hiện trong Bảng 2.2.4. Lưu lượng giao thông trong bảng cho thấy lượng phương tiện theo ngày 24h theo cả hai hướng.

(ii) Lưu lượng giao thông đường bộ

Trong Bảng 2.2.4, lưu lượng giao thông theo ngày biến đổi theo quốc lộ và theo đoạn. Nhìn chung, các hành lang chính như các quốc lộ 1, 5, 13, 51 có lưu lượng ô tô lớn hơn với khoảng từ 8.000 đến 15.000 phương tiện trong năm 2004, đặc biệt ở những đoạn đô thị hoá gần các thành phố lớn như Hà Nội, TP HCM và Hải Phòng. Lưu lượng xe máy lớn hơn 10.000 phương tiện trong năm 2004 không chỉ được quan sát ở những đoạn đô thị của các hành lang chính mà còn ở những đoạn ở đồng bằng sông Cửu Long. Ngược lại, một số đoạn trên các quốc lộ nhỏ ở khu vực miền trung, đông bắc và tây bắc, lưu lượng nhỏ hơn 1.000 phương tiện hàng ngày.

Về lưu lượng phương tiện, tỷ lệ tăng bình quân của lưu lượng giao thông từ năm 1999 đến 2004 là 1,6 lần đối với ô tô và 1,9 lần đối với xe máy. Lưu lượng giao thông tại hầu hết các đoạn đều tăng. Chỉ một số ít các đoạn có lưu lượng giảm.

(iii) Giao thông hỗn hợp

Ở Việt Nam, giao thông hỗn hợp giữa ô tô và xe máy là chủ yếu. Rõ ràng tình hình giao thông này có xu hướng là nguyên nhân TNGT, vì xung đột giao thông giữa các phương tiện có tốc độ và kích cỡ khác nhau. Như trong Bảng 2.2.5, lưu lượng giao thông xe máy chiếm 65% tổng lưu lượng giao thông hoặc gấp 19 lần lưu lượng ô tô. Nhìn chung, tỷ lệ ô tô trong giao thông trên quốc lộ tương đối lớn hơn so với giao thông trên các cấp đường thấp hơn như đường tỉnh/thành và đường huyện, do quốc lộ chủ yếu sử dụng cho các hành trình dài. Tại các khu vực đô thị như Hà Nội và TP HCM, lưu lượng giao thông của xe máy chiếm khoảng 90% tổng lưu lượng giao thông.

Theo dạng ô tô, tỷ lệ xe con, xe khách và xe tải trong năm 2004 lần lượt chiếm 7,5%, 8,6% và 18,1%. Theo lưu lượng giao thông trên các quốc lộ lớn từ năm 1999 đến 2004, lượng xe máy và xe con đã tăng nhanh với tỷ lệ lần lượt là 13,7% và 12,5% hàng năm. Mặc dù lưu lượng xe khách và xe tải tăng, tỷ lệ này có giảm nhẹ do xe con và xe máy tăng nhanh.

Bảng 2.2. 4 Lưu lượng giao thông trên các quốc lộ chính (1999 và 2004)

QL	Vùng	Tỉnh	Địa điểm	1999		2004		2004/1999	
				Ô tô	Xe máy	Ô tô	Xe máy	Ô tô	Xe máy
1	1	Hà Nam	Nam Đồng Văn	6.358	4.343	12.251	8.834	1,93	2,03
1	1	Ninh Bình	Bắc Ninh Bình	4.091	3.225	8.002	7.633	1,96	2,37
1	1	Bắc Ninh	Nam Đáp Cầu	4.306	4.843	3.208	16.754	0,75	3,46
2	1	Vĩnh Phúc	Bắc Hàm Yên	487	2.142	588	1.487	1,21	0,69
5	1	Hải Phòng	Đông Du Nghĩa	4.040	3.895	8.922	10.481	2,21	2,69
6	1	Hà Tây	Đông Xuân Mai	1.952	2.993	4.113	10.423	2,11	3,48
10	1	Thái Bình	Nam Cầu Ngàn	546	1.963	2.246	3.212	4,11	1,64
10	1	Hải Phòng	Cầu Đồng Kiên	469	912	4.485	7.948	9,56	8,71
18	1	Hải Dương	Đông Sao Đỏ	2.650	3.126	4.320	7.556	1,63	2,42
1	2	Bắc Giang	Bắc Kép	2.193	1.888	3.322	4.246	1,51	2,25
2	2	Tuyên Quang	Nam Cầu Việt Trì	3.659	3.405	5.053	6.302	1,38	1,85
3	2	Thái Nguyên	Đông Phú	563	860	1.030	1.600	1,83	1,86
3	2	Thái Nguyên	Ba Hàng	2.184	2.762	4.189	7.309	1,92	2,65
37	2	Yên Bái	Thượng Bằng La	49	464	141	730	2,88	1,57
70	2	Lào Cai	Nam Bảo Yên	276	772	624	2.342	2,26	3,03
4B	2	Lạng Sơn	Đông Đình Lập	66	673	161	732	2,44	1,09
6	3	Sơn La	Bắc Thuận Châu	195	641	193	990	0,99	1,54
6	3	Hòa Bình	Đông Bắc Tổng Đẩu	586	324	1.144	1.153	1,95	3,56
21	3	Hòa Bình	Bắc Lạc Thủy	166	1.339	274	1.910	1,65	1,43
1	4	Thanh Hóa	Bắc Bim Sơn	4.425	3.552	7.591	4.439	1,72	1,25
1	4	T.T. Huế	Lăng Cô	2.239	989	2.931	3.316	1,31	3,35
9	4	Quảng Trị	Tây Đông Hà	803	1.090	1.365	2.863	1,70	2,63
1	5	Quảng Nam	Bắc Tam Kỳ	3.122	3.195	4.414	8.134	1,41	2,55
19	5	Bình Định	Đông Đèo An Khê	1.642	746	2.700	4.571	1,64	6,13
26	5	Khánh Hòa	Đông Đèo Phụng Hoàng	943	1.458	968	1.366	1,03	0,94
14B	5	Quảng Nam	Đông Đại Lộc	262	2.080	733	4.451	2,80	2,14
1	7	Bình Thuận	Nam Hàm Thuận	3.269	2.020	5.895	6.674	1,80	3,30
1	7	Đồng Nai	Nam Hồ Nai	21.184	31.131	15.417	19.205	0,73	0,62
13	7	Bình Dương	Nam Thủ Dầu Một	6.820	15.467	9.465	23.584	1,39	1,52
14	7	Bình Phước	Bắc Đồng Xoài	1.169	2.774	2.501	5.551	2,14	2,00
20	7	Đồng Nai	Ma Đa Gui	2.132	2.333	5.516	6.582	2,59	2,82
22	7	Tây Ninh	Đông Trảng Bàng	3.284	6.336	6.367	10.079	1,94	1,59
51	7	B.R.V.T	Bắc Phú Mỹ	4.265	5.473	9.050	18.580	2,12	3,39
1	8	Long An	Bắc Tân An	11.683	14.005	19.939	21.193	1,71	1,51
1	8	Vĩnh Long	Nam Phà Cần Thơ	2.632	2.945	4.696	28.430	1,78	9,65
30	8	Đồng Tháp	Đông Cao Lãnh	1.386	8.062	2.053	26.791	1,48	3,32
60	8	Bến Tre	Nam Phà Rạch Miễu	932	11.806	2.342	16.843	2,51	1,43
80	8	Đồng Tháp	Nam Lập Võ	2.127	4.925	2.644	6.395	1,24	1,30
91	8	An Giang	Tây Long Xuyên	2.265	14.763	2.518	13.148	1,11	0,89
Tất cả các trạm								1,56	1,90

Nguồn: 1999-VITRANSS, 2004-TDSI/JICA

Chú ý: "Ô tô" bao gồm xe con, xe khách và xe tải

Bảng 2.2. 5 Thành phần phương tiện trung bình trên các quốc lộ chính (1999 và 2004)

Năm	Loại phương tiện					Tổng	Xe máy/ Ô tô
	Ô tô				Xe máy		
	Xe con	Xe khách	Xe tải	Tổng			
1999	7,4%	11,6%	19,8%	38,8%	61,2%	100%	1,6
2004	7,5%	8,6%	18,1%	34,2%	65,8%	100%	1,9
Tốc độ tăng '99-'04 (%/năm)	12,5%	5,5%	10,0%	9,2%	13,7%	12,1%	-

Nguồn: 1999-VITRANSS, 2004-TDSI/JICA

Chú ý: Các con số là trung bình của 39 trạm trên các quốc lộ chính trên toàn quốc.

2.3 Phân tích TNGT

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

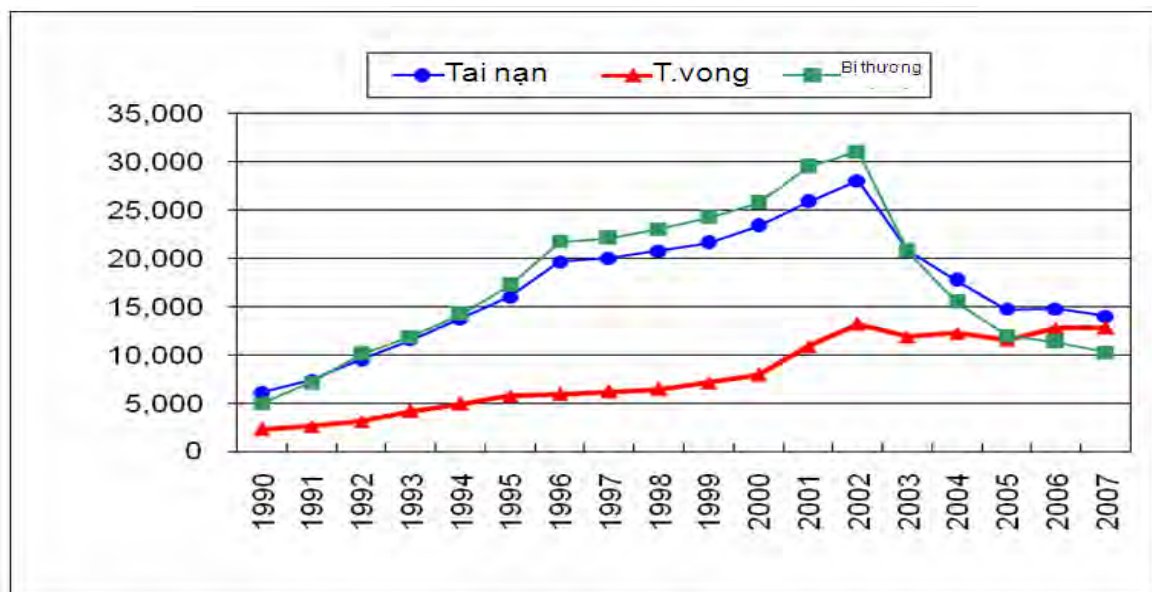
1) TNGT đường bộ ở Việt Nam

(i) Xu hướng TNGT đường bộ

Hình 2.3.1 và Bảng 2.3.1 cho thấy con số hàng năm về TNGT, số người chết và bị thương từ năm 1992 đến 2006. Trong năm 2007, có 13.985 vụ TNGT khiến 12.800 người chết và 10.266 người bị thương. TNGT đường bộ đã tăng nhanh từ năm 1990 đến 2002, năm đỉnh điểm của TNGT, với tỷ lệ tăng 13,5%/năm. Trong giai đoạn 12 năm này, riêng số người chết đã tăng 5,8 lần. Số vụ TNGT, số người chết và bị thương lần lượt lên tới 27.993, 13.186 và 30.999. Tuy nhiên, số TNGT và bị thương đã giảm đáng kể sau năm 2003, mặc dù số người chết vẫn cao và tương đối không thay đổi ở mức khoảng 12.000 một năm.

Có một sự thiên lệch mang tính hệ thống trong việc báo cáo dữ liệu về TNGT đường bộ do tỷ lệ 0,87 người chết trên một vụ tai nạn (2006) là rất cao so với các nước láng giềng. Tỷ lệ tương đương ở Thái Lan là 0,17 và ở Malaysia là 0,02. Số người chết tương đối đều từ năm 2002 đến 2006, trái ngược với số vụ tai nạn và số bị thương giảm nhanh trong cùng giai đoạn, cũng cho thấy sự không đồng nhất về thống kê. Có nghi ngờ về tính chính xác của số vụ tai nạn và số người bị thương trong khi số liệu về người chết do TNGT mang độ tin cậy cao hơn.

Hình 2.3. 1 TNGT đường bộ ở Việt Nam (1990-2007)



Nguồn: Ủy ban ATGT quốc gia (NTSC)

Bảng 2.3. 1 TNGT đường bộ ở Việt Nam (1990-2007)

Năm	Tai nạn			Tử vong			Bị thương		
	Số lượng	Tốc độ tăng (%/năm)	Số lượng trên 10.000 người	Số lượng	Tốc độ tăng (%/năm)	Số lượng trên 10.000 người	Số lượng	Tốc độ tăng (%/năm)	Số lượng trên 10.000 người
1990	6.110	-	0,9	2.268	-	0,3	4.956	-	0,7
1991	7.382	20,8	1,1	2.602	14,7	0,4	7.114	45,3	1,0
1992	9.470	28,3	1,4	3.077	18,3	0,4	10.048	41,2	1,5
1993	11.582	22,3	1,7	4.140	34,5	0,6	11.854	18,0	1,7
1994	13.760	18,8	1,9	4.897	18,3	0,7	14.174	19,6	2,0
1995	15.999	16,3	2,2	5.728	17,0	0,8	17.167	21,1	2,4
1996	19.638	22,7	2,7	5.932	3,6	0,8	21.718	26,5	3,0
1997	19.998	1,8	2,7	6.152	3,7	0,8	22.071	1,6	3,0
1998	20.753	3,8	2,8	6.394	3,9	0,8	22.989	4,2	3,0
1999	21.538	3,8	2,8	7.095	11,0	0,9	24.179	5,2	3,2
2000	23.327	8,3	3,0	7.924	11,7	1,0	25.693	6,3	3,3
2001	25.831	10,7	3,3	10.866	37,1	1,4	29.449	14,6	3,7
2002	27.993	8,4	3,5	13.186	21,4	1,7	30.999	5,3	3,9
2003	20.774	-25,8	2,6	11.864	-10,0	1,5	20.704	-33,2	2,6
2004	17.663	-15,0	2,2	12.230	3,1	1,5	15.417	-25,5	1,9
2005	14.711	-16,7	1,8	11.534	-5,7	1,4	12.013	-22,1	1,4
2006	14.727	0,1	1,7	12.757	10,6	1,5	11.288	-6,0	1,3
2007	13.985	-5,0	1,6	12.800	0,3	1,5	10.266	-9,1	1,2

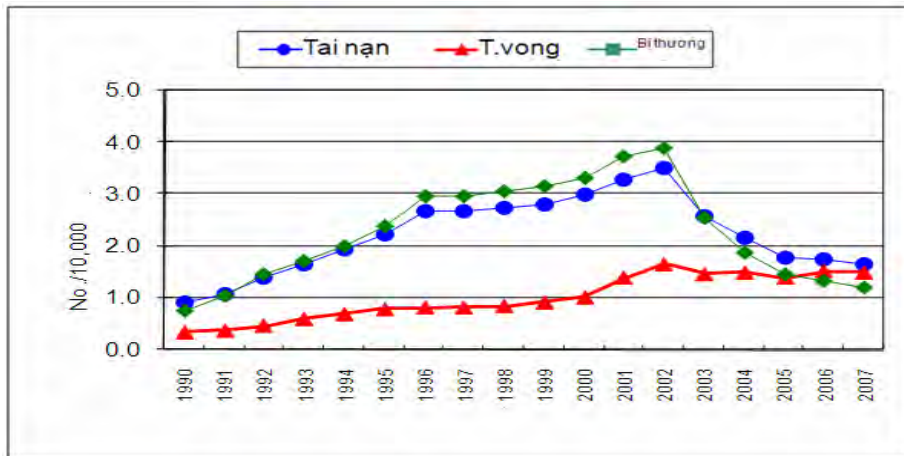
Nguồn: NTSC (dữ liệu tai nạn); VRA (dữ liệu phương tiện); GSO (dữ liệu dân số)

(ii) TNGT trên dân số

Hình 2.3.2 cho thấy sự dao động về số vụ TNGT trên 10.000 dân. Xu hướng dao động gần như đồng nhất với những con số mô tả ở trước, do dân số tăng với tỷ lệ

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

Hình 2.3. 2 TNGT trên 10,000 dân (1990-2007)

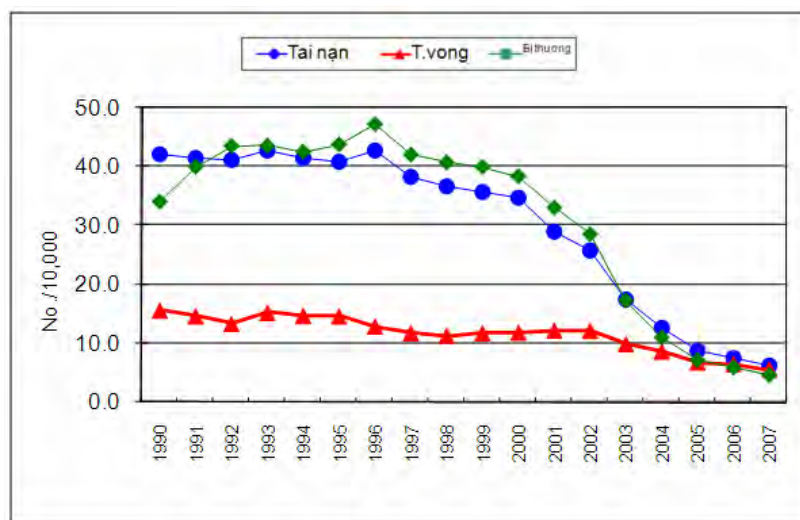


Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(iii) TNGT trên số phương tiện cơ giới

Số vụ TNGT đường bộ đã và đang tăng do số phương tiện cơ giới tăng. Điều này là do tốc độ cơ giới hoá nhanh mà Việt Nam gặp phải kể từ những năm 1990. Như thống kê cho thấy, từ 1990 đến năm 2007, số phương tiện cơ giới đã tăng 13,5 lần (4 lần với ô tô con và 15,4 lần với xe máy). Mặt khác, như trong hình 2.3.3, tỷ lệ tai nạn và bị thương đang giảm nhanh qua các năm. Tuy nhiên, tỷ lệ tử vong vẫn ở mức báo động, 6,5 trường hợp trên 10.000 phương tiện cơ giới.

Hình 2.3. 3 TNGT trên 10,000 phương tiện cơ giới (1990-2007)



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(iv) Phân bố địa lý của TNGT

TNGT đang xảy ra trên toàn quốc. Tuy nhiên, như trong Bảng 2.3.2, hơn 40% tai nạn với gần 6.000 người chết đang xảy ra ở miền nam Việt Nam trong năm 2006.

TP HCM chiếm 9% tổng số vụ tai nạn với hơn 1.000 người chết. Về tỷ lệ trên dân số, các khu vực Đông Nam Bộ, Tây Nguyên, duyên hải nam trung bộ và Đông Bắc Bộ có tỷ lệ cao hơn cả về số vụ tai nạn, số người chết và bị thương.

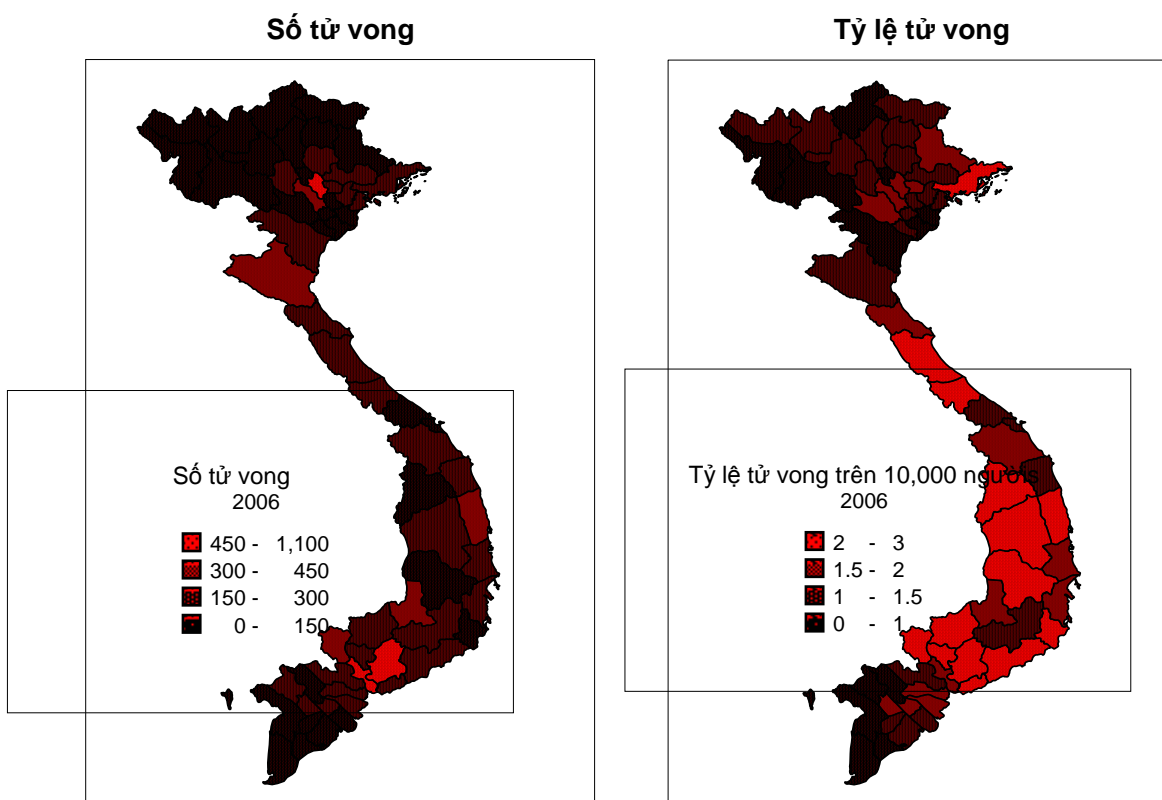
Hình 2.3.4 cho thấy số tử vong do tai nạn và tỷ lệ tử vong theo tỉnh. Như được biểu diễn trong hình, các tỉnh có hơn 450 trường hợp tử vong là TP HCM và Đồng Nai ở miền nam và Hà Nội ở miền bắc. Mặt khác, các tỉnh có tỷ lệ tử vong cao (hơn 2 trường hợp trên 10.000 dân) được phân bố ở miền trung Việt Nam và Đông Nam Bộ.

Bảng 2.3. 2 TNGT theo vùng (2006)

Vùng	Tai nạn	Tử vong	Bị thương	Tỷ lệ tai nạn	Tỷ lệ tử vong	Tỷ lệ bị thương
	Số lượng	Người	Người	Số lượng/ 10.000 dân	Số lượng/ 10.000 dân	Số lượng/ 10.000 dân
I. Đồng bằng sông Hồng	2.716	2.156	1.832	1,5	1,2	1,0
II. Đông bắc	1.760	1.253	1.681	1,9	1,3	1,8
III. Tây bắc	383	290	393	1,5	1,1	1,5
IV. Duyên hải bắc trung bộ	1.277	1.288	810	1,2	1,2	0,8
V. Duyên hải nam trung bộ	1.415	1.270	1.184	2,0	1,8	1,7
VI. Tây nguyên	1.124	938	787	2,3	1,9	1,6
VII. Đông nam bộ	3.667	3.004	2.966	2,7	2,2	2,1
VIII. Đồng bằng sông Cửu Long	2.230	1.937	2.146	1,3	1,1	1,2
Việt Nam	14.572	12.136	11.799	1,7	1,4	1,4

Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

Hình 2.3. 4 Số vụ TNGT và tỷ lệ tử vong theo tỉnh (2006)



Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

2) So sánh với các nước ASEAN khác

Theo thống kê của Hiệp hội an toàn đường bộ toàn cầu (GRSP), gần 1 triệu người chết và hơn 10 triệu người bị thương trong các vụ TNGT đường bộ trên toàn thế giới mỗi năm. Hơn 75% những trường hợp này xảy ra ở các nước đang phát triển và chuyển tiếp.

Theo các dữ liệu về TNGT ở các nước ASEAN (xem Bảng 2.3.3), mức độ ATGT ở Việt Nam là rất thấp. Về tổng số người chết, Việt Nam đứng thứ 3 sau Thái Lan và Indonesia vào năm 2000, nhưng đã vượt qua các nước này và đứng thứ nhất kể từ năm 2006.

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

Bảng 2.3. 3 So sánh TNGT đường bộ giữa các nước Châu Á (2000)

Nước	Dân số (1000)	Phương tiện cơ giới (1000)	Tai nạn	Tử vong		
			Số lượng	Số lượng	Trên 10.000 dân	Trên 10.000 dân
Vietnam (2006)	84.500	19.589	14.727	12.757	1,5	6,5
Vietnam (2000)	77.635	6.695	23.327	7.924	1,0	11,8
Brunei	338	213	2.861	41	1,2	2,0
Cambodia	12.000	331	556	196	0,2	5,9
Indonesia	210.400	18.224	13.000	9.500	0,5	5,2
Laos	5.300	187	3.159	362	0,7	19,1
Malaysia	23.300	10.590	250.417	6.035	2,6	5,7
Myanmar	47.700	424	3.459	1.021	0,2	24,3
Philippine	75.600	3.506	10.595	969	0,1	2,8
Singapore	4.000	689	77.475	189	0,5	2,7
Thailand	60.700	19.728	67.800	12.040	2,0	6,1
Japan	129.260	89.250	917.609	9.066	0,7	1,0

Nguồn: Hội thảo báo cáo GRSP, Hà Nội, 2002

3) Phân tích dữ liệu TNGT

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

Do đó, trong nghiên cứu này, các dữ liệu và thông tin sẵn có được thu thập bởi BCA từ các Sở CA tỉnh và các phân tích đơn giản được tiến hành cho những hạng mục chính. Ngoài ra, cũng có kết quả phân tích chi tiết do Học viện Cảnh sát nhân dân cung cấp. Thông tin về hai nguồn dữ liệu này được thể hiện trong Bảng 2.3.4.

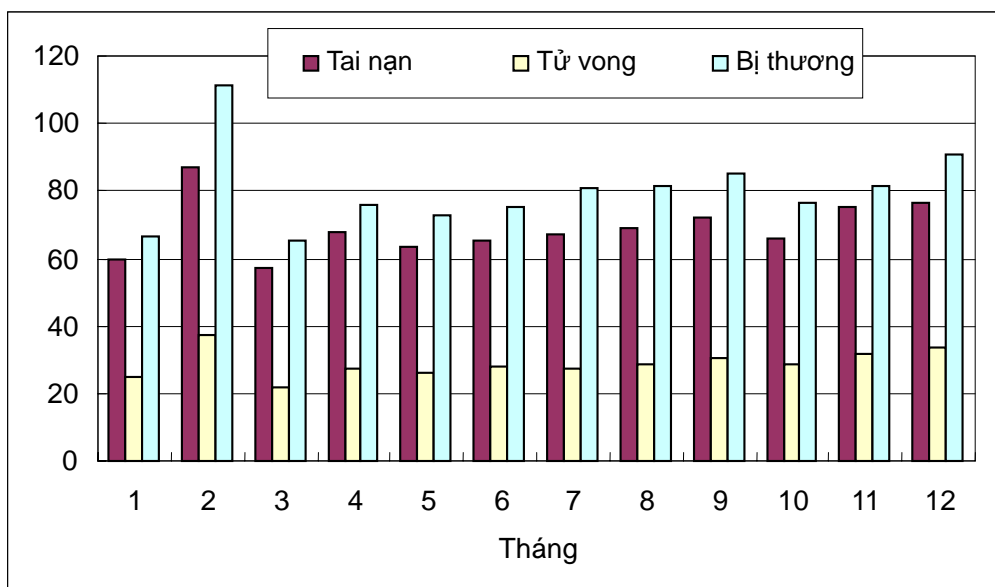
Bảng 2.3. 4 Sơ lược về dữ liệu TNGT và các hạng mục phân tích

Nguồn dữ liệu	Học viện CSND (dựa trên dữ liệu của BCA)	Cục CSGT đường bộ đường sắt
Dạng dữ liệu	Dữ liệu mẫu chọn lọc từ toàn quốc	Dữ liệu đã hoàn thành cho toàn quốc
Năm dữ liệu	2001 Kích thước mẫu: 17.462 vụ tai nạn (70% tổng số) bao gồm 7.334 tử vong 20.954 bị thương	2002 (25.381 tai nạn) 2003 (19.639 tai nạn) 2004 (16.874 tai nạn) 2005 (14.118 tai nạn) 2006 (14.572 tai nạn)
Các hạng mục phân tích	<ul style="list-style-type: none"> • Dao động theo tháng • Dao động theo tuần • Dao động theo giờ • Phân bố theo tuổi 	<ul style="list-style-type: none"> • Loại tai nạn • Cấp đường • Loại phương tiện • Loại nguyên nhân • Loại va chạm • Loại đoạn đường • Loại giao cắt

(i) Dao động theo tháng

Hình 2.3.5 biểu diễn dao động theo tháng của TNGT xảy ra trong năm 2001. Như được biểu diễn trong hình này, tháng 2 là tháng đứng đầu về TNGT, số người chết và bị thương. Mặt khác, các tháng khác có các chỉ số tai nạn gần như tương đương.

Hình 2.3. 5 Dao động theo tháng của TNGT (2001)

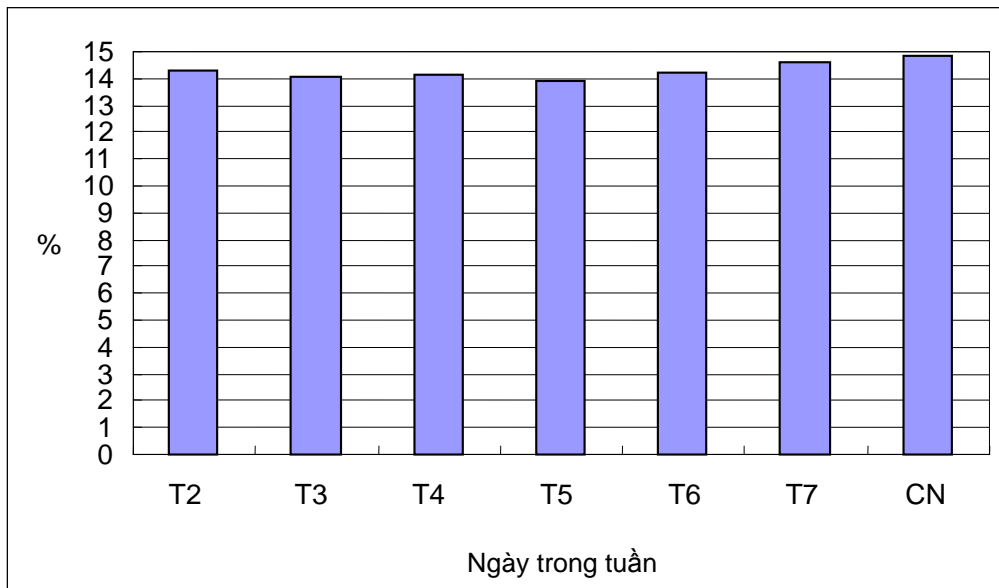


Nguồn: Học viện CSND (Dữ liệu toàn quốc)

(ii) Dao động theo tuần

Như được biểu diễn trong Hình 2.3.6, các ngày trong tuần gần như tương đương về số vụ TNGT. Tuy nhiên, con số này tương đối cao hơn về các ngày cuối tuần như chủ nhật và thứ bảy.

Hình 2.3. 6 Dao động theo tuần của TNGT (2001)

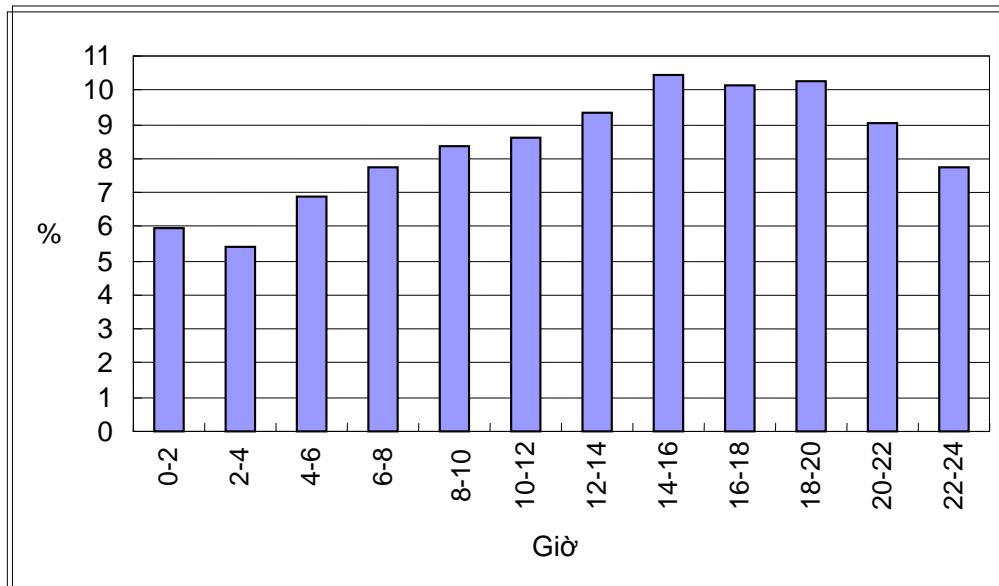


Nguồn: Học viện CSND (Phân tích dữ liệu mẫu)

(iii) Dao động về thời gian

Hình 2.3.7 cho thấy sự dao động về thời gian của TNGT trong năm 2001. Như được biểu diễn trong hình, TNGT có xu hướng xảy ra nhiều hơn vào buổi chiều so với buổi sáng, đặc biệt trong khoảng 14:00 và 20:00.

Hình 2.3. 7 Dao động theo giờ của TNGT (2001)

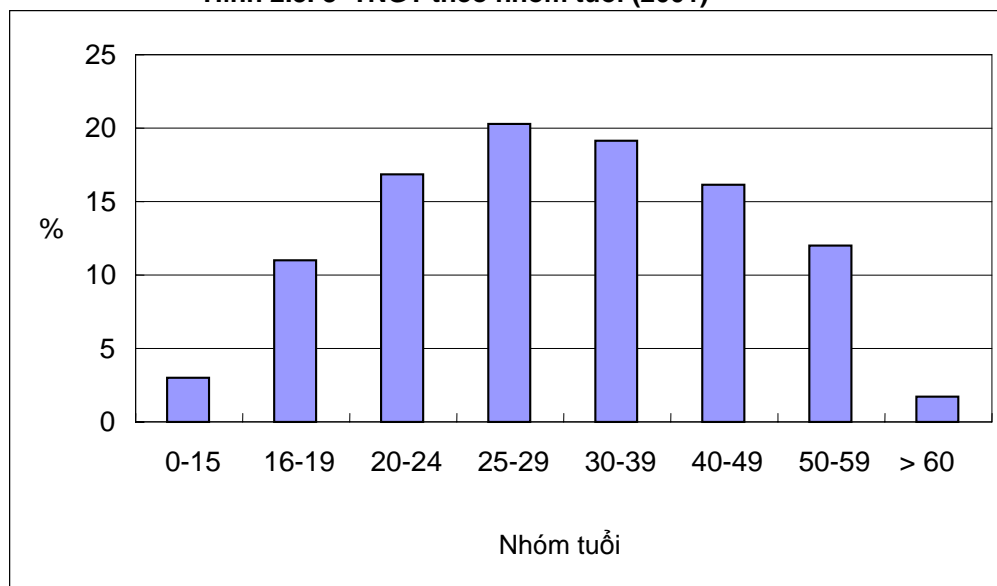


Nguồn: Học viện CSND (Phân tích dữ liệu mẫu)

(iv) Phân bố về tuổi

Như được biểu diễn trong Hình 2.3.8, độ tuổi của người gây tai nạn tạo thành sự phân bố bình thường. Nhóm tuổi từ 20 đến 29 chiếm 38% tổng số người gây tai nạn, tiếp theo là nhóm 30 tuổi chiếm 19% tổng số. Những người trẻ dưới 20 tuổi và những người già lần lượt chiếm 14% và 2%.

Hình 2.3. 8 TNGT theo nhóm tuổi (2001)



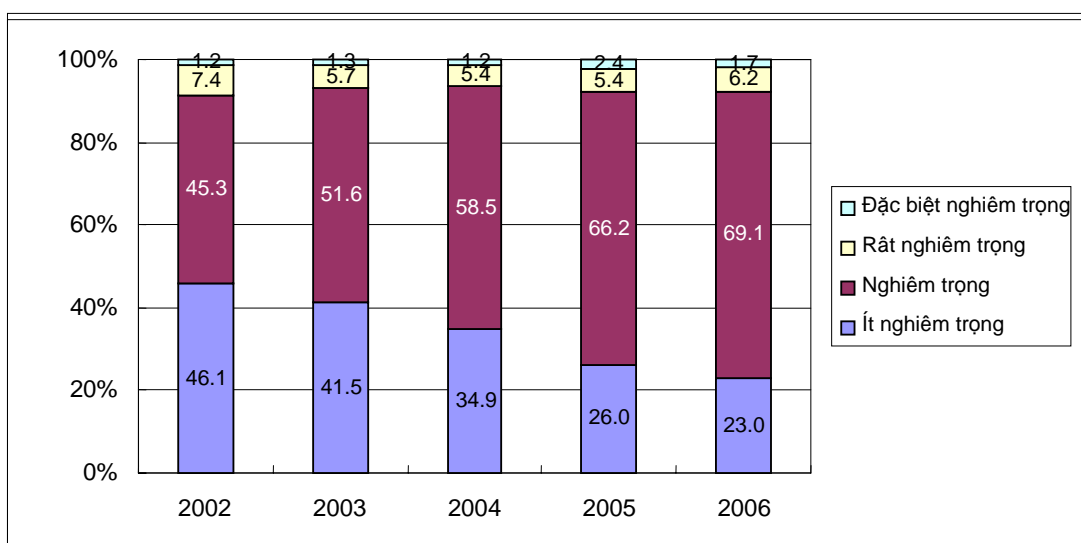
Nguồn: Học viện CSND (Phân tích dữ liệu mẫu)

(v) Loại tai nạn

Hình 2.3.9 cho thấy cấu trúc của TNGT theo loại tai nạn từ năm 2002 đến 2006. Loại tai nạn được định nghĩa bởi BCA, Quyết định số 768/2006/QĐ-BCA (C11), ngày 20 tháng 6 năm 2006, và được phân loại cơ bản dựa trên mức độ nghiêm trọng của tai nạn như số người chết, bị thương và tài sản thiệt hại, v.v.

Như được biểu diễn trong hình, trong năm 2006 các tai nạn nghiêm trọng chiếm khoảng 70% tổng số vụ tai nạn và các tai nạn rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng chiếm ít hơn 8% tổng số vụ. Tỷ lệ các vụ tai nạn nghiêm trọng đang tăng lên trong khi tỷ lệ các vụ tai nạn ít nghiêm trọng hơn giảm xuống kể từ năm 2002.

Hình 2.3. 9 TNGT theo mức độ nghiêm trọng (2002-2006)

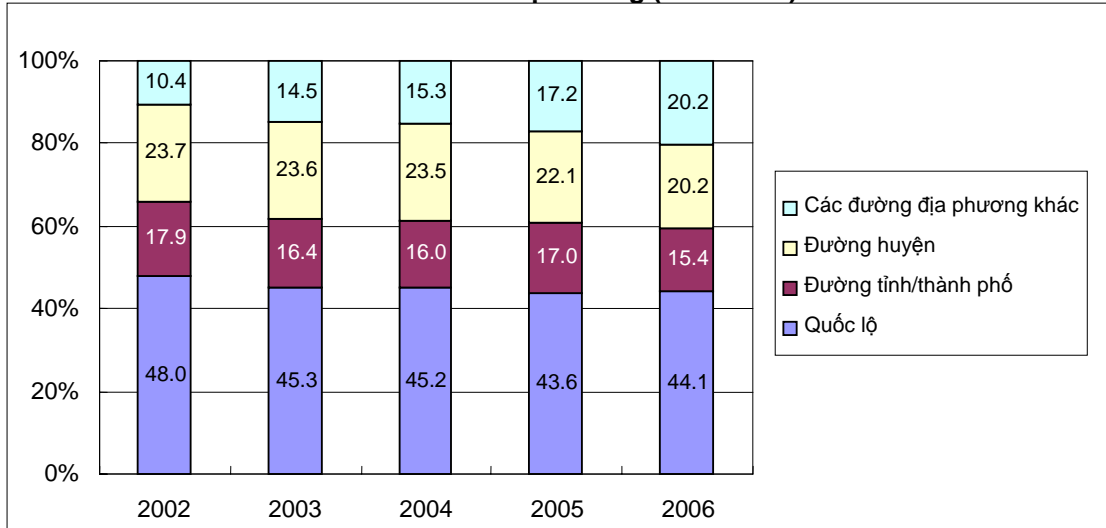


Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

(vi) Phân loại đường

Hầu hết các vụ TNGT đường bộ đều xảy ra trên quốc lộ nơi mà lưu lượng giao thông và tốc độ lưu thông cao hơn các loại đường khác như được biểu diễn trong Hình 2.3.10. Tỷ lệ các đường địa phương khác đã tăng dần từ 10% năm 2002 đến 20% vào năm 2006.

Hình 2.3. 10 TNGT theo loại đường (2002-2006)

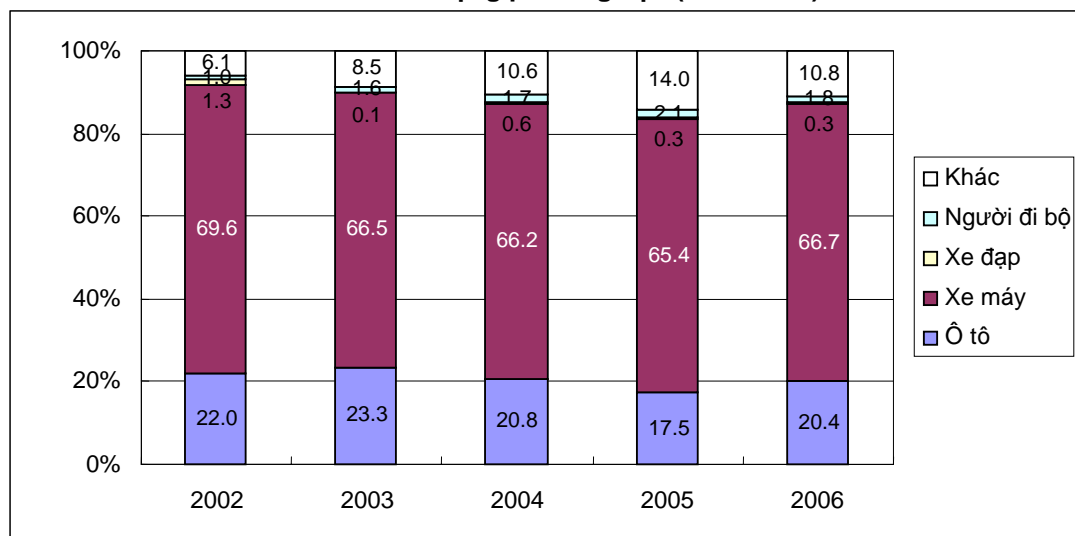


Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

(vii) Loại phương tiện

Hình 2.3.11 cho thấy cấu trúc TNGT theo loại phương tiện của người gây tai nạn từ năm 2002 đến 2006. Theo loại phương tiện, 67% các vụ TNGT đường bộ bị gây ra bởi xe máy, 20% do ô tô và 13% do những người sử dụng đường bộ khác như xe đạp và người đi bộ.

Hình 2.3. 11 TNGT theo dạng phương tiện (2002-2006)



Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

(viii) Các nguyên nhân gây tai nạn

Bảng 2.3.5 cho thấy cấu trúc TNGT theo nguyên nhân từ năm 2002 đến 2006. Hầu hết các TNGT đường bộ ở Việt Nam đều được xác định là do lỗi của người sử dụng đường, trong đó chạy quá tốc độ là nguyên nhân chủ yếu chiếm 25%. Hạ tầng đường bộ, đặc biệt là các quốc lộ, đã cải thiện đáng kể trong thập kỷ qua, nhưng tư duy của người lái xe vẫn không thay đổi tương ứng. Kết quả, những người sử dụng đường bộ có xu hướng tăng tốc trên quốc lộ với giao thông tương đối ít hơn. Vượt ẩu của xe tải, xe buýt và xe khách làm tăng nguy cơ cho các phương tiện có tốc độ chậm hơn như xe máy và xe đạp trong tình trạng giao thông hỗn hợp. Trong những hoàn cảnh này, cưỡng chế giao thông nghiêm khắc và giáo dục giao thông hiệu quả cho người sử dụng đường đóng vai trò cốt yếu trong việc giảm TNGT. Ngoài ra, các biện pháp vật lý như cải thiện điều kiện mặt đường, lề đường, tái thiết kế đường, và lắp đặt các biển báo và tín hiệu giao thông cũng là cần thiết.

Bảng 2.3. 5 TNGT theo nguyên nhân (2002-2005)

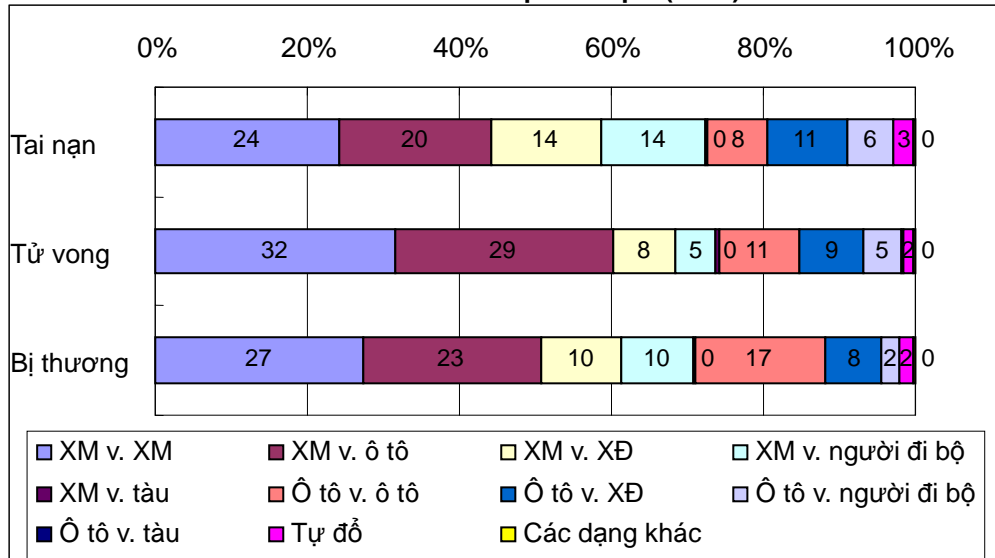
Nguyên nhân	Tỷ lệ (%)				
	2002	2003	2004	2005	2006
1. Chạy quá tốc độ	24,4	24,1	26,0	25,8	24,8
2. Vượt sai	18,9	16,8	15,8	12,7	13,7
3. Chuyển làn sai	17,0	17,6	16,5	16,7	18,0
4. Đổi hướng không bật tín hiệu	4,1	3,4	2,4	1,6	1,7
5. Vượt đèn đỏ	1,1	0,1	1,7	0,6	0,2
6. Không giữ khoảng cách an toàn	6,9	0,9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

Nguồn: Cục CSGT đường bộ và đường sắt, BCA

(ix) Loại va chạm

Hình 2.3.12 cho thấy cấu trúc TNGT theo loại va chạm vào năm 2001. Trong trường hợp tử vong, hơn 60% số tử vong bị gây ra do tai nạn giữa xe máy với xe máy và xe máy với ô tô. Trong trường hợp bị thương, tai nạn giữa ô tô với ô tô có tỷ lệ cao hơn với 17% so sánh với các chỉ số tai nạn khác như số vụ tai nạn và bị thương.

Hình 2.3. 12 TNGT theo loại va chạm (2001)

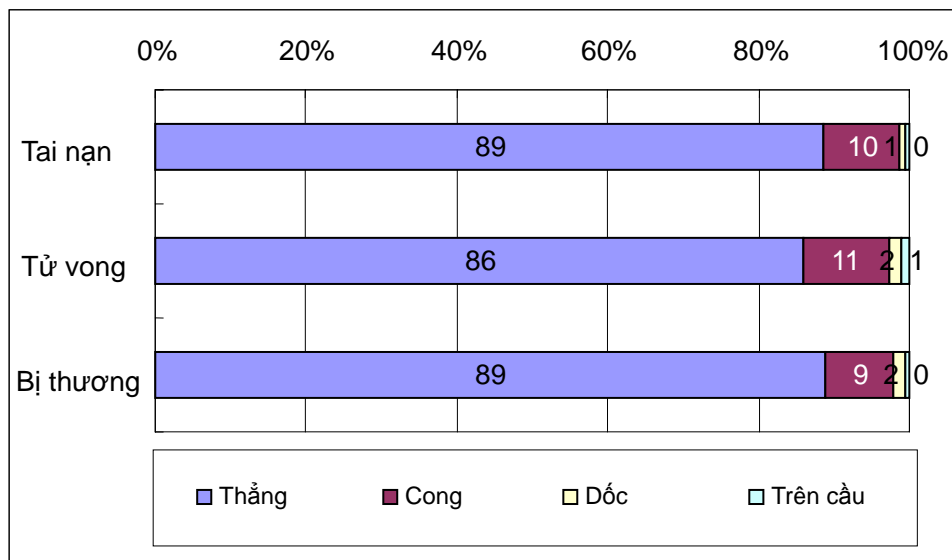


Nguồn: Học viện CSND (Phân tích dữ liệu mẫu)

(x) Đoạn đường

Hình 2.3.13 cho thấy cấu trúc TNGT xảy ra trên các đoạn đường có dải phân cách giữa bằng bê tông khối. Khoảng 90% các vụ tai nạn xảy ra trên các đoạn đường thẳng. Trong trường hợp tử vong, tai nạn xảy ra trên các đoạn cong có tỷ lệ cao hơn (khoảng 11%) so với số lượng tai nạn và bị thương.

Hình 2.3. 13 TNGT theo đoạn đường (2001)

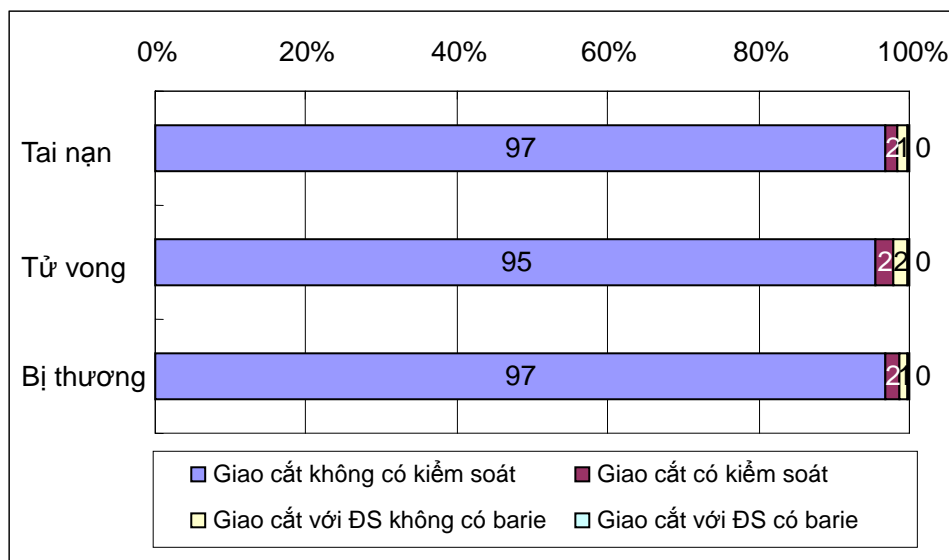


Nguồn: Học viện CSND (Phân tích dữ liệu mẫu)

(xi) Loại giao cắt

Hình 2.3.14 cho thấy cấu trúc TNGT xảy ra tại các nút giao và đường ngang trong năm 2001. Hầu hết các tai nạn xảy ra tại các nút giao không có kiểm soát.

Hình 2.3. 14 TNGT theo hình thức giao cắt (2001)



Nguồn: Học viện Cảnh sát nhân dân (Phân tích dữ liệu mẫu)

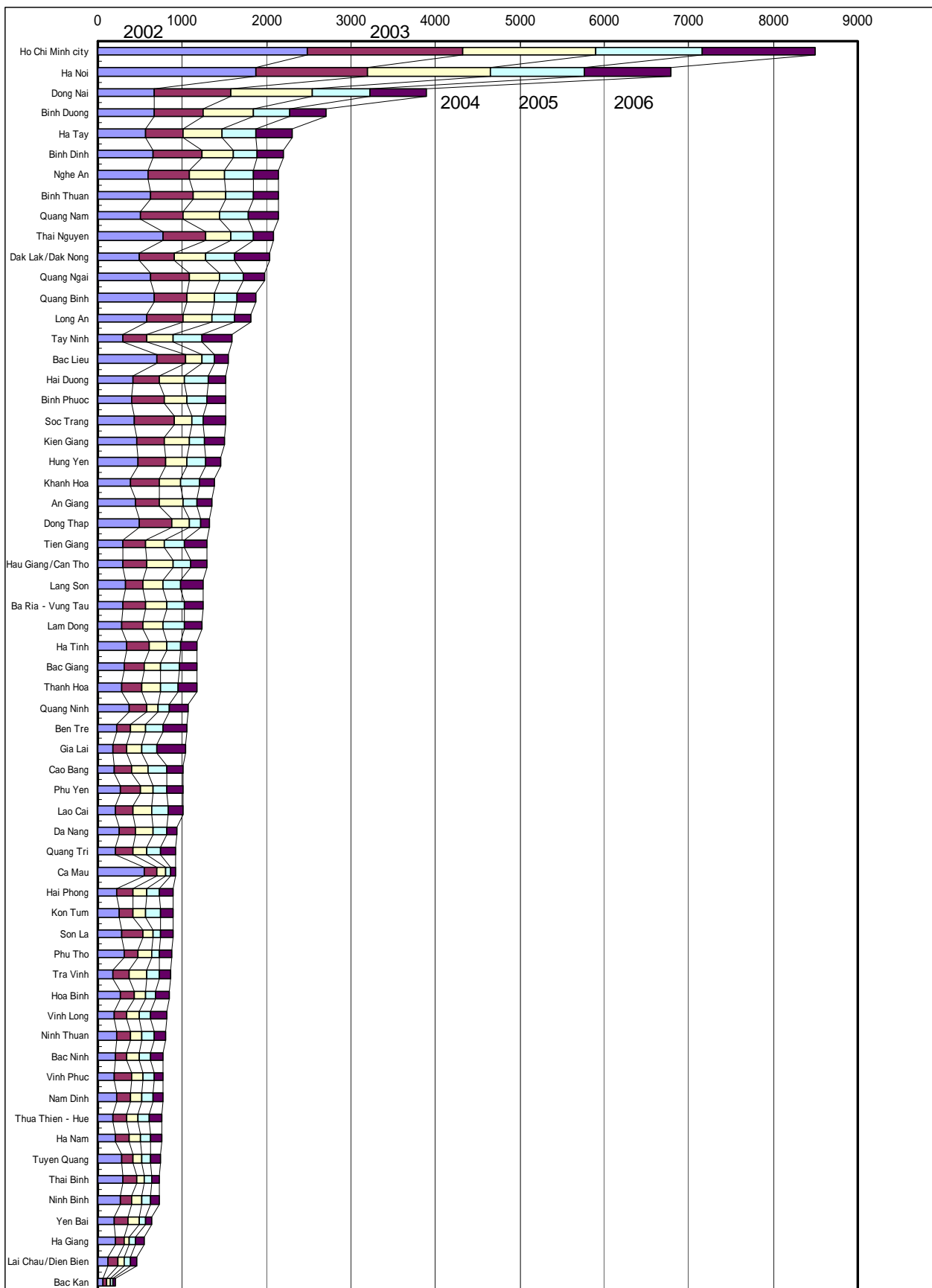
4) Tai nạn giao thông theo tỉnh

Việc phân tích các dữ liệu liên quan sẽ cho phép ta hiểu được về tình hình TNGT và hoạt động của CSGT tại các địa phương khác nhau (tỉnh, quận, thành phố, thị xã ...) và các vùng khác nhau (đô thị, vùng núi, loại đường, quốc lộ).

Hình 2.3.15 biểu diễn số lượng TNGT theo tỉnh và thành phố trong 5 năm 2002-2006. Hình 2.3.16 tới 2.3.23 thể hiện mức độ vi phạm giao thông theo tỉnh và thành phố.

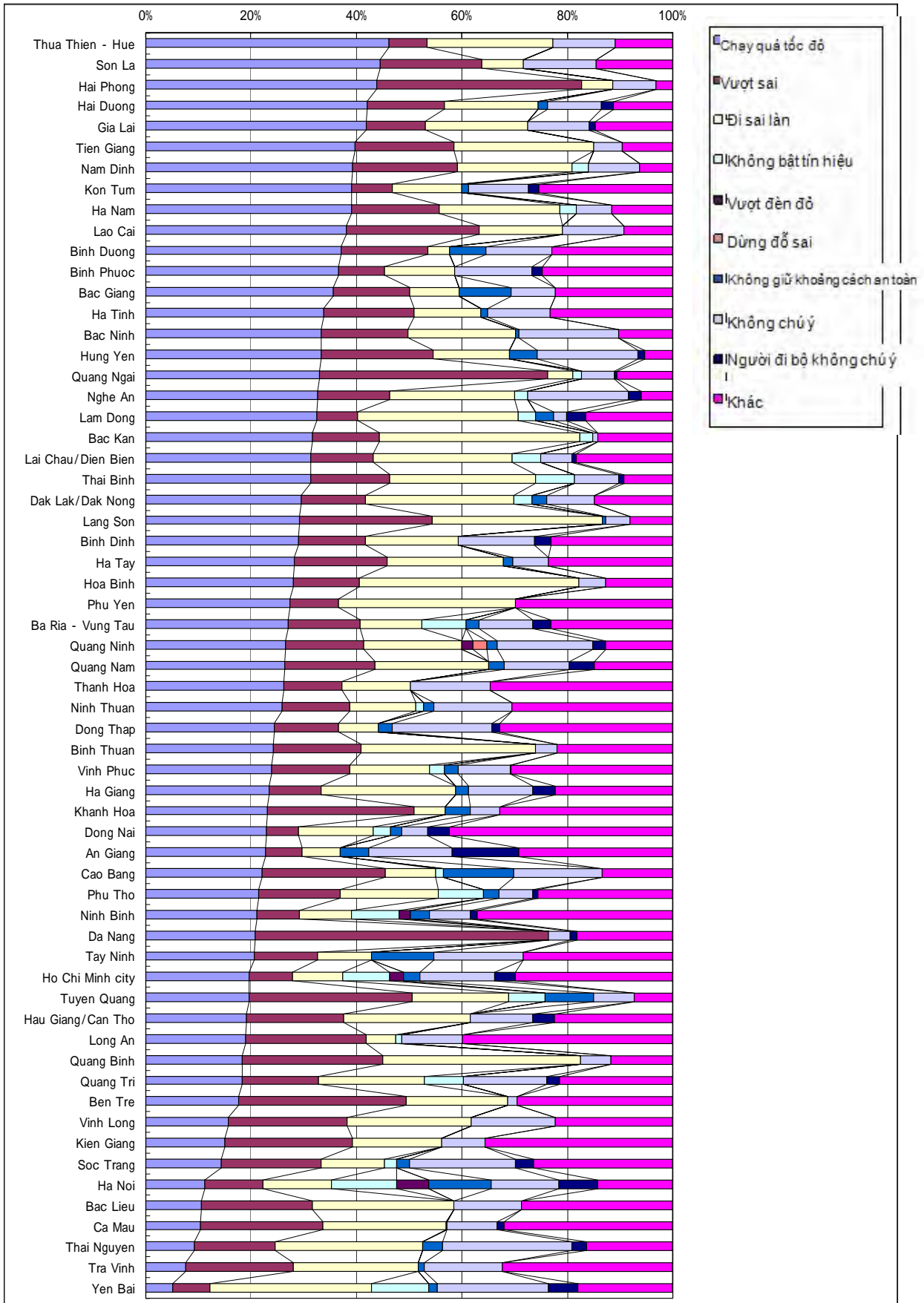
Những hình này cho thấy, hiện trạng TNGT và hoạt động của CSGT trong khu vực trách nhiệm của họ (tỉnh/thành phố). Trên cơ sở đó, có thể đưa ra kế hoạch cho công tác cường chế.

Hình 2.3. 15 Các tỉnh thành có số vụ TNGT cao nhất



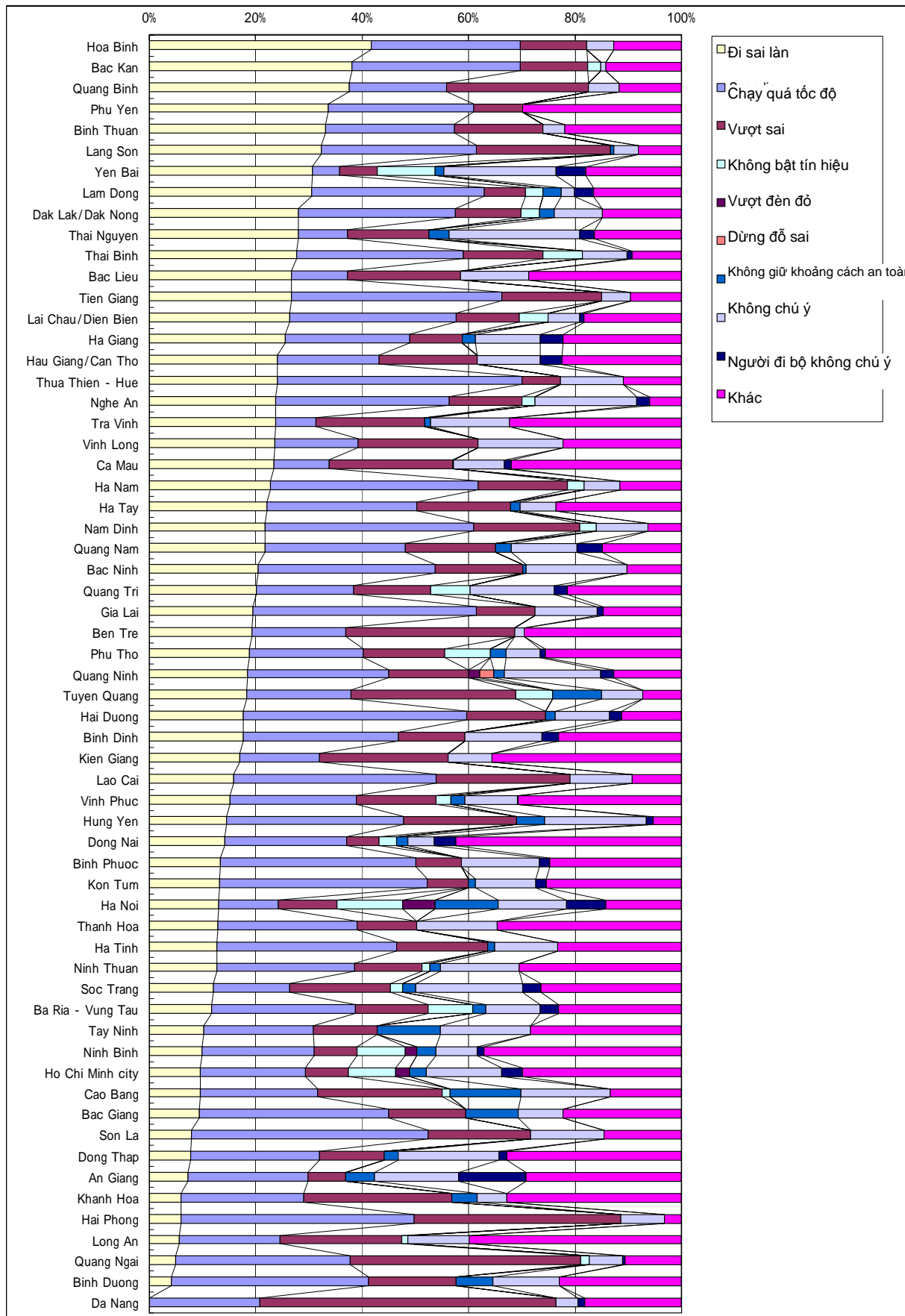
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3. 16 Thứ tự số vụ TNGT do chạy quá tốc độ ở các tỉnh thành



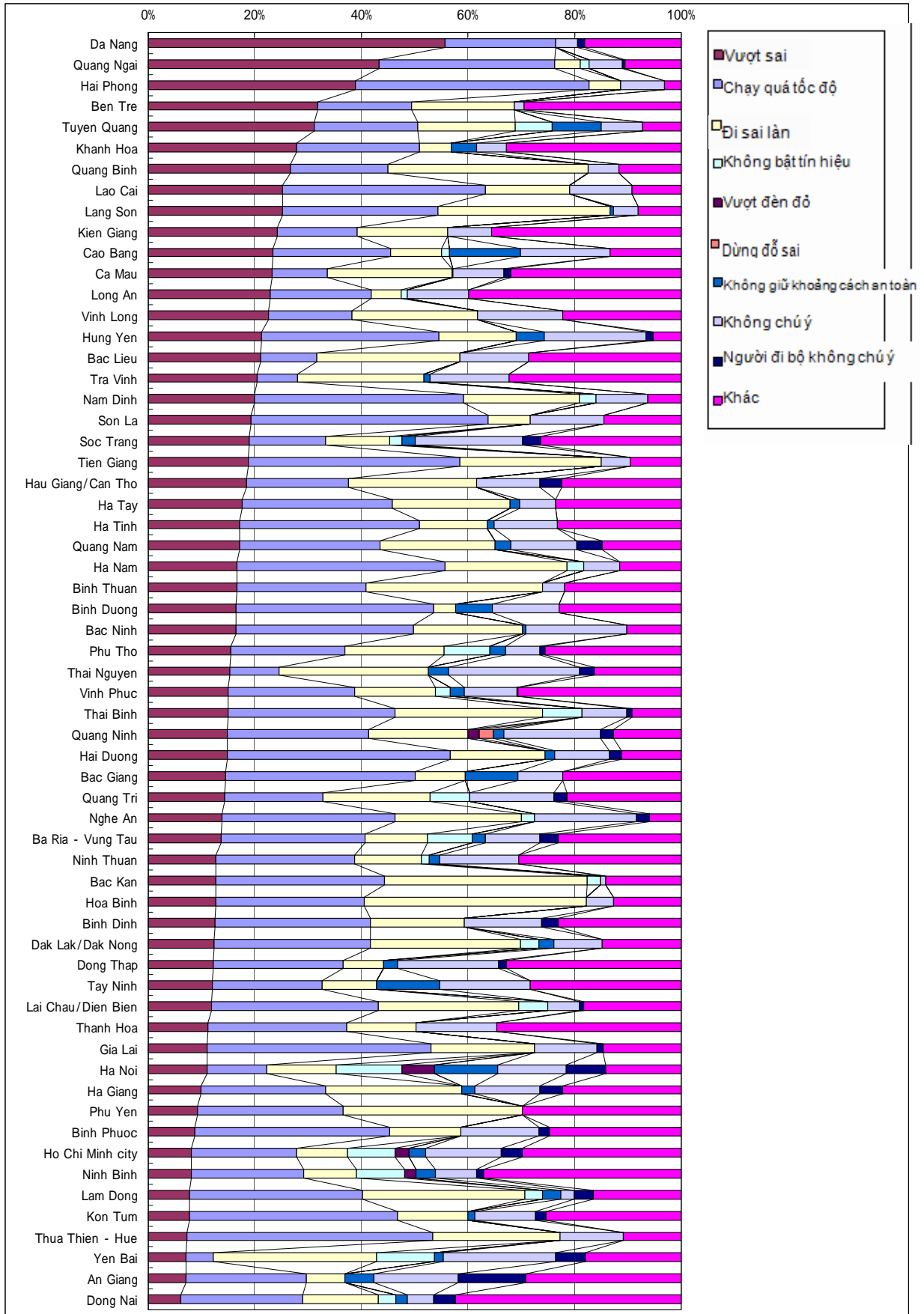
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3. 17 Thứ tự số vụ TNGT do đi sai làn ở các tỉnh thành



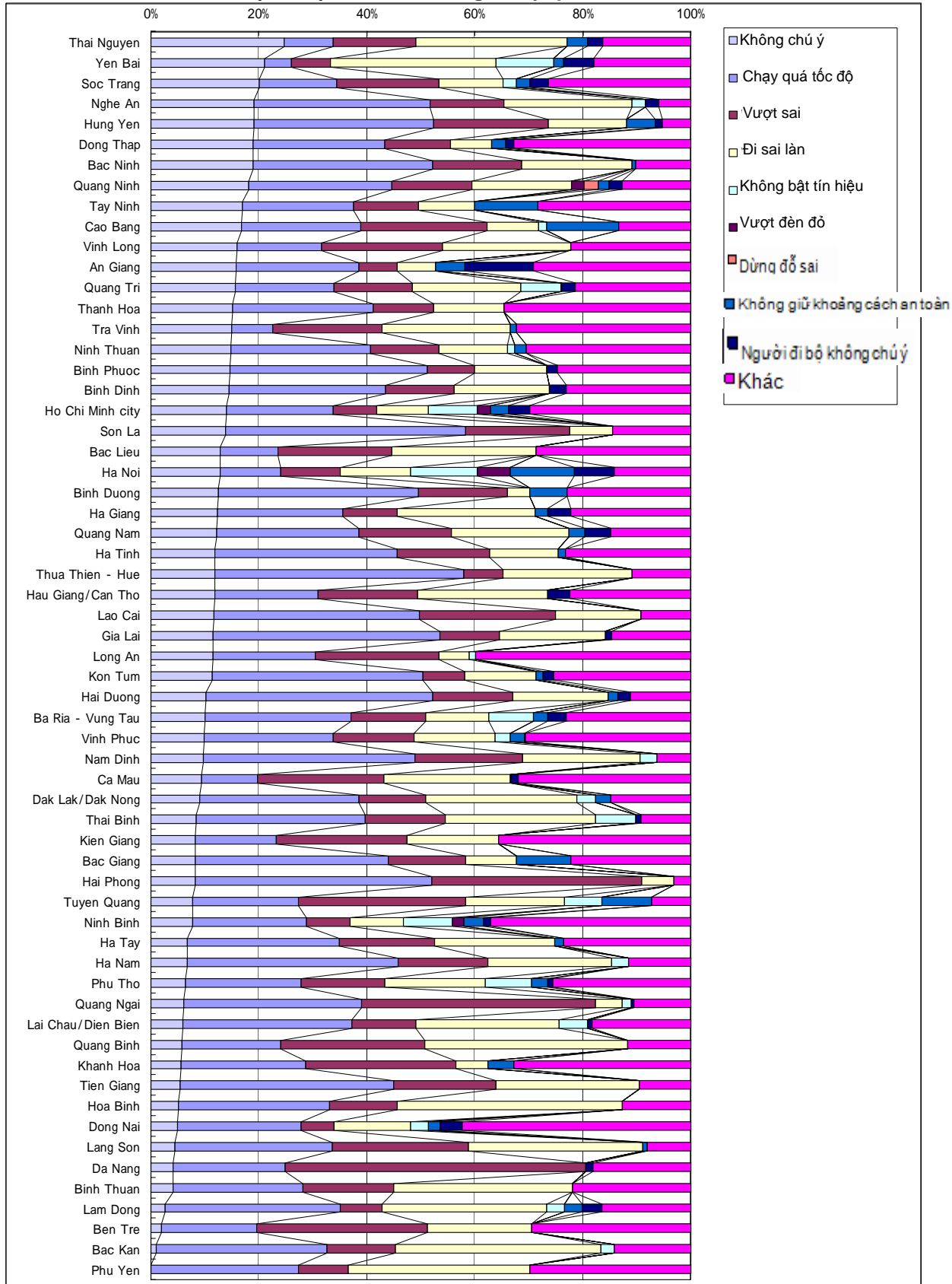
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3. 18 Thứ tự số vụ TNGT do vượt sai ở các tỉnh thành



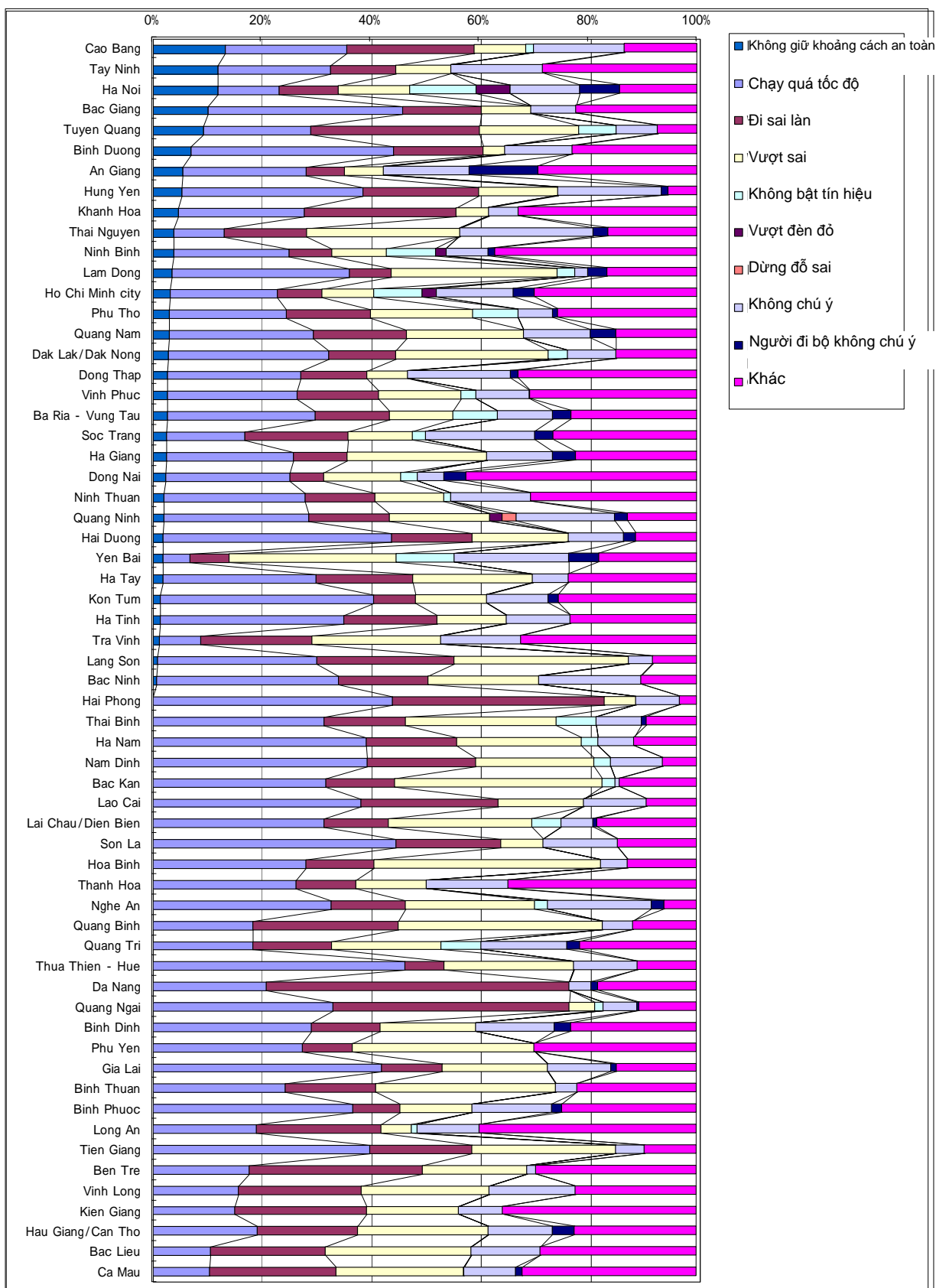
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3. 19 Thứ tự số vụ TNGT do không chú ý quan sát ở các tỉnh thành



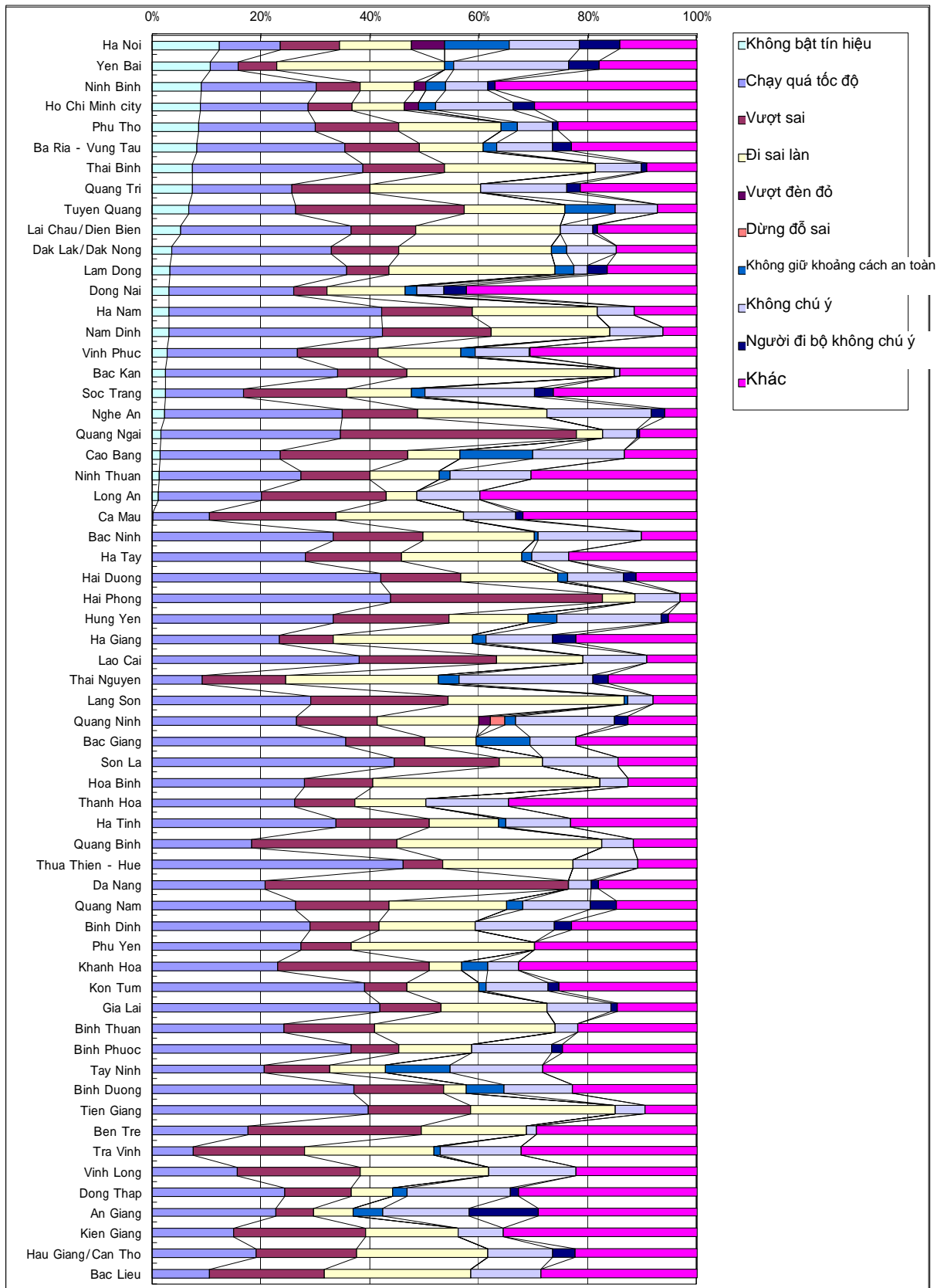
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3. 20 Thứ tự số vụ TNGT do vi phạm khoảng cách an toàn ở các tỉnh thành



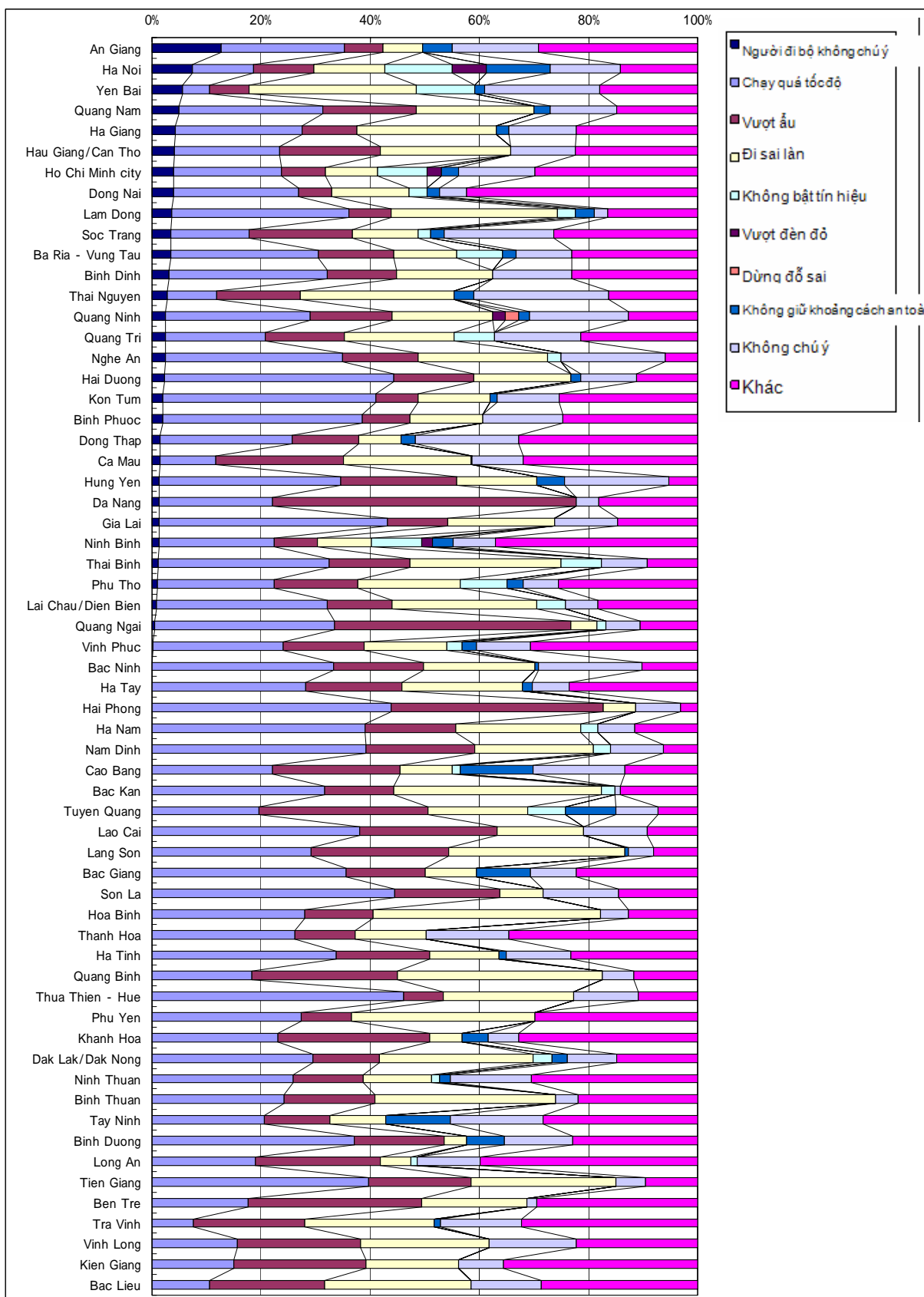
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3. 21 Thứ tự số vụ TNGT do không bật tín hiệu ở các tỉnh thành



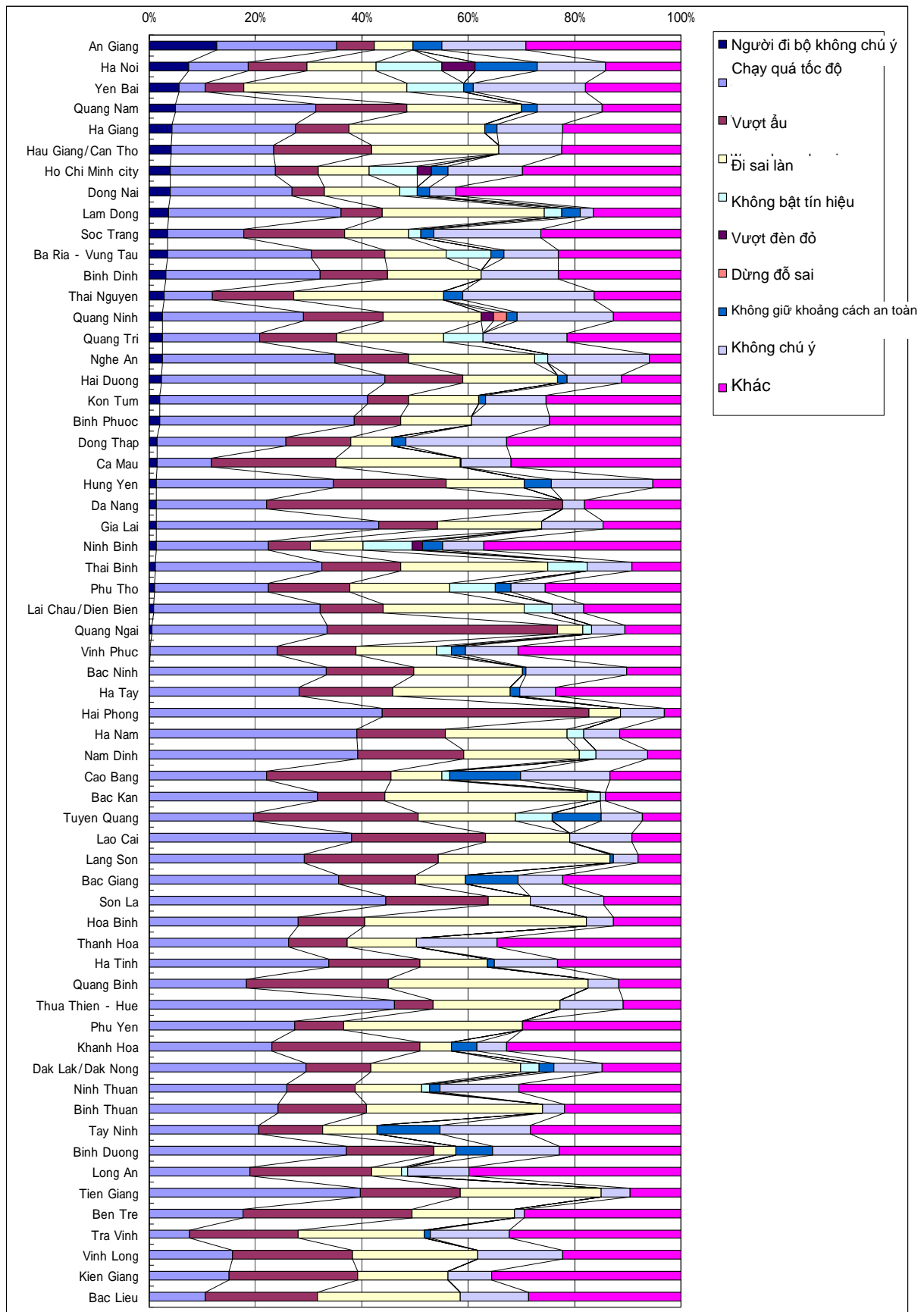
Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3. 22 Thứ tự số vụ TNGT do lỗi của người đi bộ ở các tỉnh thành



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 2.3. 23 Thứ tự số vụ TNGT do vi phạm tín hiệu giao thông ở các tỉnh thành



Nguồn: Nhóm chuyên gia JICA

3 CÁC CHÍNH SÁCH VÀ KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN CƠ CẤU THỂ CHẾ VỀ ATGT

3.1 Cơ cấu tổ chức về ATGT

1) Cơ cấu thể chế “đồng bộ”

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

- (i) Chính phủ chịu trách nhiệm trước Quốc hội.
- (ii) Bộ GTVT: chức năng và nhiệm vụ của Bộ GTVT là lập chiến lược, chính sách và qua các cơ quan chức năng của mình đảm bảo các hoạt động và các chức năng, nhiệm vụ quy định được thực hiện.
 - (1) Vụ Vận tải là cơ quan tham mưu về vận tải đường bộ và hiện nay thực hiện nhiệm vụ là cơ quan thừa hành về an toàn giao thông của Bộ GTVT.
 - (2) Vụ Pháp chế chịu trách nhiệm về lập và theo dõi các văn bản pháp lý về giao thông vận tải. Vụ này đóng vai trò là cơ quan thừa hành về sửa đổi Luật giao thông đường bộ, (và dự thảo luật an toàn giao thông nếu có).
 - (3) Vụ Kế hoạch đầu tư: chịu trách nhiệm về lập kế hoạch đầu tư nâng cấp, cải tạo và bảo dưỡng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, từ đó các điểm đen cũng được cải thiện.
 - (4) Vụ Tài chính kế toán: chịu trách nhiệm về theo dõi và cấp vốn đầu tư cho việc nâng cấp, cải tạo, và bảo dưỡng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.
 - (5) Vụ Khoa học - kỹ thuật chịu trách nhiệm lập các tiêu chuẩn kỹ thuật về cơ sở giao thông vận tải và phương tiện vận tải.
 - (6) Cơ quan chuyên ngành trực thuộc Bộ GTVT: Cục Đường bộ Việt Nam là cơ quan chịu trách nhiệm về quản lý, giám sát, đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đường bộ.

Cục Đường bộ Việt Nam được thành lập năm 1993 là cơ quan trực thuộc Bộ GTVT chịu trách nhiệm về quản lý mạng lưới đường bộ quốc gia từ giai đoạn quy hoạch cho đến thi công xây dựng và bảo dưỡng. Đặc biệt trách nhiệm của Cục ĐBVN được quy định trong Nghị định 07/CP/1993 như sau:

- Lập chính sách, tiêu chuẩn, quy định về quản lý đường bộ.
- Lập các chiến lược dài hạn, kế hoạch 5 năm, và kế hoạch hàng năm về bảo dưỡng mạng lưới đường bộ quốc gia.
- Quản lý và giám sát việc xây dựng nâng cấp và bảo dưỡng đường.
- Quản lý giao thông bao gồm cả an toàn giao thông.
- Lập tiêu chuẩn về tải trọng xe, các tiêu chuẩn về cấu tạo đối với phương tiện được xuất/ nhập khẩu.
- Quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá, hành khách.
- Thu phí cầu đường, phà.
- Phối hợp thực hiện các dự án ODA, dự án liên quan của các tổ chức quốc tế.

Chức năng chủ yếu của Cục ĐBVN là công tác duy tu bảo dưỡng mạng lưới đường bộ quốc gia.

Cho đến nay Cục ĐBVN đã đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển các công trình an toàn giao thông trên các tuyến quốc lộ. Tuy nhiên, không có đơn vị cụ thể nào chuyên trách về an toàn giao thông.

Trong các dự án về an toàn giao thông, như dự án của Ngân hàng Thế giới hoặc dự án sắp tới của JBIC, Cục ĐBVN là một trong những đối tác chính hoặc thậm chí giữ vai trò của chủ đầu tư.

(iii) Bộ Công an (Tổng cục Cảnh sát)

Cơ quan cảnh sát giao thông sắt bộ: chịu trách nhiệm về quản lý, theo dõi tai nạn giao thông đường sắt đường bộ, và cưỡng chế thi hành các quy định, quy tắc giao thông đường sắt đường bộ.

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

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

(iv) Ủy ban ATGTQG chịu trách nhiệm phối hợp công tác an toàn giao thông và báo cáo Chính phủ tình hình an toàn giao thông trên toàn quốc.

(v) Bộ Giáo dục và Đào tạo: chịu trách nhiệm giáo dục và phổ biến luật và các quy định về an toàn giao thông tại các trường học và đại học.

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

(vii) Bộ Kế hoạch - Đầu tư: chịu trách nhiệm về lập kế hoạch đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng bao gồm cả cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và phương tiện vận tải.

(viii) Tổng cục Thống kê: chịu trách nhiệm thu thập, quản lý, theo dõi toàn bộ số liệu thống kê.

(ix) Bộ Tài chính: chịu trách nhiệm về việc cấp vốn, quản lý nguồn thu từ thuế, phí, phụ phí, tiền phạt (bao gồm cả các khoản từ ngành GTVT).

(x) Mặt trận Tổ quốc Việt Nam: chịu trách nhiệm phối hợp với các tổ chức khác trong việc tuyên truyền, phổ biến những quy định pháp luật về an toàn giao thông tới mọi tầng lớp nhân dân để mọi người biết và thực hiện.

(xi) Đoàn Thanh niên CS HCM: chịu trách nhiệm huy động lực lượng thanh niên tham gia phong trào trật tự an toàn giao thông.

(xii) Bộ Tư pháp: là cơ quan quản lý nhà nước về pháp luật

(xiii) Bộ Quốc phòng: chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn phương tiện giao thông do quân đội quản lý.

(xiv) Ủy ban ND các thành phố lớn như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Đà Nẵng: chịu trách nhiệm về quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải và trật tự an toàn giao thông trên địa bàn thành phố.

(xv) Ban ATGT các tỉnh thành phố chịu trách nhiệm tham mưu cho lãnh đạo tỉnh/thành phố về vấn đề an toàn giao thông tại địa phương.

(xvi) Sở GTCC/GTVT: chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về các vấn đề cơ sở hạ tầng

GTVT, phương tiện vận tải, lái xe giao thông và thanh tra giao thông.

- (xvii) Cảnh sát giao thông địa phương chịu trách nhiệm cưỡng chế thi hành các quy định, quy tắc giao thông, giải quyết các vụ tai nạn giao thông, thu thập các số liệu về tai nạn giao thông tại địa phương và lập báo cáo.
- (xviii) Một số cơ quan có liên quan khác có trách nhiệm cụ thể liên quan tới an toàn giao thông.

2) Vị trí của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia tại Việt Nam

Ở Việt Nam, cơ quan nhà nước về an toàn giao thông là Ủy ban An toàn Giao thông quốc gia (NTSC) ở cấp trung ương và Ban An toàn giao thông (PTSC) ở các tỉnh.

Các Ban An toàn giao thông cấp tỉnh/thành phố được thành lập trên cơ sở đề xuất của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia tại văn bản số 160/UBATGTQG ngày 22/07/1998 và ý kiến của Ban tổ chức Chính phủ (nay là Bộ Nội vụ). Các Ban này là đơn vị pháp lý độc lập, có con dấu và tài khoản riêng.

Có các Ban An toàn giao thông khác ở một số huyện và thậm chí ở một số xã/phường, nhưng không phổ biến. Các ban An toàn giao thông này có thể được chính quyền địa phương quyết định thành lập nếu cần thiết. Ở một số cơ quan như Cục Đường bộ Việt Nam, Cục Đường sông và một số bệnh viện (như bệnh viện Chợ Rẫy, Việt Đức)... cũng có bộ phận đóng vai trò như ban An toàn giao thông. Những bộ phận này không phải là các đơn vị độc lập, không có con dấu và tài khoản riêng, mà chủ yếu giải quyết vấn đề an toàn giao thông trong lĩnh vực chuyên môn của mình và không nằm trong phạm vi của nghiên cứu này.

(i) Ủy Ban An toàn giao thông quốc gia và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan

(1) Về vai trò và chức năng của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia

Tại Quyết định số 917/1997/QĐ-TTg ngày 29/10/1997 về việc thành lập Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia (UBATGTQG), Điều 1 quy định “Thành lập ủy ban An toàn giao thông Quốc gia để phối hợp hoạt động của các Bộ, ngành và các địa phương thực hiện tốt công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông”

Để thực hiện vai trò phối hợp này, Quyết định số 917 quy định trong “Điều 2: Ủy ban ATGTQG có nhiệm vụ và quyền hạn sau:

- (a) Tư vấn cho Thủ tướng Chính phủ về chủ trương, chính sách, các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực bảo đảm trật tự an toàn giao thông do các Bộ, ngành, địa phương trình Chính phủ hoặc Thủ tướng Chính phủ.
- (b) Đề xuất với Thủ tướng Chính phủ các biện pháp liên ngành nhằm bảo đảm trật tự an toàn giao thông, và tổ chức phối hợp các ngành, các địa phương thực hiện các biện pháp được duyệt.
- (c) Tổ chức sự phối hợp giữa các cơ quan Trung ương, các tổ chức có liên quan, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong việc thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa và hàng không (gọi tắt là trật tự an toàn giao thông).
- (d) Phối hợp với các cơ quan, tổ chức có liên quan tuyên truyền và phổ biến rộng rãi trong mọi tầng lớp nhân dân những quy định của pháp luật về trật tự an toàn giao thông và giáo dục ý thức chấp hành nghiêm chỉnh các quy

định đó.

- (e) Tổ chức phối hợp với các cơ quan nhà nước có liên quan, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương kiểm tra việc thực hiện các quy định về trật tự an toàn giao thông.
- (f) Đôn đốc các ngành, địa phương thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông ở những địa bàn giao thông phức tạp.
- (g) Tổ chức việc phối hợp các ngành, các cấp khắc phục khẩn cấp hậu quả những vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng.
- (h) Tổ chức sự phối hợp hoạt động giữa Thanh tra giao thông các cấp (ở Trung ương và các địa phương) với các lực lượng Cảnh sát nhân dân trong kiểm tra, giám sát việc thực hiện các quy định về bảo đảm trật tự an toàn giao thông trong phạm vi cả nước.
- (i) Tổng hợp tình hình trật tự an toàn giao thông trong cả nước và thường xuyên báo cáo Thủ tướng Chính phủ.
- (j) Được phép thiết lập quan hệ và hợp tác với nước ngoài và các tổ chức quốc tế nhằm trao đổi kinh nghiệm và hợp tác về khoa học - kỹ thuật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

Vì vậy, Ủy ban ATGTQG có hai nhóm chức năng chính:

- (i) Tổ chức phối hợp hoặc phối hợp các hoạt động an toàn giao thông;
- (ii) Tổng hợp tình hình an toàn giao thông ở các địa phương và báo cáo, tham mưu cho Thủ tướng chính phủ.

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

Cho tới nay không có một cơ quan nhà nước duy nhất nào chịu trách nhiệm về công tác quản lý này, mà gồm một số cơ quan. Chức năng và quyền hạn về quản lý nhà nước về an toàn giao thông được giao cho một số bộ có liên quan, vấn đề này sẽ được đề cập ở các phần sau.

(2) Về cơ cấu tổ chức của UBATGTQG

Với cơ cấu tổ chức được trình bày trong hình 3.1.1, có thể thấy được vai trò phối hợp của UBATGTQG.

- Các thành viên của UBATGTQG là lãnh đạo từ các bộ có liên quan: Bộ GTVT, Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ GD&ĐT, Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, Bộ Quốc phòng. Điều này cho thấy rằng chính phủ đánh giá vấn đề an toàn giao thông một cách toàn diện và cần có sự tham gia của tất cả các cơ quan có liên quan.
- Lãnh đạo của UBATGTQG, trừ chủ tịch ủy ban, đều là các cán bộ cấp thứ trưởng hoặc là thủ trưởng các cơ quan bộ. Điều này cho thấy rằng UBATGTQG không phải là một cơ quan liên bộ, mà chỉ là cơ quan phối hợp liên ngành.
- Với ý nghĩa quan trọng của cơ sở hạ tầng GTVT và nhiệm vụ quan trọng trong việc tổ chức giao thông, Bộ GTVT đóng vai trò chính trong UBATGTQG. Vì thế:

- Bộ trưởng Bộ GTVT là chủ tịch UBATGTQG

- Tất cả các cán bộ chuyên viên của UBATGTQG đều thuộc sự quản lý của Bộ GTVT
- Số lượng các thành viên thường trực của UBATGTQG được Chính phủ biên chế thông qua Bộ GTVT
- UBATGTQG không phải là đơn vị dự toán ngân sách loại 1 như các bộ hoặc cơ quan trực thuộc Chính phủ
- Bộ phận chính của UBATGTQG là Ban thường trực có các thành viên ở cấp thủ trưởng các cơ quan thuộc bộ (Cục, Vụ...). Ban này tổ chức họp thường kỳ để tham mưu cho UBATGTQG. Trong thực tế nhiều kết luận của Ban thường trực đã được các cơ quan có liên quan thực hiện ngay.
- Vì tầm quan trọng của công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về an toàn giao thông, Bộ CA và đặc biệt là Tổng cục Cảnh sát đóng một vai trò quan trọng trong UBATGTQG, đặc biệt trong Ban thường trực. Một phó Tổng cục trưởng là chủ tịch ban thường trực này.
- Văn phòng thường trực của UBATGTQG được thành lập theo quyết định số 16/1998/QĐ-UBATGTQG ngày 6/2/1998, giữ vai trò cơ quan thừa hành. Bên cạnh chức năng hành chính, Văn phòng này là cơ quan thường trực và giúp việc của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia với ba nhiệm vụ chính:
 - Là đầu mối thu thập thông tin về tai nạn giao thông trên toàn quốc, đặc biệt là những tai nạn giao thông nghiêm trọng, và tổng hợp số liệu về tai nạn giao thông.
 - Tham gia cùng với các cơ quan có liên quan trong việc chuẩn bị, đề xuất ý kiến tư vấn cho UBATGTQG về chủ trương, chính sách các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực trật tự an toàn giao thông.
 - Là đầu mối tổ chức công tác tuyên truyền giáo dục, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Với nhiệm vụ này Văn phòng thực hiện nhiều hoạt động như các chiến dịch, tháng an toàn giao thông v.v.
- Ban quản lý dự án an toàn giao thông (TSPMU) được thành lập theo quyết định số 305/2004/QĐ-UBATGTQG ngày 29/11/2004 để thực hiện chức năng nhiệm vụ của chủ đầu tư về quản lý thực hiện dự án đối với các dự án do Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia làm chủ đầu tư bao gồm các giai đoạn chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư và kết thúc xây dựng, đưa vào khai thác sử dụng theo quy định của pháp luật. Ban QLDAATGT là đơn vị sự nghiệp. Nguồn kinh phí của Ban Quản lý dự án nằm trong tổng dự toán của các dự án mà Ban Quản lý dự án được giao nhiệm vụ quản lý và các nguồn thu khác theo quy định của Nhà nước.

Ban QLDAATGT có các nhiệm vụ chính sau:

- (1) Thay mặt Chủ đầu tư chuẩn bị, quản lý thực hiện dự án đối với các dự án do Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia làm chủ đầu tư.
- (2) Giao dịch, tiếp xúc với các cơ quan chức năng, các tổ chức trong nước, quốc tế để huy động nguồn vốn đầu tư khác cho các dự án an toàn giao thông và thực hiện việc quản lý, sử dụng nguồn vốn đầu tư theo quy định của pháp luật.
- (3) Giúp Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia trong việc phối hợp

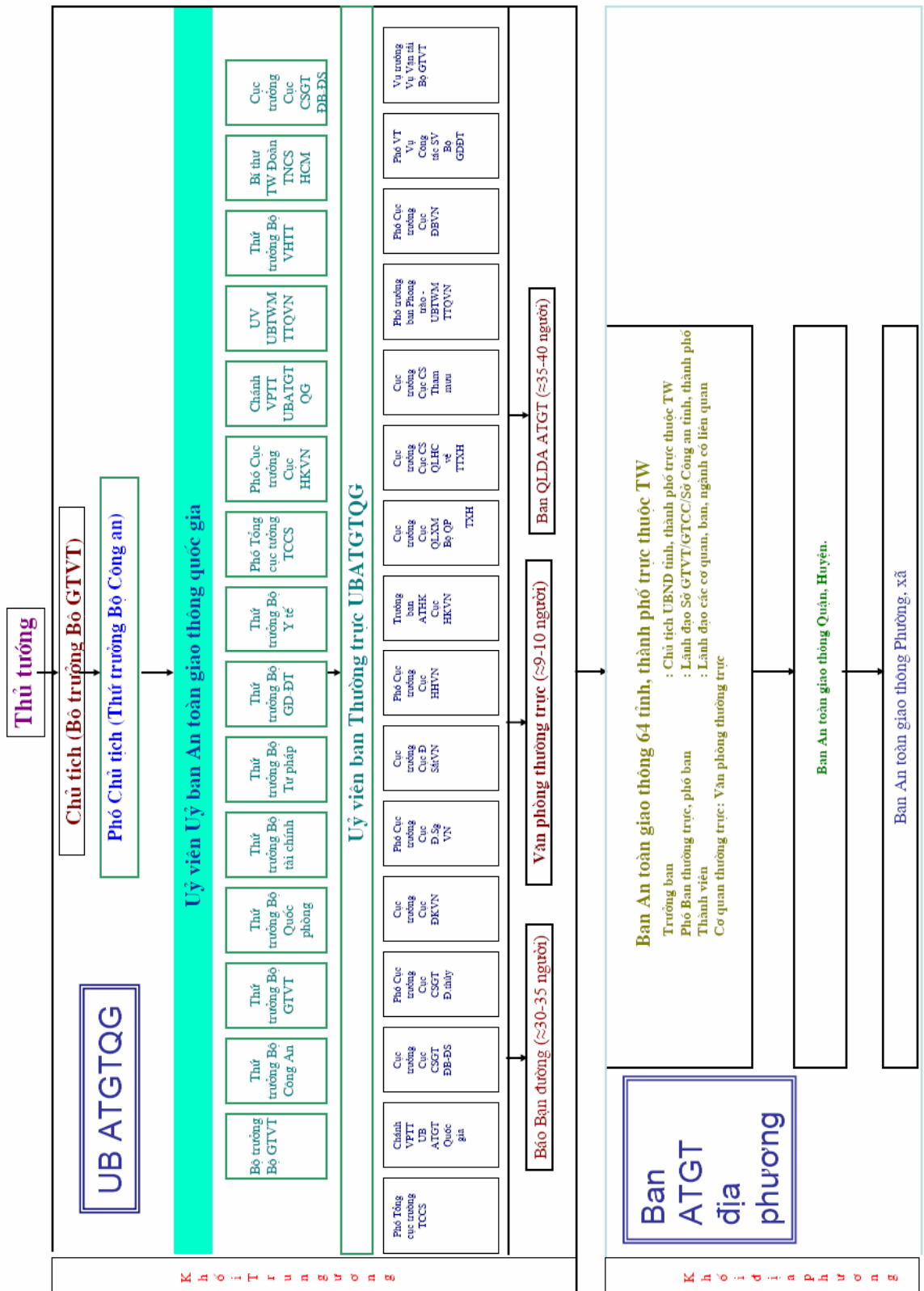
với các bộ, ngành, địa phương và các cơ quan có liên quan trong việc triển khai thực hiện các dự án an toàn giao thông.

Ban QLDAATGT quản lý giai đoạn thực hiện “Dự án An toàn đường bộ Việt Nam” với nguồn tài trợ của Ngân hàng Thế giới và giai đoạn chuẩn bị của một dự án do JBIC tài trợ để nâng cao an toàn giao thông cho các quốc lộ 3,5,10 và 18.

Theo những văn bản pháp lý hiện nay, sự tồn tại của Ban quản lý gắn chặt với sự tồn tại của các dự án. Nếu không có dự án, Ban quản lý sẽ bị giải thể (Thông tư số 03/2007/TT-BKH ngày 12/3/2007 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, và thông tư số 02/2007/TT-BXD của Bộ Xây dựng ngày 14/2/2007).

UBATGTQG không có tổ chức và nguồn nhân lực để tự thực hiện những hoạt động quan trọng khác nhau. UBATGTQG chỉ tổ chức những hoạt động này thông qua các cơ quan khác.

Hình 3.1. 1 Cơ cấu tổ chức của UBATGTQG và Ban ATGT



(3) Cơ chế làm việc “Phối hợp và Kiêm nhiệm”

“Phối hợp và Kiêm nhiệm” là cơ chế làm việc chính của UBATGTQG. Cơ chế này có một số ưu điểm:

- Chức năng quản lý nhà nước về an toàn giao thông được giao cho một số bộ, ngành. Vì vậy, ưu điểm chính là cơ chế này có thể ở một mức độ nhất định đáp ứng nhu cầu đồng bộ của các chính sách về an toàn giao thông ở phạm vi rộng hoặc các biện pháp cụ thể.
- Khi cần thiết, các nguồn lực (nhân lực, thông tin, tài chính v.v) của các cơ quan khác có thể được huy động.

Có một số điều kiện để vận hành cơ chế này một cách có hiệu quả:

- Mỗi bên tham gia trong cơ chế này phải có thiện chí trong việc phối hợp; và có đủ thẩm quyền để thảo luận và quyết định những vấn đề liên quan khi cần thiết.
- Chủ tịch phải có đủ kinh nghiệm, uy tín và đủ thẩm quyền để giải quyết những ý kiến bất đồng của các bên, nếu có.
- Mỗi bên tham gia đều luôn bận rộn với công việc của mình tại cơ quan và có rất ít thời gian. Cần phải dành đủ thời gian cho công tác phối hợp này.

(4) Đề xuất nâng cao vai trò của UBATGTQG (ITST, WB)

Trong mười năm qua, UBATGTQG đã có đóng góp rất lớn đối với vấn đề trật tự an toàn giao thông của đất nước. Nhưng nhu cầu phát triển kinh tế cao đòi hỏi UBATGTQG phải nâng cao vai trò quan trọng của mình. Đó là lý do tại sao có nhiều đề xuất nâng cao vai trò của UBATGTQG, trước tiên là về khuôn khổ pháp lý:

- Tháng 12 năm 2005, tại cuộc hội thảo do Ban Kinh tế Trung ương tổ chức, Viện Khoa học và công nghệ GTVT đã trình bày đề xuất cải cách UBATGTQG thành Hội đồng ATGTQG Việt Nam do Thủ tướng hoặc một Phó Thủ tướng làm chủ tịch. Hội đồng này sẽ chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về an toàn giao thông và có thẩm quyền và các nguồn lực để thực hiện tất cả các nhiệm vụ. Ví dụ Hội đồng có thể tự tiến hành điều tra một số vụ tai nạn nghiêm trọng trên cơ sở các phương pháp khoa học và có các kết luận riêng của mình.
- Năm 2007, Ngân hàng thế giới đã hợp tác với UBATGTQG tổ chức một hội thảo tại Hà Nội về nâng cao chức năng của UBATGTQG với đề xuất là Thủ tướng (hoặc Phó Thủ tướng) làm Chủ tịch Ủy ban.
- Trong “Đề án đảm bảo trật tự an toàn giao thông quốc gia cho đến 2010” Bộ GTVT trình Chính phủ phê duyệt đã kiến nghị “Kiện toàn UBATGTQG cũng như các Ban ATGT địa phương. Trình Chính phủ phê duyệt phương án kiện toàn UBATGTQG theo hướng chuyên trách nhằm nâng cao trách nhiệm, quyền hạn và tính chuyên nghiệp của Ủy ban ATGTQG và thành lập Trung tâm nghiên cứu ATGT.”
- Trong “Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể An toàn giao thông đường bộ tại Việt Nam” này, đoàn nghiên cứu sẽ thảo luận với các đối tác có liên quan về 4 chủ đề. Trong đó, chủ đề đầu tiên là việc “Tổ chức lại UBATGTQG trực thuộc Văn phòng Chính phủ” và những chủ đề khác là thành lập Trung tâm

nghiên cứu an toàn giao thông, thể chế hoá những cải cách nói trên và sửa đổi Luật giao thông đường bộ.

Tóm lại, những đề xuất này hướng tới việc tổ chức lại UBATGTQG:

- thuộc Văn phòng Chính Phủ (UBATGTQG sẽ do Bộ trưởng, Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ làm chủ tịch); hoặc
- dưới sự lãnh đạo trực tiếp của một Phó Thủ tướng. Trong trường hợp đó UBATGTQG sẽ là cơ quan thuộc Chính phủ.

(ii) Ban An toàn giao thông cấp tỉnh

Trên cơ sở văn bản số 160/UBATGTQG ngày 22/7/1998 của UBATGTQG các Ban An toàn giao thông cấp tỉnh đã được thành lập trên toàn quốc¹.

(1) Chức năng, cơ cấu tổ chức

Về cơ bản, chức năng, cơ cấu tổ chức và cơ chế làm việc của Ban An toàn giao thông cấp tỉnh cũng giống như UBATGTQG với những sửa đổi cần thiết theo điều kiện của tỉnh/thành phố.

Chức năng của Ban An toàn giao thông cấp tỉnh đã được xác định rõ trong văn bản và có thể tóm tắt thành hai nhóm chức năng:

- Tổ chức phối hợp hoặc phối hợp các hoạt động an toàn giao thông ở các địa phương;
- Tổng hợp tình hình an toàn giao thông tại địa phương và báo cáo UBATGTQG.

Về cơ cấu tổ chức, hầu hết các thành viên của Ban ATGT là lãnh đạo của Sở GTVT/Sở GTCC, Công an tỉnh, Sở GD&ĐT, Sở Y tế v.v. Văn bản nêu trên cũng đề xuất Ban ATGT cấp tỉnh có thể biên chế một hoặc hai cán bộ làm việc toàn bộ thời gian. Nhưng trong thực tế, trong 11 tỉnh/thành phố được khảo sát, thường là không có cán bộ như vậy và rất ít tỉnh/thành phố có được 1 cán bộ làm việc toàn bộ thời gian.

(2) Cơ chế làm việc phối hợp và kiêm nhiệm

Ban An toàn giao thông cấp tỉnh có cơ chế làm việc giống như UBATGTQG. Qua khảo sát tại 11 tỉnh/thành phố, đa số những người được phỏng vấn (tất cả đều là đại diện của Ban ATGT) đều đánh giá rằng sự phối hợp giữa các ngành có liên quan là tốt và đáp ứng yêu cầu. Ví dụ, Đoàn nghiên cứu đã tiến hành khảo sát ở tỉnh Quảng Trị và thấy rằng sự phối hợp giữa ngành giao thông và cảnh sát là rất tốt.

Nhưng đáng tiếc, kết quả khảo sát cho thấy rằng sự phối hợp giữa các cơ quan có liên quan ở một số Ban ATGT cấp tỉnh khác chưa thể nói là đáp ứng yêu cầu và dẫn đến một số vấn đề về an toàn giao thông và lãng phí ngân sách.

(3) Những đề xuất nâng cao vai trò của Ban ATGT cấp tỉnh

Có hai loại đề xuất:

¹ Dường như chỉ có Hà Nội là ngoại lệ. Ban chỉ đạo 197 của thành phố Hà Nội đóng vai trò của một Ban an toàn giao thông từ năm 1997, và Công an Hà Nội chịu trách nhiệm là cơ quan thường trực. Năm nay Ủy ban ND thành phố Hà Nội đã có Quyết định số 1120 ngày 26/3/2007 về tổ chức lại Ban an toàn giao thông với Sở GTCC là cơ quan thường trực. Dường như cả hai ban này đều đang hoạt động về an toàn giao thông. Ví dụ tháng trước Ban chỉ đạo 197 đã chỉ đạo các cơ quan của thành phố quan tâm tới tình hình giao thông tại các vùng ngoại ô.

Đề xuất thứ nhất là bổ sung thêm một số nhiệm vụ cho Ban ATGT, đặc biệt, các công việc sau:

- Tham gia ý kiến về các dự án tổ chức giao thông tại địa phương. Thông thường đây là nhiệm vụ của cơ quan GTVT, nhưng Ban ATGT nên xem xét làm thế nào để cải thiện kế hoạch giao thông đã được chuẩn bị, và phối hợp sự tham gia của các cơ quan có liên quan khác trong việc thực hiện kế hoạch đã được duyệt.
- Tổ chức một số các hoạt động khảo sát đánh giá để phát hiện những đoạn đường có khả năng xảy ra tai nạn cao (các điểm đen tiềm ẩn)

Trong thực tế, ở một số tỉnh/thành phố, Ban ATGT địa phương đã thực hiện nhiệm vụ này và có hiệu quả.

Thứ hai, đa số những người của Ban ATGT được phỏng vấn đều đồng ý rằng Ban ATGT cần phải được tổ chức lại như là:

- Ban ATGT nên trực thuộc Văn phòng UBND tỉnh
- Phải có cán bộ chuyên trách về an toàn giao thông làm việc toàn bộ thời gian tại Ban ATGT.

3.2 Nghiên cứu so sánh về các chính sách an toàn giao thông

Từ hai thập kỷ qua, nền kinh tế của đất nước phát triển nhanh chóng và chất lượng sống của người dân được cải thiện từng ngày.

Tuy nhiên, như trong lịch sử của nhiều nước, sự phát triển kinh tế càng cao thường dẫn đến một số vấn đề xã hội, đặc biệt là sự gia tăng số lượng các vụ tai nạn giao thông. Tình trạng này cũng xảy ra ở Việt Nam và tình hình giao thông ngày càng trở nên nghiêm trọng hơn. Chính phủ đã có sự quan tâm và nỗ lực đặc biệt đối với vấn đề đảm bảo an toàn giao thông ngay từ những năm đầu của thập kỷ 90 trên cơ sở nghiên cứu và đánh giá về tình hình an toàn giao thông trên toàn quốc. Những nghiên cứu và đánh giá này là cơ sở để định hướng các chính sách của chính phủ. Nói chung tình hình tai nạn giao thông đường như phát triển ngày càng phức tạp và nghiêm trọng hơn. Việc nghiên cứu những công việc đã làm trước đây của chính phủ cho thấy rằng vấn đề lập kế hoạch an toàn giao thông được chia thành từng giai đoạn 5 năm kể từ năm 1992.

1) Đánh giá và kết luận chung của chính phủ về tình hình an toàn giao thông trên toàn quốc

(i) An toàn giao thông 1992-1996: Nghị định Số 36/CP năm 1995

Trước thời kỳ này, vẫn còn rất nhiều khó khăn về đời sống xã hội. Chính phủ phải tập trung nhiều hơn cho vấn đề phát triển kinh tế và ổn định đời sống của nhân dân.

Sau vài năm thực hiện chính sách đổi mới, kinh tế của cả nước đã bắt đầu phát triển, đời sống bước đầu được cải thiện và cùng với đó ngày càng có nhiều vấn đề xã hội phát sinh, đặc biệt là tình hình giao thông. Chính phủ đã quan tâm chú ý nhiều hơn đối với sự gia tăng đáng báo động về tai nạn giao thông.

Ngay trong năm 1991 đã có Ban Chỉ đạo An toàn giao thông trung ương giữa liên Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Nội Vụ (nay là Bộ Công an). Cơ cấu thành viên

của ban này cho thấy rằng vào thời điểm đó, như nhiều người nghĩ, chỉ có Bộ GTVT và cảnh sát chịu trách nhiệm về vấn đề an toàn giao thông.

Mặc dù Ban này đã có nhiều hoạt động khác nhau để đảm bảo an toàn giao thông, nhưng cùng với sự phát triển kinh tế nhanh chóng, vấn đề an toàn giao thông ngày càng trở nên phức tạp.

Năm 1995 được đánh dấu bằng Nghị định số 36/CP ngày 29/5/1995 về đảm bảo an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị. Nghị định này được chuẩn bị trên cơ sở kết luận là “Sự gia tăng tình trạng lộn xộn, ách tắc giao thông đô thị gây ra nhiều tai nạn giao thông, trong đó có những tai nạn lớn” (Chỉ thị số 317/TTg ngày 26/5/1995 của Thủ tướng chính phủ). Chỉ thị này cho rằng: “Hiện tượng coi thường kỷ cương trật tự giao thông, vi phạm pháp luật trong xã hội ngày càng tăng cùng với tình hình lạc hậu và xuống cấp của hệ thống kết cấu hạ tầng” là hai nguyên nhân chính của tình hình hiện nay.

Nghị định này có tác động tích cực trong cả nước so với các văn bản pháp luật trước đó về vấn đề an toàn giao thông, đặc biệt thu hút sự quan tâm của nhân dân đối với vấn đề tai nạn giao thông. Chính Nghị định này là những bước đầu tiên để hình thành Luật giao thông đường bộ vài năm sau đó, 2001 với nhiều điều khoản và quy định liên quan.

Kể từ đó, nhiều dự án với nguồn vốn trong và ngoài nước đã được phê duyệt để cải tạo nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Ngoài ra, một phần lớn ngân sách nhà nước hàng năm được phân bổ cho Bộ GTVT. Phần vốn ngân sách này thậm chí còn lớn hơn phần ngân sách dành cho Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn ở một nước nông nghiệp như Việt Nam lúc ấy. Nhưng thật không may, cùng với sự nâng cấp cơ sở hạ tầng, số lượng tai nạn giao thông vẫn tăng lên.

(ii) An toàn giao thông 1997-2001: Thành lập Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia

Hai năm sau khi ban hành và thực hiện Nghị định này, Thủ tướng chính phủ đã ra chỉ thị 718/TTg ngày 1/9/1997 về tăng cường quản lý thực hiện Nghị định 36. Chỉ thị khẳng định “Có Bộ, ngành, địa phương cũng còn có những thiếu sót, chưa kiên trì, thường xuyên và liên tục việc phối hợp chỉ đạo thực hiện nhiệm vụ công tác này”. Do đó, “số tai nạn giao thông cũng tăng lên.”

Trong bối cảnh này, năm 1997 Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia đã được thành lập để phối hợp hoạt động đảm bảo an toàn giao thông, thay cho Ban chỉ đạo an toàn giao thông trung ương. Thành viên của Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia rộng rãi hơn Ban chỉ đạo an toàn giao thông trung ương với sự tham gia không chỉ của Bộ GTVT, Bộ Công an mà còn có cả các bộ khác như Bộ Y tế, Bộ Giáo dục và Đào tạo v.v. Nhiều chương trình và chiến dịch khác nhau đã được thực hiện kể từ khi UBATGTQG được thành lập.

Cùng với sự nâng cao chất lượng cuộc sống, tỷ lệ số lượng phương tiện tăng cao, đặc biệt là xe mô tô, số lượng tai nạn giao thông đã không thể giảm như mong muốn. Vì sự phát triển giao thông vận tải trong cả nước, cần thiết phải ban hành một cơ sở pháp lý về giao thông ở mức độ cao hơn Nghị định của Chính phủ như là Nghị định 36. Vì vậy Quốc hội đã thông qua Luật giao thông đường

bộ năm 2001 và luật này tạo nên hành lang pháp lý cơ bản về quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông.

(iii) An toàn giao thông 2002-2006: Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP ngày 19/11/2002 của Chính phủ và chỉ thị số 22/CT/TW ngày 24/2/2003 của Trung ương Đảng

Những văn bản này đóng một vai trò quan trọng trong quản lý an toàn giao thông, thậm chí cho đến nay, vẫn còn có tác động một cách mạnh mẽ trên toàn quốc. Các nhà Lãnh đạo Việt Nam coi tai nạn giao thông là vấn đề “bức xúc” (Nghị quyết 13) và “ngày càng nghiêm trọng” (chỉ thị 22) và những nguyên nhân chính là công tác quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông của các cấp còn nhiều thiếu sót, khuyết điểm; ý thức chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông của người tham gia giao thông còn rất kém;

Chính phủ đã phát động nhiều hoạt động với nhiều nỗ lực để thực hiện những giải pháp trên cơ sở hai văn bản này. Năm 2003, lần đầu tiên số lượng tai nạn giao thông đã giảm sau nhiều năm leo thang. Tai nạn giao thông dường như bước đầu đã được kiểm soát, tuy nhiên vẫn chưa ổn định và số lượng tử vong vẫn còn cao.

(iv) An toàn giao thông năm 2007: Nghị quyết của Chính phủ số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007

Chính phủ khẳng định rằng trong năm 2006 trật tự an toàn giao thông xảy ra phức tạp và số lượng tai nạn giao thông vẫn gia tăng. Tai nạn giao thông, đặc biệt là tai nạn giao thông đường bộ trở thành “vấn đề xã hội hết sức bức xúc và nghiêm trọng”. Hai nguyên nhân chính của vấn đề này là i) những thiếu sót trong công tác lãnh đạo của các cơ quan quản lý nhà nước về an toàn giao thông và ii) ý thức chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông của người tham gia giao thông còn rất kém;

Nghị quyết này đề cập đến nhiều hoạt động toàn diện và sẽ được thảo luận trong các phần sau của báo cáo này.

(v) Tổng hợp so sánh

Bảng 3.2.1 trình bày phần tổng hợp những đánh giá và khẳng định nêu trên. Nó cho thấy rõ ràng theo đánh giá của các nhà lãnh đạo cấp cao của Việt Nam, tai nạn giao thông ngày càng nghiêm trọng và bức xúc hơn. Có thể nhận thấy rằng vấn đề xã hội không mong muốn này có quan hệ chặt chẽ với sự gia tăng nhanh chóng các phương tiện cơ giới trong lưu thông mà đó là kết quả của sự phát triển kinh tế và mức sống tăng lên của người dân.

Bảng 3.2. 1 Tổng hợp những đánh giá chung về an toàn giao thông

Mục	1992-1996	1997-2001	2002-2006	2007
Tình hình an toàn giao thông				
Văn bản pháp lý chủ yếu	Nghi định 36/CP (1995) của Chính phủ	- Chỉ thị số 718/TTg (1997) của Thủ tướng - Luật giao thông đường bộ (2001)	- Nghị quyết số 13/2002 của chính phủ - Chỉ thị số 22/CT/TW của Trung ương Đảng (2003)	- Nghị quyết số 32/2007 của chính phủ
Đánh giá chung về tai nạn giao thông	Nhiều tai nạn giao thông nghiêm trọng	Số lượng tai nạn giao thông vẫn tăng	Bức xúc và ngày càng nghiêm trọng	Vấn đề xã hội bức xúc và đặc biệt nghiêm trọng
Đánh giá về những nguyên nhân chính	- Thái độ của người dân - Yếu kém về cơ sở hạ tầng	Những thiếu sót của các bộ, ngành, địa phương	- Yếu kém trong quản lý nhà nước - Ý thức chấp hành của người dân còn thấp	- Những thiếu sót trong công tác lãnh đạo - Ý thức chấp hành của người dân còn thấp
Tình hình kinh tế xã hội				
Mục	1992	1997	2002 (2006)	2007 (ước)
Dân số (*)	68,456,000	74,307,000	79,727,000 (84,156,000)	Khoảng 86 triệu
Tổng số phương tiện xe cơ giới (**)	1,974,261	5,244,986	10,880,401 (18,406,385)	Khoảng 20 – 21 triệu
Tổng chiều dài các tuyến đường (km) (***)	-	164,620	221,558 (251,787)	Khoảng 262,000
GDP trên đầu người	201 USD (*)	218.1 USD (*)	356 USD (725.3 USD) (1)	835 USD (1)

Nguồn: (*) GSO Tổng Cục Thống kê

(**) MOPS

(***) MOT

(1) <http://vietnamnet.vn/chinhtri/2007/09/739313/>

2) Quan điểm chung của Chính phủ về đảm bảo trật tự an toàn giao thông

Trên cơ sở đánh giá về tình hình an toàn giao thông nói chung, Chính phủ đã quyết định một số nhóm giải pháp. Điểm đặc biệt của những nhóm giải pháp này theo quan điểm “Toàn dân” và “Đồng bộ”. Đáng lưu ý là quan điểm này hoàn toàn giống với phương pháp luận 4-E và Bên liên quan (Stakeholders)

(i) Quan điểm toàn dân

Quan điểm này được trình bày rõ trong các văn bản chính thức của Việt Nam. Điều 4 của Luật Giao thông đường bộ quy định nguyên tắc đầu tiên để đảm bảo an toàn giao thông: “Bảo đảm an toàn giao thông đường bộ là trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân và của toàn xã hội” Chỉ thị số 22-CT/TƯ ngày 24/2/2003 của Ban Chấp hành Trung ương nêu rõ “Toàn dân tham gia giữ gìn trật tự an toàn giao thông”

Quan điểm này hoàn toàn giống với phương pháp luận “Bên liên quan an toàn giao thông”, trong đó có yêu cầu sự tham gia của tất cả những người có liên quan trong bất kỳ một giải pháp an toàn giao thông nào.

Những nghiên cứu khác nhau cho thấy rằng các nhóm cộng đồng, đoàn thể, hiệp hội và tổ chức khác thực hiện các chương trình an toàn giao thông, về cơ bản được tổ chức tốt ở Việt Nam, ở cả vùng nông thôn và thành thị. Vì vậy có tiềm năng rất lớn để tăng cường các chương trình an toàn giao thông toàn dân. Trong nhiều hoạt động, sự nhận thức về an toàn giao thông của người tham gia là rất tốt. Họ sẵn sàng tham gia những hoạt động an toàn giao thông này và có thể đóng vai trò quan trọng trong các hoạt động này. Tuy nhiên, sự nhận thức và kiến thức của người tham gia về an toàn giao thông và quy tắc giao thông còn thấp, kiến thức và kinh nghiệm về chương trình phát triển an toàn giao thông toàn diện và việc thực hiện nó là không đủ. Vì vậy cần phải có chương trình đào tạo và trao đổi kinh nghiệm cho những bên liên quan.

Đĩ nhiên trong mỗi dự án có nhiều bên liên quan khác nhau. Điều quan trọng là phải có một người đóng vai trò chính, người có đủ khả năng lãnh đạo những bên liên quan khác hoàn thành mọi nhiệm vụ. Trong phần sau, vai trò của nhiều bên liên quan khác nhau về an toàn giao thông sẽ được xem xét.

(ii) Quan điểm đồng bộ

Quan điểm này đòi hỏi mỗi giải pháp an toàn giao thông phải xem xét đến 4 bộ phận cấu thành của bất cứ hệ thống giao thông vận tải nào và thực hiện theo phương pháp 4-E (hạ tầng kỹ thuật, giáo dục, cưỡng chế và cấp cứu y tế).

Mỗi hệ thống đường bộ phải bao gồm bốn thành phần:

- (i) Cơ sở hạ tầng
- (ii) Phương tiện
- (iii) Người tham gia giao thông
- (iv) Môi trường (tự nhiên, xã hội - đặc biệt là khuôn khổ pháp lý)

Dường như là trong nhiều văn bản khác nhau liên quan đến an toàn giao thông, thành phần cuối cùng (môi trường) thường ít được xem xét như là một bộ phận cấu thành của hệ thống giao thông vận tải. Bên cạnh đó, có thể nhận thấy rằng không chỉ có môi trường tự nhiên mà còn có cả môi trường xã hội cần được đề cập đến trong các chính sách, quy định có liên quan. Vì vậy trong tất cả các văn bản nêu trên, Chính phủ luôn luôn yêu cầu các cơ quan có liên quan phải xem xét hiệu quả của các chính sách, quy định và có những sửa đổi bổ sung khi cần thiết. Ví dụ, Chính phủ đã sửa đổi nghị định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ một số lần. Nghị định số 146/2007/ND-CP ngày 24/9/2007 hiện nay đang có hiệu lực, nhưng trước đó đã có:

- Nghị định số 152/2005/ND-CP ngày 15/9/2005
- Nghị định số 15/2003/ND-CP ngày 19/2/2003
- Nghị định số 39/2001/ND-CP ngày 13/7/2001
- Nghị định số 78/1998/ND-CP ngày 26/9/1998
- Nghị định số 49/CP ngày 26/7/2003

Một ví dụ khác là các Thông tư về hướng dẫn sử dụng tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự an toàn giao thông do Bộ Tài chính ban hành. Bộ Tài chính đã sửa đổi 4 lần và Thông tư cuối cùng là Thông tư số 89/2007/TT-BTC ngày 25/7/2007. Trước đó là các Thông tư:

- Thông tư số 78/2007/TT-BTC ngày 06/7/2007
- Thông tư số 47/2003/TT-BTC ngày 15/3/2003
- Thông tư số 25/2003/TT-BTC ngày 28/3/2003;

Phương pháp luận 4-E đưa ra những biện pháp đối với vấn đề an toàn giao thông rất phổ biến trên thế giới. Ở Việt Nam phương pháp luận đó không được nêu hoàn toàn như vậy, nhưng cũng có tất cả 4 thành phần như đã nêu trên. Vấn đề là sự phối hợp giữa những thành phần này không phải lúc nào cũng được như mong muốn.

Trong một số dự án, chỉ chú trọng nhiều đến 3 thành phần đầu tiên (3-E), đó là do 3 thành phần này nhằm giảm thiểu rủi ro trước khi tai nạn xảy ra còn hoạt động cấp cứu được tiến hành sau khi tai nạn xảy ra. Ở Việt Nam khái niệm cấp cứu mang ý nghĩa rộng hơn. Nó không chỉ là việc cấp cứu ban đầu và chữa trị mà còn là các giải pháp giao thông trong những tình huống khẩn cấp khác như là điều kiện thời tiết xấu hoặc điều kiện bất khả kháng.

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

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

(i) Thông tin chung

Mục tiêu

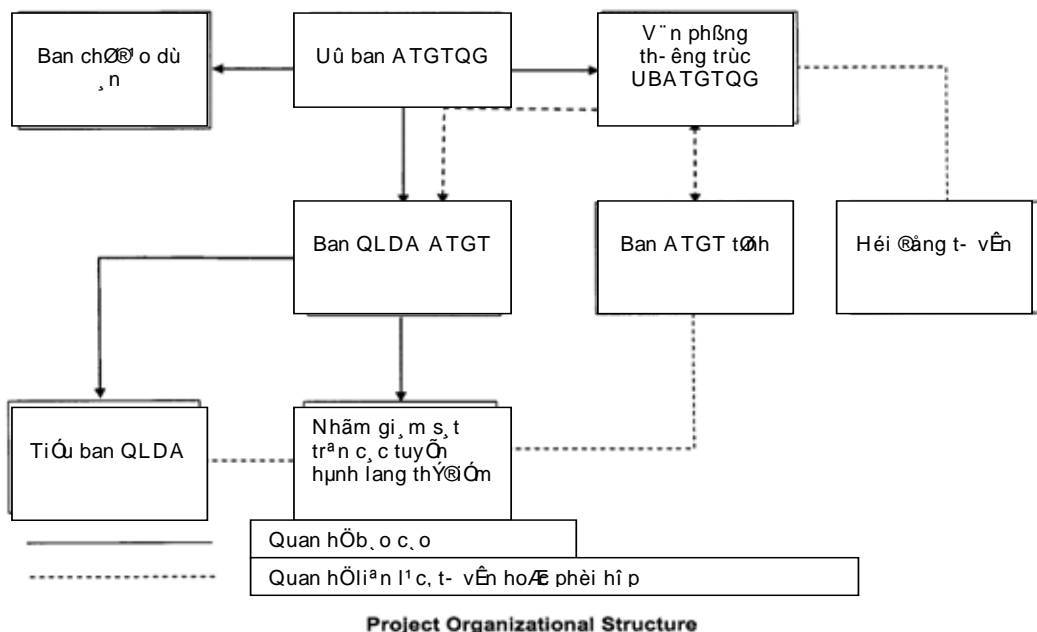
Theo phương pháp tiếp cận 3-E, mục tiêu phát triển dự án là giảm thiểu tỷ lệ tai nạn, thương vong, và tử vong liên quan đến vận tải đường bộ thông qua việc nâng cấp hạ tầng cơ sở và phát triển thể chế để đẩy mạnh việc quản lý An Toàn Giao thông Đường bộ.

Kế hoạch thực hiện

Dự án bắt đầu thực hiện từ 1/7/2005 và dự kiến hoàn thành vào 30/6/2009.

Hình 3.3.1 giới thiệu cơ cấu quản lý dự án VRSP.

Hình 3.3.1 Cơ cấu quản lý dự án VRSP



(ii) Thành phần dự án

Dự án có ba thành phần:

Thành phần A. Chương trình xây dựng năng lực và thể chế (USD 7.84 triệu).

Thành phần này sẽ cung cấp trợ giúp kỹ thuật và hỗ trợ thực hiện dự án nhằm tăng cường năng lực quản lý và năng lực kỹ thuật của Văn phòng thường trực UBATGTQG, Ban QLDA ATGT mới được thành lập, các Tiểu Ban QLDA, các đội giám sát hành lang ATGT. Thành phần này cũng hỗ trợ việc chuẩn bị chiến lược an toàn đường bộ quốc gia, bao gồm cả kế hoạch tài chính. Các hợp phần thuộc thành phần này bao gồm:

A.1 Xây dựng năng lực và hỗ trợ thực hiện (USD 5.04 triệu). Hợp phần này sẽ trợ giúp kỹ thuật để giúp tăng cường năng lực và triển khai thực hiện tất cả các thành phần của dự án và các cơ quan thực hiện. Trợ giúp kỹ thuật sẽ được thực hiện đối với những lĩnh vực sau đây: (i) trợ giúp về quản lý và chiến lược đối với UBATGTQG và Văn phòng thường trực của UBATGTQG; (ii) hỗ trợ Ban QLDA ATGT trong thực hiện DA; (iii) nghiên cứu kỹ thuật và nghiên cứu chuyên môn để hỗ trợ cho các nhóm của các tiểu Ban QLDA; (iv) đào tạo; và (v) phát triển kế hoạch an toàn đường bộ quốc gia với các mục tiêu và dự trù đủ ngân sách.

A.2 Hỗ trợ thực hiện và giám sát độc lập (USD 0.10 triệu). Hợp phần này sẽ cung cấp dịch vụ tư vấn và thiết bị khi cần thiết để hỗ trợ cho Ban QLDA ATGT trong việc thực hiện Kế hoạch quản lý môi trường của dự án (EMP) và Cơ cấu chính sách tái định cư (RPF), và thuê một cơ quan độc lập thực hiện giám sát việc chấp hành tái định cư của dự án và cơ cấu chính sách tái định cư RPF.

A.3 Thiết bị cho UBATGTQG để hỗ trợ thực hiện (USD 0.65 triệu). Hợp phần này sẽ cung cấp tài chính để mua các thiết bị văn phòng, ô tô và các trang bị khác để đảm bảo cho Văn phòng thường trực UBATGTQG, Ban QLDAATGT, và các tiểu Ban QLDA có đủ phương tiện thực hiện dự án.

A.4 Chi phí hoạt động và đào tạo (USD 2.05 triệu). Khoản kinh phí được sử dụng để chi trả cho hoạt động của UBATGTQG trong quá trình thực hiện (USD 1.5 triệu) và công tác đào tạo liên quan đến việc thực hiện dự án (USD 0.55 triệu) sẽ do Chính phủ Việt Nam cung cấp.

Thành phần B. Chương trình nhận thức và thí điểm An toàn Giao thông đường bộ (USD 20.89 triệu)

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

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

Nếu kinh phí dự án cho phép, những yếu tố thành công trong ba hành lang thí điểm nêu trên sẽ được thực hiện đối với những tuyến quốc lộ khác. Những hợp phần dưới đây thuộc thành phần này bao gồm:

B.1 Chương trình cải tạo điểm đen (USD 3.75 triệu). Hợp phần này sẽ hỗ trợ việc xử lý các điểm đen đã được xác định trong ba tuyến hành lang thí điểm. Các vị trí được xử lý trong các năm thứ 2 và thứ 4 của chương trình cải tạo điểm đen sẽ do Cục ĐBVN lựa chọn và được trợ giúp kỹ thuật theo hợp phần A1.

B.2 Tái định cư (USD 0.81 triệu). Hợp phần này sẽ tài trợ cho công tác tái định cư và giải phóng mặt bằng liên quan tới việc thực hiện chương trình cải tạo điểm đen trong phạm vi ba tuyến hành lang thí điểm.

B.3 Thiết kế và giám sát thi công (USD 0.14 triệu). Hợp phần này trợ giúp kỹ thuật cho Cục ĐBVN về dịch vụ thiết kế và giám sát được cung cấp theo hợp phần B1 nêu trên. Những dịch vụ này bao gồm khảo sát, bản vẽ thi công và thiết kế sơ bộ, chỉ dẫn kỹ thuật, dự toán và hồ sơ đấu thầu. Những dịch vụ này cũng bao gồm dịch vụ tư vấn giám sát thi công để đảm bảo công tác thi công có hiệu quả và chất lượng cao.

B.4 Nâng cấp hệ thống vi tính giám định phương tiện (USD 1.55 triệu). Hợp phần này hỗ trợ Cục Đăng kiểm Việt Nam nâng cấp hệ thống giám định phương tiện bằng công nghệ thông tin và cung cấp thiết bị giám định phương tiện chuyên dụng tại ba trạm đăng kiểm phương tiện quốc gia (Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Vĩnh Long). Hợp phần này cũng hỗ trợ cung cấp thiết bị tại các trạm kiểm định phương tiện và thiết bị kiểm định phương tiện di động trên ba tuyến hành lang thí điểm. Hợp phần này sẽ được sự trợ giúp kỹ thuật từ hợp phần A1.

B.5 Đào tạo và sát hạch lái xe (USD 1.25 triệu). Hợp phần này sẽ hỗ trợ Cục ĐBVN thông qua việc cung cấp thiết bị để nâng cấp các trung tâm đào tạo lái xe tại Chí Linh và Đồng Nai và cơ sở vật chất có liên quan, theo những đề xuất trong nghiên cứu tổng quan về hệ thống đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe mà sẽ được thực hiện theo hợp phần A1.

B.6 Thẩm định an toàn giao thông đường bộ và thanh tra an toàn giao thông (USD 0.2 triệu). Cung cấp dịch vụ tư vấn cho Cục ĐBVN trong việc thẩm định (kiểm tra) ATGT đường bộ, xác định và xử lý điểm đen, tuyến có nhiều điểm đen (i) lập, phát triển và áp dụng các trình tự thủ tục, (ii) làm việc với Cảnh sát GT để xác định những yêu cầu về số liệu, đánh giá và theo dõi; (iii) xác định và điều tra các điểm đen, thiết kế các biện pháp xử lý, kiểm tra và đánh giá hiệu quả xử lý.

B.7 Cường chế thực hiện ATGT trên các tuyến hành lang thí điểm (USD 3.85 triệu). Hợp phần này sẽ hỗ trợ cảnh sát giao thông thông qua việc cung cấp phương tiện thiết bị cho các tuyến hành lang thí điểm. Công tác thiết kế, thực hiện và đánh giá chương trình sẽ được hỗ trợ thông qua trợ giúp kỹ thuật và đào tạo theo hợp phần A1.

B.8 Nhận thức và giáo dục người tham gia giao thông (USD 3.17 triệu). Hợp phần này sẽ hỗ trợ chương trình về giáo dục người tham gia giao thông và nhận thức cộng đồng trên ba tuyến hành lang thí điểm, sử dụng các kỹ thuật marketing xã hội. Chương trình này sẽ được phối hợp với các hoạt động cường chế thi hành của cảnh sát trong hợp phần B6 để có sự tác động tối đa đối với hành vi chủ yếu của người tham gia giao thông. Việc thiết kế, thực hiện và đánh giá chương trình sẽ được hỗ trợ kỹ thuật thông qua hợp phần A1.

B.9 Chương trình giáo dục ATGT đường bộ (USD 1.45 triệu). Hợp phần này sẽ hỗ trợ cung cấp tài liệu, thiết bị giáo dục ATGT và công tác đào tạo có liên quan tới chương trình giáo dục ATGT đường bộ trong và ngoài nhà trường trên ba tuyến hành lang thí điểm. Việc thiết kế, thực hiện và đánh giá chương trình sẽ được hỗ trợ kỹ thuật thông qua hợp phần A1.

B.10 Xử lý khẩn cấp tai nạn giao thông đường bộ (USD 1.61 triệu). Hợp phần này sẽ hỗ trợ cung cấp tài liệu, thiết bị và công tác đào tạo cho chương trình dịch vụ cấp cứu y tế trên ba tuyến hành lang thí điểm. Việc thiết kế, thực hiện và đánh giá chương trình sẽ được hỗ trợ kỹ thuật thông qua hợp phần A1.

B.11 Kinh phí hoạt động (USD 2.07 triệu). Kinh phí này sẽ được dùng để chi trả cho các hoạt động trong quá trình thực hiện chương trình ATGT đường bộ của các cơ quan bao gồm UBATGTQG, Cục ĐBVN, và các bộ Công an, Giáo dục và đào tạo, Y tế.

B.12 Dịch vụ tư vấn (USD 0.96 triệu). Hợp phần này sẽ tài trợ cho dịch vụ tư vấn trong nước và các chi phí khác liên quan tới hoạt động của các tiểu Ban QLDA thuộc các bộ có liên quan, và những chi phí liên quan tới công tác giám sát hiện trường trên ba tuyến hành lang thí điểm.

Thành phần C. Chương trình kiểm tra đánh giá ATGT đường bộ (US\$ 6.20 triệu). Thành phần này sẽ hỗ trợ phát triển Hệ thống cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường bộ quốc gia (NRADS) và một chương trình toàn diện về kiểm tra đánh giá tuyến hành lang thí điểm của dự án. Thành phần này gồm các hợp phần sau đây.

C.1 Hệ thống cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường bộ (USD 4.42 triệu). Hợp phần này sẽ hỗ trợ xây dựng Hệ thống cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường bộ quốc gia, bao gồm việc mua sắm thiết bị, phần mềm và các hệ thống có liên quan và đào tạo. Lập các yêu cầu chức năng cho hệ thống và chuẩn bị tài liệu đấu thầu và được thực hiện với trợ giúp kỹ thuật thuộc hợp phần A1.

C.2 Kiểm tra đánh giá các tuyến hành lang thí điểm (USD 1.77 triệu). Hợp phần này sẽ hỗ trợ việc cung cấp dịch vụ tư vấn để tiến hành khảo sát và thu thập số liệu cần thiết trên ba tuyến hành lang thí điểm, theo khuôn khổ kiểm tra đánh giá đã được thống nhất. Công tác khảo sát, thiết kế chi tiết và công tác đào tạo cần thiết để thực hiện một cách có hiệu quả chương trình kiểm tra đánh giá sẽ được hỗ trợ kỹ thuật thông qua hợp phần A1.

(iii) Về tiến độ dự án

Đây là dự án hỗ trợ đầu tiên về ATGT của WB. Với phương pháp toàn diện, việc thực hiện sẽ mang nhiều kết quả mà có thể đóng góp cao cho sự cải thiện an toàn giao thông. Đây là giai đoạn đầu tiên của chiến lược an toàn giao thông đường bộ được đề xuất trong 15 năm do Ngân hàng thế giới hỗ trợ.

Tuy nhiên, việc thực hiện dường như gặp nhiều khó khăn lớn và không thể theo kịp kế hoạch dự kiến của dự án. Cho đến nay, chỉ có 2 hợp phần nhỏ là theo kịp tiến độ, còn các phần khác đang trong quá trình đấu thầu, và các phần còn lại vẫn đang nằm trên kế hoạch.

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

(i) Chương trình an toàn đường bộ khu vực ASEAN - Ngân hàng Phát triển Châu Á

Năm 2004, ADB đã hỗ trợ 10 quốc gia Đông Nam Á với chương trình an toàn đường bộ khu vực. Cùng với một vài chuyên gia quốc tế, mỗi quốc gia đã thành lập một nhóm chuyên gia và tiến hành ba nội dung chính:

- (i) Đánh giá tổng quát về an toàn giao thông;
- (ii) Đánh giá chi phí tai nạn; và
- (iii) Kế hoạch hành động An toàn đường bộ (2005-2010), trong đó kế hoạch dự thảo đã được chuẩn bị.

(ii) Dự thảo “Kế hoạch hành động đường bộ quốc gia” (2005-2010)

Dự thảo kế hoạch hành động này được thiết kế nhằm khuyến khích trao đổi thảo luận trong phạm vi mỗi nước ASEAN để đưa ra một Kế hoạch Hành động An toàn Đường bộ Quốc gia sẽ được ban hành sau này và thực hiện trong vài năm tới. Đối với Việt Nam kế hoạch này sẽ được thực hiện dưới sự chỉ đạo và lãnh đạo của Ủy Ban An toàn Giao thông quốc gia sau khi được Chính phủ phê duyệt.

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

Các hoạt động an toàn đường bộ được chọn bao gồm các lĩnh vực an toàn đường bộ nhưng đặc biệt nhấn mạnh vào năm lĩnh vực sau, đó là những vùng ảnh hưởng nhanh nhất và lớn nhất ở Việt Nam:

- (i) Va chạm xe máy
- (ii) Vượt quá tốc độ
- (iii) Cưỡng chế & giáo dục
- (iv) Tạo môi trường đường bộ an toàn (cải thiện các điểm đen và kiểm tra an toàn)
- (v) Quản lý và phối hợp các hoạt động an toàn đường bộ.

Các hoạt động này được tổ chức thành 15 lĩnh vực như sau:

- (1) Lãnh đạo và phối hợp về ATGT đường bộ
- (2) Hệ thống cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường
- (3) Sự tham gia của các tổ chức chính trị xã hội
- (4) Quy hoạch, thiết kế và khai thác an toàn mạng lưới đường bộ
- (5) Cải tạo các điểm đen
- (6) Giáo dục về an toàn giao thông cho học sinh
- (7) Đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe
- (8) Chiến dịch tuyên truyền ATGT đường bộ
- (9) Tiêu chuẩn an toàn của phương tiện
- (10) Luật giao thông
- (11) Cảnh sát giao thông và cưỡng chế thi hành luật
- (12) Cấp cứu y tế đối với các nạn nhân tai nạn giao thông
- (13) Nghiên cứu về tai nạn giao thông đường bộ và chi phí do tai nạn
- (14) Tai nạn do mô tô xe máy và việc giảm bớt nạn nhân
- (15) Sự tham gia của khu vực tư nhân và cộng đồng

(iii) Ảnh hưởng của dự thảo kế hoạch hành động

Như đã nêu, Kế hoạch hành động này được dự thảo với mục đích trước tiên là để thảo luận. Cho tới nay, Kế hoạch này chủ yếu có vai trò như một nguồn tham khảo trong quy hoạch các dự án an toàn giao thông khác nhau.

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

Đây là một Dự án hỗ trợ kỹ thuật 3 năm được tài trợ bởi Chính phủ Nhật Bản thông qua JICA (bây giờ đang thực hiện năm thứ ba)

(i) Mục tiêu

Mục tiêu của Dự án này nhằm nâng cao các biện pháp an toàn giao thông ở Hà Nội. Dự kiến các kết quả của dự án sẽ tác động trực tiếp và gián tiếp đến việc cải thiện điều kiện an toàn giao thông tại Hà Nội (như mục tiêu toàn diện). Ngoài ra, Dự án dự kiến đạt được một môi trường giao thông đường bộ trật tự và an toàn ở Hà Nội, tuân theo các quy định và quy tắc an toàn giao thông, và môi trường này sẽ được áp dụng ở các thành phố khác trên toàn quốc (mục tiêu cao hơn). Sau đây sẽ là các kết quả dự kiến của Dự án:

- (1) Thiết lập một hệ thống về quy hoạch, thực hiện và đánh giá các biện pháp an toàn giao thông toàn diện ở Hà Nội.
- (2) Nâng cao năng lực cho các cán bộ CSGT của phòng cảnh sát GT Hà Nội về cưỡng chế GT.
- (3) Nâng cao năng lực cho các thanh tra GT của Sở GTCC Hà Nội (TUPWS) về cưỡng chế GT.
- (4) Nâng cao năng lực cho các cán bộ của Sở GTCC Hà Nội (TUPWS) về quản lý GT và các trang thiết bị đường bộ.
- (5) Nâng cao năng lực cho các cán bộ của Ban ATGT thành phố Hà Nội (HTSC) về giáo dục ATGT.

Hơn nữa, như là một kết quả bổ sung, Dự án dự kiến khuyến khích các hoạt động ATGT của các tổ chức phi chính phủ, và các tổ chức cá nhân cũng như việc nâng cao nhận thức của người dân thành phố Hà Nội thông qua việc tiến hành các dự án mẫu.

(ii) Kết quả và các hoạt động chính

Bảng 3.3. 1 Kết quả đạt được và các hoạt động chính những năm đầu 2006 TRAHUD

STT	Các hoạt động
1	Khoá đào tạo ngắn hạn - Chương trình giảng dạy/ Giáo trình
2	Dự án thí điểm toàn diện Thái Hà - Chùa Bộc trên 3 lĩnh vực (hạ tầng kỹ thuật, cưỡng chế và giáo dục)
3	Đào tạo đối tác tại Nhật Bản (10 người)

Hình 3.3. 2 Dự án thí điểm Thái Hà - Chùa Bộc



Bảng 3.3. 2 Kết quả đạt được và các hoạt động chính những năm thứ hai 2007 TRAHUD

Thứ tự	Các hoạt động
1	Khóa đào tạo ngắn hạn - Chương trình giảng dạy/ giáo trình - Gói 1 trong tháng 8: Có 3 khóa học khác nhau cho cảnh sát giao thông, thanh tra sở giao thông công chính, kỹ sư trong tháng 8 - Gói 1 trong tháng 11 và 12: Có 3 khóa học khác nhau cho cảnh sát giao thông, các thanh tra sở giao thông công chính, các kỹ sư.
2	Dự án thí điểm toàn diện ở Dai Co Viet – Tran Khat Chan với nội dung “sự phân chia làn” dưới phương pháp 3-E (kỹ thuật, cưỡng chế và giáo dục)
3	Đào tạo đối tác ở Nhật Bản (5 người)
4	06 Dự án phát triển năng lực đối tác (xem bảng tiếp) với các khóa đào tạo nâng cao.

Bảng 3.3.3 Dự án phát triển năng lực của đối tác trong TRAHUD

Các tiêu đề của dự án	Các hoạt động chính (Chuyển giao công nghệ)
1. Dự án thí điểm phát triển năng lực của lực lượng CSGT	- Cường chế và điều khiển GT - Tuần tra GT - Cường chế GT về chạy xe quá tốc độ
2. Dự án thí điểm phân tích TNGT	- Xem xét chỉnh sửa mẫu báo cáo về TNGT - Phân tích và thu thập dữ liệu - Báo cáo TN theo năm và tháng
3. Dự án thí điểm phát triển năng lực trung tâm điều khiển GT	- Hoạt động tín hiệu GT - Hệ thống duy trì bảo dưỡng tín hiệu GT - Điều khiển GT
4. Dự án phát triển năng lực nhóm thường trực ATGT	- Hệ thống điều tra ATGT - Phát triển biện pháp đối phó ATGT - Báo cáo điều tra
5. Dự án phát triển thanh tra ATGT	- Quản lý và kiểm soát điểm đỗ xe - Kiểm định an toàn các phương tiện giao thông - Báo cáo kiểm định
6. Dự án phát triển năng lực tuyên truyền ATGT	- Các chiến dịch ATGT - Dự án thí điểm giáo dục ATGT - Thông tin đại chúng, báo chí, tivi, internet..

4) “Dự án nâng cấp an toàn giao thông” do JBIC tài trợ (SAPROF)

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

Mục tiêu đề ra của JBIC là giảm thiểu số vụ tai nạn giao thông và những thiệt hại trên các tuyến QL3, QL5, QL10 và QL18 phía bắc Việt Nam, qua đó góp phần cải thiện điều kiện sống của dân cư dọc trên các tuyến quốc lộ và điều kiện đi lại cho người tham gia giao thông.

Để đạt được mục tiêu này, các kết quả dự kiến cần đạt được bao gồm:

- Cải thiện các công trình an toàn giao thông: Lắp đặt trang thiết bị phục vụ an toàn giao thông như biển báo, đèn, dải phân cách, cầu vượt, cải thiện các nút giao và lề đường, v.v...
- Thiết lập chương trình giáo dục và phổ biến an toàn giao thông cho người dân địa phương và người tham gia giao thông nhằm mục đích nâng cao nhận thức trong việc sử dụng các thiết bị đã được lắp đặt.
- Cải thiện công tác thực thi an toàn giao thông cho các đơn vị chuyên trách (CSGT, Thanh tra giao thông, Cục đường bộ VN, v.v...) nhằm nâng cao kỹ năng sử dụng thiết bị đã lắp đặt.
- Cải thiện năng lực các đơn vị chịu trách nhiệm giáo dục và thực thi an toàn giao thông nhằm đảm bảo hoạt động giáo dục và triển khai hiệu quả.

Nhóm các giải pháp tổng hợp được nêu trong Bảng 3.3.4.

Bảng 3.3. 4 Gói chương trình đề xuất tổng thể phát triển an toàn giao thông

Loại dự án	Mã	Tên chương trình	Các vấn đề	Hợp phần và các hạt động của dự án	Điều phối	Thực hiện	Tổ chức hỗ trợ	Nhân lực, trang thiết bị cần thiết	Số lượng/vị trí/chí phí	
Các chương trình về điểm đen	BP1	Chương trình kiểm soát giao thông tại nút giao	- Luồng giao thông tổ chức và an toàn tại nút giao	KT	- Cải thiện thiết kế hình học - Lắp đặt đèn tín hiệu, đèn chiếu sáng và hệ thống giám sát bằng camera - Tăng cường sơn mặt đường, bảng hiệu, rào chắn người đi bộ, v.v	TSPMU	Tiểu BQLDA (CụcĐB)	KHU2	- Đèn tín hiệu, đèn chiếu sáng và hệ thống giám sát bằng camera - Sơn mặt đường, bảng hiệu, rào chắn người đi bộ, v.v	Xác định sau
				GD	- Thực hiện hướng dẫn, tuyên truyền tại chỗ		Tiểu BQLDA (Bộ GD)	Ban ATGT tỉnh	- Tờ rơi, biểu ngữ - Đài, báo, TV, v.v.	
				CC	- Hướng dẫn và cưỡng chế tại chỗ các hành vi sai luật		Tiểu BQLDA (Bộ CA)	Phòng CSGT	- Ôtô, mô tô tuần tra - Bộ đàm, máy quay video, máy ảnh KT số.	
	BP2	Chương trình tuyên truyền về ưu tiên luồng giao thông	- Nâng cao nhận thức về thứ tự ưu tiên ATGT đường bộ (ưu tiên bị xem nhẹ và giao thông không được ưu tiên)	KT	- Lắp đặt các bảng hiệu, sơn mặt đường	TSPMU	Tiểu BQLDA (CụcĐB)	KHU2	- Bảng hiệu giao thông - Sơn mặt đường	
				GD	- Thực hiện hướng dẫn, tuyên truyền tại chỗ		Tiểu BQLDA (Bộ GD)	Ban ATGT tỉnh	- Tờ rơi, biểu ngữ - Đài, báo, TV, v.v.	
				CC	- Hướng dẫn và cưỡng chế tại chỗ các hành vi sai luật		Tiểu BQLDA (Bộ CA)	Phòng CSGT	- Ôtô, mô tô tuần tra - Bộ đàm, máy quay video, máy ảnh KT số.	
	BP3	Chương trình qua đường an toàn	- Tạo môi trường an toàn cho người qua đường và người đi xe đạp	KT	- Cầu vượt/hầm chui cho người đi bộ/xe đạp gần các cơ sở như (cơ quan, trường học, bệnh viện) dọc QL - Đèn tín hiệu cho người đi bộ và xe đạp qua đường	TSPMU	Tiểu BQLDA (CụcĐB)	KHU2	- Cầu vượt/hầm chui cho người đi bộ/xe đạp - Đèn tín hiệu cho người đi bộ và xe đạp qua đường	
				GD	- Thực hiện hướng dẫn, tuyên truyền về sử dụng thiết bị		Tiểu BQLDA (Bộ GD)	Ban ATGT tỉnh	- Tờ rơi, biểu ngữ - Đài, báo, TV, v.v..	
				CC	- Hướng dẫn và cưỡng chế qua đường sai luật		Tiểu BQLDA (Bộ CA)	Phòng CSGT	- Ôtô, mô tô tuần tra - Bộ đàm, máy quay video, máy ảnh KT số.	

Loại dự án	Mã	Tên chương trình	Các vấn đề	Hợp phần và các hạt động của dự án		Điều phối	Thực hiện	Tổ chức hỗ trợ	Nhân lực, trang thiết bị cần thiết	Số lượng/chi phí
Chương trình trên tuyến	LP1	Đi đúng tốc độ và dừng làn đường	<ul style="list-style-type: none"> Duy trì luồng GT an toàn bằng phân luồng theo phương tiện (phương tiện 4/2bánh, phi cơ giới và đi bộ) và cưỡng chế tốc độ 	KT	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng làn ưu tiên xe máy, đạp Sử dụng sơn mặt đường, bảng hiệu GT, dải ngăn cách, v.v. Sử dụng bảng chữ chạy, hệ thống camera giám sát Thiết lập các điểm đỗ xe bus 	TSPMU	<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (CụcĐB) 	Cục ĐB	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng làn ưu tiên sơn mặt đường, bảng hiệu GT, dải ngăn cách, v.v. điểm đỗ xe bus 	
				GD	<ul style="list-style-type: none"> Giáo viên đóng vai trò người hướng dẫn tốc độ Tuyên truyền tốc độ tại cộng đồng Các hoạt động tuyên truyền 		<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (Bộ GD) 	Ban ATGT/ Bộ và Sở GD&ĐT	<ul style="list-style-type: none"> Đồng phục và mũ cho giáo viên Đài báo TV, cờ hiệu 	
				CC	<ul style="list-style-type: none"> Tuần tra, cưỡng chế hành vi sai luật Vận hành và duy tu bảng chữ chạy, hệ thống camera giám sát 		<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (Bộ CA) 	Phòng CSGT tỉnh	<ul style="list-style-type: none"> Ôtô, mô tô tuần tra Máy đo tốc độ Tập huấn cách vận hành và duy tu bảng chữ chạy, hệ thống camera giám sát 	
	LP2	Chương trình xây dựng khu vực an toàn	<ul style="list-style-type: none"> Thiết lập các trạm nghỉ cho lái xe Kiểm soát việc lấn chiếm đường GT Thiết lập nơi mua bán cho người tham gia GT 	KT	<ul style="list-style-type: none"> Bố trí nơi đỗ xe, nhà vệ sinh, hợp chợ v.v. 	TSPMU	<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (CụcĐB) 	Cục ĐB	<ul style="list-style-type: none"> Nơi đỗ xe, nhà vệ sinh, hợp chợ v.v. 	
				GD	<ul style="list-style-type: none"> Các hoạt động tuyên truyền 		<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (Bộ GD) 	UBND tỉnh/Ban ATGT	<ul style="list-style-type: none"> Tờ rơi, biểu ngữ Đài, báo, TV, v.v.. 	
				CC	<ul style="list-style-type: none"> Cưỡng chế đỗ sai 		<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (Bộ CA) 	Phòng CSGT tỉnh	<ul style="list-style-type: none"> Ôtô, mô tô tuần tra Xe chở phương tiện vi phạm 	
	LP3	Chương trình nâng cao năng lực cưỡng chế	<ul style="list-style-type: none"> Tăng cường năng lực cưỡng chế GT cho CSGT Tăng cường năng lực lập KH, giám sát và đánh giá 	KT	<ul style="list-style-type: none"> Chưa xác định 	TSPMU	<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (CụcĐB) 	Chưa XĐ		
				GD	<ul style="list-style-type: none"> Chưa xác định 		<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (Bộ GD) 	Chưa XĐ		
				CC	<ul style="list-style-type: none"> Tập huấn cho cảnh sát Quản lý hoạt động cưỡng chế và các trang thiết bị tại Phòng CSGT tỉnh 		<ul style="list-style-type: none"> Tiểu BQLDA (Bộ CA) 	Phòng CSGT tỉnh	<ul style="list-style-type: none"> Chuyên gia đào tạo quốc tế Trang bị phục vụ thu thập, phân tích dữ liệu Trang bị phục vụ tập huấn 	

	LP4	Nâng cao năng lực tuần tra và hướng dẫn giao thông Thực hiện cường chế mới	GD	- Hỗ trợ tuyên truyền		NTSC	Ban ATGT	- Đài báo TV, cờ hiệu - Ôtô, mô tô tuần tra - Xe chở phương tiện vi phạm - Cản xích tay - Máy đo tốc độ - Máy đo nồng độ rượu - Đèn báo - Máy ghi video, máy ảnh KT số, v.v.	
	CP1	Bồi dưỡng về ATGT cho lãnh đạo	GD	- Tuần tra - Triển khai nội dung cường chế - Duy tu các trang thiết bị	TSPMU	Tiểu BQLDA (Bộ CA)	Phòng CSGT tỉnh		
	CP1	Bồi dưỡng về ATGT cho lãnh đạo	GD	- Bồi dưỡng giáo viên các trường - Xây dựng và phân phối tài liệu và trang thiết bị giảng dạy	TSPMU	Tiểu BQLDA (Bộ GD)	Sở/Phòng GD	- Chuyên gia đào tạo quốc tế, - tài liệu và trang thiết bị giảng dạy.	
	CP2	Tuyên truyền kiến thức ATGT cho người dân	GD	- Tăng cường giáo dục và nâng cao nhận thức về ATGT cho người tham gia GT tại cộng đồng - Bồi dưỡng cho đội ngũ tuyên truyền bằng xe ôtô - Giáo dục và nâng cao nhận thức về ATGT cho người tham gia GT tại xã, sử dụng xe ôtô tuyên truyền - Cung cấp tài liệu và trang thiết bị giảng dạy	TSPMU	UBB ATGT	Ban ATGT tỉnh, huyện	- Chuyên gia đào tạo quốc tế, - Xe ôtô phục vụ tập huấn di động có tài liệu và trang thiết bị giảng dạy.	

Ban QLDA ATGT là cơ quan chịu trách nhiệm về Dự án này trong giai đoạn chuẩn bị. Hiện nay Báo cáo Dự án đầu tư xây dựng công trình (báo cáo khả thi) do Tổng Công ty Thiết kế GTVT (TEDI) soạn với một số thay đổi so với báo cáo SAPROF (của Nhóm chuyên gia JBIC soạn) đang chờ để thẩm định.

(ii) Hợp phần Hà Nội

Mục đích của Dự án tăng cường ATGT của JBIC trong hợp phần Hà Nội là nhằm giảm bớt số vụ TNGT, đặc biệt là số người tử vong và cải thiện các luồng giao thông dọc những tuyến hành lang chính trong hệ thống trục đường đô thị Hà Nội, qua đó góp phần cải thiện môi trường sống của người dân dọc tuyến hành lang và người tham gia giao thông.

Dự án bao gồm hai hợp phần chính như sau:

- (1) Xây dựng và lắp đặt các thiết bị quản lý và ATGT: lắp đặt các phương tiện ATGT như đèn tín hiệu, đèn đường, dải phân cách giữa, cải tạo các nút giao và lề đường v.v

Phạm vi nghiên cứu về an toàn giao thông và phát triển thiết bị quản lý là toàn bộ khu vực Hà Nội. Đặc biệt, xem xét đánh giá các vấn đề và hiện trạng trên 16 tuyến hành lang sau đây tại thành phố Hà Nội như được xác định trong nghiên cứu của HAIDEP.

- (a) Liễu Giai - Trần Duy Hưng
- (b) Giảng Võ - Láng Hạ
- (c) Tôn Đức Thắng - Nguyễn Trãi
- (d) Lê Duẩn - Giải Phóng
- (e) Yên Phụ - Trần Quang Khải
- (f) La Thành - Khâm Thiên
- (g) Huỳnh Thúc Kháng - Chùa Bộc
- (h) Tôn Thất Tùng - Trần Khát Chân
- (i) Trường Chinh - Minh Khai
- (j) Xuân Thủy - Cầu Giấy
- (k) Phạm Văn Đồng - An Dương Vương
- (l) Thụy Khuê - Hoàng Hoa Thám
- (m) Chương Dương - Ngô Gia Tự
- (n) Thăng Long - Nội Bài
- (o) Yên Viên - Đông Anh
- (p) Đông Anh - Sóc Sơn

- (2) Các dự án ATGT mẫu: Xây dựng môi trường An toàn giao thông lý tưởng cho cả xe gắn máy và người dân tham gia giao thông ở Hà Nội trong xu hướng cơ giới hoá và đô thị hoá gia tăng trong tương lai tại thành phố Hà Nội. Hai đoạn đường được lựa chọn cho các dự án thí điểm mẫu: (1) Giảng Võ-Láng Hạ và (2) Đại Cồ Việt-Trần Khát Chân.

Tiêu chuẩn lựa chọn được áp dụng cho dự án An toàn Giao thông của JBIC gồm: (1) Thuộc mạng lưới đường chính và (2) Nhu cầu đi lại cao và có nhiều nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông (hoặc nơi đã xảy ra nhiều vụ tai nạn giao

thông).

Chính phủ Việt Nam đã đồng ý với Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội sử dụng vốn dư sau đấu thầu của dự án phát triển hạ tầng giao thông đô thị Hà Nội giai đoạn 1 cho hợp phần này (Công văn số 4492/VPCP-QHQT ngày 14-08-2007).

5) Tổng quan về các hoạt động ATGT hiện nay

Sau khi nghiên cứu các hoạt động trong suốt 20 năm vừa qua, có thể được nhận định xu hướng chung của an toàn giao thông ở Việt Nam như sau: *Tai nạn giao thông phát triển ngày càng gia tăng với tính chất ngày càng nghiêm trọng hơn* (xem đánh giá chính thức của Chính phủ ở chương 2), và *các hoạt động cần thiết để đảm bảo an toàn giao thông phải được thực hiện một cách toàn diện, mang tính chất chuyên nghiệp và hiệu quả hơn*.

Thực hiện Chỉ thị số 22/CT/TW, Chính phủ đã và đang tiến hành các hoạt động mang tính trung hạn, dài hạn và ngắn hạn.

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

Hiện có 2 hoạt động đặc biệt quan trọng sau:

- Đề án để nâng cao việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông quốc gia tới năm 2010.
- Chiến lược đảm bảo an toàn giao thông tới năm 2020 và tầm nhìn tới năm 2030.

Một nhóm công tác do chủ tịch Ban thường trực của UBATGTQG đứng đầu đã được thành lập để chuẩn bị chiến lược này. Nhóm này đã dự thảo đề cương các nội dung chính để thảo luận với các cơ quan có liên quan.

(1) Đề án tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông Quốc gia đến năm 2010
Bản báo cáo cuối kỳ của Đề án này đã được trình Chính phủ từ cuối 2007. Chính phủ đã phê duyệt Đề án theo Quyết định số 259/QĐ-TTg ngày 04/03/2008. So sánh giữa các bản, có thể thấy rõ sự khác biệt rõ rệt giữa Đề án được duyệt và bản thảo đệ trình vì bản đệ trình vẫn để còn những vấn đề tồn tại. Để giải quyết các loại tai nạn: đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và đường hàng không, bản thảo đề án bao gồm chủ yếu hai phần chính:

- Đánh giá tình hình ATGT hiện nay: giao thông có 11 nội dung.
- Các nhóm biện pháp để đảm bảo trật tự ATGT đến năm 2010 trong đó bao gồm các nhiệm vụ của các bộ, ngành, cơ quan có liên quan và đánh giá chi phí khoảng 334.317,585 tỷ VND (\approx 21 tỷ USD). Nhưng trong số các dự án đề xuất, Quyết định 259 chỉ phê duyệt một danh sách với tổng kinh phí 6 953 tỷ đồng và yêu cầu các cơ quan hữu quan tiếp tục chuẩn bị các dự án để phê duyệt sau.

Các biện pháp kiến nghị được sắp xếp thành 09 nhóm:

a) Quản lý nhà nước về ATGT với 3 nội dung:

- Nâng cao khung thể chế pháp lý, nhưng không có đề xuất chỉnh sửa luật GTĐB
- Nâng cao hệ thống quản lý ATGT, đặc biệt ý kiến đề xuất tăng cường

của Ủy Ban ATGTQG (xem ở cuối bảng II.8.5.3)

- Cơ sở dữ liệu ATGT với 4 thành phần: tai nạn giao thông, phương tiện, đường quốc lộ, và giấy phép lái xe

- b) Hạ tầng kỹ thuật, bao gồm có tiến hành kiểm định ATGT
- c) Các phương tiện theo thống kê chung trên toàn quốc
- d) Quản lý và đào tạo lái xe
- e) Tổ chức giao thông và quản lý vận tải
- f) Cưỡng chế
- g) Tuyên truyền ATGT
- h) Giáo dục ATGT trong nhà trường
- i) Cấp cứu

Bản thảo Đề án được xây dựng dựa trên đánh giá một cách toàn diện và đã đề xuất các biện pháp giải quyết. Bản thảo Đề án này đóng một vai trò quan trọng trong việc lập chính sách ATGT. Tuy nhiên, bản thảo đề án này sẽ thiết thực hơn và có tính thuyết phục hơn đối với các nhà lãnh đạo và người dân nếu nó có thể làm sáng tỏ những yếu tố sau:

- Trong việc đánh giá hiện trạng, một phần lớn được dành để mô tả chứ chưa đánh giá hiện trạng, nhưng nó sẽ tốt hơn nếu bản thảo Đề án tập trung nhiều nữa vào việc đánh giá hiện trạng, đặc biệt những yếu tố cần được cải thiện. Ví dụ: trong cấu trúc tổ chức về quản lý nhà nước ATGT, không có ý kiến bình luận nào về việc quản lý này, mà chỉ mô tả về công việc quản lý.
- Tất cả các biện pháp là cần thiết, nhưng những biện pháp này với khoản chi phí rất lớn liệu có đủ để đảm bảo ATGT đến năm 2010 hay không? Đặc biệt, bản thảo Đề án đề xuất biện pháp đối phó dựa trên việc phân tích thực trạng mà không có sự xem xét những yêu cầu về ATGT trong tương lai trên cơ sở dự báo các điều kiện ATGT sau này. Có thể là tai nạn giao thông trong những năm tới sẽ phát triển ngày càng phức tạp thì sao.
- Quan điểm “toàn dân” được nêu trong Chỉ thị 22/CT/TW vẫn chưa thật rõ ràng trong bản thảo đề án này.
- Vai trò của hai nguồn lực rất quan trọng đối với ATGT: nguồn nhân lực và việc ứng dụng khoa học kỹ thuật vẫn chưa được đề cập đến. Dường như là các nguồn nhân lực hiện có cho ATGT đặc biệt các cán bộ ở các cơ quan ATGT cần phải được lưu ý nâng cao trình độ hơn nữa.
- Tổng chi phí dự kiến 34,317.585 tỷ đồng VN trong bản thảo đề án này là rất lớn: nó chiếm 30% tổng sản phẩm thu nhập quốc nội và 118% tổng thu nhập của ngân sách nhà nước ước tính cho năm 2007 (xem bảng 3.3.5). Do vậy, dễ hiểu là Quyết định 259 chỉ phê duyệt một số dự án với kinh phí chấp nhận được. Thông thường, phần lớn (80%) tổng chi phí liên quan tới các yếu tố kỹ thuật. Tất cả các yếu tố khác như là tuyên truyền - giáo dục, cưỡng chế và cấp cứu cần 20% còn lại. Việc tuyên truyền - giáo dục và cưỡng chế chiếm tỷ lệ ngân sách nhỏ hơn nhưng lại có ảnh hưởng rất lớn cho cả dài hạn và ngắn hạn.

Bảng 3.3. 5 So sánh dự toán chi phí trong đề án với Tổng thu nhập quốc nội và thu nhập của ngân sách quốc gia ước tính năm 2007

Hạng mục	Số lượng (triệu đồng VN)
Kinh phí dự kiến cho đến năm 2010 trong bản trình duyệt.	334.317.585
Kinh phí được duyệt trong Quyết định No.259/QĐ/TTg ngày 04/03/2009	6 953
Tổng thu nhập quốc nội ước tính cho toàn bộ năm 2007 (*)	1.130.000.000
Tổng thu nhập ngân sách nhà nước, ước tính năm 2007 (*)	281.900.000

Nguồn: (*) Bộ Tài chính. Trang web <http://www.mof.gov.vn/Default.aspx?tabid=4911&ItemID=38665>

(2) Chiến lược để đảm bảo ATGT quốc gia tới năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030

Nhóm Công tác đứng đầu là Chủ tịch Ban thường trực Ủy Ban ATGT QG được thành lập để chuẩn bị Chiến lược này. Nhóm Công tác này đã soạn thảo danh mục các nội dung chính để thảo luận với các cơ quan liên quan.

(ii) Các hoạt động hiện nay đối với ATGT: phong trào thực hiện Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP của Chính phủ

Như đã được đề cập trong Chương 2, trước thực tế là tai nạn giao thông ở Việt Nam là vấn đề đặc biệt nghiêm trọng và là vấn đề xã hội hết sức bức xúc, Chính phủ muốn có một loạt các hoạt động mạnh mẽ với việc ban hành một trong những văn bản quan trọng: Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP của Chính phủ ngày 29 tháng 2 năm 2007 có thể được xem như đánh một dấu mốc trong công tác ATGT. Các hoạt động ATGT trên toàn quốc bây giờ tập trung cho việc thực hiện Nghị quyết này.

Nghị quyết đưa ra 07 nhóm giải pháp dựa trên đề án đã được trình bày ở trên.

(1) Quan điểm “Toàn dân” và “Đồng bộ”

Trong khi vẫn duy trì quan điểm “đồng bộ” khá rõ trong Đề án, thì quan điểm “Toàn dân” đã được chú ý nhiều hơn trong Nghị quyết, Nghị quyết nêu rõ:

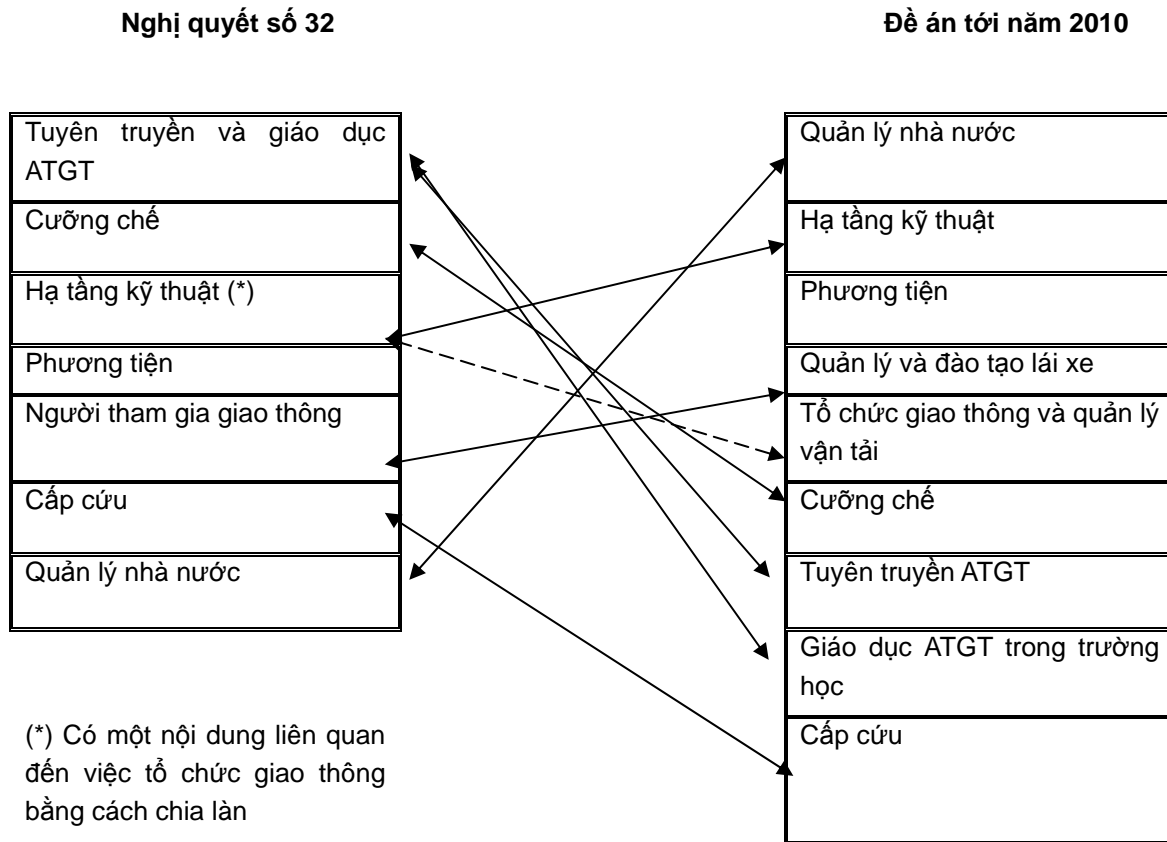
"Để kiềm chế gia tăng tai nạn giao thông, đòi hỏi phải có sự tham gia của toàn xã hội, nhất là các cơ quan nhà nước từ Trung ương đến địa phương, chính quyền các cấp, các tổ chức, các đoàn thể và mỗi người tham gia giao thông đều phải có trách nhiệm tham gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông. Chỉ có như vậy thì các quy định của pháp luật trật tự an toàn giao thông mới đi vào cuộc sống một cách thiết thực"

(2) Sự khác nhau trong việc bố trí các nhóm biện pháp

Sự so sánh trong bảng 3.3.6 chỉ ra sự khác nhau trong việc bố trí các nhóm biện pháp giữa hai tài liệu. Sự bố trí này cho thấy các mức độ ưu tiên khác

nhau. Với quan điểm “Toàn dân”. Nghị quyết số 32 tập trung cao vào tính ưu tiên cho giáo dục - tuyên truyền, và cưỡng chế.

Bảng 3.3.6 Sự so sánh về các nhóm biện pháp giữa Nghị quyết số 32 và Đề án tới năm 2010



(3) Các biện pháp được lựa chọn nên được thực hiện đầy đủ và kiên quyết

Một điểm đặc biệt trong Nghị quyết này đó là Chính phủ chỉ chọn một số biện pháp cần thiết trong mỗi nhóm của Đề án. Đối với mỗi biện pháp, các cơ quan liên quan được yêu cầu quản lý việc lập quy hoạch và thực hiện một cách đầy đủ và nghiêm túc

- Nghị quyết nhấn mạnh việc tuyên truyền giáo dục ATGT là một biện pháp quan trọng hàng đầu và đòi hỏi các cơ quan liên quan nên tập trung đặc biệt và thực hiện các hoạt động một cách thường xuyên và liên tục.
- Đặc biệt, Chính phủ đã chỉ thị tất cả mọi người đi mô tô xe máy phải đội mũ bảo hiểm từ ngày 15 tháng 12 năm 2007 và công tác tuyên truyền, cưỡng chế sẽ được tiến hành nhằm thực hiện chỉ thị này.
- Đối với quản lý nhà nước về ATGT, có một sự khác biệt giữa việc hướng dẫn của Nghị quyết này và đề xuất của Đề án như nêu trong Bảng 3.3.7

Bảng 3.3. 7 Sự khác nhau giữa Nghị quyết này và đề xuất của Đề án về Quản lý nhà nước

Nghị quyết số 32	Đề án tới 2010
<p>a) ... kiện toàn Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và Ban An toàn giao thông ở địa phương theo hướng nâng cao trách nhiệm, quyền hạn trong tổ chức phối hợp và tính chuyên nghiệp của bộ máy này.</p> <p>b) ... kiện toàn tổ chức, nâng cao năng lực quản lý nhà nước về an toàn giao thông của Bộ và các Sở Giao thông vận tải (Sở Giao thông công chính).</p>	<p>... kiện toàn UBATGTQG theo hướng chuyên trách nhằm nâng cao trách nhiệm, quyền hạn và tính chuyên nghiệp của Ủy ban ATGTQG.</p>

Đề xuất trong Đề án này có ngụ ý là Ủy Ban An toàn Giao thông Quốc gia không chỉ là cơ quan phối hợp như hiện nay, mà còn là cơ quan quản lý nhà nước về An toàn giao thông.

Nghị quyết số 32 chưa chấp thuận điều này và nêu rõ đây là chức năng của Bộ Giao thông vận tải, đồng thời tăng cường vai trò phối hợp của Ủy Ban An toàn Giao thông Quốc gia.

Sự khác nhau này không có nghĩa là từ chối đề xuất trong Đề án, nhưng các đề xuất nên được nghiên cứu cẩn thận hơn trước khi được chấp thuận.

Tất cả các cơ quan nhà nước có liên quan như là Ủy Ban An toàn Giao thông Quốc gia,, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Y tế, các bộ ngành khác và tất cả các tỉnh/ thành phố được hướng dẫn lập kế hoạch thực hiện Nghị quyết này. Các hoạt động được tập hợp trong:

- Kế hoạch số 272/UGATGTQG ngày 18 tháng 7 năm 2007, thẩm định ATGT không được đề cập trong kế hoạch này.
- Văn bản chính thức của Bộ Giao thông vận tải số 4359/BGTVT-VT ngày 13 tháng 7 năm 2007;
- Kế hoạch của Bộ Công an số 75/KH/BCA (C11) ngày 07 tháng 07 năm 2007
- Các tài liệu khác.

Về cơ bản, các hoạt động này tập trung vào các biện pháp khẩn cấp để đảm bảo trật tự an toàn giao thông ngay trong tình hình hiện tại.

3.4 Luật Giao thông đường bộ

1) Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi năm 2008)

Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) đã được Quốc hội Việt Nam thông qua ngày 13/11/2008 và sẽ có hiệu lực từ ngày 01/07/2009. Đây là bản sửa đổi toàn diện so với văn bản Luật năm 2001.

(i) Luật Giao thông đường bộ (năm 2001)

Luật Giao thông đường bộ hiện hành được Quốc hội Việt Nam thông qua ngày 29/6/2001 và có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2002 (sau đây gọi là Luật GTĐB 2001). Đây là luật đầu tiên về giao thông đường bộ ở Việt Nam, được đúc

kết sau một quá trình thực hiện các pháp lệnh, nghị định, thông tư có liên quan.

Luật Giao thông đường bộ có tính xã hội sâu rộng, tác động đến mọi mặt của đời sống kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh và phát triển của đất nước. Sau 06 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ đã đạt được kết quả trên các mặt sau:

- Tạo được hành lang pháp lý để điều chỉnh hoạt động giao thông vận tải đường bộ;
- Góp phần quan trọng hình thành ý thức nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường;
- Góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành giao thông đường bộ và nền kinh tế đất nước;
- Tạo lập được những điều kiện thuận lợi để ngành giao thông đường bộ Việt Nam chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải của các nước trong khu vực.

Tuy nhiên, cùng với sự phát triển của nền kinh tế đất nước, sự hoàn thiện của hệ thống pháp luật Việt Nam, trong xu thế Việt Nam đang hội nhập sâu rộng với quốc tế thì Luật GTĐB năm 2001 đã phát sinh một số vấn đề cần được nghiên cứu sửa đổi, bổ sung kịp thời như: phạm vi điều chỉnh của luật; nồng độ cồn trong máu và hơi thở đối với người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; kiểm tra tải trọng xe trên đường bộ; tỷ lệ quỹ đất dành cho giao thông đường bộ trong đô thị; huy động các nguồn lực ngoài ngân sách cho bảo trì đường bộ; chính sách thu hút các nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; điều chỉnh về độ tuổi của lái xe; hoạt động và điều kiện kinh doanh vận tải; nhiệm vụ, quyền hạn của Thanh tra đường bộ, cảnh sát giao thông đường bộ, cảnh sát khác và công an xã v.v...

(ii) Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi năm 2008) so với Luật GTĐB (2001)

Luật GTĐB (sửa đổi năm 2008) gồm 8 Chương với 89 Điều. So với Luật 2001 thì trong số 89 Điều của Luật 2008 chỉ có 03 Điều được giữ nguyên cả nội dung và kết cấu (3,37%); có 68 Điều bổ sung, sửa đổi (76,40%) và 18 Điều mới (20,23%).

Về nội dung, đáng lưu ý là vấn đề An toàn giao thông là một trong các nội dung được chú trọng nên trong Luật 2008 có nhiều quy định chặt chẽ nhằm đảm bảo tốt hơn trật tự an toàn giao thông so với Luật 2001. Một số điểm sửa đổi đáng lưu ý như sau:

- Chương I. Những quy định chung

Chương này quy định về phạm vi điều chỉnh; đối tượng áp dụng; giải thích từ ngữ; nguyên tắc hoạt động, chính sách phát triển, quy hoạch giao thông vận tải đường bộ; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ và các hành vi bị nghiêm cấm.

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2001, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định rõ hơn về phạm vi điều chỉnh theo hướng liệt kê tên Chương để thể hiện đầy đủ các lĩnh vực điều chỉnh của Dự thảo Luật, đồng thời quy định rõ và bổ sung một số nguyên tắc trong hoạt động giao thông đường bộ cho phù hợp với phạm vi điều chỉnh toàn diện hoạt động giao thông vận tải đường bộ.

Đáng chú ý là theo quan điểm bảo đảm trật tự an toàn giao thông, có một số thay

đổi cơ bản ở Chương này trong nhiều từ ngữ mới được giải thích tại Điều 3, đặc biệt khái niệm “đất của đường bộ” có sự thay đổi về cơ bản, không chỉ là “phần đất trên đó công trình đường bộ được xây dựng” như quy định tại Luật năm 2001, mà còn thêm “phần đất dọc hai bên đường bộ để quản lý, bảo trì, bảo vệ công trình đường bộ”, như vậy đã mở rộng hơn so với quy định của Luật năm 2001. Bên cạnh đó, một số khái niệm cũng có những điểm mới cần chú ý như khái niệm “phương tiện giao thông cơ giới đường bộ” được bổ sung đối tượng là “rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo” và “xe máy điện”, khái niệm “Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ” được bổ sung đối tượng là “xe đạp máy” và “xe lăn dùng cho người khuyết tật”.

Đối với các hành vi bị nghiêm cấm (Điều 8), Luật cũng có quy định chặt chẽ hơn đối với hành vi sử dụng đồ uống có cồn (rượu, bia) của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông, cụ thể: nghiêm cấm người “điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”, còn đối với người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy thì nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở không được “vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở”. Như vậy, với những đối tượng điều khiển ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường, do mức độ nguy hiểm cao hơn nên Luật quy định nghiêm cấm sử dụng đồ uống có cồn (rượu, bia...), đối với người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy trên đường, tuy Luật không cấm nhưng quy định nồng độ cồn thấp hơn so với quy định của Luật năm 2001 và là mức 35 nước trên thế giới áp dụng.

- **Chương II. Quy tắc giao thông đường bộ**

So với Luật năm 2001, Luật Giao thông đường bộ bổ sung một số quy định về quy tắc giao thông đường bộ cho phù hợp với tình hình phát triển của xã hội, bảo đảm an toàn giao thông như quy định các đối tượng không được đi vào đường cao tốc (gồm người đi bộ, xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô và máy kéo; xe máy chuyên dùng có tốc độ thiết kế nhỏ hơn 70 km/h); quy định cụ thể về độ tuổi của trẻ em được chở thêm trên xe mô tô, xe gắn máy là dưới 14 tuổi và xe đạp là dưới 7 tuổi (Luật năm 2001 không quy định độ tuổi cụ thể).

Điểm đáng chú ý trong Chương này là ngoài quy định người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy phải đội mũ bảo hiểm có cài quai đúng quy cách, Luật Giao thông đường bộ còn bổ sung quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm đối với người điều khiển, người ngồi trên xe đạp máy. Mặc dù theo quy định tại Điều 3, xe đạp máy được xếp vào loại xe thô sơ nhưng để bảo vệ tính mạng của người tham gia giao thông, Luật quy định người điều khiển loại xe này phải đội mũ bảo hiểm.

- **Chương III. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ**

So với Luật năm 2001, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 bổ sung quy định cụ thể việc phân loại đường bộ, đồng thời quy định rõ thẩm quyền phân loại và điều chỉnh các hệ thống đường bộ của Bộ Giao thông vận tải (đối với quốc lộ) và của Ủy ban nhân dân (đối với đường địa phương).

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cũng quy định tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải bảo đảm từ 16% đến 26% để đáp ứng yêu cầu phát triển lâu dài của giao thông đô thị.

Về vấn đề bảo đảm yêu cầu kỹ thuật và an toàn giao thông của công trình đường bộ, Luật bổ sung quy định về công tác thẩm định an toàn giao thông đối với công trình đường bộ, việc xây dựng công trình bảo đảm giao thông cho người đi bộ, người khuyết tật, quy định cụ thể việc đấu nối, việc xây dựng đường gom để bảo đảm an toàn giao thông cho hệ thống quốc lộ. Quy định chặt chẽ đối với việc sử dụng, quản lý công trình báo hiệu đường bộ.

Đối với công tác quản lý, bảo trì đường bộ, Luật đã làm rõ khái niệm bảo trì đường bộ, quy định cụ thể hơn về nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì đường bộ, đặc biệt là việc hình thành Quỹ bảo trì đường bộ để quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ và đường địa phương.

- Chương IV. Phương tiện tham gia giao thông đường bộ

Chương này quy định về điều kiện tham gia giao thông đường bộ của các loại phương tiện, cấp, thu hồi đăng ký và biển số xe cơ giới, quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ.

So với Luật năm 2001, Chương này được sửa đổi một số nội dung cho phù hợp với Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.

- Chương V. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

Chương này quy định về điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông, giấy phép lái xe, tuổi và sức khỏe của người lái xe, đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe.

Đối với quy định về người lái xe, Luật Giao thông đường bộ quy định nâng độ tuổi tối thiểu của người lái xe ô tô chở người từ 10-30 chỗ ngồi tăng từ 21 tuổi (theo Luật năm 2001) lên là 24 tuổi, tuổi tối thiểu của người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi tăng từ 25 tuổi (theo Luật năm 2001) lên là 27 tuổi.

- Chương VI. Vận tải đường bộ

So với Luật năm 2001, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã phân biệt, làm rõ hoạt động vận tải đường bộ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ nhằm tạo thuận lợi cho công tác quản lý nhà nước đối với hai loại hình dịch vụ này

Luật cũng đã bổ sung quy định về quản lý hoạt động vận tải đường bộ, quy định chặt chẽ điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô, đặc biệt quy định “phương tiện kinh doanh vận tải phải gắn thiết bị giám sát hành trình của xe theo quy định của Chính phủ”. Đây là quy định mang tính đột phá trong việc áp dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật vào công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải.

- Chương VII. Quản lý nhà nước, gồm 4 Điều (từ Điều 84 đến Điều 87)

Điều 84, khoản 1 khẳng định rằng “*xây dựng và chỉ đạo thực hiện chương trình quốc gia về an toàn giao thông đường bộ*” là nằm trong các nội dung quản lý nhà nước về Giao thông đường bộ.

Cụ thể, toàn bộ “Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường bộ” được nêu ở Điều 84 như sau:

1. Xây dựng quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển giao thông đường bộ; xây dựng và chỉ đạo thực hiện chương trình quốc gia về an toàn giao thông đường bộ.

2. Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về giao thông đường bộ; quy chuẩn, tiêu chuẩn về giao thông đường bộ.
3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ.
4. Tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.
5. Đăng ký, cấp, thu hồi biển số phương tiện giao thông đường bộ; cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ.
6. Quản lý đào tạo, sát hạch lái xe; cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ
7. Quản lý hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải; tổ chức cứu nạn giao thông đường bộ.
8. Tổ chức nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ về giao thông đường bộ; đào tạo cán bộ và công nhân kỹ thuật giao thông đường bộ.
9. Kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo; xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ.
10. Hợp tác quốc tế về giao thông đường bộ.”

Tất cả những nội dung này có quan hệ chặt chẽ, và nội dung đầu tiên đề cập trực tiếp trong khi các nội dung khác đề cập gián tiếp đến an toàn giao thông.

Như đã biết, tất cả 4 thành phần của hệ thống giao thông cần được xem xét một cách toàn diện trong bất cứ biện pháp an toàn giao thông nào. Bảng 3.4.1 trình bày tóm tắt về những thành phần này trong phạm vi quản lý nhà nước về giao thông.

Bảng 3.4. 1 Quan hệ giữa 4 thành phần của hệ thống giao thông và 9 nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường bộ

Số TT	Thành phần hệ thống giao thông	Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường bộ	Nhận xét
1	Cơ sở hạ tầng	4	Nội dung thứ 10 (hợp tác quốc tế) liên quan tới các nội dung khác.
2	Phương tiện	5	
3	Người tham gia GT	3,6,7	
4	Môi trường (tự nhiên, xã hội, pháp lý, quy hoạch)	1,2,5,8,9	

Về “Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường bộ”, Điều 85 ghi rõ:

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.
2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.
3. Bộ Công an thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan; thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp trong việc cung cấp số liệu đăng ký phương tiện giao thông đường bộ, dữ liệu về tai nạn giao thông

và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe.

4. Bộ Quốc phòng thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

5. Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

6. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương.”

Như vậy, cũng như Luật 2001, vai trò của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia vẫn không được nêu với lý giải là Ủy ban này chỉ đóng vai trò phối hợp, chứ không tham gia quản lý nhà nước.

So với Luật năm 2001, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 bổ sung một số nội dung quản lý nhà nước về vận tải đường bộ như việc quản lý hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải, tổ chức cứu nạn giao thông đường bộ đồng thời phân định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường bộ của các cơ quan quản lý nhà nước liên quan.

Luật cũng quy định bổ sung một số nhiệm vụ, quyền hạn của thanh tra đường bộ để nâng cao vai trò, hiệu quả của lực lượng thanh tra, kịp thời ngăn chặn những hành vi vi phạm pháp luật.

Điểm đáng chú ý trong Chương này quy định việc huy động các lực lượng cảnh sát khác và công an xã phối hợp với cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự an toàn giao thông đường bộ trong trường hợp cần thiết theo quy định của Chính phủ. Quy định này xuất phát từ yêu cầu thực tế, khi tình hình an toàn giao thông diễn biến phức tạp, lực lượng cảnh sát giao thông còn mỏng, yêu cầu bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn đòi hỏi ngày càng cao, việc huy động các lực lượng khác tham gia hỗ trợ cảnh sát giao thông là cần thiết.

2) Thực hiện Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi năm 2008)

(i) Các thách thức cần vượt qua để thực hiện thành công

Như đã nêu, việc thực hiện thành công Luật GTĐB (sửa đổi năm 2008) chắc chắn sẽ đóng góp đáng kể vào công tác tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông. Nhưng cũng có thể thấy, đây không phải việc dễ dàng vì bên cạnh những quy định đã tương đối quen biết, còn có những quy định, tuy rất đúng và cần thiết, nhưng muốn thực hiện thành công, cần có nỗ lực rất lớn để đề ra và thực hiện một kế hoạch xác thực, tương tự như kế hoạch về việc đội mũ bảo hiểm cuối năm 2007. Sau đây là một số những thách thức như vậy:

- Các biện pháp chặt chẽ chống rượu bia như quy định nghiêm cấm người “điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”;
- Quy định rằng người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy thì nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở không được “vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở ”
- Quy định người đi xe đạp điện phải đội mũ bảo hiểm;

- Quy định lắp hộp đen trên xe tham gia kinh doanh vận tải đường bộ;
- Quy định ràng buộc trách nhiệm của người kinh doanh vận tải “Chịu trách nhiệm về hậu quả mà người làm công, người đại diện gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải trái quy định của Luật”;

(ii) Nỗ lực đảm bảo thực hiện thành công Luật

Điều dễ hiểu là Chính phủ mong muốn thực hiện thành công Luật, vì như đã nêu, điều đó sẽ góp phần tăng cường công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Đây là một nhiệm vụ không dễ dàng và nó đòi hỏi sự nỗ lực của cả hệ thống chính trị Việt Nam

Có hai nhóm việc chủ yếu: a) hình thành một khuôn khổ pháp lý đầy đủ để đảm bảo việc thực hiện; b) tuyên truyền rộng rãi cho mọi người dân để biết và thực hiện.

Để triển khai thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Bộ Giao thông vận tải đã tiến hành rà soát, lập Danh mục văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008, có 48 văn bản, gồm 10 Nghị định của Chính phủ, 32 Thông tư của Bộ trưởng và 06 văn bản do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh ban hành. Trong đó, Bộ Giao thông vận tải chủ trì xây dựng 27 văn bản (8 Nghị định của Chính phủ, 19 Thông tư của Bộ trưởng). Đáng lưu ý là ngay trước khi Quốc hội thông qua Luật 2008, Ban soạn thảo cũng đã Dự thảo 07 Nghị định hướng dẫn thi hành Luật trình kèm cùng Dự thảo Luật để Đại biểu Quốc hội tham khảo trong quá trình nghiên cứu, xem xét thông qua Dự án Luật.

Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-BGTVT ngày 21/1/2009 ban hành Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 để giao nhiệm vụ cho các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ chủ trì xây dựng cũng phối hợp với các Bộ, ngành liên quan xây dựng văn bản hướng dẫn thi hành Luật.

Ngoài ra, Bộ Giao thông vận tải sẽ có văn bản đề nghị các Bộ khác như Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Quốc phòng, Bộ Tài chính xây dựng hoặc ban hành theo thẩm quyền các văn bản, cố gắng đến mức cao nhất bảo đảm hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật được ban hành trước khi Luật có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2009.

Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải cũng đã ban hành Quyết định số 201/QĐ-BGTVT về Chương trình tuyên truyền, phổ biến Luật Giao thông đường bộ của Bộ năm 2009. Đây là một trong những công tác trọng tâm trong năm nay với mục tiêu tuyên truyền kịp thời, thường xuyên với nhiều hình thức các quy định của Luật Giao thông đường bộ đến từng người dân, đặc biệt là các quy định mới, bảo đảm về cơ bản, các cơ quan quản lý nhà nước cũng như người dân được tiếp cận để có cách hiểu đúng và thống nhất các quy định trước khi Luật có hiệu lực thi hành, tạo điều kiện thuận lợi trong quá trình triển khai thực hiện Luật.

3.5 Ngân sách và phân bổ ngân sách cho an toàn giao thông

1) Tổng quát

Trên cơ sở đánh giá “Tai nạn giao thông, đặc biệt tai nạn giao thông đường bộ đã gây

ra những thiệt hại to lớn về người, tài sản của Nhà nước và nhân dân, đang là vấn đề xã hội hết sức bức xúc, nghiêm trọng” (Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/06/2007 của Chính phủ), Chính phủ luôn luôn ưu tiên phân bổ ngân sách cho công tác an toàn giao thông, nhưng do nguồn ngân sách hạn chế, nên cần phải có kế hoạch giải ngân từng bước.

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

Kinh phí cho công tác đảm bảo an toàn giao thông gồm 5 nội dung chính sau đây:

- Về công trình kỹ thuật (xoá các điểm đen, cải thiện công tác quản lý giao thông...) Kinh phí này chiếm một phần lớn ngân sách dành cho an toàn giao thông, thường là khoảng 70-80%. Ví dụ kinh phí cho kế hoạch lập lại hành lang an toàn giao thông trên quốc lộ 1 dự kiến là khoảng 14,365 tỷ đồng (khoảng 900 triệu USD)²
- Cấp cứu tai nạn
- Cưỡng chế thi hành luật
- Tuyên truyền, giáo dục
- Kinh phí cho hoạt động thường xuyên của các cơ quan an toàn giao thông.

(Kinh phí này bao gồm chi phí văn phòng, chi phí quản lý, hành chính, văn phòng phẩm an ninh v.v).

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

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

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

² Quyết định 1856/QĐ-TT ngày 27/12/2007 của Thủ tướng phê duyệt Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt.

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

Việc phân bổ ngân sách này chủ yếu được quy định bằng các thông tư của Bộ Tài chính hoặc quyết định của Bộ GTVT theo loại kinh phí và nguồn ngân sách. Bảng 3.5.1 trình bày tóm tắt phân bổ ngân sách an toàn giao thông. Đáng chú ý là ngân sách nhà nước (trung ương hoặc địa phương) qua Bộ GTVT và Bộ Tài chính phần lớn là dành cho:

- Công trình kỹ thuật;
- Giáo dục an toàn giao thông tại các trường học

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

Trong phần tiếp theo sẽ thảo luận chi tiết hơn về ngân sách của UBATGTQG và Ban ATGT tỉnh trong đó hai văn bản của Bộ tài chính có vai trò quan trọng:

- Thông tư số 106/2004/TT-BTC ngày 09/11/ 2004;
- Thông tư số 89/ 2007/TT-BTC ngày 25/7/ 2007.

Bảng 3.5. 1 Tóm tắt phân bổ ngân sách an toàn giao thông

Thứ tự	Kinh phí	Nguồn ngân sách	Cơ quan thực hiện	Quy chế tài chính	Ghi chú
1	Hạ tầng kỹ thuật				
	- khai thác đường	Ngân sách nhà nước	- Cục DB đối với quốc lộ - Sở GTVT đối với đường địa phương	- Điểm đến: Quyết định 13/ 2005/QĐ-BGTVT 02/ 02/ 2005 - Kiểm tra ATGT: Quyết định số 23/ 2007/QĐ-BGTVT 05/5/ 2007 - Quy định khác về quỹ duy tu, bảo dưỡng và sửa chữa đường như là Quyết định số 3479 /2001/QĐ-BGTVT 19/10/2001	Chủ yếu từ quỹ duy tu bảo dưỡng đường Ngân sách này có thể từ nguồn nhà nước , tư nhân v.v
	- Dự án đang thực hiện	Nguồn ngân sách dự án	- Chủ đầu tư dự án		
2	Cấp cứu	- Ngân sách NN - Đóng góp xã hội - Tài trợ	- Bộ Y tế và các đơn vị Y tế (bệnh viện, trạm cấp cứu vv.)	- Công ty bảo hiểm	
3	Giáo dục tại các trường học	- Ngân sách NN - Đóng góp xã hội	- Bộ GD&ĐT và Sở GD&ĐT	?	
4	Tuyên truyền giáo dục tại cộng đồng		- UBATGTQG - Ban ATGT tỉnh	- Hoạt động ATGT ở cấp trung ương: Thông tư số 106/2004/TT-BTC 09/11/ 2004;	Bao gồm giáo dục ATGT cho lái xe
5	Cưỡng chế thi hành luật	- Ngân sách NN - Các khoản thu từ xử phạt vi phạm	- Bộ CA - Cảnh sát GT - Bộ GTVT, Cục DB , Sở GTVT - thanh tra giao thông	- <i>Cấp địa phương</i> : Thông tư số 89/ 2007/TT-BTC 25/7/ 2007	
6	Các hoạt động và kinh phí thường xuyên của cơ quan ATGT		- UBATGTQG - Ban ATGT tỉnh	- <i>Lương và chi phí thường xuyên</i> : các quy định hiện hành khác	
7	Các hoạt động của ban ATGT tại các doanh nghiệp, cơ quan	- Ngân sách riêng của cơ quan - Tài trợ - Đóng góp xã hội	- Doanh nghiệp - Cơ quan xã hội như bệnh viện - Các tổ chức xã hội /quần chúng (Mặt trận TQ, Hội phụ nữ, Hội cựu chiến binh...)	- Các quy chế tài chính khác nhau	Có các ban ATGT ở các doanh nghiệp vận tải

2) Ngân sách cho UBATGTQG

(i) Tổng quát

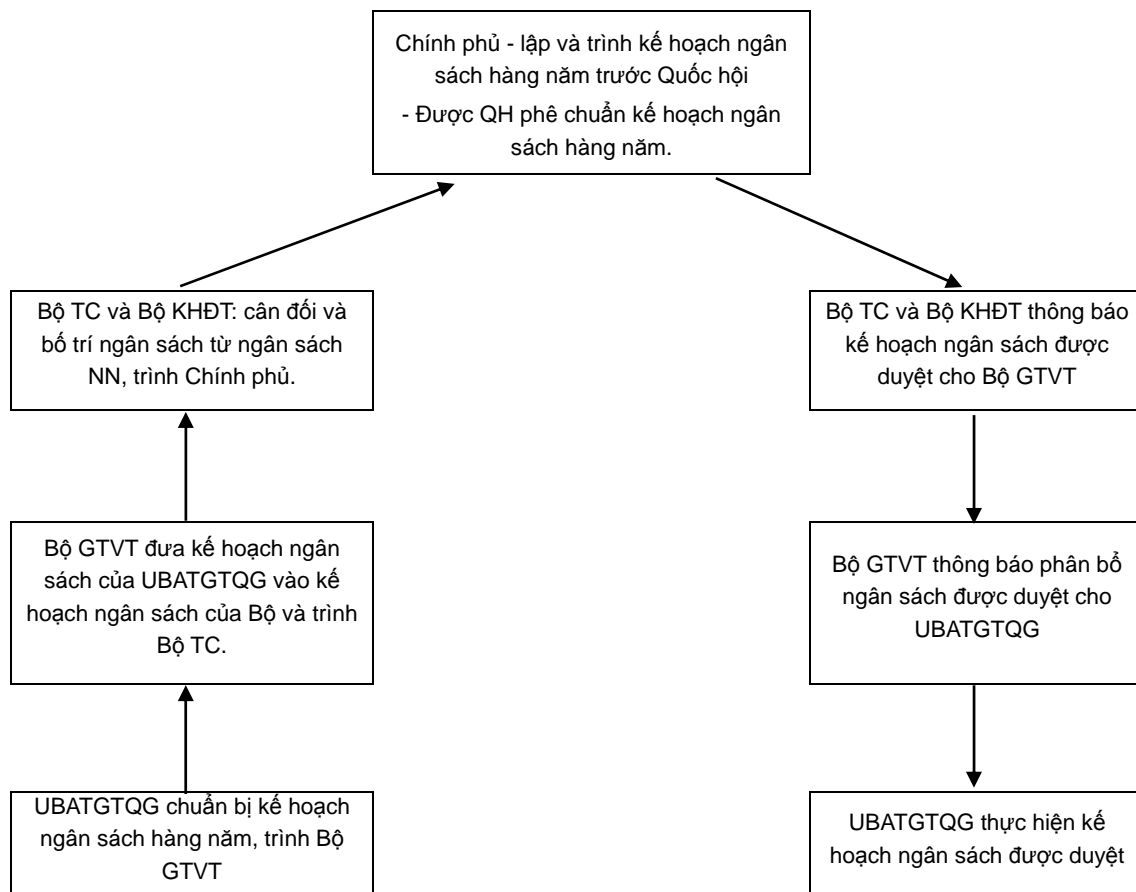
Tất cả kinh phí của UBATGTQG (kể cả Ban thường trực và Văn phòng thường trực UBATGTQG) được chi trả từ ngân sách nhà nước và được quy định bởi Thông tư số 106/2004/TT-BTC nhưng có một số ngoại lệ:

- Ban quản lý dự án ATGT là một đơn vị sự nghiệp của UBATGTQG, nhưng kinh phí cho Ban QLDA là từ các dự án có liên quan và được quản lý bởi những quy chế khác, chủ yếu là những quy chế về đầu tư xây dựng.
- Báo Bận đường cũng là một đơn vị của UBATGTQG. Một phần kinh phí của báo là từ UBATGTQG, một phần có được từ các hoạt động của báo theo các quy định về hoạt động thông tin đại chúng.

(ii) Kế hoạch ngân sách hàng năm

UBATGTQG không phải là đơn vị dự toán ngân sách cấp 1. Tất cả các bước lập kế hoạch tài chính như dự toán ngân sách, kế toán, kiểm toán và thanh quyết toán đều nằm dưới sự quản lý của Bộ GTVT. Bảng dưới đây trình bày việc lập dự toán ngân sách của UBATGTQG ở cấp thấp hơn Bộ GTVT

Hình 3.5. 1 Lập kế hoạch ngân sách của UBATGTQG NTSC



(iii) Các nội dung chi của UBATGTQG

Trên cơ sở chức năng của UBATGTQG, thông tư số 106/2004/TT-BTC quy định những nội dung chi của UBATGTQG từ nguồn ngân sách nhà nước.

- (i) Chi hoạt động của Văn phòng thường trực Ủy ban an toàn giao thông quốc gia.
- (ii) Chi bảo đảm trật tự an toàn giao thông quốc gia:
 - a) Chi hợp định kỳ sơ kết, tổng kết về trật tự an toàn giao thông.
 - b) Chi khen thưởng cho cá nhân, tập thể có thành tích xuất sắc trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông quốc gia theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và Chủ tịch Ủy ban an toàn giao thông quốc gia.
 - c) Chi cho công tác tuyên truyền giáo dục, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông, bao gồm cả việc hỗ trợ in ấn tài liệu giảng dạy cho học sinh các cấp để đưa pháp luật về trật tự an toàn giao thông vào các trường học.
 - d) Chi cho công tác xây dựng các chương trình, đề án về bảo đảm trật tự an toàn giao thông và tổ chức thí điểm ứng dụng các giải pháp vào thực tiễn.
 - e) Chi hội nghị, hội thảo, tập huấn, hội thi về công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông.
 - f) Chi hợp tác quốc tế về trật tự an toàn giao thông.
 - g) Chi cho việc khắc phục khẩn cấp hậu quả những vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng.
 - h) Chi hỗ trợ công tác đào tạo nghiệp vụ về trật tự an toàn giao thông.
 - i) Chi hỗ trợ việc biên soạn, sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông.
 - j) Chi hỗ trợ chi phí cho hoạt động kiểm tra liên ngành về công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông.”

3) Khoản thu từ tiền phạt vi phạm quy định về giao thông và ngân sách an toàn giao thông ở các tỉnh/thành phố

(i) Thu từ tiền phạt vi phạm quy định về giao thông

Bảng 3.5.2 trình bày những số liệu về tiền phạt hành vi vi phạm giao thông mà cảnh sát giao thông đã xử lý. Số liệu từ thanh tra giao thông trong cả nước hiện không có, nhưng trong bảng 3.5.3 là số liệu của Hà Nội. Bảng này cho thấy rằng:

- Từ năm 2003 số vụ vi phạm giao thông được xử lý ngày càng tăng nhanh. Điều này có thể được giải thích từ việc các hoạt động của cảnh sát và thanh tra giao thông được tăng cường sau khi có chỉ đạo của Chính phủ vào số vụ vi phạm giao thông cũng ngày càng tăng.
- Tổng số thu từ phạt vi phạm giao thông được ước tính vào khoảng 35-40 triệu USD, tính tất cả các vụ vi phạm được cả cảnh sát và thanh tra giao thông xử lý. Nguồn thu này tạo thành nguồn quỹ quan trọng cho công tác ATGT.

Bảng 3.5. 2 Số liệu về phạt vi phạm giao thông do cảnh sát xử lý

Năm	Số vụ vi phạm	Tiền phạt (tỷ VND)	Tiền phạt (triệu USD)	Tỷ giá hối đoái USD/VND (tháng 12 được Bộ TC xác định)
2002	1,271,239	139.3	9.116	15,280
2003	3,542,065	419.6	27.054	15,510
2004	4,057,406	467.8	29.764	15,717
2005	4,432,551	607.1	38.271	15,863
2006	3,462,338	559.8	34.868	16,055

Nguồn: Cục CSGTĐBĐS

Bảng 3.5.3 Số liệu về phạt vi phạm giao thông tại Hà Nội

Năm	Cảnh sát GT (*)		Thanh tra GT (**)		Tổng số tiền phạt (tỷ VND)
	Số vụ vi phạm	Tiền phạt (tỷ VND)	Số vụ vi phạm	Tiền phạt (tỷ VND)	
2003	305,289	14.5	4,695	1.4	15.9
2004	432,341	15.4	11,385	3.1	18.5
2005	315,598	12.4	13,980	4.5	16.9
2006	122,580	8.0	13,694	4.7	12.7
2007 (10 tháng)	251,784	14.0	13,953	4.7	18.7

Nguồn: (*) Cục CSGTĐBĐS và (**) Thanh tra GTCC Hà Nội

(ii) Sử dụng tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự ATGT

Như đã biết, Chính phủ phân bổ toàn bộ tiền thu từ xử phạt vi phạm trong lĩnh vực trật tự ATGT cho các hoạt động của cảnh sát, thanh tra giao thông và các ban ATGT địa phương. Việc phân bổ này hiện nay được thực hiện trên cơ sở thông tư số 89/2007/TT-BTC của Bộ TC ngày 25/07/2007³.

Trước đó, vấn đề này được quy định tại thông tư số 25/2003/TT-BTC và 47/2003/TT-BTC ngày 28/3 và 15/5/2003. Bảng 3.5.4 cho thấy sự khác nhau trong việc phân bổ tiền thu từ xử phạt vi phạm giao thông. Bảng này cho thấy rằng trước đây phần lớn khoản thu này được phân bổ cho lực lượng cảnh sát GT và hiện nay tỷ lệ này còn lớn hơn trong khi đó tỷ lệ cho Ban ATGT và thanh tra GT giảm đi.

³ Lưu ý là Bộ TC đã ban hành một thông tư khác, thông tư số 78/2007/TT-BTC ngày 06/07/2007 để thay thế hai thông tư số 25 và 47. Nhưng trước khi thông tư này có hiệu lực, Bộ TC đã công bố thông tư số 89 hiện nay.

Bảng 3.5. 4 Phân bổ tiền thu từ xử phạt vi phạm giao thông (%)

STT	Phân bổ cho	Phân bổ hiện nay (Thông tư 89/2007)	Phân bổ trước đây (Thông tư 25/2003)	Chênh lệch
1	Cảnh sát địa phương tham gia trực tiếp vào hoạt động ATGT (*)	70	30	40
2	Thanh tra GT (**)	10 (***)	12	-02
3	Ban ATGT tỉnh/thành phố	10	13	-03
4	Các lực lượng khác tham gia trực tiếp trong khu vực (Huyện, xã phường) tình nguyện viên v.v	10	10	0
5	Kho bạc nhà nước tại địa phương	0	2	-2
6	Trạm cân xe	0	3 (***)	-3
7	Chính quyền tỉnh/thành phố để sử dụng trong việc duy trì trật tự ATGT trong khu vực	0	30	-30

Lưu ý :

- (*) Có nghĩa là không chỉ có cảnh sát GT mà cả cảnh sát trật tự v.v
- (**) Tất cả các thanh tra địa phương và trung ương đang làm việc tại địa phương.
- (***) Phần này bao gồm 2% cho các trạm cân xe (nếu có) và cảng vụ đường thủy nội địa nếu có.
- (****) Trong trường hợp không có trạm cân, 3% này sẽ được thuộc về Ban ATGT tỉnh/thành phố

(iii) Kinh phí của Ban ATGT tỉnh

Trong đợt khảo sát tại 11 tỉnh/thành phố, thì Thông tư 89 mới có hiệu lực, nên các số liệu thu thập được đều liên quan đến thông tư trước đây.

Khảo sát cho thấy rằng:

Nguồn thu từ xử phạt vi phạm giao thông về cơ bản đáp ứng được nhu cầu kinh phí của các cơ quan như Ban ATGT tỉnh và thanh tra GT v.v.

- Ban ATGT Đà Nẵng: trong năm 2006 có 614 triệu đồng từ nguồn thu này và 15 triệu đồng do 1 số doanh nghiệp tài trợ.
- Hải Phòng: Tổng số tiền phạt ước tính khoảng 20 tỷ VND/năm (nhiều hơn Hà Nội) và khoảng 2 tỷ VND cho Ban ATGT.
- Lâm Đồng: trong năm 2006, Ban ATGT được phân bổ 1.183 triệu VND (trong đó 1.000 triệu được dùng cho tuyên truyền ATGT, 193 triệu đồng cho Ban ATGT và các hoạt động khác) và trong 9 tháng của năm 2007 có 628 triệu đồng (533,8 triệu VND cho tuyên truyền và 94,2 triệu VND cho các công tác khác).
- Lào Cai: 150 triệu VND được phân bổ hàng năm cho Ban ATGT tỉnh

Rõ ràng là có sự khác biệt rất lớn trong việc phân bổ ngân sách cho các Ban ATGT giữa các tỉnh (150 và 2.000 triệu VND). Sự khác biệt này liên quan tới tình hình vi phạm giao thông ở các tỉnh và các hoạt động cưỡng chế thi hành luật của cảnh sát và thanh tra giao thông.

Số tiền phạt thực tế sẽ được phân bổ vào ngày đầu tiên và ngày giữ hàng cho các đơn vị nhận đúng thời hạn. Nói chung cách làm này tạo điều kiện thuận lợi cho các đơn vị này trong hoạt động của mình.

Có một số vấn đề đối với việc sử dụng tiền thu từ xử phạt vi phạm, nó liên quan tới những quy định về thanh quyết toán. Như đã nêu trước đây, nguồn thu này về cơ bản đáp ứng được nhu cầu kinh phí nói chung, nhưng tại một số thời điểm, tại một số vùng khoản tiền thu này không đáp ứng nhu cầu một cách kịp thời hoặc có lúc lại vượt quá nhu cầu:

- Khoản tiền được phân bổ từ ngân sách, nếu không dùng hết vào cuối năm tài chính thì không được tự động sử dụng cho năm tiếp theo. Đó là lý do tại sao tất cả các Ban ATGT cố gắng dùng hết khoản kinh phí được phân bổ trong năm tài chính, thậm chí với những mục đích chưa thật cần thiết.
- Khoản thu từ xử phạt vi phạm là thuộc của mỗi tỉnh/thành phố và không thể phân bổ cho tỉnh khác. Quy định này là nhằm khuyến khích chính quyền địa phương trong việc thực thi, nhưng điều này có thể dẫn tới tình huống là dư thừa ở tỉnh này và thiếu ở tỉnh khác.
- Có rất nhiều thảo luận về tỷ lệ được xác định trong thông tư. Những tỷ lệ này có thể tốt ở một thời điểm và đối với một vùng nhưng lại không tốt ở thời điểm khác và ở vùng khác.
- Tất cả các thông tư đều quy định rằng khoản được phân bổ từ tiền xử phạt vi phạm sẽ được chia sẻ giữa thanh tra GT địa phương và thanh tra GT trung ương đang làm việc tại địa phương. Trong thực tế từ khảo sát các tỉnh/thành phố cho thấy rằng khoản dành cho thanh tra GT trung ương thường bị chính quyền địa phương bỏ qua vì thiếu những hướng dẫn cụ thể từ các cơ quan có thẩm quyền.
- Có sự mâu thuẫn logic về khoản thu này
 - Để tăng nguồn thu này, Ban ATGT cần tăng cường cưỡng chế thi hành →
 - Tăng cường chế thi hành sẽ làm giảm số vụ vi phạm →
 - Giảm số vụ vi phạm dẫn tới giảm thu từ tiền phạt vi phạm

Do mâu thuẫn này, trong quá trình khảo sát, một số người được phỏng vấn nói rằng đôi lúc tại địa phương họ việc cưỡng chế thi hành được điều chỉnh để đáp ứng chỉ tiêu phạt.