

6 CƯỜNG CHẾ GIAO THÔNG

6.1 Tổ chức và lực lượng chức năng làm công tác cưỡng chế

Cưỡng chế giao thông nhằm mục đích đảm bảo thực hiện tất các quy định liên quan đến giao thông như nêu trong bảng 6.1.1.

Bảng 6.1.1 Các hành vi nghiêm cấm khi tham gia giao thông

1. Phá hoại công trình đường bộ.
2. Đào, khoan, xẻ đường trái phép; đặt, để các chướng ngại vật trái phép trên đường; mở đường trái phép; lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ; tháo dỡ, di chuyển trái phép hoặc làm sai lệch công trình báo hiệu đường bộ.
3. Sử dụng lòng đường, hè phố trái phép.
4. Đưa xe cơ giới không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật vào hoạt động trên đường bộ.
5. Thay đổi tổng thành, linh kiện, phụ kiện xe cơ giới để tạm thời đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của xe khi đi kiểm định.
6. Đua xe, tổ chức đua xe trái phép.
7. Người lái xe sử dụng chất ma túy.
8. Người lái xe đang điều khiển xe trên đường mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc 40 miligam/1lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.
9. Người điều khiển xe cơ giới không có giấy phép lái xe theo quy định.
10. Điều khiển xe cơ giới chạy quá tốc độ quy định.
11. Bấm còi và rú ga liên tục; bấm còi trong thời gian từ 22 giờ đến 5 giờ, bấm còi hơi, sử dụng đèn chiếu xa trong đô thị và khu đông dân cư, trừ các xe ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ theo quy định của Luật này.
12. Vận chuyển trái phép hàng nguy hiểm hoặc không thực hiện đầy đủ các quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm.
13. Chuyển tải hoặc các thủ đoạn khác để trốn tránh phát hiện xe chở quá tải, quá khổ.
14. Người gây tai nạn rồi bỏ trốn để trốn tránh trách nhiệm.
15. Người có điều kiện mà cố ý không cứu giúp người bị tai nạn giao thông.
16. Lợi dụng việc xảy ra tai nạn giao thông để hành hung, đe dọa, xúi giục, gây sức ép, làm mất trật tự, cản trở việc xử lý.
17. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn, nghề nghiệp để vi phạm Luật Giao thông đường bộ.
18. Các hành vi khác gây nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ.”

Nguồn: Điều 8 Luật giao thông đường bộ (2001)

Những vi phạm quy định trong lĩnh vực giao thông có thể được xếp thành sáu nhóm:

- 1) Vi phạm quy tắc giao thông đường bộ (Ví dụ: vi phạm về tuân thủ tín hiệu giao thông, rẽ phải hoặc rẽ trái, dừng và đỗ xe v.v).
- 2) Vi phạm quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đặc biệt là lấn chiếm

hành lang an toàn giao thông đường bộ.

- 3) Vi phạm quy định về phương tiện tham gia giao thông đường bộ (ví dụ kiểm định kỹ thuật, thiết bị an toàn)
- 4) Vi phạm quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (ví dụ: đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy, công tác đào tạo lái xe)
- 5) Vi phạm quy định về vận tải đường bộ (hành khách và hàng hoá)
- 6) Các vi phạm khác có liên quan đến giao thông đường bộ (ví dụ: biển số đăng ký giả, đua xe trái phép...).

Luật giao thông đường bộ (2001) đã chỉ rõ hai lực lượng chính trong cưỡng chế giao thông là Cảnh sát giao thông và Thanh tra giao thông. Bên cạnh đó có lực lượng hỗ trợ khác như là đơn vị cảnh sát khác và lực lượng tại cấp cơ sở (như dân phòng, nhóm tự quản tại xã/phường, nhóm tình nguyện v.v). Nhiệm vụ chung được trình bày trong Bảng 6.1.2. Nói một cách không chính thức, Cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm về “giao thông động” như là phương tiện đang hoạt động và lái xe, trong khi đó Thanh tra giao thông chịu trách nhiệm về “giao thông tĩnh” như là bảo vệ cơ sở hạ tầng; trật tự tại bến, bãi đỗ xe v.v.

Bảng 6.1.2 Nhiệm vụ cưỡng chế giao thông

| Số TT | Nhiệm vụ cưỡng chế giao thông | Lực lượng chính | Nhận xét |
|--------------------|---|--|--|
| 1 | Giao thông đường bộ | | |
| | Điều khiển giao thông | Cảnh sát giao thông | Được trợ giúp bởi Thanh tra GT, lực lượng cảnh sát khác và lực lượng hỗ trợ |
| | Xử lý vi phạm giao thông | Cảnh sát giao thông | |
| Tai nạn giao thông | Cảnh sát giao thông, cảnh sát điều tra | | |
| | Dừng, đỗ xe | Cảnh sát GT, Thanh tra GT | Được trợ giúp bởi lực lượng hỗ trợ |
| 2 | Bảo vệ cơ sở hạ tầng | Thanh tra GT | Được trợ giúp bởi lực lượng hỗ trợ |
| 3 | Phương tiện | | |
| | Đăng ký | Cảnh sát GT | |
| | Kiểm tra cơ sở các trạm kiểm định kỹ thuật | Thanh tra GT | Thanh tra GT có nhiệm vụ và quyền hạn kiểm soát chất lượng của các phương tiện lưu thông như là mức độ tiếng ồn, khí thải v.v. Nhưng cho đến nay hầu như chưa có trường hợp nào được thực hiện |
| 4 | Người tham gia giao thông | | |
| | Khi lưu thông trên đường | Cảnh sát GT | |
| | Kiểm tra về công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe và đổi giấy phép lái xe. | Thanh tra GT | |
| 5 | Vận tải (hành khách và hàng hoá) | | |
| | Khi lưu thông trên đường | Cảnh sát GT | Được lực lượng cảnh sát khác và lực lượng hỗ trợ giúp đỡ, |
| | Tại bến bãi | Thanh tra GT | Được trợ giúp bởi lực lượng hỗ trợ |
| 6 | Khác | Cảnh sát giao thông, cảnh sát khác và thanh tra GT | |

Ghi chú: Lực lượng hỗ trợ: dân phòng, nhóm trật tự đô thị, nhóm tự quản, nhóm tình nguyện v.v.

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

6.2 Công tác cưỡng chế và các hoạt động khác của cảnh sát giao thông

1) Tuần tra kiểm soát

Bộ Công an coi tuần tra và kiểm soát giao thông là một trong những nhiệm vụ quan trọng nhất của CSGT. Có hai cách hiểu hơi khác nhau về cụm từ “tuần tra và kiểm soát”; một, theo nghĩa hẹp, là thuần túy tuần tra và kiểm soát còn cách hiểu khác, rộng hơn, cụm từ này bao gồm cả một số việc liên quan khác như điều khiển giao thông, xử lý vi phạm Phần lớn người dân hiểu theo nghĩa rộng này, những trong tài liệu này, để cho rõ ràng, nhóm nghiên cứu sẽ dùng cụm từ trên theo nghĩa hẹp.

(i) Quan điểm chung

Tuần tra, kiểm soát giao thông là một trong những nội dung quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông và đồng thời là nghiệp vụ chuyên môn của cảnh sát giao thông.

Điều 72 Luật giao thông đường bộ quy định về tuần tra kiểm soát của cảnh sát giao thông. Tuần tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông đường bộ

“Cảnh sát giao thông đường bộ thực hiện việc tuần tra, kiểm soát để kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; xử lý các vi phạm luật giao thông đường bộ đối với người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ và chịu trách nhiệm trước pháp luật về các quyết định của mình”

Bộ trưởng Bộ công an đã quy định nhiệm vụ quyền hạn về tuần tra kiểm soát của cảnh sát giao thông đường bộ tại quyết định số 1922/2006/QĐ-BCA (C11) ngày 05/12/2006. Quyết định này khẳng định hoạt động tuần tra kiểm soát do lực lượng cảnh sát giao thông tiến hành và tất cả người và phương tiện tham gia giao thông đều là đối tượng của hoạt động này. Quyết định cũng có các quy định cho cảnh sát giao thông trong việc thực hiện tuần tra kiểm soát:

- Nhiệm vụ và quyền hạn;
- Đồng phục, thiết bị, vũ khí, dụng cụ hỗ trợ
- Trình tự yêu cầu dừng xe
- Ba nội dung kiểm soát: giấy tờ liên quan đến lái xe và phương tiện; an toàn kỹ thuật của xe, vận chuyển hàng hoá/hành khách.

Hiện nay, những quy định trong quyết định này là những quy định cơ bản cho cảnh sát giao thông. Bộ Công an yêu cầu mọi cảnh sát giao thông phải biết rõ những quy định này. Trong chuyến khảo sát tại các tỉnh, tất cả những người được phỏng vấn đều nói rằng cơ bản họ thực hiện tất cả các quy định trong quyết định này.

Tuần tra kiểm soát có những mục tiêu khác nhau. Hoạt động này giúp cảnh sát giao thông:

- Biết chính xác tình hình giao thông hiện tại trên đường, đặc biệt những tình huống bất thường
- Xác định những vi phạm của người sử dụng phương tiện đang lưu thông
- Xác định và xử lý tai nạn giao thông nếu có

- Ngăn chặn và đấu tranh đối với tất cả các hành vi gây tác động xấu đối với trật tự, an toàn giao thông.
- Giúp ngăn chặn các loại tội phạm khác như vận chuyển ma túy, vận chuyển hàng cấm v.v.
- Xác định các vấn đề trong tổ chức giao thông, cơ sở hạ tầng v.v.

Với những hiệu quả như vậy Cảnh sát giao thông coi tuần tra kiểm soát là một trong các hoạt động thường xuyên của cảnh sát giao thông.

(ii) Thực hiện nhiệm vụ

(1) Phương thức hoạt động

Nhưng hoạt động này đòi hỏi rất nhiều nguồn lực trên khu vực rộng lớn và tình hình giao thông phức tạp. Cảnh sát giao thông không thể thực hiện hoạt động này vào bất cứ lúc nào và trên toàn bộ hệ thống giao thông. Đó đó vấn đề “Tổ chức và giám sát hoạt động tuần tra kiểm soát như thế nào” luôn được lãnh đạo cảnh sát giao thông quan tâm. Một số phương án đã được lựa chọn và thực hiện. Sau đây là hai phương thức hoạt động chính:

- Tuần tra cơ động kết hợp với các chốt kiểm tra để kiểm soát giao thông. Tuần tra cơ động có ưu điểm trong việc xác định tình huống bất thường trên đường và kịp thời giải quyết các vấn đề phát sinh, nhưng hoạt động này đòi hỏi nhiều nhân lực và kinh phí. Các chốt kiểm tra đòi hỏi kinh phí ít hơn nhưng hiệu quả thấp. Việc kết hợp hai phương thức này có nhiều ưu điểm nhưng hiệu quả của nó phụ thuộc nhiều vào chất lượng kế hoạch thực hiện.
- Chiến dịch cưỡng chế giao thông là một phương thức hoạt động khác trong đó tuần tra kiểm soát được thực hiện trên quy mô lớn hơn trong một khoảng thời gian nhất định với sự tham gia của các lực lượng cảnh sát khác. Chiến dịch thường được thực hiện theo một chủ đề cụ thể như là Đội mũ bảo hiểm theo yêu cầu của Chính phủ v.v. Hoạt động chiến dịch có tác động rất lớn đối với người tham gia giao thông nhưng đòi hỏi nhiều nhân lực, thời gian và nguồn tài chính.

(2) Chiến thuật trong tuần tra kiểm soát

Chiến thuật đóng một vai trò rất quan trọng trong tuần tra kiểm soát; không có chiến thuật hợp lý cảnh sát không thể thực hiện nhiệm vụ của mình, mà thậm chí còn có thể bị thương. Với kinh nghiệm nhiều năm Cục CSGT đã phân tích, tổng hợp những chiến thuật cần thiết cho cảnh sát. Trong đó phổ biến nhất là chiến thuật:

- Dừng phương tiện: Quyết định phương tiện nào phải dừng lại, làm thế nào và khi nào yêu cầu dừng phương tiện
- Truy đuổi xe vi phạm, đảm bảo an toàn cho người dân
- Kiểm tra tốc độ;
- Kiểm tra nồng độ cồn;

- Kiểm tra hành vi lái xe ẩu;
- Kiểm tra việc đội mũ bảo hiểm và thắt dây an toàn;
- Đấu tranh chống đua xe trái phép v.v

(3) Lực lượng

Bảng 6.2.1 giới thiệu tổng số cảnh sát giao thông và những bộ phận trực tiếp tham gia tuần tra kiểm soát. Lưu ý là:

- Đa số cảnh sát giao thông khoảng 70% tham gia trực tiếp vào hoạt động tuần tra kiểm soát (theo nghĩa rộng). Điều này có thể giải thích là tuần tra kiểm soát là hoạt động chính của cảnh sát giao thông và các hoạt động khác cơ bản dựa trên kết quả của hoạt động này.
- Tỷ lệ cảnh sát giao thông tham gia trực tiếp vào hoạt động tuần tra kiểm soát (so với tổng số) là rất cao ở cấp huyện (82%-87%) so với cấp tỉnh/ thành phố (PC26).
- Tỷ lệ này ở cấp tỉnh/ thành phố giảm đi hàng năm như được trình bày trong bảng. Điều này có thể là do xu hướng chuyển giao dần nhiệm vụ tuần tra kiểm soát cho cấp huyện và PC26 tập trung nhiều hơn vào công tác lập kế hoạch và chỉ đạo.

Bảng 6.2.1 Lực lượng cảnh sát giao thông tham gia tuần tra kiểm soát

| Năm | Lực lượng CSGT | | | CSGT tham gia trực tiếp tuần tra kiểm soát | | | | | |
|------|----------------|-------|-------|--|-------|-------|--------|--------|--------|
| | | | | Số lượng | | | Tỷ lệ | | |
| | Tổng | PC26 | Huyện | Tổng | PC26 | Huyện | Tổng | PC26 | Huyện |
| 2007 | 11,857 | 5,601 | 5,703 | 8,286 | 3,083 | 4,958 | 69.88% | 55.04% | 86.94% |
| 2006 | 10,744 | 5,238 | 5,003 | 7,690 | 3,065 | 4,398 | 71.57% | 58.51% | 87.91% |
| 2005 | 9,901 | 5,016 | 4,374 | 7,053 | 3,103 | 3,714 | 71.24% | 61.86% | 84.91% |
| 2004 | 10,272 | 5,495 | 4,254 | 7,287 | 3,676 | 3,494 | 70.94% | 66.90% | 82.13% |

Nguồn: C26

(iii) Bình luận

Tổ chức của lực lượng CSGT, nhất là ở cấp quận/ huyện chưa có một mô hình phù hợp, thống nhất.

Bộ Công an hiểu rõ tầm quan trọng của các văn bản hướng dẫn CSGT ở mọi cấp về chức năng, nhiệm vụ, tổ chức cũng như các văn bản hướng dẫn bố trí lực lượng làm nhiệm vụ tuần tra kiểm soát (TTKS). Các văn bản này cần luôn được cập nhật và bổ sung để đáp ứng yêu cầu đảm bảo trật tự ATGT trong điều kiện giao thông biến động hàng ngày.

Việc tổ chức kiểm soát giao thông chủ yếu theo địa giới hành chính, chưa thành hệ thống, còn manh mún, chia cắt, tạo ra tình trạng nơi thì dày, nơi quá mỏng, bỏ trống địa bàn. Điều đó dẫn đến bất hợp lý, chẳng hạn như quốc lộ 5 độ dài 100 km có tới 4 đơn vị tuần tra của 4 địa phương Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng, hoặc cùng một địa phương như tuyến Bắc Thăng

Long- Nội Bài dài 30 km nhưng có 2 đơn vị tuần tra của CSGT 2 huyện Đông Anh và Sóc Sơn. Trong khi tuyến quốc lộ 18 đoạn từ Cẩm Phả đến Móng Cái dài gần 200 km Phòng CSGT Quảng Ninh bố trí một đội tuần tra với biên chế có 14 người.

Phân công nhiệm vụ bảo đảm trật tự ATGT giữa CSGT cấp tỉnh và cấp huyện chưa hợp lý. CSGT cấp tỉnh không thể quán xuyên hết được địa bàn còn CSGT cấp huyện cũng chưa tổ chức TTKS được vì không được giao nhiệm vụ và trang bị cần thiết. Mặt khác, có những tuyến quốc lộ đi qua các khu vực thị xã, thị trấn, nhưng sự phân biệt ranh giới giữa quốc lộ và đường đô thị không rõ ràng.

Do có sự bố trí, phân công nhiệm vụ không rõ ràng, nên hiện nay CSGT cấp huyện ở nhiều địa phương không có tổ chức riêng, không được trang bị phương tiện, thiết bị cần thiết, có địa phương còn không được cấp trang phục CSGT nhưng vẫn phải làm nhiệm vụ giữ gìn trật tự ATGT.

2) Xử lý vi phạm giao thông

(i) Quan điểm chung

Xử lý vi phạm là rất cần thiết và góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông. Cảnh sát coi hoạt động này như là một trong những nhiệm vụ chính và thường xuyên kết hợp với hoạt động tuần tra kiểm soát như là một hoạt động chính.

Văn bản pháp lý quan trọng nhất là nghị định số 146/2007/ND-CP ngày 14-9-2007 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Nghị định này thay thế Nghị định số 152/2005/ND-CP ngày 15/12/2005 với hình thức phạt tiền nặng hơn đối với nhiều hành vi vi phạm. Nghị định quy định phạt bổ sung như:

- Tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để thực hiện hành vi vi phạm hành chính;
- Tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề;
- Buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do hành vi vi phạm hành chính gây ra hoặc buộc tháo dỡ công trình xây dựng trái phép;

Nghị định đặt ra yêu cầu rất cao đối với lực lượng cưỡng chế tại điều 4 bằng việc quy định nguyên tắc “Mọi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ phải được phát hiện kịp thời và phải bị đình chỉ ngay... Mọi hậu quả do hành vi vi phạm gây ra phải được khắc phục theo quy định của pháp luật”.

Đáng lưu ý là do nhận thức thấp của người tham gia giao thông, những vi phạm này càng phổ biến. Nghị định chia những vi phạm này thành sáu nhóm:

1. Vi phạm quy tắc giao thông đường bộ;
2. Vi phạm quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ
3. Vi phạm quy định về phương tiện tham gia giao thông đường bộ
4. Vi phạm quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

5. Vi phạm quy định về vận tải đường bộ;

6. Các vi phạm khác có liên quan đến giao thông đường bộ

Bảng 6.2.2 giới thiệu về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Chủ tịch UBND các cấp, cảnh sát và thanh tra giao thông.

Bảng 6.2.3 giới thiệu về phạm vi thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính. Đường như là những quy định về thẩm quyền này là phù hợp và bao trùm tất cả các mức độ cần thiết. Nhưng thực tế trong đa số các trường hợp chỉ có cảnh sát và thanh tra giao thông ở cấp thấp nhất thực hiện thẩm quyền này.

Bảng 6.2.2 Nghị định 146: Thẩm quyền xử phạt hành chính

| STT | Người có thẩm quyền | Phạm vi thẩm quyền |
|-----|---|--|
| 1 | Chủ tịch UBND các cấp | Xử phạt đối với các hành vi vi phạm quy định của Nghị định này trong phạm vi quản lý của địa phương mình |
| 2 | Trưởng công an các cấp | Xử phạt đối với các hành vi vi phạm quy định của Nghị định này trong phạm vi quản lý của địa phương mình. |
| 3 | Cảnh sát giao thông đường bộ | Xử phạt đối với các hành vi vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ và trật tự, an toàn giao thông đô thị, đối với người và phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ |
| 4 | Cảnh sát trật tự, lực lượng cảnh sát phản ứng nhanh, cảnh sát cơ động, cảnh sát quản lý hành chính trật tự xã hội | Xử phạt đối với các hành vi vi phạm quy định tại các điểm, khoản, điều của Nghị định này |
| 5 | Lực lượng thanh tra giao thông. | Xử phạt đối với các hành vi vi phạm của người và phương tiện tham gia giao thông, hoạt động vận tải đường bộ tại các điểm giao thông tĩnh và khi phương tiện (có hành vi vi phạm) dừng, đỗ trên đường bộ, quy định tại các điểm, khoản, điều của Nghị định này |

Nguồn: Nghị định 146/2007/NĐ-CP

Bảng 6.2.3 Phạm vi thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính

| Số TT | Người có thẩm quyền | Thẩm quyền | | | | |
|-------|---|---------------|--|--|---|--|
| | | Phạt cảnh cáo | Phạt tiền tới VND (1 USD ≈ 16,100 VND) | Tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính có giá trị đến VND | Tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề (*) | Buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra. hoặc tháo dỡ công trình xây dựng trái phép. |
| 1 | Chủ tịch UBND cấp xã | có | 500,000 | 500,000 | Không | có |
| 2 | Chủ tịch UBND cấp huyện | có | 20.000,000 | Bất kỳ | có | có |
| 3 | Chủ tịch UBND cấp tỉnh | có | 30.000.000 | Bất kỳ | có | có |
| 4 | Cabhr sát đang thi hành nhiệm vụ | có | 100,000 | Không | Không | Không |
| 5 | Đội trưởng; trưởng đồn công an | có | 200,000 | Không | Không | Không |
| 6 | Trưởng CA xã | có | 500,000 | 500,000 | Không | có |
| 7 | Trưởng CA huyện (***) | có | 10,000,000 | có (*) | có | có |
| 8 | Giám đốc công an tỉnh | có | 20,000,000 | Bất kỳ | có | có |
| 9 | Cục trưởng Cục CSGT, Cục CS quản lý trật tự xã hội | có | 30,000,000 | Bất kỳ | có | có |
| 10 | Thanh tra giao thông đang làm nhiệm vụ | có | 200,000 | 2,000,000 | Không | có |
| 11 | Chánh thanh tra giao thông cấp tỉnh và của Cục ĐBVN | có | 20,000,000 | Bất kỳ | có | có |
| 12 | Chánh thanh tra giao thông cấp bộ | có | 30,000,000 | Bất kỳ | có | có |

Ghi chú: (*) trong phạm vi quản lý của địa phương mình.

(**) Theo các mức độ khác nhau được qui định tại Pháp lệnh xử phạt vi phạm hành chính ngày 2.7.2002

(***) Trưởng Phòng Cảnh sát giao thông, Trưởng Phòng Cảnh sát trật tự, Trưởng Phòng Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội thuộc Công an tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; Thủ trưởng đơn vị đặc nhiệm, Thủ trưởng đơn vị cảnh sát cơ động từ cấp đại đội trở lên hoạt động có tính chất độc lập có thẩm quyền xử phạt như Trưởng Công an cấp huyện

Nguồn: Nghị định 146/2007/ND-CP

(ii) Thực hiện

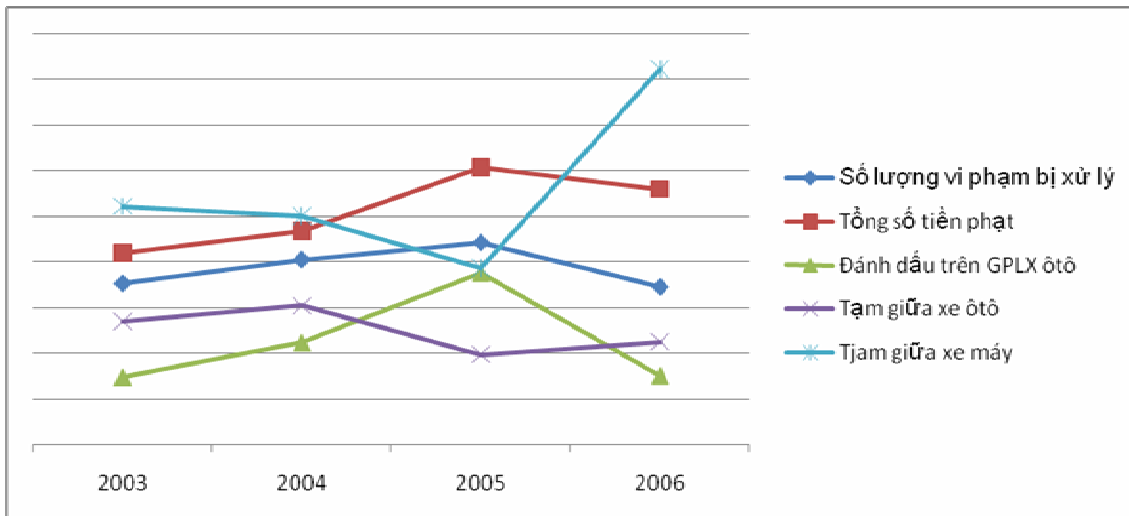
Bảng 6.2.4 với những số liệu về những vi phạm hành chính đã được xử lý từ 2002-2006 cho thấy số lượng vụ vi phạm đã xử lý và những mục có liên quan khác đã tăng nhanh từ 2002-2005, nhưng giảm xuống vào năm 2006. Điều này có thể giải thích rằng trong năm 2006 cảnh sát đã tăng cường áp dụng biện pháp xử phạt tạm giữ phương tiện vi phạm. Hình thức xử phạt này dường như có tác dụng hơn so với các biện pháp khác.(Hình 6.2.1)

Với phân tích mẫu về các loại vi phạm đối với cả ô tô và xe máy, có một số ý kiến

nhận xét sau:

- Loại vi phạm phổ biến nhất là: chạy xe quá tốc độ, quá tải và những vấn đề về thiết bị an toàn của xe. Những vi phạm này tăng lên với tính phức tạp phụ thuộc vào các hoạt động của cảnh sát GT.
- Không ít trường hợp lái xe sau khi uống rượu vẫn chạy xe trên đường. Tỷ lệ rất thấp các vi phạm liên quan đến uống rượu bia cho thấy rằng thiếu các sách lược có tính hiệu quả để cảnh sát giao thông xử lý những vi phạm như vậy.
- Một tỷ lệ rất lớn vi phạm nhưng không rõ loại vi phạm cho thấy rằng việc thu thập số liệu cần được cải tiến.

Hình 6.2.1 Tình hình lỗi vi phạm đã xử lý và các biện pháp xử phạt



Bảng 6.2.4 Số liệu về những vi phạm hành chính đã được xử lý 2002-2006

| Số TT | Mục | Đơn vị | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|---|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Chung | | | | | | | |
| 1 | Số vụ vi phạm đã xử lý | vụ | 1,271,239 | 3,542,065 | 4,057,406 | 4,432,551 | 3,462,338 |
| 2 | Phạt tiền VND | tỷ | 189.3 | 419.6 | 467.8 | 607.1 | 559.8 |
| 3 | Tước quyền sử dụng giấy phép | vụ | 3,030 | 28,982 | 60,436 | 139,529 | 25,046 |
| 4 | Đánh số lần vi phạm trên giấy phép lái xe | vụ | NA | 146,936 | 223,023 | 377,345 | 150,494 |
| 5 | Tạm giữ xe ô tô | xe | NA | 27,034 | 30,440 | 19,739 | 22,542 |
| 6 | Tạm giữ xe mô tô | xe | NA | 522,367 | 501,354 | 386,469 | 824,114 |
| Phân tích mẫu về vi phạm của xe ô tô | | | | | | | |
| 1 | Thiếu giấy phép lái xe | % | 1.5 | 2.6 | 1 | 0.69 | 1.1 |
| 2 | Quá tốc độ | % | 2.9 | 10.2 | 10.3 | 10.03 | 13.8 |
| 3 | Nồng độ cồn cao | % | 0.04 | 0.03 | 0.1 | 0.05 | 0.1 |
| 4 | Không tuân theo chỉ dẫn của cảnh sát | % | 0.5 | 0.7 | 1.7 | 1.7 | 0.6 |
| 5 | Biển số giả | % | 0.4 | 0.08 | 0.4 | 0.01 | 0.07 |
| 6 | Thiếu giấy đăng ký | % | 0.5 | 0.1 | 0.2 | 0.04 | 0.1 |
| 7 | Quá tải | % | 9.8 | 6.4 | 6.9 | 5.61 | 9.9 |
| 8 | Chở quá số người trên xe | % | 6.2 | 2.6 | 1.9 | 1.07 | 3.6 |
| 9 | Không theo tín hiệu giao thông | % | 3.6 | 0.4 | NA | NA | 3.7 |
| 10 | Vi phạm về thiết bị an toàn của xe | % | 18.5 | 11.3 | 10.9 | 10.8 | 10 |
| 11 | Khác | % | 56.06 | 65.59 | 66.6 | 70 | 57.03 |
| Phân tích mẫu về vi phạm của xe mô tô | | | | | | | |
| 1 | Thiếu giấy phép lái xe | % | 31 | 14.4 | 7.9 | 7.01 | 15.1 |
| 2 | Quá tốc độ | % | 1 | 1.7 | 3.5 | 9.23 | 14.6 |
| 3 | Nồng độ cồn cao | % | 0.14 | 0.1 | 0.1 | 0.32 | 0.6 |
| 4 | Không tuân theo chỉ dẫn của cảnh sát | % | 0.6 | 0.4 | 0.7 | 0.74 | 1 |
| 5 | Biển số giả | % | 0.7 | 0.2 | 0.2 | 0.12 | 0.2 |
| 6 | Thiếu giấy đăng ký | % | 5 | 1.1 | 1.1 | 0.89 | 1.6 |
| 7 | Quá tải | % | NA | NA | 0.9 | 0.72 | NA |
| 8 | Chở quá số người trên xe | % | 14.7 | 6.8 | 5.7 | 5.8 | 10.8 |
| 9 | Không theo tín hiệu giao thông | % | 1 | 0.2 | 0.1 | NA | 8.6 |
| 10 | Vi phạm về thiết bị an toàn của xe | % | 0.7 | 2.3 | 1.7 | 1.52 | 3.9 |
| 11 | Khác | % | 45.16 | 72.8 | 78.1 | 73.65 | 47.5 |

Nguồn: Báo cáo hàng năm của R RTPB

(iii) Bình luận

- (1) Như đã đề cập, nghị định 146 đã đưa ra yêu cầu rất cao với nguyên tắc là “Mọi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ phải được phát hiện kịp thời và phải bị đình chỉ ngay”. Yêu cầu này rất đúng đắn nhưng khá cao và cần có sự quan tâm đầy đủ mới đảm bảo được cho việc thực hiện nguyên tắc này.
- (2) Rõ ràng là vi phạm giao thông có thể xảy ra ở bất cứ đâu, vào bất cứ lúc nào và số vụ vi phạm rất cao và với cách thức rất khác nhau. Với phạm vi rất rộng của hoạt động giao thông và nguồn lực của cảnh sát giao thông hạn chế, công tác cưỡng chế không thể cùng xử lý mọi loại vi phạm mà phải tập trung vào một số loại hình nhất định. Loại hình nào cần sẽ do điều kiện cụ thể của từng địa phương, nhưng trong hướng dẫn chung cho lực lượng cưỡng chế, trình tự ưu tiên của các loại vi phạm được kiến nghị để xem xét như sau:
 - a) An toàn: những vi phạm có thể dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ như chạy xe quá tốc độ, vi phạm tín hiệu giao thông, lái xe khi say, vi phạm của lái xe đối với người đi bộ qua đường.
 - b) Quản lý giao thông : những vi phạm trong khi không nguy hiểm nhưng cản trở hoạt động giao thông như đỗ xe trái phép, xe khách đón trả khách trong phạm vi nút giao.
 - c) Thiết bị: những vi phạm như chiếu sáng, hoặc hỏng lốp mà có thể góp phần dẫn đến tai nạn
 - d) Hành chính: vi phạm về giấy tờ như đăng ký xe không phù hợp hoặc chuyển quyền sở hữu.
- (3) Rõ ràng là đăng ký xe không đúng thì phải bị phạt nhưng vi phạm này không có nguy cơ cao làm xảy ra tai nạn như chạy quá tốc độ. Những vi phạm về an toàn phải là mục tiêu trước hết cần tập trung các nỗ lực cưỡng chế vì đây là những hành vi có liên quan nhiều nhất tới tai nạn giao thông. Các địa điểm có rủi ro TNGT cao cũng là nơi cần tập trung cưỡng chế. Trong các quy định xử lý vi phạm giao thông thường chỉ rõ mức phạt tối đa đối với từng loại vi phạm. những vi phạm về an toàn cần phải chịu mức phạt tối đa để chỉ rõ tính nghiêm trọng của hành vi vi phạm
- (4) Thực tế là cảnh sát giao thông có thói quen bỏ qua những vi phạm của người đi bộ và đi xe đạp, trong khi họ chỉ chú ý đến ô tô và mô tô xe máy. Do đó người đi bộ và đi xe đạp vi phạm quy định về giao thông rất nhiều thậm chí trước sự có mặt của cảnh sát giao thông.
- (5) Kết quả trong xử lý vi phạm thường được thể hiện qua số lượng các vụ vi phạm đã xử lý, số tiền phạt v.v. Thực tế những số liệu này không thể thể hiện đầy đủ hiệu quả của công tác xử lý vi phạm. Rõ ràng là số lượng các vụ vi phạm đã xử lý cao hơn không có nghĩa là tình hình đảm bảo trật tự giao thông tốt lên hay xấu đi. Cần phải thiết lập các chỉ số để đánh giá hoạt động này.

Bảng 6.2.2 cho thấy nhiều cấp có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực vi phạm giao thông. Nhưng trên thực tế đa số những vi phạm chỉ

được hai cấp thấp nhất xử lý (đội trưởng và cảnh sát đang làm nhiệm vụ). Theo khảo sát của nhóm nghiên cứu có ý kiến cho rằng cảnh sát giao thông cấp tỉnh cũng muốn thực hiện nhiệm vụ này nhưng họ không có đủ điều kiện (cán bộ, phòng làm việc, văn bản hướng dẫn v.v.) .

- (6) Những số liệu chi tiết về những vi phạm đã xử lý là rất cần thiết đối với nhiều công việc như lập chính sách, nghiên cứu. Nhưng cho tới nay những số liệu này được lưu giữ dưới hình thức hồ sơ ở cấp đội và chỉ có một số số liệu thống kê được báo cáo lên cấp cao hơn. Có một số phần mềm chủ yếu là FOXPRO được sử dụng độc lập tại một số đội mà không có liên kết mạng. Phần lớn số liệu trước đây đã bị mất và không thể khôi phục được. Một hệ thống trên cơ sở công nghệ thông tin về thu thập và báo cáo số liệu trên toàn quốc là rất cấp bách. Cục CSGT ĐB ĐS đã có kế hoạch phát triển và lắp đặt phần mềm để sử dụng trong năm 2008.
- (7) Biện pháp cảnh cáo đã được Nghị định 146 và các văn bản pháp luật trước đó cho phép. Nhưng dường như biện pháp này được áp dụng trong rất ít các trường hợp (ví dụ trong một số dự án thí điểm như TRAHUD, hoặc thông báo cho cha mẹ về vi phạm của con cái). Trong thực tế cảnh sát có thể cảnh cáo người vi phạm bằng lời và cũng có hiệu quả. Nhưng về mặt chính thức, theo pháp lệnh về xử phạt vi phạm hành chính ngày 2/7/2002 thì cảnh cáo phải bằng văn bản (Điều 13 “Áp dụng đối với cá nhân tổ chức vi phạm lần đầu tiên và vi phạm nhỏ hoặc có tình huống giảm nhẹ đối với người từ 14 đến 16 tuổi, và cảnh cáo bằng văn bản”)

Có hai vấn đề ở đây :

- (a) Vi phạm nhỏ là gì. Cho tới nay không có văn bản nào hướng dẫn hoặc giải thích điều này. Đối với trường hợp số tiền phạt nhỏ cảnh sát giao thông không tiến hành phạt tiền, họ chỉ nhắc nhở và không có biên bản cảnh cáo. Và thậm chí có biên bản cảnh cáo thì nó cũng không có hiệu quả.
- (b) Một số vi phạm nêu trong các điều trên đều là nhỏ, nhưng sẽ trở nên nguy hiểm khi tai nạn xảy ra (ví dụ như không thắt dây an toàn, không đội mũ bảo hiểm, đổi hướng đột ngột của xe thô sơ v.v.) Vì vậy việc cảnh cáo hoặc phạt tiền với mức thấp sẽ không phù hợp.
- (8) Có một số nhược điểm trong các biện pháp xử lý vi phạm :
- (a) Tạm giữ phương tiện là một biện pháp mạnh nhưng có một số khó khăn. Nó cần rất nhiều nguồn lực như phương tiện vận chuyển, nơi trông giữ xe v.v. Đặc biệt với những phương tiện có giá trị thấp nhiều chủ xe bỏ xe không nhận lại
- (b) Lập biên bản đánh giá vi phạm và xử phạt khá mất thời gian. Thông thường cảnh sát giao thông phải mất 15-20 phút lập biên bản và dĩ nhiên điều đó ảnh hưởng đến việc tuần tra kiểm soát. Ngoài ra trong tình huống thời tiết xấu sẽ dẫn đến việc lập biên bản dài hơn.
- (c) Trong Điều 66, thực hiện quyết định về xử phạt hành chính (Pháp lệnh về xử phạt hành chính 2002) và Nghị định số 146/2007/ND-CP và tất cả các nghị định trước đó đều quy định biện pháp khấu trừ một phần lương, thu

nhập hoặc từ tài khoản ngân hàng. Tuy nhiên biên pháp này chưa được áp dụng.

3) Các hoạt động liên quan đến TNGT

(i) Đánh giá chung

Các hoạt động liên quan đến TNGT phức tạp do liên quan đến sức khỏe và sinh mạng, với trách nhiệm của người sử dụng đường gây tai nạn và với tổn thất về thời gian, vật chất và tiền bạc của những người liên quan. Đó là lý do tại sao những hoạt động này cần được thực hiện với các quy định rõ ràng từ các văn bản pháp quy. Tài liệu pháp quy quan trọng nhất cho đến nay là Quyết định số 768/2006/QĐ-BCA (C11) ngày 20/6/2006 của BCA về việc giao nhiệm vụ và phối hợp của lực lượng CAND trong việc xử lý TNGT.

Có ba nội dung quan trọng:

- Phân loại TNGT
- Hệ thống báo cáo TNGT
- Phân công nhiệm vụ trong việc xử lý TNGT

(1) Phân loại TNGT

Mức độ tai nạn gây nguy hại to tính mạng, sức khỏe của con người hoặc tài sản được phân loại theo quyết định số 768/2006/QĐ-BCA (C11) ngày 20/06/2006. Tai nạn được phân loại như trong bảng 6.2.5.

(2) Hệ thống báo cáo tai nạn giao thông đường bộ

a) Hệ thống báo cáo tai nạn hiện nay

Theo Nghị định số 14/2003/NĐ-CP ngày 19/2/2003, Cục Cảnh sát giao thông đường bộ, đường sắt của Bộ CA chịu trách nhiệm giải quyết và báo cáo về các vụ tai nạn giao thông.

Hệ thống báo cáo tai nạn giao thông đường bộ hiện nay bao gồm việc cảnh sát giao thông phải hoàn thành biên bản tai nạn tại hiện trường theo mẫu - 45GT và sau đó biên bản được gửi về Cục Cảnh sát giao thông, thông thường là trong vòng 1 tháng sau khi xảy ra tai nạn. Những thông tin từ mẫu-45GT được cơ quan cảnh sát giao thông địa phương tổng hợp thành một hoặc hai trang, báo cáo tình hình số vụ tai nạn, số thương vong và tử vong, và phân tích sơ bộ nguyên nhân, loại phương tiện, tuyến đường. Báo cáo tổng hợp này sau đó được gửi cho Cục CSGT tại đây Cục CSGT tập hợp và gửi cho UBATGTQG. "Báo cáo nóng" (mẫu-44GT) tóm tắt từ mẫu - 45GT được gửi ngay cho Cục CSGT đối với những vụ tai nạn có gây ra tử vong để cung cấp thông tin nhanh cho việc quản lý của cảnh sát.

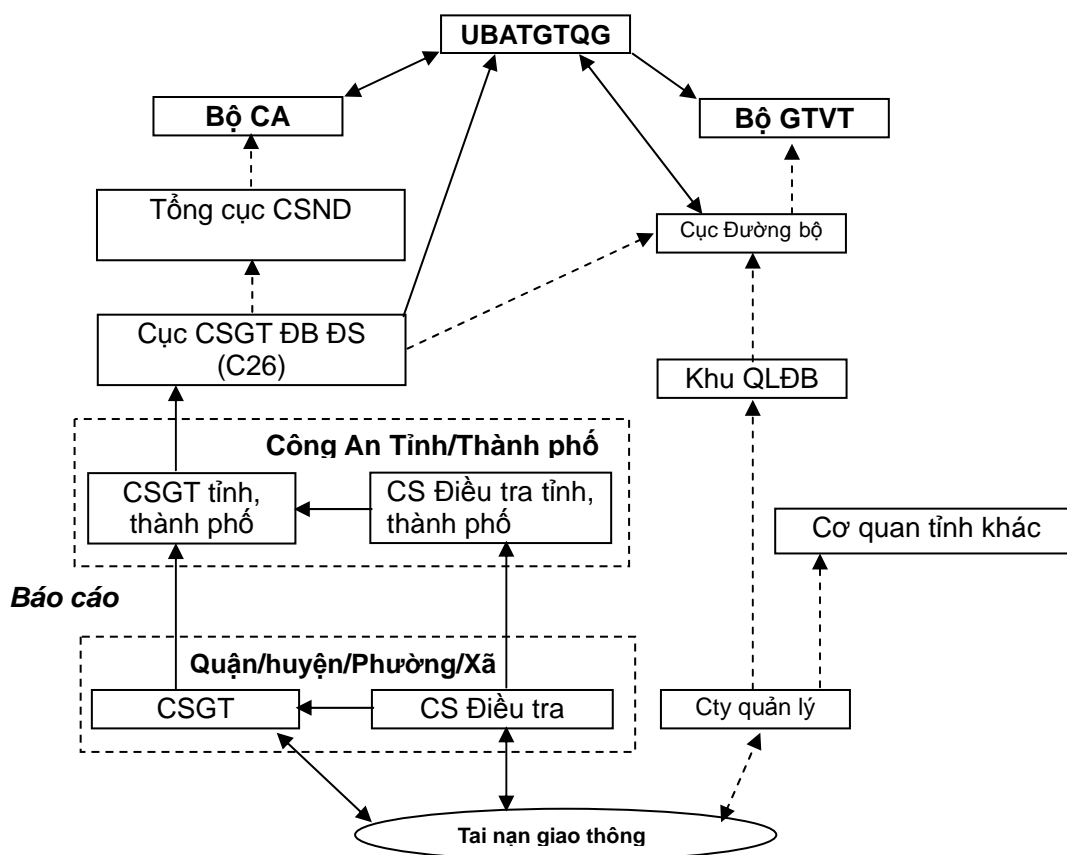
Bảng 6.2.5 Phân loại TNGT theo Bộ Công an

| Loại | Tiêu chuẩn |
|--|--|
| <p>1. TNGT đặc biệt nghiêm trọng.</p> | <p>a) Làm chết 3 người trở lên. b) Làm chết 2 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp sau: - Gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên. - Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%. - Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. - Gây tổn hại cho sức khỏe nhiều người, với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. - Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 50 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng. c) Làm chết 1 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp sau: - Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%. - Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. - Gây tổn hại cho sức khỏe nhiều người, với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. - Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 50 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng. d) Gây tổn hại cho sức khỏe của 5 người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên. đ) Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của những người này trên 200%. e) Gây tổn hại cho sức khỏe của 3 hoặc 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 500 triệu đồng đến dưới 1 tỷ 500 triệu đồng. g) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 1 tỷ 500 triệu đồng trở lên.</p> |
| <p>2. TNGT rất nghiêm trọng</p> | <p>a) Làm chết 2 người. b) Làm chết một người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp sau: - Gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên. - Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%. - Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. - Gây tổn hại cho sức khỏe nhiều người, với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. - Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 50 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng. c) Gây tổn hại cho sức khỏe của 3 đến 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên. d) Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 101% đến 200%. đ) Gây tổn hại cho sức khỏe của 1 đến 2 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp sau: - Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%. - Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. - Gây tổn hại cho sức khỏe nhiều người, với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. - Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 50 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng. e) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 500 triệu đồng đến dưới 1 tỷ 500 triệu đồng.</p> |

| Loại | Tiêu chuẩn |
|--------------------------------|---|
| 3. TNGT nghiêm trọng | a) Làm chết một người. b) Gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên. c) Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%. d) Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. đ) Gây tổn hại cho sức khỏe nhiều người, với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 30 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng. e) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 50 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng |
| 4. TNGT ít nghiêm trọng | a) Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 11% đến dưới 31%. b) Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 11%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 21% đến dưới 41%. c) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 5 triệu đồng đến dưới 50 triệu đồng . |
| 5. Va chạm giao thông | Gây tổn hại ít hơn TNGT ít nghiêm trọng |

Nguồn: Quyết định số 768/2006/QĐ-BCA (C11) (20/06/2006)

Hình 6.2.2 Hệ thống báo cáo TNGT hiện tại



Nguồn: Báo cáo Thẩm tra Dự án “ATGT Việt Nam” vốn WB (Tháng Ba 2004)

Trình tự báo cáo trên được trình bày trong hình 6.2.2, quy trình giải quyết là như sau:

- (i) Khi một vụ tai nạn xảy ra, nhân dân thông báo cho cơ quan cảnh sát gần nhất hoặc cảnh sát đang làm nhiệm vụ trên đường, hoặc trong một số

trường hợp họ tự giải quyết vấn đề mà không có sự tham gia của cảnh sát.

- (ii) Tại hiện trường vụ tai nạn, cảnh sát GT chịu trách nhiệm cấp cứu nạn nhân, giữ nguyên hiện trường, giải quyết tắc nghẽn GT.
- (iii) Thông tin tai nạn được báo về cơ quan cảnh sát địa phương, quận, huyện, hoặc đôi khi trực tiếp cho Công an tỉnh/thành phố.
- (iv) Sau khi được thông báo, cảnh sát điều tra sẽ tới hiện trường thu thập, điều tra và hoàn thành hồ sơ tai nạn trong trường hợp vụ tai nạn không có dấu hiệu vi phạm hình sự, cảnh sát điều tra sẽ gửi hồ sơ cho cảnh sát giao thông. Đối với những tai nạn nghiêm trọng có hành vi phạm tội hình sự với mức xử phạt trên 15 năm, hồ sơ báo cáo sẽ được gửi cho cơ quan cảnh sát điều tra tỉnh/thành phố.
- (v) Cơ quan cảnh sát GT tỉnh/thành phố chịu trách nhiệm giải quyết các vụ tai nạn liên quan đến cán bộ cao cấp và người nước ngoài.
- (vi) Cơ quan cảnh sát GT tỉnh/thành phố chịu trách nhiệm cung cấp thông tin về các vụ tai nạn nghiêm trọng có dấu hiệu vi phạm hình sự cho cơ quan công an tỉnh/thành phố.
- (vii) Cơ quan CSGT tỉnh báo cáo số liệu tai nạn cho Cục CSGT.
- (viii) Các báo cáo được lưu giữ tại cơ quan cảnh sát GT hoặc cảnh sát điều tra.

b) Nội dung của báo cáo tai nạn

Nội dung của báo cáo nhanh TNGT theo mẫu-44GT và mẫu 45-GT được trình bày trong hình 6.2.3 và 6.2.4

Hình 6.2.3 Mẫu 44GT Báo cáo nhanh TNGT

Mẫu báo cáo nhanh vụ tai nạn giao thông được hoàn thành ngay sau khi vụ tai nạn xảy ra.
Được sao thành 2 bản, 1 bản tại PC26, 1 bản gửi ngay về Cục.
Để kết hợp với mẫu báo 7 báo hoàn chỉnh cần đánh đúng: số báo cáo, mã, năm

BỘ CÔNG AN **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

CÔNG AN..... **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

MÃ..... -----

BÁO CÁO NHANH VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

MẪU 44GT
BH theo QĐ số 1093/QĐ-BCA(C11)
Ngày 06 - 12 - 2000

1. Số báo cáo:

2. Thời gian xảy ra tai nạn:

Giờ Phút Ngày
Tháng Năm Thứ

3. Nơi xảy ra tai nạn:

- Tại km:

- Tên đường:

.....

Q.lộ Đ.đô thị Đ.đỉnh Khác

- Huyện, quận:

..... Mã T.Thị N.Thôn

4. Số người chết, bị thương của vụ tai nạn:

- Số người chết:

- Số người bị thương:

5. Số phương tiện trong vụ tai nạn bị phá huỷ, hư hỏng:

| | Ôtô con | Ôtô khách | Ôtô tải | Mô tô | Xe đạp | Khác |
|---------|---------|-----------|---------|-------|--------|------|
| Tổng số | | | | | | |
| Phá huỷ | | | | | | |
| Hư hỏng | | | | | | |

6. Ghi tóm tắt diễn biến, sơ bộ về nguyên nhân

.....
.....
.....
.....

NGÀY..... THÁNG NĂM.....

THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ
(KÝ, GHI RÕ HỌ TÊN)

Hình 6.2. 4 Thông tin TNGT điền vào “Mẫu-45GT”

Nguồn: Mẫu 45GT theo Quyết định số 1093/QĐ-BCA (C11) ngày 6/12/2000

BÁO CÁO VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯƠNG BỘ

SỐ BÁO CÁO:

MẪU 45GT
 BH theo QĐ số 1093/QĐ-BCA (C11)
 ngày 06-12-2000

CÔNG AN (MA)
 BỘ CÔNG AN

1. Thời gian xảy ra tai nạn: ngày tháng năm

2. Nơi xảy ra tai nạn:
 - Tên Km:
 - Tên đường:
 - Huyện, Quận:
 - Mã T. An N. An:

3. Số người chết:

4. Số người bị thương:

5. Số phương tiện bị phá huỷ:
 Ô tô con Ô tô khách Ô tô tải Máy Xe đạp Khác

6. Số phương tiện bị hư hỏng:
 Ô tô con Ô tô khách Ô tô tải Máy Xe đạp Khác

7. Thiết bị tại vị trí chất uế tích thành tích:
 (a. triệu đồng)

8. Thiết bị:
 Nặng Râm Mua Súng Bao

9. Mật độ giao thông:
 Vừa Bình thường Đong

10. Cây tai nạn và bỏ chạy:
 - Bỏ chạy đã tin tức - Bỏ chạy chưa tin tức

11. Hình thức tai nạn:
 - Máy, xe máy với máy, xe máy
 - Máy, xe máy với ô tô

12. Mô tả của cảnh sát về tai nạn (kèm tài liệu ảnh, sơ đồ vẽ nguyên nhân):

13. Mô tả của cảnh sát về tai nạn (kèm tài liệu ảnh, sơ đồ vẽ nguyên nhân):

14. Dự kiến xử lý:
 - Chuyển cơ quan Cảnh sát điều tra
 - Chuyển cơ quan điều tra Quân đội
 - Chuyển giải quyết bằng ngoài giao
 - Chuyển Tòa án dân sự
 - Xử lý hành chính

15. Phức tạp sự cố tai nạn thường cách list các mốc, ghi vị trí và hướng của mốc xe và các chi tiết ở điểm xảy ra tai nạn. (Nên...)

16. KÈM ĐÍNH:
 CHỈ
 ĐỨNG
 TRONG
 KHÔNG
 VI
 TÍNH

X =
 Y =

NGÀY THÁNG NĂM
 THỦ TRƯỞNG ĐƠN VỊ (Ký họ, đóng dấu)
 NGƯỜI CHÉ (Ký ghi rõ họ tên)

01
 02
 03
 04
 05

Khoá Số km Sinh lý Nghề nghiệp Đăng của Khác

17. Phương tiện:

| Loại phương tiện | Hiện trạng | Chủ phương tiện | Địa chỉ chủ phương tiện | Hạn Mãn | Chuyến đông trước tai nạn | Tình trạng vận tải | Tình trạng kỹ thuật của phương tiện |
|------------------|------------|-----------------|-------------------------|---------|---------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| PT1 | | | | | | | |
| PT2 | | | | | | | |
| PT3 | | | | | | | |

18. Người điều khiển phương tiện:

| Họ và tên | Tuổi | Giới tính | Quốc tịch | Địa chỉ | Tuổi nghề | Số GPLX | Hạn GPLX | Năng lực nghề | Lỗi điều khiển | Tình trạng phương tiện |
|-----------|------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------------|----------------|------------------------|
| PT1 | | | | | | | | | | |
| PT2 | | | | | | | | | | |
| PT3 | | | | | | | | | | |

19. Chi tiết về người trên phương tiện và bộ hành bị tai nạn:

| Họ và tên | | Tuổi | Giới tính | Quốc tịch | Địa chỉ | Trần PT | Đồ hành | Nghề nghiệp | Hành động trước khi tai nạn | Tình trạng phương tiện |
|-----------|--|------|-----------|-----------|---------|---------|---------|-------------|-----------------------------|------------------------|
| 1 | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | | | |

20. Nguyên nhân tai nạn:

Chú ý: - Trường hợp có trên 3 xe, trên 6 người trên phương tiện và bộ hành bị tai nạn cần ghi báo cáo bổ sung. Nhớ ghi đúng các mục: số báo cáo, lái, năm và cùng kẹp lại.

- QL: Quốc lộ; TN: Tai nạn; PT: Phương tiện; GPLX: Giấy phép lái xe.

- Căn cứ các mục sau theo bản mẫu:

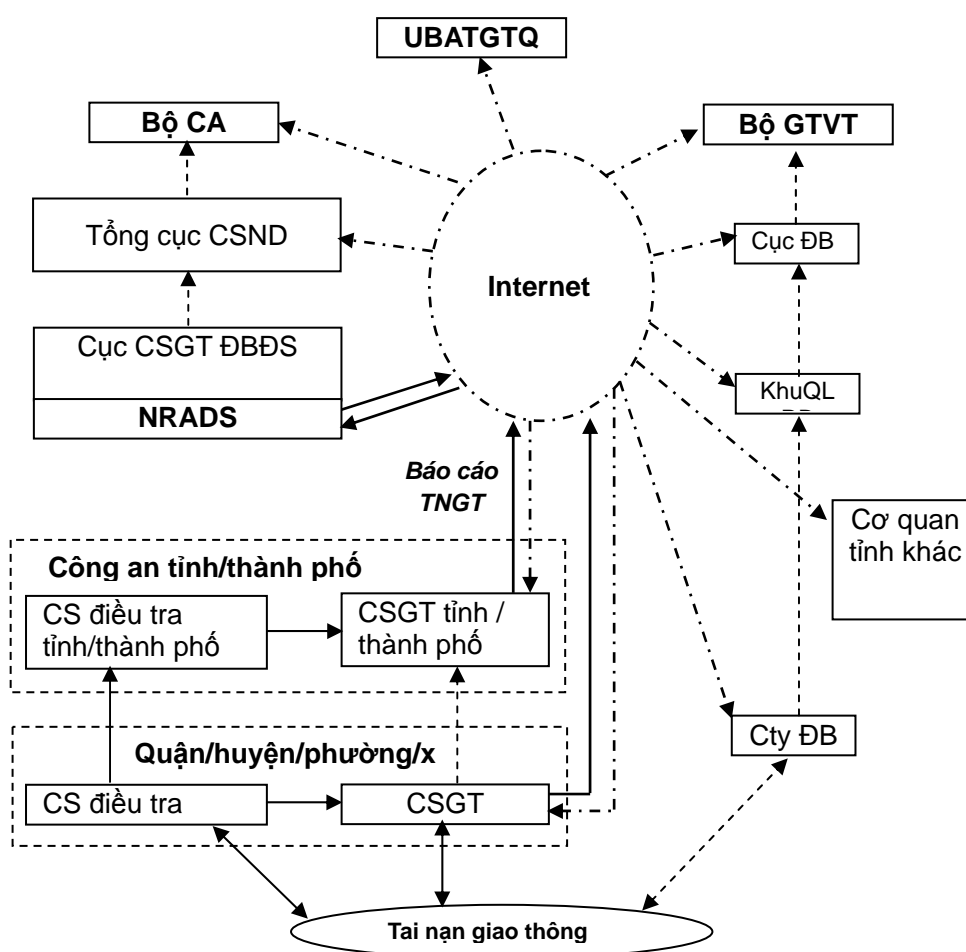
| Chuyến động trước tai nạn (thuộc mục 17, Phương tiện) | Tình trạng kỹ thuật của phương tiện (thuộc mục 17, Phương tiện) | Lỗi điều khiển (thuộc mục 18, Người điều khiển phương tiện) | Hành động trước tai nạn (thuộc mục 19, Chi tiết về người trên xe và bộ hành) |
|--|--|--|---|
| 1- Không quay đầu; 2- Không lùi; 3- Chạy lùi; 4- Không phanh; | 1- Hệ thống trợ lái không hoạt động; 2- Hệ thống trợ lái không hoạt động; 3- Hệ thống lái không hoạt động; 4- Hệ thống phanh không hoạt động; 5- Hệ thống phanh tay không hoạt động; 6- Hệ thống phanh tay không hoạt động; 7- Hệ thống phanh tay không hoạt động; 8- Hệ thống phanh tay không hoạt động; 9- Hệ thống phanh tay không hoạt động; 10- Hệ thống phanh tay không hoạt động; 11- Hệ thống phanh tay không hoạt động; 12- Hệ thống phanh tay không hoạt động; 13- Hệ thống phanh tay không hoạt động; | 1- Chạy quá tốc độ quy định; 2- Không giảm tốc độ trong các trường hợp quy định; 3- Không chấp hành đúng quy định; 4- Không chấp hành đúng quy định; 5- Không chấp hành đúng quy định; 6- Không chấp hành đúng quy định; 7- Không chấp hành đúng quy định; 8- Không chấp hành đúng quy định; 9- Không chấp hành đúng quy định; 10- Không chấp hành đúng quy định; 11- Không chấp hành đúng quy định; 12- Không chấp hành đúng quy định; 13- Không chấp hành đúng quy định; | 1- Chỉ để về ngoài bên xe và bỏ hành; 2- Không ngồi xe; 3- Không ngồi xe; 4- Không ngồi xe; 5- Không ngồi xe; 6- Không ngồi xe; 7- Không ngồi xe; 8- Không ngồi xe; 9- Không ngồi xe; 10- Không ngồi xe; 11- Không ngồi xe; 12- Không ngồi xe; 13- Không ngồi xe; |

c) Hệ thống cơ sở dữ liệu về tai nạn của dự án VRSP-1 do Ngân Hàng thế giới tài trợ

Hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn đường bộ quốc gia (NRADS) dự kiến được thiết lập trong dự án VRSP-1 với mục tiêu:

- Thiết lập một hệ thống cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông toàn diện và hệ thống phân tích trên toàn bộ lãnh thổ Việt Nam để thu thập số liệu về tai nạn giao thông liên tục như trình bày trong hình II.6.6.2.
- Tạo năng lực phân tích thông tin tai nạn cho tất cả các hoạt động liên quan đến an toàn giao thông đường bộ.
- Chia sẻ thông tin của cơ sở dữ liệu giữa các bộ, ngành liên quan.

Hình 6.2.5 Hệ thống báo cáo cho NRADS đề nghị trong VRSP-1



Nguồn: Báo cáo Thẩm tra Dự án “ATGT Việt Nam” VRSP vốn WB (Tháng Ba 2004)

Thành phần của Hệ thống có sở dữ liệu tai nạn đường bộ quốc gia được thực hiện với 5 giai đoạn của dự án trong thời gian 3 hoặc 4 năm.

i) Giai đoạn 1: Thiết kế hệ thống

Các hoạt động sẽ bao gồm:

- Xem xét các thông tin các báo cáo về tai nạn của cảnh sát giao thông, bệnh viện và các nguồn khác, và đánh giá tính thích hợp của các số liệu

thông tin ngoài nguồn của cảnh sát giao thông.

- Xác định những yêu cầu sử dụng số liệu, số liệu đầu vào, phân tích vào báo cáo.
- Chuẩn bị những yêu cầu chính thức về tiêu chuẩn kỹ thuật và yêu cầu về việc cung cấp hệ thống và lựa chọn nhà cung cấp.
- Thiết kế hệ thống và thiết kế được chấp nhận.
- Chuẩn bị kế hoạch thực hiện chi tiết.

ii) Giai đoạn 2 : Phát triển hệ thống

Việc phát triển hệ thống sẽ do nhà cung cấp thực hiện, sử dụng các chuyên gia công nghệ thông tin Việt Nam, theo đúng với thiết kế được duyệt. Việc mua và lắp đặt thiết bị, phần mềm hệ thống cho Trung tâm Dữ liệu của CSGT Hà Nội cũng sẽ được thực hiện.

iii) Giai đoạn 3 : Thực hiện lắp đặt thiết bị

Các thiết bị phương tiện vào số liệu và phân tích cơ sở dữ liệu sẽ được lắp đặt tại 14 cơ quan CSGT địa phương và cơ quan CSGT TPHCM, ngoài ra các thiết bị phương tiện phân tích/ vào cơ sở dữ liệu cũng sẽ được lắp đặt tại 14 cơ quan về ATGT tỉnh, UBATGTQG và Cục ĐBVN.

iv) Giai đoạn 4: Mở rộng đối với các trạm CSGT.

Thiết bị vào số liệu sẽ được lắp đặt tại các khu vực ưu tiên nơi có nhiều vụ tai nạn giao thông và có khả năng tiếp nhận công nghệ sử dụng.

v) Giai đoạn 5 : Thực hiện trên toàn quốc

Mở rộng để nối tới các đơn vị CSGT cấp huyện, cấp xã phường.

(3) Phân công nhiệm vụ trong việc xử lý TNGT

(a) Nhiệm vụ điều tra và xử lý TNGT

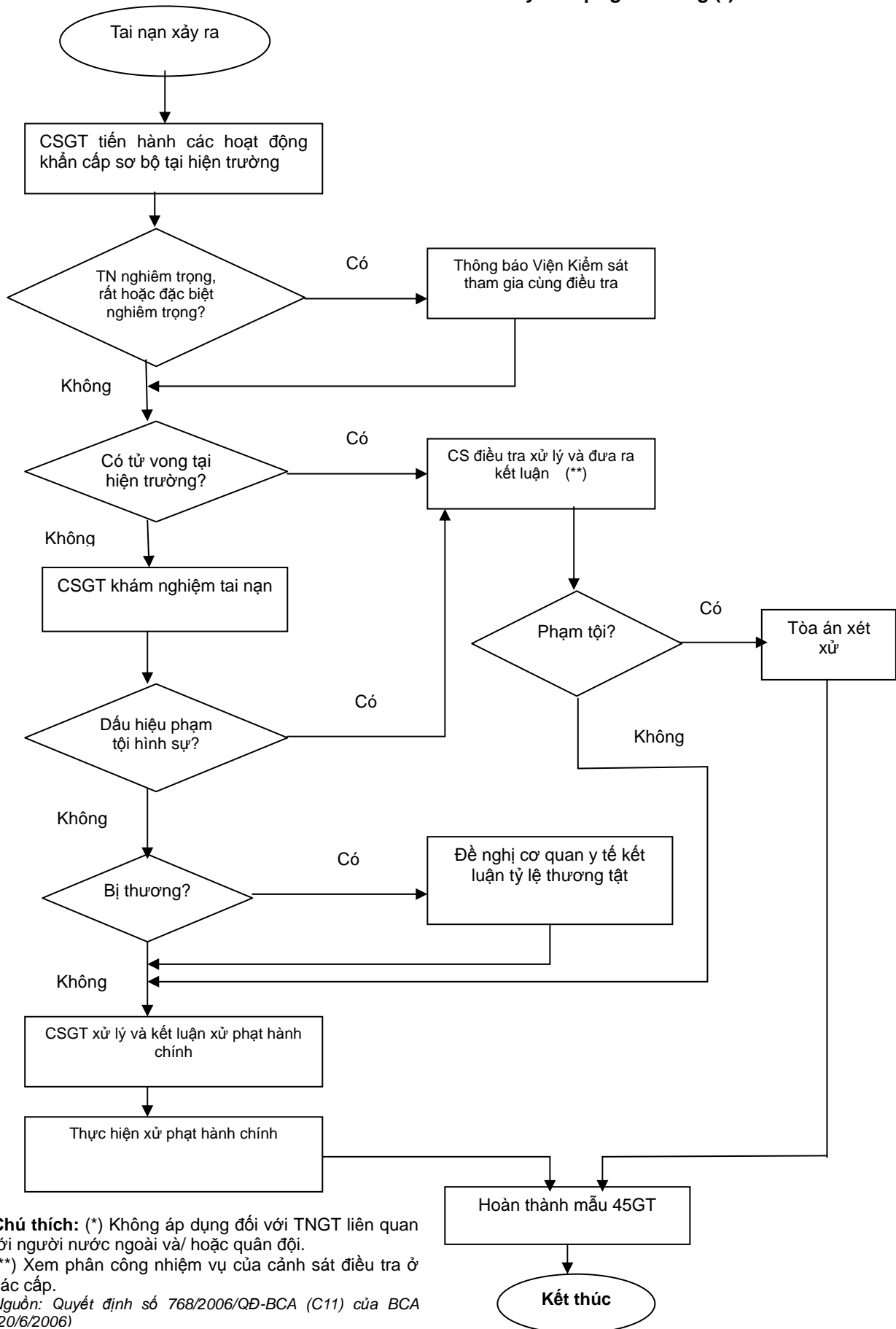
Nhiệm vụ này chủ yếu giao cho CSGT và CSĐT về trật tự xã hội (gọi tắt là CSĐT). Sơ đồ trong Hình II.6.2.5 cho thấy quá trình từ khi xảy ra tai nạn cho đến khi kết thúc bằng việc hoàn thành mẫu báo cáo tai nạn số 45GT.

Về cơ bản, CSGT chịu trách nhiệm từ khi xảy ra TNGT cho đến khi kết thúc. Tùy vào chi tiết tai nạn, CSĐT đóng vai trò thứ hai với mục đích xác định trách nhiệm của mỗi bên liên quan đến tai nạn. Các cơ quan khởi tố và y tế đóng vai trò trong quá trình làm rõ các chi tiết khác nhau. Các văn bản pháp quy quy định tất cả các lực lượng cảnh sát và các cơ quan/ cá nhân liên quan phải hỗ trợ CSGT và/ hoặc CSĐT khi được yêu cầu.

Về TNGT có người nước ngoài, quy trình cũng tương tự với sự tham gia của CSGT cấp cao hơn và cơ quan đối ngoại.

Về TNGT liên quan đến các thành viên quân đội và/ hoặc phương tiện quân sự, nếu có dấu hiệu phạm tội cơ quan điều tra quân đội sẽ tiến hành điều tra. Trong trường hợp khác, cảnh sát sẽ giải quyết như thường lệ.

Hình 6.2.6 Biểu đồ về xử lý tai nạn giao thông (*)



Chú thích: (*) Không áp dụng đối với TNGT liên quan tới người nước ngoài và/ hoặc quân đội.

(**) Xem phân công nhiệm vụ của cảnh sát điều tra ở các cấp.

Nguồn: Quyết định số 768/2006/QĐ-BCA (C11) của BCA (20/6/2006)

(b) Phân công nhiệm vụ cho CSGT các cấp

Bảng 6.2.6 Phân công nhiệm vụ cho CSGT các cấp xử lý TNGT

| Cấp CSGT | Đối với cấp dưới | Quan hệ với các lực lượng CS khác | TNGT cần được trực tiếp xử lý |
|----------------|---|--|---|
| Cục CSGTĐBĐS | Đối với cấp dưới: - Hướng dẫn, - Kiểm soát, - Chỉ đạo | Hợp tác với cơ quan điều tra của BCA trong việc điều tra và kiểm tra điều tra, quá trình xử lý TNGT theo yêu cầu của BCA | |
| Tỉnh/thành phố | Đối với CSGT cấp quận huyện - Hướng dẫn, - Kiểm soát - Chỉ đạo | Chỉ đạo cán bộ phối hợp làm công tác bảo vệ hiện trường và khám nghiệm theo yêu cầu của cảnh sát điều tra cấp quận huyện | TNGT không có tử vong trên các tuyến đường được giao |
| Quận huyện | | - Thông báo việc xảy ra TNGT cho CSGT tỉnh và/hoặc CSĐT - Chỉ đạo cán bộ phối hợp bảo vệ hiện trường và khám nghiệm theo yêu cầu của lực lượng CS các cấp | Trên các tuyến được giao; - TNGT không có tử vong - Va chạm - TNGT nhẹ |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Bảng 6.2.7 Phân công nhiệm vụ cho cảnh sát điều tra các cấp trong việc điều tra TNGT

| Cấp CSĐT về trật tự xã hội | TNGT có người chết (khi tai nạn xảy ra hoặc trên đường đi cấp cứu) |
|----------------------------|---|
| Cấp quận huyện | - Một người chết - Hơn một người chết trong khu vực, nơi toàn án địa phương cấp quận được giao nhiệm vụ xét xử liên quan |
| Cấp tỉnh thành | - Hơn một người chết trong khu vực, nơi tòa án địa phương cấp quận không được giao nhiệm vụ xét xử liên quan |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

i) Phân công nhiệm vụ

Phân công nhiệm vụ cho các lực lượng cảnh sát trong các hoạt động liên quan đến TNGT là rất quan trọng. Trước năm 2000, tồn tại một số vấn đề trong việc phân công nhiệm vụ này. Ví dụ, có sự khác biệt trong việc giao nhiệm vụ như quy định trong Thông tư liên ngành số 02/TTLN (1985) của Tòa án tối cao, Viện kiểm sát tối cao và Bộ Nội vụ (tên trước đây của BCA) và sắc lệnh về điều tra tội phạm (1989). Có ba nhiệm vụ được giao đồng nhất như được thể hiện trong hàng đầu tiên của Bảng kế tiếp. Kết quả, chất lượng điều tra TNGT thấp, đa số tai nạn chỉ bị xử lý hành chính hoặc theo luật dân sự, chỉ một vài trong số đó bị truy cứu trách nhiệm hình sự. Thực tế này ảnh hưởng lớn đến tính hiệu quả của pháp luật.

Từ năm 2000, công văn số 1251/CT-BCA (C16) ngày 27/9/1999 về việc giao nhiệm vụ xử lý và điều tra tai nạn có hiệu lực. Các quy định đã nâng cao chất lượng điều tra và tăng tỷ lệ các trường hợp bị truy cứu trách nhiệm hình sự. CSĐT nên tham gia vào điều tra tai nạn từ lúc bắt đầu quá trình điều tra đối với các vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng.

Nhưng công văn vẫn có một số vấn đề và không phải là tài liệu pháp lý trong khi có việc xem lại các tài liệu ở cấp cao hơn: Sắc lệnh về tổ chức điều tra hình sự (2004) và thông tư số 12/2004/TT-BCA (V19) ngày 23/9/2004 về việc hướng dẫn thực hiện sắc lệnh của BCA. Do đó, BCA đã ra Quyết định số 768/2006/QĐ-BCA (C11) như đã nói ở trên.

Bảng 6.2.8 Giao nhiệm vụ trong điều tra TNGT

| Hiệu lực | CSGT | CSĐT |
|--|---|---|
| Trước năm 2000 (đồng nhất ở nhiều khu vực) | Bảo vệ hiện trường | Điều tra từ đầu |
| | Bảo vệ hiện trường và việc điều tra trong vòng 7 ngày sau khi xảy ra tai nạn | Điều tra sau 7 ngày đầu tiên, từ khi có dấu hiệu hình sự |
| | Bảo vệ hiện trường và điều tra từ A đến Z | Không |
| 2000-2006 | Bảo vệ hiện trường và điều tra từ A đến Z đối với tất cả các vụ tai nạn, trừ trường hợp đặc biệt nghiêm trọng | Điều tra từ đầu đối với tai nạn đặc biệt nghiêm trọng |
| Từ tháng 6/2006-hiện nay | Bảo vệ hiện trường và điều tra tai nạn không có người chết và không có dấu hiệu hình sự | Điều tra từ đầu đối với: - Tai nạn có người chết tại hiện trường hoặc trên đường đi cấp cứu - Tai nạn có dấu hiệu hình sự |

ii) Giải quyết hậu quả tai nạn

Như đã nói ở trên, CSGT đóng vai trò chính trong việc bảo vệ hiện trường, tổ chức đưa nạn nhân đến bệnh viện và áp dụng các biện pháp cần thiết làm giảm tổn thất về tài sản và đảm bảo trật tự giao thông. Ước tính có 90% số vụ (số liệu Cục CSGTĐBĐS) trong đó CSGT trực tiếp tham gia và/hoặc không trực tiếp việc giải quyết hậu quả

(ii) Nhận xét

(1) Xử lý TNGT có hậu quả nghiêm trọng và/hoặc thiệt hại lớn

Trong một số trường hợp tai nạn đặc biệt nghiêm trọng và/hoặc với thiệt hại lớn, sự phối hợp giữa các lực lượng liên quan vẫn có một số vấn đề như thiếu sự lãnh đạo thống nhất, thiếu kế hoạch chuẩn bị.

(2) Điều tra tai nạn:

Trong khoảng 10 năm (1995 đến tháng 8/2005) lực lượng cảnh sát đã điều tra khoảng 43.000 vụ TNGT (khoảng 19.7%/năm), trong số đó, 36.000 trường hợp bị khởi tố (82.9%)

Nhưng qua sự xét xử của Tòa án các cấp, 10% các trường hợp và 10.6% số bị cáo đã được trả về cơ quan khởi tố do thiếu bằng chứng và/ hoặc thiếu sót trong hồ sơ khởi tố. Thậm chí trong một số trường hợp, Tòa án xét xử vài lần trước khi có kết luận cuối cùng. Trong năm 2006, tỷ lệ phần trăm đã được cải thiện đến 30%. Điều này cho thấy chất lượng điều tra TNGT đang được cải thiện bước đầu.

(3) Biểu mẫu dữ liệu và phần mềm TNGT

Trên cơ sở mẫu báo cáo TNGT 45GT do Bộ Công an đã ban hành, Cục CSGTĐBĐS đã xây dựng phần mềm với FOXPRO. Phần mềm này đã được sử

dụng nhiều năm để phân tích tổng hợp các dữ liệu thu thập được và đóng vai trò quan trọng trong việc báo cáo và hoạch định chính sách của Cục. Nhưng phần mềm này được xây dựng cho máy tính đơn lẻ, không dành cho mạng. Cục đã có kế hoạch nâng cấp phần mềm vào năm 2008.

Có một số vấn đề với mẫu 45GT. Một số trường trong mẫu này chỉ có thể được điền sau khi có kết luận điều tra. Trong nhiều trường hợp, mất vài tháng thậm chí vài năm để CSGT có đủ toàn bộ dữ liệu cho mẫu này. Cho nên, CSDL không thể được nâng cấp kịp thời như mong muốn. Có thể xem xét cải tiến lại mẫu 45 và phần mềm liên quan theo hai phần: Một có thể được điền ngay sau khi chỉ CSGT giải quyết tai nạn và sau quá trình điều tra đối với phần kia.

(4) Về va chạm giao thông

Như đã nói ở trên, Quyết định số 768/2006/QĐ-BCA (C11) ngày 20/6/2006 của BCA đưa ra Phân loại TNGT (xem bảng II.6.6.1). Có hai vấn đề đáng chú ý liên quan đến va chạm giao thông như sau:

- Quyết định quy định rõ "va chạm giao thông là TNGT..." (Điều 3) trong khi nhiều người hiểu rằng va chạm giao thông khác với TNGT. Thực tế, va chạm giao thông thường được báo cáo cùng với vi phạm hành chính.
- Tiêu chí cho va chạm là tổn thất dưới mức TNGT nhẹ. Có nghĩa là một TNGT không có chấn thương hoặc một chấn thương ít hơn 11% thương tật và thiệt hại tài sản không quá 5 triệu đồng. Do đó, trong nhiều trường hợp, ví dụ một ngón tay cái bị mất do tai nạn giao thông, người dân có thể coi là TNGT nhẹ (hoặc thậm chí coi là trường hợp TNGT nghiêm trọng), thì trên thực tế, cảnh sát chỉ xếp chúng vào nhóm va chạm.

Bảng 6.2.9 Một số loại chấn thương và tỷ lệ thương tật

| Số(*) | Loại thương tật | Tỷ lệ thương tật (%) |
|-------|---|----------------------|
| 11 | Gãy thân xương trụ, sau điều trị nếu:) | |
| | a. Can liền tốt, trục thẳng, chức năng cẳng tay không bị ảnh hưởng | 3-4 |
| | b. Can liền xấu, trục lệch hoặc 2 đầu gãy dính với xương quay làm ảnh hưởng chức năng cẳng tay | 5-8 |
| 13 | Gãy 1/3 trên xương trụ cộng với trật khớp đầu xương quay (gãy kiểu Monteggia) để lại di chứng cứng khớp khuỷu hạn chế sấp ngửa cẳng tay | 10 |
| 14 | Gãy rời mòn trầm quay hoặc trầm trụ làm yếu khớp cổ tay | |
| | ... | |
| 5 | Chấn thương cắt cụt (mất) 1 ngón tay) | |
| | a. Ngón tay cái (I) | |
| | ... | |
| | - Mất đốt ngoài (đốt 2) | 8-10 |
| | - (Mất 1/2 ngón 2) | 4-5 |

Nguồn: Thông tư liên bộ số 12-TT/LB ngày 26/7/1995 của Bộ Y tế và Bộ Lao động, Thương binh, Xã hội .

(*) Số thứ tự ở cột này là từ nguyên gốc Thông tư 12.

4) Hoạt động của CSGT Nhóm 5: Đăng ký phương tiện

(i) Đánh giá chung

Đăng ký phương tiện là một công việc hàng ngày của CSGT từ nhiều năm trước. Các tài liệu liên quan chủ yếu là:

- (1) Thông tư số 01/2007/TT-BCA-C11 ngày 2/1/2007 của BCA về các quy định đăng ký phương tiện cơ giới đường bộ và cấp biển số
- (2) Thông tư số 34/2003/TT-BTC ngày 16/4/2007 của BTC về chi phí đăng ký phương tiện và cấp biển số

Việc tổ chức các cơ quan đăng ký đã được sửa đổi vài lần trong những năm qua dưới định hướng chuyển giao nhiều hơn cho cấp dưới. Tổ chức hiện thời được xác định bởi Thông tư số 01/2007 như biểu diễn trong Bảng 6.2.9. Quyết định cũng quy định về biển số và lưu trữ hồ sơ.

Bảng 6.2.10 Tổ chức các cơ quan đăng ký phương tiện (*)

| Cơ quan cảnh sát | Đăng ký ô tô (**) | Đăng ký xe máy (**) | Người ký Giấy đăng ký (***) |
|---------------------------|--|--|-----------------------------|
| Cục CSGTĐBĐS | Cho các thành viên ngoại giao; các cơ quan, dự án quốc tế và người nước ngoài trong các tổ chức đó; BCA và một số cơ quan trung ương | | Cục trưởng |
| Phòng CSGT tỉnh/thành phố | Tất cả các đối tượng khác | Cho các thành viên ngoại giao; các cơ quan, dự án quốc tế và người nước ngoài trong các tổ chức đó; BCA và một số cơ quan trung ương | Trưởng phòng |
| CS quận/huyện | | Tất cả các đối tượng khác | Trưởng CA quận/huyện |

Nguồn: Thông tư 01/2007/TT-BCA ngày 2/1/2007 của BCA

Chú ý:

(*) Ngoại trừ tất cả các xe ô tô và xe máy quân sự mà giấy đăng ký được cấp bởi Bộ Quốc phòng

(**) Quy trình: Người sở hữu phương tiện nộp toàn bộ hồ sơ đăng ký tại cơ quan cảnh sát liên quan, trả phí đăng ký và cấp biển tại đó và sau đó nhận ngay biển số và nhận giấy đăng ký sau 3 ngày làm việc

(***) Có hiệu lực từ tháng 1/2007. Trước đó Giám đốc CA tỉnh ký và tất cả đăng ký (tại CA quận huyện) phải được thực hiện tại phòng CSGT tỉnh.

(ii) Thực hiện

Việc tăng nhanh các phương tiện cơ giới đặt ra yêu cầu cao đối với CSGT trong công tác đăng ký. Có nhiều khó khăn trong công tác này, như:

- (1) Có nhiều nguồn phương tiện: nhập khẩu (hợp pháp và bất hợp pháp), tự chế, sửa chữa, từ các dự án đã hoàn thành, chuyển tới các tỉnh/thành khác, cho và nhận, mua và bán nhiều lần, v.v.
- (2) Quản lý nhà nước đối với nhập khẩu phương tiện thay đổi tùy theo các ngành liên quan như Tài chính, Hải quan và Vận tải. Có một số vấn đề trong sự phối hợp giữa các ngành này.
- (3) Nhiều người sử dụng phương tiện làm mất tất cả giấy tờ liên quan

Do vậy, từ năm 1995 đến nay, BCA đã ra 7 Quyết định và 8 Thông tư với định hướng giảm khó khăn vướng mắc cho các chủ phương tiện.

Hiện tại, việc cấp giấy đăng ký và quản lý được thực hiện và tiến hành theo cách hệ thống và thống nhất trên toàn quốc. Biển số do một nhà sản xuất sản xuất. Do vậy trong quá trình đăng ký, CSGT đã phát hiện một số hiện tượng bất thường: trong 10 năm (1995-2005) có 5,425 tài liệu phương tiện giả, 2,648 trường hợp số khung số máy giả, 1,720 trường hợp xe tự chế bất hợp pháp, v.v.

Cục CSGTĐBĐS đã áp dụng CNTT vào việc xây dựng dữ liệu ở mỗi tỉnh/thành. CSDL này đã giúp rất nhiều cho công tác của CSGT.

(iii) Nhận xét

- (1) Yêu cầu quan trọng nhất đối với công tác đăng ký là cung cấp cho chính quyền thông tin về phương tiện cùng những chi tiết chính về chủ phương tiện. Nhưng do sự phức tạp và những vấn đề trong chính sách liên quan, đặc biệt trong quá khứ, hệ thống đăng ký chỉ có thể đáp ứng một mức độ nào đó yêu cầu này. Ví dụ, vài năm trước, chính quyền thành phố Hà Nội đã từ chối Quyền đăng lý xe mô tô cho người dân trong nội thành. Người dân đã tránh né điều này bằng cách mua xe với tên người khác ở ngoại thành (là khu vực không cấm đăng ký). Điều này đã mang lại thêm nhiều vấn đề phức tạp cho công tác đăng ký phương tiện .
- (2) Mặc dù các văn bản pháp lý đã cho phép xóa sổ đăng ký các phương tiện không còn sử dụng. Nhưng thực tế, người dân không để ý đến các quy định này. Trong nhiều năm, rất ít giấy phép được xóa sổ. Điều này dẫn đến sự khác biệt lớn giữa tổng số phương tiện lưu hành và phương tiện trên giấy đăng ký.
- (3) Đối với xe ô tô con, số lượng phương tiện đăng kiểm có thể gần với số phương tiện lưu hành. Nhưng đối với xe máy, không có số liệu tương tự. Thiếu sót này ảnh hưởng tiêu cực đến việc quy hoạch. Đó là lý do tại sao đã có lúc chính quyền tiến hành kiểm kê trên toàn quốc để có số liệu này, nhưng số liệu chỉ chính xác vào thời điểm kiểm kê này thôi...
- (4) Cơ sở dữ liệu (CSDL) đăng ký xe phải được nâng cấp và kết nối với các CSDL liên quan như đăng kiểm và/hoặc giấy phép lái xe để tạo thành một hệ thống thống nhất cho việc lập chính sách và các mục đích nghiên cứu.

5) Các hoạt động khác của CSGT

Do các chức năng đặc biệt của mình, CSGT còn có thể đóng góp vào một số vấn đề liên quan khác như:

- Điều khiển giao thông và giải tỏa ùn tắc
- Tuyên truyền ATGT
- Các hoạt động trong các cơ quan như UBATGTQG, Ban ATGT tỉnh
- Phối hợp với ngành vận tải
- Tham gia vào công tác lập pháp như soạn thảo Luật và giao thông đường bộ và/hoặc các quy định
- Các hoạt động khác

(i) Điều khiển giao thông

(1) Quan điểm chung

Điều khiển giao thông rất quan trọng, đặc biệt ở khu vực đô thị. Với việc đô thị hoá nhanh chóng, vai trò của điều khiển giao thông sẽ ngày càng cao hơn.

Đáng lưu ý là từ các kết quả khảo sát của nhóm nghiên cứu và từ các văn bản chính thức của Bộ Công an, điều khiển giao thông đường như chưa được quan tâm nhiều như các hoạt động khác. Chủ yếu hoạt động này không được xem xét độc lập. Nó luôn được báo cáo cùng với hoạt động hộ tống yếu nhân (VIP). Mặt khác, quyết định số 1922/2006/QĐ-BCA(C11) ngày 5/12/2006 của Bộ Công an về tuần tra kiểm soát của cảnh sát giao thông đường bộ quy định rằng cảnh sát GT có thể điều khiển giao thông trong quá trình tuần tra.

Trong thực tế, người dân ở các thành phố, đặc biệt ở các thành phố lớn như Hà Nội và Hồ Chí Minh lại thường coi điều khiển giao thông là chức năng chính của cảnh sát giao thông. Cảnh sát GT phải phải thực hiện hoạt động này:

- Hàng ngày tại các khu vực có nguy cơ tắc nghẽn giao thông cao hoặc có mật độ giao thông lớn như tại các nút giao có sự phức tạp trong lưu thông.
- Đảm bảo giao thông an toàn, thuận tiện trong trường hợp có các sự kiện chính trị xã hội lớn, Thực tế lực lượng CSGT đã hoàn thành tốt nhiệm vụ này.

(2) Thực hiện

(a) Tín hiệu giao thông và trung tâm điều khiển giao thông

Nhiệm vụ lắp đặt đèn tín hiệu giao thông và trung tâm điều khiển thuộc về ngành GTVT, trong khi cảnh sát giao thông vận hành những hệ thống này.

Nhiều đèn tín hiệu giao thông hoạt động độc lập tại các nút giao. Có các trung tâm điều khiển tại Hà Nội và T.P Hồ Chí Minh. Cảnh sát GT bố trí mỗi trung tâm một đội. Hoạt động của các trung tâm này đóng một vai trò đáng kể trong công tác điều khiển giao thông, nhưng việc nâng cấp các trung tâm này cả về phần cứng và phần mềm là rất cần thiết.

(b) Điều khiển giao thông trên đường

- Quy định: quyết định số 259/2001/QĐ-BCA(C11) ngày 5/4/ 2001 của Bộ Công an quy định về điều khiển giao thông.
- Phân công nhiệm vụ :
 - + Về điều khiển giao thông hàng ngày tại các nút giao và các tuyến đường đội cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm theo phân công theo địa bàn.
 - + Về điều khiển giao thông khi có sự kiện chính trị-xã hội, có sự phối hợp giữa các đội cảnh sát giao thông khác nhau và các lực lượng cảnh sát khác trên cơ sở kế hoạch do CSGT thành phố chuẩn bị (nếu sự kiện diễn ra trong thành phố) hoặc do Cục CSGT chuẩn bị (nếu

sự kiện diễn ra trên địa bàn rộng và có tầm quan trọng đặc biệt)

- Chiến thuật: có một số chiến thuật như:
 - + Giám sát nghiêm, phụ thuộc vào tần suất, mức độ và quy mô tắc nghẽn.
 - + Phối hợp giữa các lực lượng khác nhau để đảm bảo giao thông trong các sự kiện chính trị xã hội.

(3) Bình luận

- Các trung tâm điều khiển tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh chưa được đầu tư đủ theo yêu cầu. Thiết bị là từ nhiều nguồn khác nhau và do đó có vấn đề về tính tương thích. Kiến thức và kinh nghiệm của cán bộ chiến sĩ và thậm chí cả lãnh đạo cần được bổ sung nâng cấp.
- Cảnh sát giao thông ở các thành phố lớn, qua hoạt động của mình cho thấy rằng họ có năng lực và kinh nghiệm trong điều khiển giao thông. Nhưng họ không thể luôn luôn thực hiện nhiệm vụ này để đáp ứng nhu cầu một cách đầy đủ. Sự phát triển nhanh chóng các phương tiện lưu thông, đặc biệt sự phát triển tình trạng tắc nghẽn tại các thành phố lớn đã tạo ra sức ép lớn đối với lực lượng này.
- Những hạn chế trong tổ chức giao thông của ngành giao thông trong nhiều trường hợp như phân làn phân luồng, lắp đặt tín hiệu giao thông v.v là những lý do làm tăng nhu cầu điều khiển giao thông của cảnh sát giao thông .
- Khảo sát của nhóm nghiên cứu cho thấy rằng ở một số địa phương có những nhược điểm trong sự phối hợp giữa ngành giao thông và cảnh sát giao thông. Tại trường hợp như vậy, cảnh sát giao thông gặp nhiều khó khăn hơn vì họ phải trực tiếp điều khiển giao thông trên đường. Có một số kiến nghị chuyển giao nhiệm vụ này từ ngành giao thông cho cảnh sát giao thông, với lý do là lực lượng này hiểu rõ tình hình giao thông hàng ngày trên đường với các cơ quan khác.
- Kiểm tra an toàn giao thông là rất cần thiết và cần có sự tham gia của cảnh sát giao thông địa phương. Nhưng cho tới nay, thiếu các văn bản hướng dẫn. Mặt khác, ở một số địa phương không có đủ cán bộ chuyên môn để tham gia vào công việc quan trọng này.

(ii) Tuyên truyền ATGT

Có hai khía cạnh trong tuyên truyền ATGT do CSGT tiến hành:

Đầu tiên, do công việc, các thành viên trong lực lượng CSGT phải hiểu tất cả các quy định liên quan đến giao thông tốt hơn những người khác. Bên cạnh đó, họ có nhiều thông tin/dữ liệu có thể sử dụng trong tuyên truyền. Đó là lý do tại sao họ có thể làm tốt hơn công tác tuyên truyền ATGT. Thực tế đều có một đơn vị làm công tác tuyên truyền trong lực lượng CSGT các cấp.

Thứ hai, công tác cưỡng chế bản thân nó đã có giá trị giáo dục/tuyên truyền. Hai ví dụ thực tế là:

- (1) Vào năm 2002, thành phố gặp vấn đề giao thông nghiêm trọng. Người dân không chú ý đến đèn tín hiệu giao thông và thường không để ý đến vạch kẻ đường. Sở CAHN đã ban hành những hình phạt nghiêm khắc với người vi phạm. Chính quyền tập trung vào 10 lỗi vi phạm nghiêm trọng nhất, bao gồm chạy quá tốc độ và không chú ý đến tín hiệu giao thông, vạch kẻ đường. Cảnh sát huy động 60% lực lượng trên các trục đường chính trong thành phố, trong khi 40% sẽ theo dõi các khu vực thường xảy ra tai nạn. Chiến dịch này đã thành công và có thể nói hoạt động của CSGT đã góp phần làm tăng nhận thức của người sử dụng đường tại Hà Nội.
- (2) Những hoạt động của cả hệ thống chính trị, trong đó có công tác chuẩn bị cơ sở chế của CSGT đối với quy định đội mũ bảo hiểm từ ngày 15/12/2007 đối với người đi xe máy trên đường đã góp phần vào sự thành công của quy định này.

(iii) Các hoạt động trong các cơ quan ATGT như UBATGTQG, Ban ATGT tỉnh

Vai trò của CSGT trong các cơ quan này đã được nêu rõ trong Chương 2.

(iv) Phối hợp với ngành giao thông vận tải

Đối với nhiệm vụ được giao, CSGT và ngành GTVT các cấp phải có quan hệ chặt chẽ. Khảo sát của Nhóm nghiên cứu cho thấy ở đâu có sự phối hợp chặt chẽ giữa hai lực lượng, giải pháp cho vấn đề giao thông đều có hướng tích cực. Tuy nhiên có nhiều vấn đề trong sự phối hợp giữa các lực lượng này ở nhiều tỉnh thành.

(v) Tham gia vào việc soạn thảo văn bản pháp quy

Nhiệm vụ này rất quan trọng trong việc tạo thành khung pháp lý để đảm bảo sự thông suốt và an toàn cho giao thông. Ở cấp trung ương, Cục CSGTĐBĐS phối hợp với các cơ quan liên quan và đóng vai trò trong việc chuẩn bị nhiều văn bản liên quan. Trong 10 năm (1995-2005), Cục CSGTĐBĐS tham gia vào việc soạn thảo 01 Luật, 02 Sắc lệnh, 11 nghị định/ng nghị quyết của chính phủ, 09 chỉ thị của Thủ tướng, 05 Thông tư liên ngành, 12 Quyết định, 10 Thông tư và 02 Chỉ thị của BCA (theo báo cáo của Cục)

(vi) Các hoạt động khác

Hoạt động dẫn đoàn là một nhiệm vụ của cảnh sát giao thông, nhưng không liên quan trực tiếp đến an toàn giao thông.

Phối hợp/hợp tác với các lực lượng khác trong việc phòng chống tội phạm như ma túy, v.v là một nhiệm vụ rất quan trọng của cảnh sát giao thông, nhưng không liên quan trực tiếp tới an toàn giao thông và không nằm trong nghiên cứu này, tương tự như hoạt động dẫn đoàn.

6) Nguồn nhân lực

(i) Nguồn nhân lực

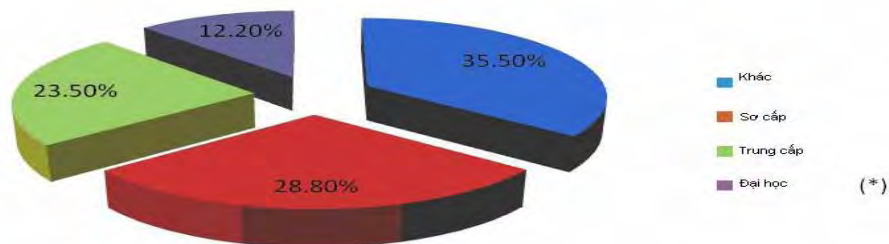
Năm 2007, lực lượng CSGT có 11,857 nhân sự (Bảng II.6.2.2). Như được thông báo trên các phương tiện thông tin đại chúng, chính phủ hiện đang xem xét cho phép Hà Nội bổ sung 800 người và TP HCM 1,000 người vào năm 2008.

Có ba cấp học:

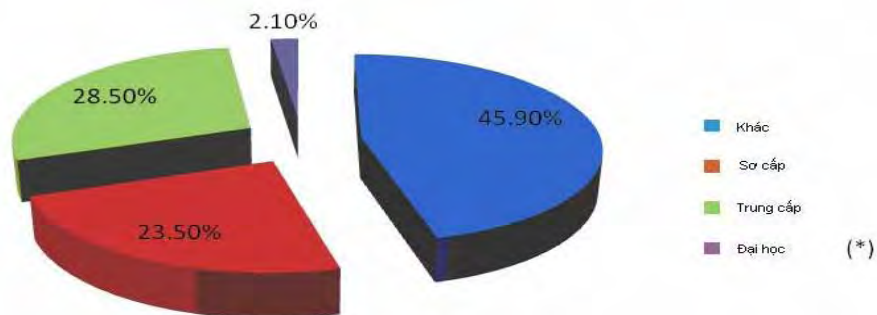
- i. Sơ cấp
- ii. Trung cấp
- iii. Đại học (và cao hơn)

Đối với các cấp học cho cảnh sát nói chung và liên quan đến ATGT, số liệu năm 2002 được biểu diễn trong hình 6.2.7.

Hình 6.2.7 Các bậc học liên quan đến CS nói chung và liên quan đến ATGT năm 2002



a) Các cấp học của cảnh sát nói chung năm 2002



b) Các cấp học của CSGT năm 2002

Chú ý: (*) và cao hơn

Nguồn: Đề án "Tăng cường biên chế, trang thiết bị, đào tạo, chế độ, chính sách cho lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ" - BCA 2003

(ii) Hệ thống đào tạo CSGT

Có chuyên khoa trong trường đào tạo cảnh sát như trong bảng dưới đây:

Bảng 6.2.11 Hệ thống đào tạo liên quan đến ATGT

| Số | Tên trường | Cấp đào tạo |
|--------|--|---|
| 1 | Học viện cảnh sát (ở Hà Nội) | |
| 2 | Đại học cảnh sát (ở TP HCM) | (1) Đào tạo CSGT ở cấp đại học và cao hơn (2) Đào tạo kiến thức chuyên môn về CSGT cho lãnh đạo và cán bộ (3) Tiến hành các nghiên cứu liên quan đến CSGT (khoảng 50-70 người tốt nghiệp hàng năm) |
| 3 4 | Trường Trung học cảnh sát nhân dân 1 Trường Trung học cảnh sát nhân dân 2 | - Đào tạo CSGT trung cấp (khoảng 150 học viên/năm) - Đào tạo CSGT sơ cấp (khoảng 1,300-1,500 học viên/năm) |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(iii) Nguồn lực vật chất: Trang thiết bị, công cụ và không gian làm việc

Chính phủ rất chú ý đến việc cung cấp các trang thiết bị cần thiết cho CSGT, trong đó có xe ô tô, xe máy và các công cụ tiêu chuẩn như yêu cầu. Tuy nhiên, vẫn thiếu chủ yếu là các thiết bị công nghệ cao như hệ thống camera, các trang thiết bị cho hệ thống giao thông thông minh, v.v.

Thủ tướng đã ra Quyết định số 238/2006/QĐ-TTg ngày 24/10/2006 cho phép CSGT sử dụng 14 loại trang thiết bị hiện đại khi làm nhiệm vụ. Kết quả của việc sử dụng những thiết bị này có thể làm chứng cứ cho việc xử lý sau quy định.

Khảo sát do Nhóm nghiên cứu tiến hành cho thấy:

- Những trường như Học viện Cảnh sát cần được trang bị những thiết bị hiện đại hơn để phục vụ công tác đào tạo
- Ở một số tỉnh, một số thiết bị như máy đo nồng độ cồn có hiệu quả chưa cao
- Không gian làm việc như văn phòng cho CSGT cần được nâng cấp
- Có một số xí nghiệp thuộc BCA có thể sản xuất những trang thiết bị và công cụ bình thường.

6.3 Tổng quan về công tác cưỡng chế của thanh tra giao thông

1) Sự đa dạng trong nhiệm vụ

(i) Thanh tra chuyên về vận tải và các loại thanh tra khác

Như đã đề cập ở trên, các thanh tra giao là lực lượng thứ hai tiến hành công tác cưỡng chế ATGT.

Thanh tra giao thông tiến hành hai dạng thanh tra như biểu diễn trong Bảng 6.3.1.

Trong nghiên cứu này, chỉ Thanh tra chuyên ngành về vận tải (gọi tắt là thanh tra chuyên ngành) được đề cập và không có Thanh tra hành chính.

Bảng 6.3.1 Hai dạng thanh tra trong ngành GTVT

| Số | Dạng thanh tra | Giải thích | Đối tượng thanh tra |
|----|---|---|--|
| 1 | Thanh tra chuyên ngành về vận tải (gọi tắt là thanh tra chuyên ngành) | Thanh tra việc thực hiện bất cứ quy định giao thông nào: ví dụ về bảo vệ cơ sở hạ tầng, kiểm tra kỹ thuật phương tiện, cấp giấy phép lái xe, chở hành khách và hàng hóa, v.v. | Bất cứ cá nhân, cơ quan nào bao gồm người Việt Nam và/hoặc người nước ngoài có hành vi liên quan đến giao thông tại Việt Nam |
| 2 | Thanh tra hành chính | Thanh tra việc thực hiện bất cứ nhiệm vụ nào được giao, các quy định pháp luật, ví dụ việc thực hiện luật lao động, nếu có | Cá nhân, cơ quan cùng cấp hoặc dưới cấp một cơ quan cấp cao hơn |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Nhiệm vụ và quyền hạn chính

Luật Giao thông đường bộ (2008) khẳng định những điều trên và quy định các nhiệm vụ và quyền hạn của lực lượng này như sau:

“Điều 86. Thanh tra đường bộ

1. Thanh tra đường bộ thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về giao thông đường bộ.

2. Thanh tra đường bộ có các nhiệm vụ và quyền hạn sau đây:

a) Thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc chấp hành các quy định của pháp luật về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình đường bộ; ...

b) Thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc chấp hành các quy định về hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải tại các điểm dừng xe, đỗ xe trên đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí và tại cơ sở kinh doanh vận tải đường bộ;

c) Thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc đào tạo, sát hạch, cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, hoạt động kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới.

d) Thực hiện nhiệm vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật về thanh tra.”

Chú ý rằng các nhiệm vụ trên là chính, nhưng thanh tra cũng có các nhiệm vụ khác sẽ được đề cập sau

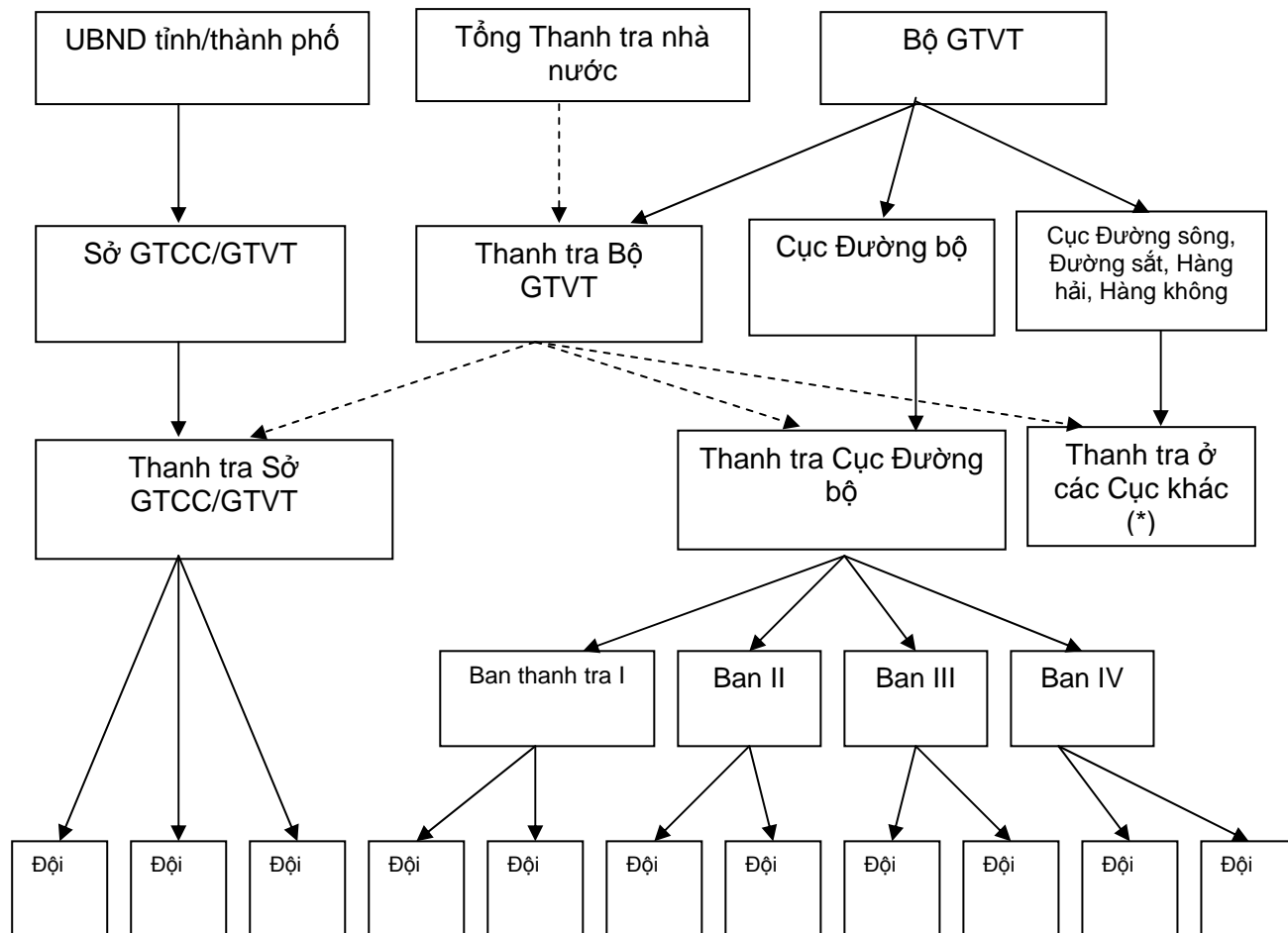
2) Tổ chức

Trước đây, có hai lực lượng thanh tra trong ngành GTVT: Thanh tra hành chính và Thanh tra GTVT. Nghị định 136/2004/NĐ-CP ngày 16/6/2004 quy định tổ chức và hoạt động của thanh tra giao thông vận tải đã hợp nhất hai lực lượng này.. Hình 6.3.1 biểu diễn sơ đồ tổ chức của hệ thống thanh tra giao thông, trong đó có các thanh tra GTVT ở:

- Bộ GTVT
- Cục Đường bộ
- Sở GTCC / Sở GTVT

Mỗi cơ quan thanh tra nằm dưới sự quản lý trực tiếp của cơ quan chủ quản (Bộ GTVT, Cục Đường bộ, Sở GTCC/GTVT) và chịu sự hướng dẫn, chỉ thị của Thanh tra GTVT cấp cao hơn.

Hình 6.3.1 Sơ đồ tổ chức hệ thống Thanh tra GTVT



Chú ý:

————> Lãnh đạo trực tiếp

- - - -> Hướng dẫn, chỉ đạo công tác thanh tra

(*) Các đơn vị, đội thanh tra tương tự Cục đường bộ

Nguồn: Nghị định 136/2004/NĐ-CP ngày 16, 2004 của Chính phủ

Thanh tra Bộ GTVT bao gồm một số phòng. Thanh tra Cục đường bộ là lực lượng đồng nhất, bao gồm 488 người trong văn phòng và 04 đơn vị ở 04 khu quản lý đường bộ. Mỗi đơn vị có một số đội hoặc Trạm cân xe. Bậc cơ bản của Sở GTCC/GTVT là đội.

3) Hoạt động trong công tác thanh tra GTVT

(i) Hai hình thức thanh tra

Theo Thông tư số 04/2007/TT-BGTVT ngày 13/3/2007 của Bộ, có hai hình thức thanh tra giao thông:

- Đoàn thanh tra;
- Thanh tra viên độc lập¹.

Luật đường bộ (2001) quy định: "Đoàn thanh tra, thanh tra viên phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về các quyết định của mình."

(ii) Hoạt động

- Thanh tra theo một chương trình, kế hoạch được sự chấp thuận của cơ quan liên quan;
- Thanh tra đột xuất, khi cần;
- Tuần tra, kiểm soát, điều hành và quan sát hàng ngày theo kế hoạch được thông qua. Hoạt động này nhằm mục đích có thông tin kịp thời.

(iii) Một số quy định đối với thanh tra

- Thanh tra không được tiến hành thanh tra nếu không có kế hoạch hoặc quyết định được thông qua trừ trường hợp khẩn cấp.
- Chính quyền có quyền huy động thành viên của bất kỳ cơ quan thanh tra nào chịu sự quản lý của mình, không phân biệt về khu vực. Ví dụ, Chánh thanh tra của Cục đường bộ có thể yêu cầu bất kỳ thành viên nào của Ban I tham gia hoạt động thanh tra trên khu vực của Ban IV.
- Thanh tra giao thông có đủ thẩm quyền để xử phạt hành chính như trong Bảng 6.2.2 và 6.2.3 ở trên.

4) Nguồn nhân lực và các nguồn lực khác

Các nguồn lực cho các hoạt động của Thanh tra, sơ đồ tổ chức, khung pháp lý, tài chính đã được thảo luận ở trên.

Trong các nguồn lực khác như Khoa học và Công nghệ, vật chất (trang thiết bị, công cụ và không gian làm việc) và con người, nguồn lực con người là quan trọng nhất

(i) Nhân lực

Bảng 6.3.2 giới thiệu chung về nguồn nhân lực này.

Tổng số thanh tra GTVT được ước tính khoảng 3,229 người làm tất cả các nhiệm vụ thanh tra liên quan, trong đó ngân sách về Thanh tra chỉ trả 2,733 người (85 %). Đó là do chính quyền địa phương dùng nguồn ngân sách khác chi thêm. Cục Đường bộ, Hà Nội và TP HCM có lực lượng thanh tra đông đảo nhất trong khi các tỉnh thành khác, số lượng rất hạn chế, thậm chí còn đang hình thành.

(ii) Trình độ chuyên môn

Theo quy định, mọi cán bộ Thanh tra cần có giấy chứng chỉ Thanh tra. Nhưng đến nay tỷ lệ ấy còn thấp (khoảng 34 %) và họ được xếp theo ba ngạch Thanh tra:

- Thanh tra viên cao cấp (cấp III);
- Thanh tra viên chính (cấp II);

¹ Không áp dụng đối với thanh tra hành chính

- Thanh tra viên (cấp I)

Bảng 6.3.2 Lược lượng Thanh tra GTVT năm 2007

| TT | Tên các cơ quan | Tổng số Thanh tra | Hưởng lương từ ngân sách | Thanh tra viên |
|----|---------------------------------|-------------------|--------------------------|----------------|
| 1 | Thanh tra Bộ | 21 | 22 | 14 |
| 2 | Thanh tra Cục HK VN | 8 | 22 | 0 |
| 3 | Thanh tra Cục Đ.sắt VN | 49 | 60 | 1 |
| 4 | Thanh tra Cục Đ.sông VN | 72 | 72 | 31 |
| 5 | Thanh tra Cục HH VN | 26 | 26 | 2 |
| 6 | Thanh tra Cục ĐBVN | 488 | 289 | 367 |
| | Thanh tra Sở GTVT (GTCC) | 2.565 | 2.242 | 683 |
| 7 | An Giang | 96 | 67 | 18 |
| 8 | B. Rịa – V.Tàu | 54 | 39 | 39 |
| 9 | Bạc Liêu | 44 | 44 | 3 |
| 10 | Bắc Giang | 31 | 31 | 14 |
| 11 | Bắc Kạn | 19 | 20 | 13 |
| 12 | Bắc Ninh | 13 | 15 | 9 |
| 13 | Bến Tre | 23 | 20 | 24 |
| 14 | Bình Dương | 35 | 35 | 0 |
| 15 | Bình Định | 29 | 12 | 2 |
| 16 | Bình Phước | 25 | 25 | 20 |
| 17 | Bình Thuận | 46 | 46 | 33 |
| 18 | Cao Bằng | 18 | 12 | 0 |
| 19 | Cà Mau | 50 | 50 | 4 |
| 20 | Cần Thơ | 54 | 18 | 43 |
| 21 | Đà Nẵng | 24 | 24 | 2 |
| 22 | Đắk Lắk | 20 | 12 | 1 |
| 23 | Đắk Nông | 18 | 13 | 11 |
| 24 | Điện Biên | 15 | 15 | 1 |
| 25 | Đồng Nai | 65 | 53 | 0 |
| 26 | Đồng Tháp | 33 | 27 | 7 |
| 27 | Gia Lai | 19 | 19 | 1 |
| 28 | Hà Giang | 18 | 18 | 10 |
| 29 | Hà Nam | 24 | 24 | 15 |
| 30 | Hà Nội | 307 | 346 | 132 |
| 31 | Hà Tây | 70 | 70 | 3 |
| 32 | Hà Tĩnh | 21 | 21 | 0 |
| 33 | Hải Dương | 31 | 31 | 9 |
| 34 | Hải Phòng | 43 | 43 | 2 |
| 35 | Hậu Giang | 46 | 46 | 0 |
| 36 | Hoà Bình | 37 | 37 | 17 |
| 37 | TP HCM | 178 | 118 | 18 |
| 38 | Hưng Yên | 17 | 9 | 13 |
| 39 | Khánh Hoà | 41 | 41 | 2 |
| 40 | Kiên Giang | 62 | 52 | 1 |
| 41 | Kon Tum | 25 | 4 | 17 |
| 42 | Lai Châu | 19 | 19 | 1 |
| 43 | Lào Cai | 13 | 21 | 0 |
| 44 | Lạng Sơn | 21 | 35 | 0 |
| 45 | Lâm Đồng | 22 | 24 | 2 |
| 46 | Long An | 72 | 80 | 2 |
| 47 | Nam Định | 20 | 19 | 5 |
| 48 | Nghệ An | 39 | 21 | 2 |
| 49 | Ninh Bình | 12 | 14 | 6 |
| 50 | Ninh Thuận | 25 | 25 | 23 |

| TT | Tên các cơ quan | Tổng số Thanh tra | Hưởng lương từ ngân sách | Thanh tra viên |
|----|-----------------|-------------------|--------------------------|----------------|
| 51 | Phú Thọ | 26 | 16 | 3 |
| 52 | Phú Yên | 23 | 12 | - |
| 53 | Quảng Bình | 23 | 19 | 16 |
| 54 | Quảng Nam | 23 | 20 | 9 |
| 55 | Quảng Ngãi | 39 | 29 | 16 |
| 56 | Quảng Ninh | 59 | 42 | 18 |
| 57 | Quảng Trị | 14 | 14 | 8 |
| 58 | Sóc Trăng | 52 | 17 | 3 |
| 59 | Sơn La | 13 | 13 | - |
| 60 | Tây Ninh | 32 | 32 | - |
| 61 | Thanh Hoá | 80 | 33 | 4 |
| 62 | Thái Bình | 21 | 21 | - |
| 63 | Thái Nguyên | 29 | 29 | 2 |
| 64 | TT - Huế | 23 | 16 | 6 |
| 65 | Tiền Giang | 71 | 71 | 49 |
| 66 | Trà Vinh | 20 | 20 | 12 |
| 67 | Tuyên Quang | 26 | 26 | - |
| 68 | Vĩnh Long | 41 | 41 | 12 |
| 69 | Vĩnh Phúc | 32 | 32 | 0 |
| 70 | Yên Bái | 24 | 24 | 0 |
| | Tổng số | 3.229 | 2.733 | 1.098 |

Nguồn: Thanh tra Bộ GTVT

Ngược lại với CSGT, công tác thanh tra giao thông vẫn chưa phải là một lĩnh vực học tập và không có khoa hoặc bộ môn trong các trường Đại học và trung học chuyên nghiệp.

Thanh tra giao thông tốt nghiệp từ nhiều trường khác nhau, từ trung cấp đến đại học. Cho đến năm 2006, có khoảng 4% lực lượng này tham gia một khóa học về thanh tra nhà nước.

Theo các quy định hiện hành, bất cứ thành viên ban thanh tra cấp nào cũng phải tham gia một số khóa học ở các trường được chỉ định để lấy chứng chỉ thanh tra. Khóa học gồm 7 tuần học với 300 giờ. Chương trình học bao gồm:

- Các vấn đề cơ bản trong nghiệp vụ pháp lý và thanh tra;
- Các kiến thức cơ bản về đường bộ (và đường thủy nội địa, đường biển và hàng không)

Bộ GTVT đã chỉ đạo các trường sau là các đơn vị đào tạo đủ khả năng cho các khóa học như vậy:

- Học viện Hàng không,
- Cao đẳng nghề đường sắt,
 - Đại học Hàng hải,
 - Trung học Hàng không Trung ương I, II,
 - Trung học GTVT Trung ương I,
 - Cao đẳng giao thông II,
 - Cao đẳng nghề GTVT Trung ương III.

(iii) Trang thiết bị/công cụ

Không có gì công cụ chuyên dụng nào cho Thanh tra. Các trang ythiết bị này được nêu trong Quyết định 28/2005/QĐ-BGTVT ngày 18/5/2005, ví dụ:

- Phương tiện (xe ô tô, xe máy, v.v.);
- Camera, thiết bị cân xe và một số công cụ;
- Thiết bị văn phòng;
- Các trang thiết bị khác

5) Nhận xét

Việc triển khai Nghị định số 136/2004/NĐ-CP đã sắp xếp các thanh tra vận tải thành một hệ thống. Các thanh tra đóng vai trò quan trọng trong việc bảo đảm ATGT, đặc biệt, với "giao thông tĩnh" như dừng đỗ phương tiện, lấn chiếm hành lang ATGT.

Nhưng, như BGTVT xem xét, các thanh tra giao thông cần được tổ chức theo cách thức tốt hơn và triển khai tốt hơn và đầy đủ hơn nhiệm vụ của mình (Chỉ thị số 202/CT-BGTVT ngày 5/2/2007). Thanh tra Bộ GTVT yêu cầu tất cả thanh tra tập trung vào các hoạt động chính của thanh tra giao thông, vì thực tế họ vẫn chủ yếu chú ý đến các hoạt động "giao thông động".

Về hoạt động: Cần có việc giải tỏa lấn chiếm hành lang ATGT đường bộ. Ví dụ, Chính phủ đã yêu cầu tất cả các cơ quan liên quan triển khai công tác giải tỏa cho đến quý II năm 2008 đối với 4 đoạn của QL1: Hà Nội - Ninh Bình, Vinh - Huế, Đà Nẵng - Nha Trang và Ninh Thuận - TP HCM. Thanh tra Bộ GTVT đã yêu cầu Cục Đường bộ và tất cả thanh tra tỉnh có liên quan hợp tác với các lực lượng khác để hoàn thành nhiệm vụ này. Bên cạnh đó, các thanh tra cần chú ý giải quyết nhiều trường hợp vi phạm trong chuyên chở hàng hóa và chở khách: qua tải, chở chất dễ cháy nổ trái phép, vi phạm của lái xe taxi ở khu vực đô thị, v.v.

Kinh nghiệm chuyên môn, chất lượng công việc của thanh tra giao thông nhìn chung vẫn chưa được như yêu cầu. Trong nhiều trường hợp, thanh tra không tuân theo đầy đủ các quy định liên quan và/hoặc sử dụng quyền hạn vào mục đích khác.

6.4 Phân tích hoạt động của CSGT

1) Danh mục triển khai thực thi an toàn giao thông

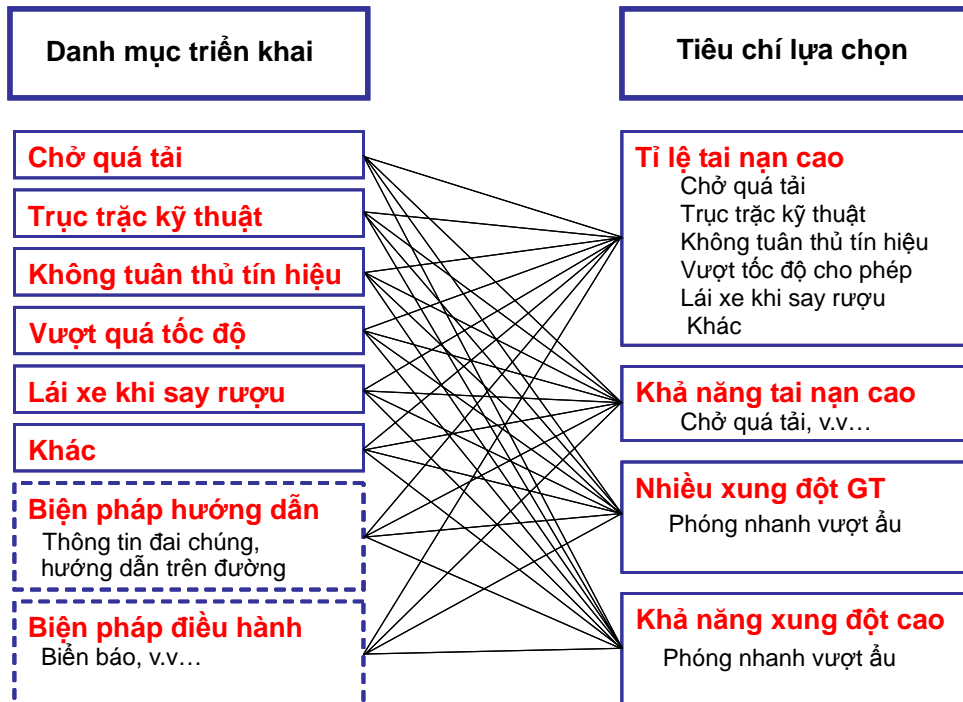
Như thể hiện trong Hình 6.4.1, danh mục triển khai thực thi an toàn giao thông không chỉ được lựa chọn trên góc độ cân nhắc việc triển khai mà còn cân nhắc về trang thiết bị giao thông, điều hành và giáo dục giao thông.

Phác thảo danh mục và tiêu chí lựa chọn có thể tóm lược như sau:

- Dựa trên tỉ lệ các vụ tai nạn, danh mục triển khai được liệt kê với các điểm ưu tiên hàng đầu ví dụ như các điểm xảy ra tai nạn do chạy xe vượt quá tốc độ cho phép.
- Mặt khác, một số danh mục triển khai có liên quan đến tai nạn giao thông cũng sẽ được xem xét
- Gần như tất cả các nguyên nhân chính dẫn đến tai nạn đều được cân nhắc và các danh mục triển khai ưu tiên thứ 2 cũng được lập
- Bên cạnh đó, các danh mục triển khai không trực tiếp liên quan đến thực thi an toàn

giao thông song lại liên hệ mật thiết với việc hạn chế các hành vi vi phạm dẫn đến tai nạn cũng sẽ được đưa vào. Ví dụ, Hình III.5.2.10 thể hiện một số danh mục liên quan đến hướng dẫn và vận hành giao thông, là những vấn đề vốn không có liên hệ trực tiếp đến tai nạn.

Hình 6.4.1 Tiêu chí và danh mục triển khai thực thi an toàn giao thông

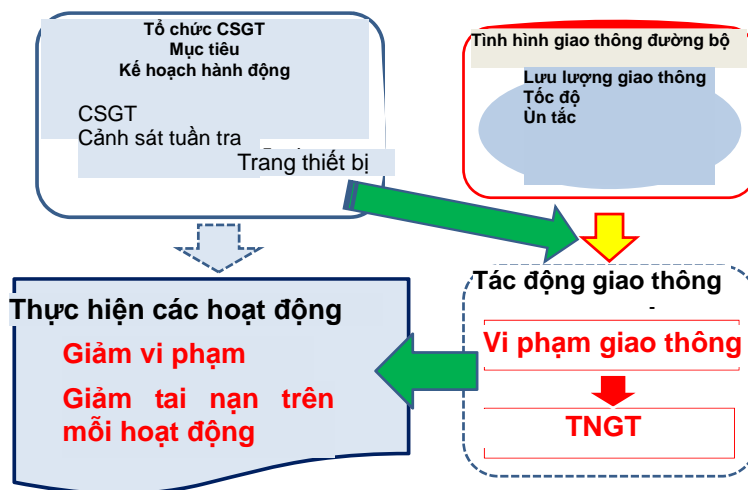


2) Khảo sát các chương trình cưỡng chế luật giao thông có hiệu quả

Để khảo sát các chương trình cưỡng chế luật giao thông có hiệu quả, cần đánh giá các hoạt động hiện tại xem việc thực hiện đã đủ hay chưa.

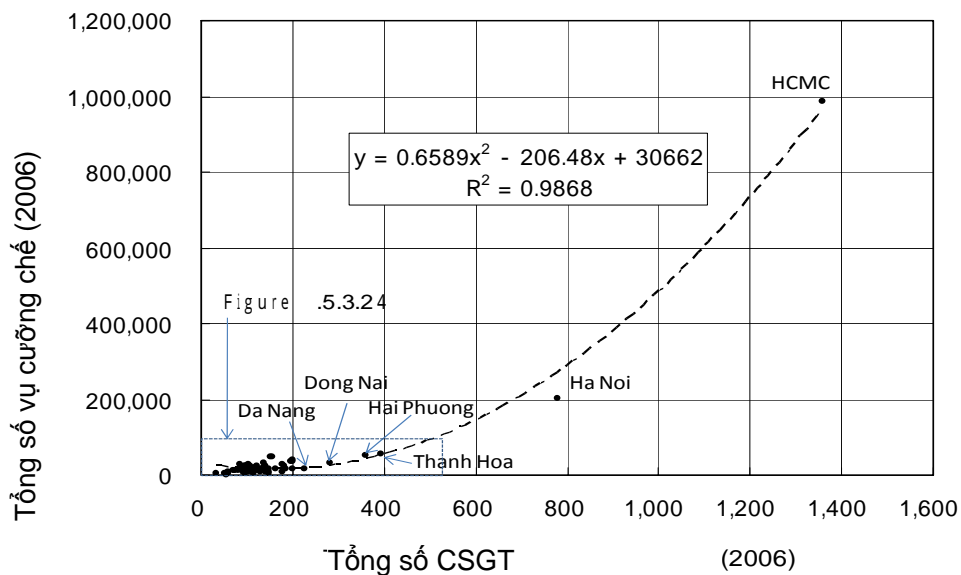
Hình 6.4.2 cho thấy quá trình khảo sát. Dựa trên nguồn nhân lực hiện tại cho tổ chức của cảnh sát giao thông và mục tiêu và kế hoạch hành động, và tình hình giao thông đường bộ về lưu lượng giao thông, tốc độ và ùn tắc giao thông, và tác động giao thông như tai nạn, mâu thuẫn, và vi phạm, việc thực hiện có thể được đánh giá.

Hình 6.4.2 Quá trình khảo sát các hoạt động của cảnh sát

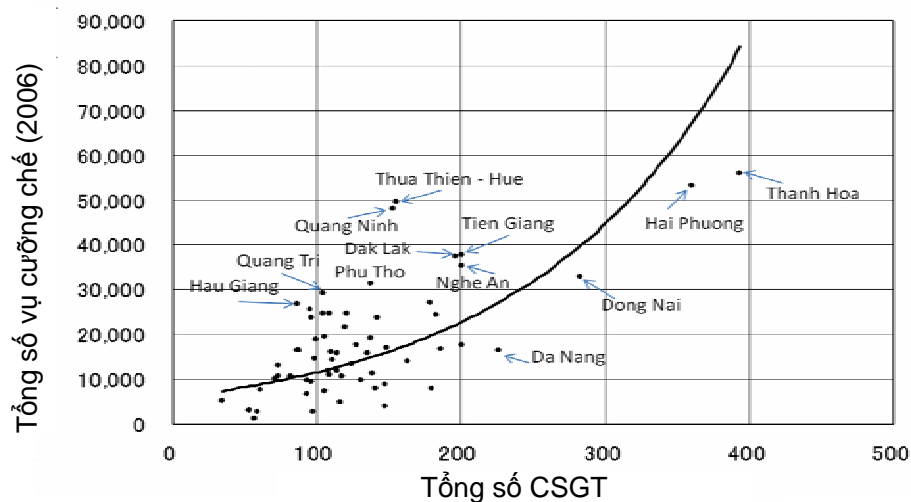


Ví dụ về đánh giá thực hiện, Hình 6.4.3 và Hình 6.4.4 cho thấy mối quan hệ giữa quân số cảnh sát và số vụ cưỡng chế.

Hình 6.4.3 Mối quan hệ giữa CSGT và cưỡng chế giao thông (1)

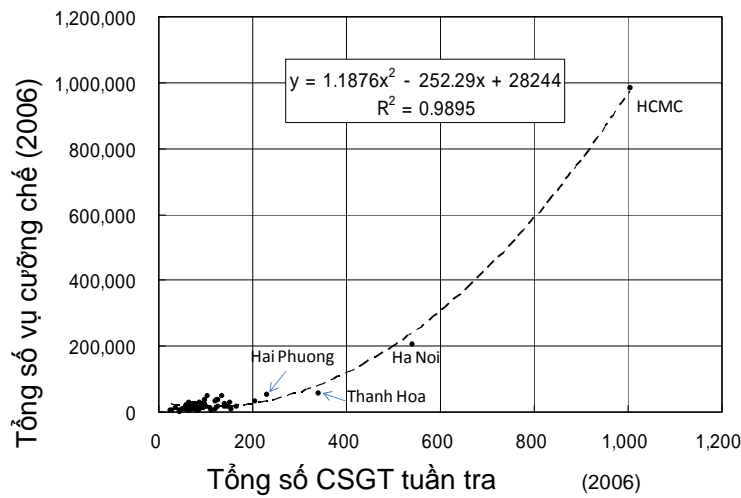


Hình 6.4.4 Mối quan hệ giữa CSGT và cưỡng chế giao thông (2)

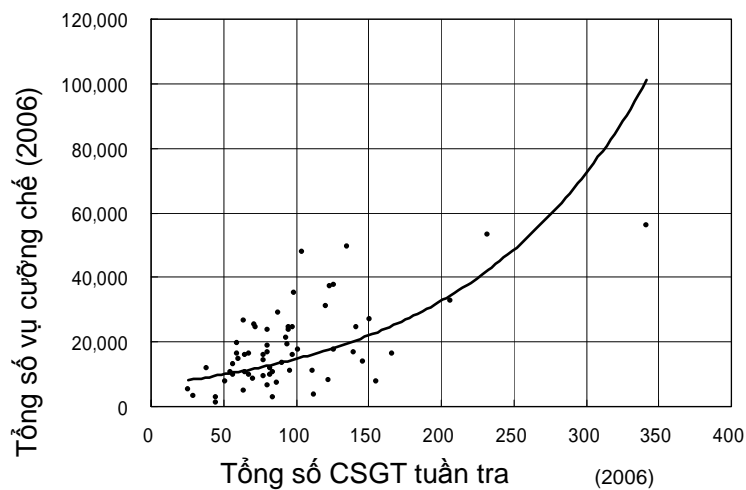


Tương tự, Hình 6.4.5 và Hình 6.4.6 cho thấy mối quan hệ giữa quân số cảnh sát tuần tra và số vụ cưỡng chế.

Hình 6.4.5 Mối quan hệ giữa CSGT tuần tra và cưỡng chế giao thông (1)



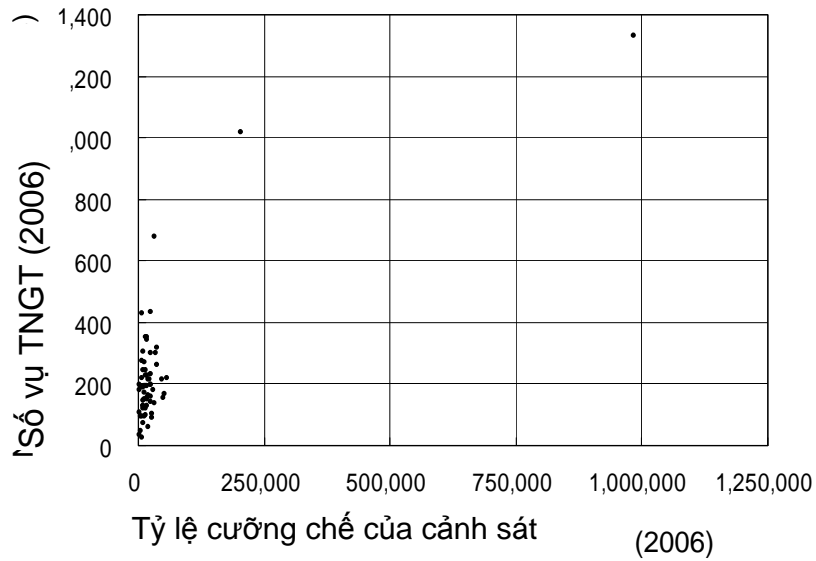
Hình 6.4.6 Mối quan hệ giữa CSGT tuần tra và cưỡng chế giao thông (2)



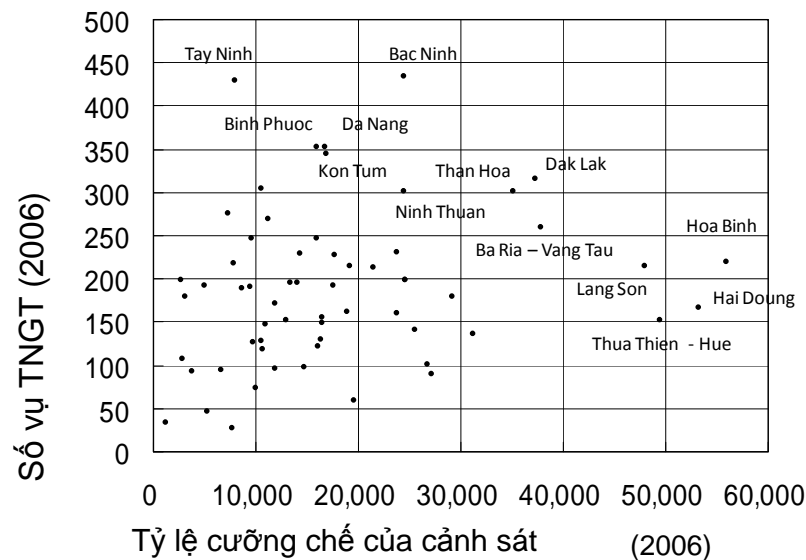
Từ những con số này, có thể nói số vụ cưỡng chế có liên quan đến quân số cảnh sát. Cho nên, là một trong những chỉ số để đánh giá việc thực hiện, cần xem xét các hoạt động ở trên hay dưới đường hồi quy.

Ngoài ra, xem xét sự thực hiện các hoạt động của CSGT, Hình 6.4.7 và 6.4.8 cho thấy mối quan hệ giữa số vụ cưỡng chế và số vụ TNGT.

Hình 6.4.7 Mối quan hệ giữa cường độ chế aiao thông và TNGT (1)

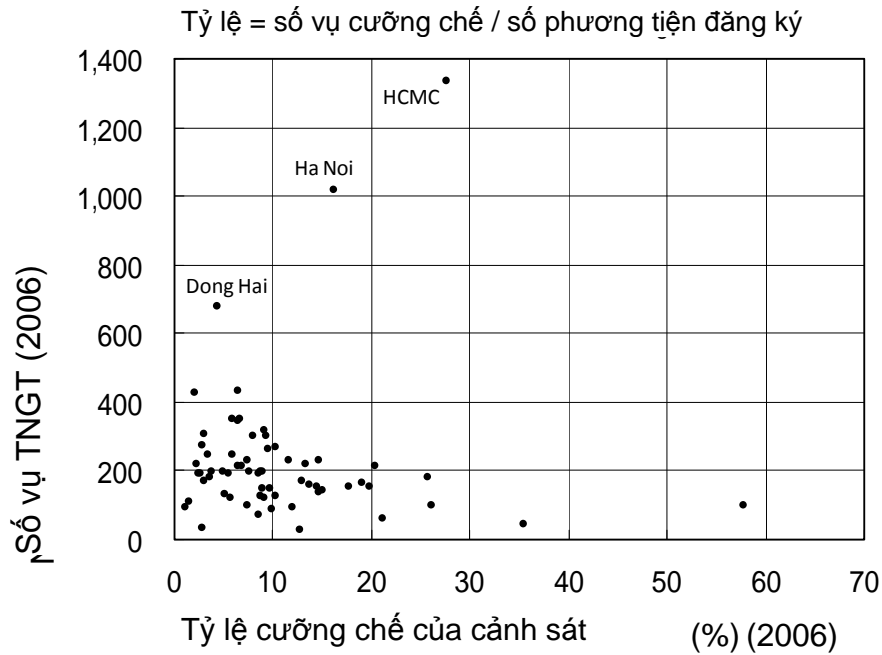


Hình 6.4.8 Mối quan hệ giữa cường chế giao thông và TNGT (2)

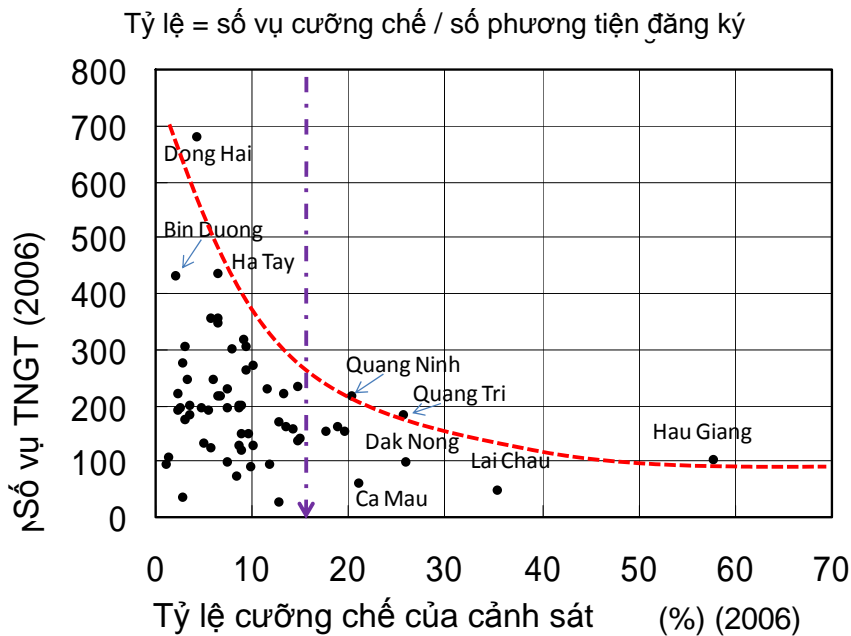


Từ Hình 6.4.9 và Hình 6.4.10, mối quan hệ giữa số vụ cường chế giao thông và số vụ TNGT không rõ ràng, do không có tham số về số dân. Cho nên, Hình 6.4.9 và Hình 6.4.10 cho thấy tỷ lệ cường chế giao thông, là một trong những chỉ số được giới thiệu ở đây và số vụ cường chế được chia cho số phương tiện đăng ký, và số vụ TNGT.

Hình 6.4.9 Mọi quan hệ giữa tỷ lệ cưỡng chế và TNGT (1)



Hình 6.4.10 Mọi quan hệ giữa tỷ lệ cưỡng chế và TNGT (2)



Từ Hình 6.4.10, đường cong giảm theo hàm mũ với sự tăng tỷ lệ cưỡng chế. Khi tỷ lệ cưỡng chế nhỏ hơn 15%, nguy cơ tai nạn là cao, cho nên có thể kỳ vọng thực hiện được nhiều hơn khi tỷ lệ cao hơn 15%.

Đây chỉ là một trong các ví dụ, tuy nhiên, để đạt được các hoạt động được thực hiện cao, những loại nghiên cứu này là quan trọng.

6.5 Các vấn đề tồn tại

1) Cảnh sát giao thông

Cảnh sát giao thông đang rất cần giải quyết những vấn đề sau đây:

- (i) Sắp xếp tổ chức của CSGT để đảm bảo việc thực hiện hiệu quả các nhiệm vụ trong điều kiện giới hạn về các nguồn lực;
- (ii) Phát triển nguồn nhân lực cho CSGT để đáp ứng các nhu cầu ngày một cao cho hiện tại và tương lai;
- (iii) CSGT cần được trang bị đủ phương tiện, thiết bị, công cụ và điều kiện làm việc để có thể hoàn thành ông việc của họ một cách hiệu quả.

Với nỗ lực bảo đảm trật tự ATGT, Chính phủ và Bộ Công an đã có nhiều quyết định quan trọng trong việc nâng cao năng lực cảnh sát đang thực thi nhiệm vụ.

(i) Đề án 334

Ngày 15-12-2005 Chính phủ đã có quyết định số 334/2005/QĐ-TTg về việc phê duyệt Đề án "Tăng cường biên chế, trang thiết bị và đào tạo cho lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ" với các nội dung chủ yếu sau:

- (1) Từng bước tăng cường biên chế cho lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ trực tiếp làm nhiệm vụ giữ gìn trật tự an toàn giao thông; nâng cao chất lượng đào tạo, huấn luyện đồng thời đảm bảo chế độ, chính sách cho cán bộ, chiến sĩ.
- (2) Tăng cường trang bị các phương tiện, thiết bị kỹ thuật thiết yếu phục vụ trực tiếp cho công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông và đấu tranh chống các loại tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông.

Các nội dung trên đây của Đề án được xây dựng thành 3 dự án thành phần:

- (1) Dự án 1: tổ chức hệ thống kiểm soát giao thông đường bộ; xây dựng trạm cảnh sát giao thông trên quốc lộ trọng điểm, trạm cảnh sát giao thông cửa ô ở các thành phố trực thuộc Trung ương.
- (2) Dự án 2: tăng cường biên chế, đào tạo cho lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ.
- (3) Dự án 3: tăng cường phương tiện giao thông, thiết bị kỹ thuật, hệ thống thông tin chỉ huy phục vụ công tác giữ gìn trật tự an toàn giao thông của lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ.

Tổng mức đầu tư cho các dự án thành phần là 1.038 tỷ đồng; trong đó dự án 1 là 170 tỷ đồng, dự án 3 là 868 tỷ đồng.

Thời gian thực hiện các dự án thành phần kèm theo Đề án dự kiến từ năm 2003 đến hết năm 2007, nhưng do một số khó khăn nên cần kéo dài thêm một thời gian.

(ii) Đề án "Tăng cường và hiện đại hóa công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đến năm 2010"

Đề án này đề cập khá toàn diện đến các nội dung liên quan. Ngoài các nội dung tương tự như đề án 334, đề án này có một số nội dung mới khá quan trọng như (Nghiên cứu này chỉ đề cập tới trật tự ATGT đường bộ, nên những phần liên quan

đến công tác ATGT đường thủy của đề án sẽ không nhắc đến):

- “Hiện đại hóa các phương tiện kỹ thuật giám sát giao thông trên các tuyến đường, địa bàn trọng điểm với công nghệ tiên tiến để đảm bảo kiểm soát chặt chẽ hầu hết các hoạt động của những người tham gia giao thông, kịp thời phát hiện, xử lý các hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông và các vi phạm pháp luật khác”. Đây là một mục tiêu rất cao, thể hiện quyết tâm của chủ đề án.
- Tăng cường xây dựng trụ sở của các lực lượng cảnh sát để “bảo đảm có đủ điều kiện” làm việc và nghỉ ngơi. Có thể thấy đây là một việc rất cần thiết và xứng đáng được quan tâm.
- Đầu tư cho công tác đào tạo lực lượng CSGT với dự án “Xây dựng trường Trung học chuyên ngành CSGT” vào năm 2010.
- Ngoài lực lượng CSGT, đề án còn đề ra việc bố trí, điều chỉnh lực lượng cảnh sát trật tự (CSTT) thực hiện công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự giao thông đô thị, trật tự giao thông công cộng.

Có thể thấy rõ hai đề án trên đã được chuẩn bị nghiêm túc, có tính khả thi cao và đã đề cập tới hầu hết các nội dung quan trọng nhất trong việc tăng cường năng lực cho các lực lượng thực thi. Việc thực hiện thành công những nội dung của hai đề án này tới 2010 rõ ràng là cần thiết.

Các đề án trên đều đã quan tâm đến việc phát triển nguồn nhân lực CSGT, đặc biệt là nhân lực cấp dưới. Tuy nhiên, việc đầu tư phát triển nguồn nhân lực cấp cao hình như chưa được đặt ra đầy đủ trong cả hai đề án.

(iii) Khoa học và Công nghệ

Vai trò của Khoa học và Công nghệ là rất to lớn, nhưng dường như nguồn lực này chưa được chú ý đầy đủ. Đã có một số nghiên cứu, nhưng thiếu sự phối hợp giữa CSGT và các học viện nghiên cứu.

Bộ Công an dự kiến sử dụng các thành tựu công nghệ hiện đại kể cả công nghệ ITS (Hệ thống GTVT thông minh), nhưng mới chỉ ở bước đi ban đầu. Ứng dụng của ITS còn hạn chế. Cho đến nay, chỉ còn một số ứng dụng ở Trung tâm điều khiển giao thông và một vài dự án thí điểm (ví dụ tập đoàn Hải Châu đang phối hợp với Cục CSGTĐBĐS thực hiện theo dõi ghi nhận các lỗi vi phạm ở Cầu Giẽ).

(iv) Cơ sở dữ liệu

Cục CSGTĐBĐS đã phát triển và tiếp tục phát triển một số phần mềm chỉ có cơ sở dữ liệu (CSDL) đăng ký mới phương tiện là hoạt động khá bài bản. Các CSDL khác như TNGT, vi phạm giao thông còn đang trong giai đoạn thử nghiệm hoặc xây dựng. Các CSDL này đang phát huy tác dụng giúp CSGT thực thi nhiệm vụ, nhưng còn rất cần được nâng cấp nhiều mặt, ví dụ: khả năng nối mạng. Hiện đang có nhu cầu rất lớn trong việc truy cập các dữ liệu này, nhưng việc nối mạng và hạ tầng để chia sẻ thông tin còn rất hạn chế. Do vậy, việc nâng cấp các CSDL này là một trong các nhiệm vụ trong các năm sắp tới.

2) Thanh tra giao thông

Tuy có nhiều nhiệm vụ quan trọng, nhưng nhìn chung, thanh tra GTVT vẫn còn đang ở trong giai đoạn hình thành và củng cố. Chính phủ đã có chủ trương tăng cường lực lượng này. Trong Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 về một số giải pháp cấp bách nhằm kiềm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, Chính phủ đã yêu cầu trong quý I năm 2008, Bộ Giao thông vận tải trình duyệt đề án "Tăng cường biên chế, trang thiết bị cho lực lượng Thanh tra giao thông vận tải". Do nhiều lý do, đề án này chưa được sẵn sàng để trình duyệt như dự kiến. Nguyên nhân có thể là do về cơ cấu tổ chức thì Thanh tra GTVT khác nhiều so với CSGT, trong đó, thanh tra GTVT cấp nào lại do cơ quan GTVT cấp đó là chủ quản. Như vậy, trách nhiệm về tăng cường biên chế, trang thiết bị cho thanh tra GTVT là của các cơ quan này. Thanh tra Bộ chỉ có thể làm nhiệm vụ hướng dẫn là chính.

Thanh tra GTVT có nhiều việc phải làm: Thanh tra GTVT "cần được tổ chức theo cách thức tốt hơn và triển khai tốt hơn và đầy đủ nhiệm vụ của mình" (Chỉ thị 202/CT-BGTVT ngày 5-2-2007 của Bộ GTVT).

Nhóm nghiên cứu đề xuất xem xét tách riêng lực lượng thanh tra chuyên ngành giao thông và lực lượng thanh tra hành chính. Thanh tra GTVT có cả hai nhóm chức năng này, nhưng các điều kiện, trong đó có yêu cầu về trình độ của thanh tra viên, để thực hiện tốt hai nhóm chức năng này có phần khác nhau. Vì vậy, việc tách ra hai lực lượng sẽ làm các thanh tra viên được chuyên môn hóa hơn. Tuy việc này có những khó khăn nhất định về khuôn khổ pháp lý, nhưng không phải không thực hiện được.

7 GIÁO DỤC AN TOÀN GIAO THÔNG

7.1 Nghiên cứu về hiểu biết ATGT

Ủy ban ATGT Quốc gia ước tính tại Việt Nam hàng năm có khoảng 11,909 người tử vong do tai nạn giao thông đường bộ (UB ATGTQG, 2007), tương đương với khoảng 33 người chết mỗi ngày. Trong những nguyên nhân gây tai nạn, phần lớn là lỗi do con người. Theo số liệu báo cáo của CSGT và Ủy ban ATGT Quốc gia, tai nạn tự gây (những tai nạn xảy ra không do lỗi của bên thứ hai hay thứ ba) và số vụ vi phạm đã tăng mạnh.

Điểm thú vị là trong khi số người vi phạm tại các đô thị dần giảm xuống (ví dụ như một lượng lớn những người điều khiển mô tô xe máy đã buộc phải đội mũ bảo hiểm kể từ ngày 15/12/2007), thì số lượng người vi phạm tại ngoại thành và vùng sâu vùng xa có chiều hướng tăng lên. Điều này chứng tỏ rằng việc cưỡng chế thi hành luật là nhân tố chủ yếu để hạn chế vi phạm giao thông. Ngoài ra, giáo dục ATGT cũng là một biện pháp có vai trò vô cùng quan trọng.

1) Xác định vấn đề

Dựa trên số liệu tai nạn giao thông do CSGT cung cấp, hơn một nửa số vụ tai nạn là do người điều khiển có những hành vi nguy hiểm như: chạy xe quá tốc độ, vượt sai và các hành vi vi phạm khác. Ngoài ra, theo một nghiên cứu do Viện chiến lược và phát triển GTVT và Nhóm nghiên cứu JICA thực hiện với các hộ dân tại 10 tỉnh (gồm Hải Phòng, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh, Cần Thơ, Lào Cai, Quảng trị, Lâm Đồng, Kiên Giang, Nghệ An, Quảng Ninh) đã thể hiện sự yếu kém của người điều khiển phương tiện. Vì vậy, cần phải phát triển những chiến lược để giải quyết những vấn đề xã hội này. Kết quả chủ yếu của nghiên cứu này như sau:

(i) GPLX

Theo kết quả điều tra được thực hiện với 1,036 người điều khiển mô tô xe máy, chỉ có 61% trong số đó có GPLX. Mặt khác, trong số 241 người điều khiển ô tô, chỉ có 13,28% có GPLX và sở hữu một ô tô.

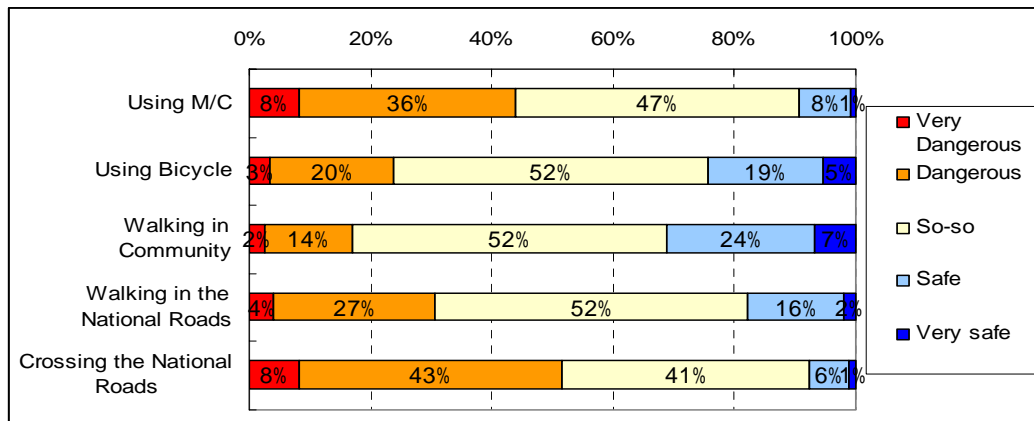
(ii) Tác động đến TNGT

Nghiên cứu chỉ ra rằng TNGT của mô tô xe máy chiếm tỷ lệ cao nhất. Hầu hết những tai nạn này đều liên quan đến những người ở độ tuổi dưới 20, 20-24, 20-39, và 40-49. Trong số đó, 15,7% là học sinh trung học phổ thông, 17,5% là sinh viên hoặc nghiên cứu sinh.

(iii) Nhận thức về ATGT trong từng hoàn cảnh cụ thể

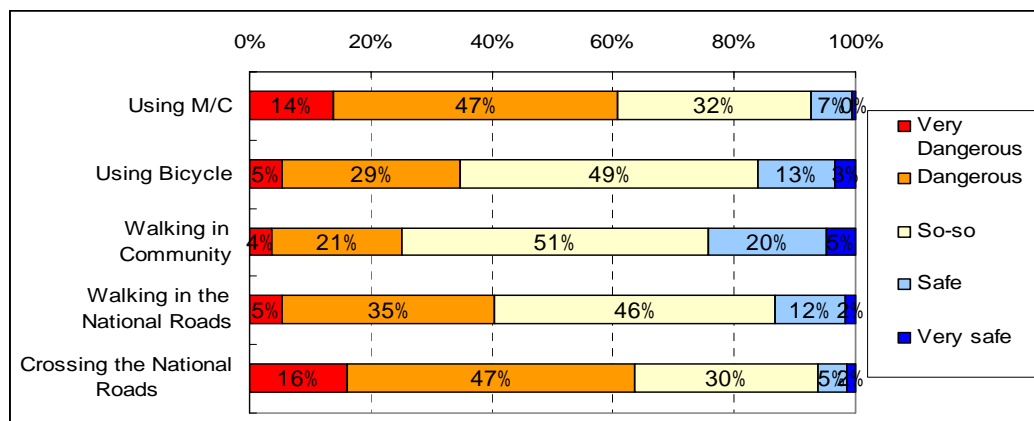
Hình 7.1.1 cho thấy sự hiểu biết về ATGT trong từng hoàn cảnh cụ thể. Hành vi đi bộ ngang qua đường quốc lộ được coi là nguy hiểm nhất trong những hoạt động hàng ngày của người lái mô tô xe máy. Hơn 60% người được hỏi gần đây cho rằng đi lại trên đường quốc lộ hay trong khu vực sinh sống của họ là “rất nguy hiểm” hoặc “nguy hiểm”. Nhìn chung, tỷ lệ này đã tăng trong 3 năm trở lại đây. Hình 7.1.2 và 7.1.3 so sánh tình hình nhận thức ATGT trước đây và hiện nay.

Hình 7.1.1 Nhận thức về ATGT trong từng hoàn cảnh cụ thể, 2004-2006



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Hình 7.1.2 Nhận thức về ATGT trong từng hoàn cảnh cụ thể, 2007

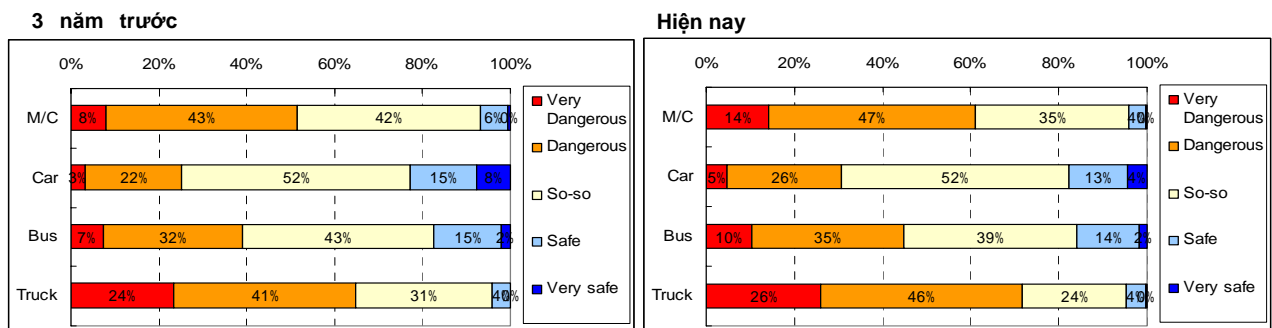


Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(iv) Hành vi điều khiển xe đạp

Hành vi lái xe là một trong những vấn đề cần được ưu tiên hàng đầu trong ATGT đường bộ. Các nghiên cứu chỉ ra rằng hành vi lái xe trong 3 năm trở lại đây có chiều hướng xấu đi, đặc biệt là đối với những người điều khiển mô tô xe máy và xe tải (Hình 7.1.3).

Hình 7.1.3 Hành vi lái xe theo loại phương tiện



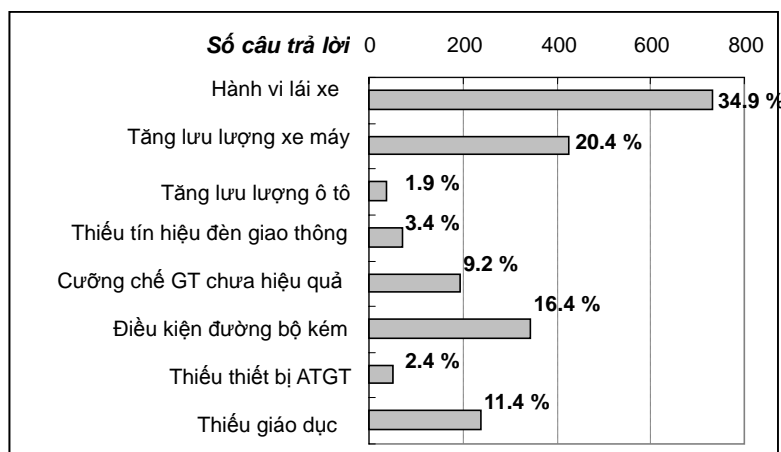
Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(v) Những nhân tố ảnh hưởng đến ATGT đường bộ

Hình 7.1.4 chỉ ra hành vi lái xe là nhân tố ảnh hưởng nhiều nhất đến ATGT đường bộ, tiếp đó đến sự cơ giới hoá nhanh, điều kiện đường bộ kém và thiếu giáo dục

ATGT.

Hình 7.1.4 Nhân tố ảnh hưởng đến ATGT đường bộ



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

2) Những nỗ lực của Chính phủ và các cơ quan liên quan

Những chiến lược tăng cường giáo dục và đào tạo có vai trò hết sức quan trọng trong chiến lược phát triển nguồn nhân lực nói chung. Các cơ quan nhà nước có liên quan đến hoạt động giáo dục ATGT đã có những nỗ lực như sau:

- Chính phủ Việt Nam (GOV), đã lập chiến lược đến năm 2010, với những bước đi cụ thể từ năm 2005 cho hoạt động phát triển giáo dục và đào tạo ATGT, phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế xã hội quốc gia. Vấn đề này được cụ thể hoá trong Chương II của Luật giáo dục.
- Điều 35 của Hiến pháp hiện hành (ban hành năm 1992), nêu rõ “ Giáo dục là ưu tiên hàng đầu trong chính sách quốc gia”.
- Điều 86 Luật Giáo dục đã cụ thể hoá chương trình quản lý của chính phủ, bao gồm biện pháp, hướng dẫn, quy hoạch chiến lược và các chính sách cho phát triển giáo dục.
- Các phương tiện thông tin đại chúng rất quan tâm đến vấn đề này và giới thiệu các chương trình liên kết giáo dục và chiến dịch tuyên truyền ATGT, thông qua báo, đài và vô tuyến.
- Nhiều hội nghị, hội thảo chuyên đề, sự kiện và cuộc thi tìm hiểu ATGT đã được tổ chức ở các tổ chức địa phương và nhân. Nhiều chiến dịch đã được các tình nguyện viên trẻ tổ chức.
- Các ban ngành liên quan, tổ chức xã hội và các phương tiện thông tin đại chúng ngày càng quan tâm đến những chiến dịch tuyên truyền nhằm thay đổi tâm lý và nâng cao nhận thức của người dân, những hoạt động rất hiệu quả trong việc truyền tải thông điệp và nội dung các chương trình ATGT.
- Những địa phương được ưu tiên cho chương trình giáo dục ATGT gồm có Ninh Bình, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Hà Nội, Hà Tây, Hải Dương, Hà Nam, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh, các tổ chức xã hội trực thuộc Ủy ban Mặt trận Tổ

quốc Việt Nam, Hội Nông dân, Hội liên hiệp Phụ nữ, Đoàn Thanh niên và Liên đoàn Lao động Việt Nam.

- Ngoài ra, có một số biện pháp tức thời để giảm thiểu TNGT và ách tắc, theo Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP của Chính phủ ngày 29/6/2007. UB ATGTQG đã triển khai chương trình hành động như đã nêu ở trên và một số hoạt động khác như trong bảng 7.1.1.

Bảng 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



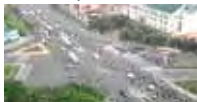
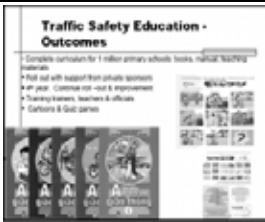


| Nội dung | Cơ quan thực hiện | Cơ quan phối hợp |
|---|--|---------------------|
| Đề xuất “Tăng cường và hiện đại hoá hoạt động thanh tra và quản lý, ổn định trật tự ATGT đô thị của cảnh sát quản lý trật tự xã hội” | BCA | |
| Quy định thu hồi biển đăng ký hết hạn | | Bộ GTVT, Bộ Tư Pháp |
| Thoả thuận giữa BCA và BTC về tăng cường ban hành các quyết định liên quan đến phương thức xử lý vi phạm đối với mũ bảo hiểm và trách nhiệm dân sự của người điều khiển mô-tô- xe máy | | Bộ Tài chính |
| Kế hoạch công bố và tuyên truyền Nghị quyết | UB ATGTQG | |
| Chiến dịch thông báo nội dung Nghị quyết trên thông tin đại chúng. | Bộ TT&TT | |
| Chiến dịch đội mũ bảo hiểm. | UB ATGTQG | |
| Chiến dịch bảo vệ hành lang công trình giao thông | Bộ GTVT | |
| Chiến dịch về các tổ chức chính trị- xã hội. | Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam (và các cơ quan trực thuộc) | |
| Đánh giá, kiểm tra và cập nhật chương trình giảng dạy ATGT cho học sinh, sinh viên ở các trường. Lập kế hoạch giáo dục và nâng cao nhận thức của học sinh, sinh viên, không điều khiển mô-tô xe máy khi chưa đủ tuổi và chưa có GPLX theo quy định. | Bộ Giáo dục và Đào tạo | |
| Tìm hiểu và đánh giá các cơ sở đào tạo lái xe. | Bộ GTVT | BCA, Bộ LĐ, TB & XH |
| Tổ chức họp bàn nâng cao chất lượng đào tạo lái xe và đề xuất các biện pháp nâng cao nhận thức và trách nhiệm đạo đức của người lái xe, lên kế hoạch cải thiện chương trình đào tạo lái xe. | | |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

3) Chương trình hoạt động ATGT ở Việt Nam

Ngoài những nỗ lực như trên của Nhà nước, một số các hoạt động giáo dục ATGT khác, chẳng hạn như chiến dịch đội mũ bảo hiểm là dự án thí điểm phân làn đường đã được triển khai trong những năm gần đây, như trong Bảng 7.1.2.

Bảng 7.1. 2 Hoạt động ATGT đường bộ tại Việt Nam

| Thời gian | Chương trình | Cơ quan chuyên trách |
|--------------|---|---|
| 11/11/2007 | Dự án Phát triển nguồn nhân lực ATGT tại Hà Nội (TRAHUD) | JICA |
| 7/9/2007 | Chiến dịch ATGT mang tên “Không mũ bảo hiểm- Không đi xe” hưởng ứng quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm kể từ ngày 15/12/2007 của Chính phủ. JICA Việt Nam tình nguyện tổ chức cho cán bộ nhân viên của mình ký cam kết đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô xe máy, không chạy quá tốc độ và chấp hành các quy định ATGT khác. | JICA  |
| 14-15/6/2007 | Cuộc thi “Đề xuất ATGT”. Ngày Sáng Tạo dành cho cộng đồng với chủ đề ATGT. Trong số 216 đề xuất gửi về, 49 đề xuất được chọn ra và 34 đề xuất được trao giải. 2 đề xuất được trao giải nhất là (1) “Giáo dục ATGT cho người lao động trên đường phố” (của Công đoàn Quận Đống Đa) và (2) “Phát triển Sách hướng dẫn ATGT” (của Nhóm CNTT Xanh- Đại học Bách Khoa Hà Nội) | JICA, WB, UB ATGTQG, Quỹ Phòng chống thương vong Châu Á |
| 1-3/2003 | Chương trình 1 năm của JICA mang tên Chiến dịch ATGT tại TP Hà Nội giai đoạn 2003-2004 được chia thành Giai đoạn 1 và Giai đoạn 2. Chương trình này tập trung vào tuyến Kim Mã- Cầu Giấy, bao gồm 4 bước như sau: (1) 4 – 8/2004: thu thập dữ liệu và đánh giá; (2) 9 – 10/2004: dự án thí điểm phân làn và hệ thống tín hiệu mới; (3) 12/2004 – 1/2005: chiến dịch lái xe an toàn cho người đi xe máy và lái xe buýt; (4) 1 – 3/2005: chiến dịch an toàn tập trung vào người đi bộ và người đi xe đạp. Bước 2: triển khai thí điểm việc phân làn theo loại phương tiện trên tuyến Kim Mã- Cầu Giấy và hệ thống đèn tín hiệu giao thông mới tại nút giao Daewoo, với hệ thống tín hiệu dành riêng cho phương tiện rẽ trái sử dụng đèn mũi tên và đèn nhắc lại. | Hiện trạng giao thông tại nút giao Daewoo trước khi thực hiện (17/8/2003)  JICA Hiện trạng giao thông tại nút giao Daewoo 5 tuần sau khi triển khai (27/9/2003)  |
| 2002 | Dự án Giáo dục ATGT Tiếp tục chương trình HFK Dạy trẻ em những kỹ năng thiết thực nhất cho các hoạt động thường ngày <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kêu gọi sự tham gia của phụ huynh ▪ Bắt đầu triển khai ở cấp tiểu học ▪ Sử dụng phương pháp dạy học thích hợp: phương pháp học tích cực ▪ Dựa trên những Kết quả Giáo dục ATGT của Bộ GDĐT ▪ Hoàn chỉnh chương trình cho 1 triệu trường tiểu học: bao gồm sách giáo khoa, sách hướng dẫn, tài liệu giảng dạy <ul style="list-style-type: none"> - Chương trình liên thông có sự hỗ trợ của khối tư nhân - Năm thứ 4: tiếp tục và cải thiện chương trình liên thông - Đào tạo giáo viên, cán bộ, hướng dẫn viên - Hoạt hình & trò chơi câu đố ▪ Mục tiêu: “Mẹ và con đều đội mũ bảo hiểm”  | Quỹ Phòng chống Thương vong Châu Á   |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

4) Thành công và hạn chế trong các hoạt động của Chính phủ về Giáo dục và tuyên truyền ATGT

(i) Thành công

Chính phủ Việt Nam đã giới thiệu rất nhiều hoạt động liên quan đến giáo dục và tuyên truyền ATGT, trong đó có một số chương trình đã được triển khai thành công. Những hoạt động đó được tóm tắt trong bảng 7.1.3 dưới đây:

Bảng 7.1.3 Tóm tắt các hoạt động tuyên truyền và giáo dục ATGT thành công

| Chương trình | Hoạt động góp phần tạo nên thành công |
|--------------------------------------|---|
| Hội Liên hiệp Nông dân Việt Nam | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Xây dựng các tuyến đường do nông dân tự quản, nâng cao hiểu biết và tổ chức cho nông dân ký cam kết ATGT không vi phạm 8 lỗi: chạy xe quá tốc độ, uống rượu, không đội mũ bảo hiểm, không bằng lái, sản xuất xe máy không đạt tiêu chuẩn, chưa đủ tuổi lái xe, lái xe ẩu, lấn chiếm đường bộ. ▪ Phối hợp với UB ATGTQG để cung cấp các tài liệu như: tờ rơi, áp phích, băng rôn, biển quảng cáo. Tổ chức chiến dịch quảng bá, diễu hành có băng-rôn, áp phích, loa, đài để thu hút sự chú ý của người dân, huấn luyện nông dân trở thành những công dân tuân thủ luật lệ và biết khuyến khích người thân của mình làm theo. |
| Tỉnh Ninh Bình | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Giáo dục ATGT đã được triển khai ở tất cả các trường học và đại học trong tỉnh. Các ban ngành giáo dục, cảnh sát, công an đã làm việc với các giáo viên và học sinh để đưa ra những bài giảng có chất lượng để tuyên truyền ATGT. Thông qua chương trình này, trình độ hiểu biết ATGT đã được cải thiện đáng kể. Từ năm 2001 đến năm 2005, số vụ tai nạn do học sinh, sinh viên gây ra đã giảm 42%. ▪ Câu lạc bộ ATGT dành cho các bà mẹ ở Tam Diệp là một ví dụ điển hình và đã được nhân rộng trên cả nước. Xã Văn Giang tỉnh Ninh Bình đã tổ chức một dự án thí điểm cho người dân về giữ an toàn hành lang đường cao tốc trong toàn tỉnh. Tại nhiều khu vực và xã, huyện đã thành lập tổ chức hoạt động vì cuộc sống văn minh hơn. ATGT đã được coi là một trong những yếu tố để đánh giá khu dân cư và gia đình văn hoá. Mô hình này đã chứng tỏ sự thành công, khả năng nhân rộng và được đón nhận nhiệt tình. |
| Đoàn Thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trung ương Đoàn đã chỉ đạo và vận động đoàn viên cả nước tham gia và giáo dục mọi người về ATGT, luật lệ giao thông và chống lại những hành động tiêu cực trong vi phạm giao thông. Một số mô hình đã được nhân rộng, chứng tỏ sự sáng tạo của các đoàn viên, ví dụ như “khu vực trường học an toàn”, “đoạn đường an toàn”, “khu chợ sạch và an toàn”. Hàng ngàn đoàn viên đã tham gia hàng ngàn khoá huấn luyện về quy định và sáng kiến ATGT. ▪ Một trong những biện pháp hữu hiệu để nâng cao hiểu biết ATGT của người dân và của các đoàn viên là giáo dục các Đảng viên làm theo “4 không”: không lái xe không có GPLX, không lái ẩu, không lái xe quá tốc độ, không đua xe/không uống rượu khi tham gia giao thông. Hàng trăm ngàn đoàn viên đã ký cam kết trên. |
| Công Đoàn Việt Nam | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Công đoàn ngành GTVT thành phố Hồ Chí Minh đã khuyến khích các thành viên đi xe buýt ít nhất 1-2 lần/ ngày và đặt ra mục tiêu là 10% cán bộ nhân viên sử dụng xe buýt với tần suất trên. Công đoàn cũng đã tổ chức nhiều cuộc thi, diễu hành cổ động ATGT trong các kỳ nghỉ và lễ hội. |
| Hà Nội: | |

| Chương trình | Hoạt động góp phần tạo nên thành công |
|-------------------------------|---|
| (1) UB Tuyên truyền Thành phố | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Đào tạo cán bộ quận, huyện, trường học, đại học, cao đẳng, các cơ sở giáo dục và trung tâm dạy nghề. Đồng thời, phối hợp với các cơ quan báo đài để kêu gọi sự giúp đỡ của Bộ công an trong việc tái huấn luyện những người vi phạm bị tịch thu bằng lái. ▪ Ủy ban Tuyên truyền thành phố đã phối hợp với các cơ quan trực thuộc để in 72,500 sổ tay về ATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy cho các trường đại học, trường học và các khu dân cư trong thành phố. |
| (2) Sở Giáo dục và Đào tạo | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tổ chức các khoá đào tạo cho giáo viên và các cuộc thi giáo viên dạy giỏi ATGT ở các trường trung học phổ thông và trung học cơ sở. ▪ Tổ chức các hoạt động thí điểm câu lạc bộ ATGT và hoạt động toàn diện tại các trường học và các cơ sở giáo dục. |
| (3) Hội Liên hiệp Phụ nữ | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Thành lập câu lạc bộ ATGT dành cho các gia đình. Phát động chiến dịch để các gia đình ký cam kết thực hiện ATGT. |
| (4) Mặt trận Tổ quốc Việt Nam | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Giáo dục và phát động chiến dịch ATGT cho 228 lượt hội viên và các tổ chức trực thuộc MTTQVN. Phối hợp với Đài truyền hình Hà Nội, Sở Văn hoá Thông tin, Sở Giao thông Công chính Hà Nội, Đài Tiếng nói Hà Nội để giáo dục và giúp đỡ cộng đồng hình thành một lối sống văn minh hơn. |
| (5) Hội Cựu Chiến binh | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tổ chức đào tạo lực lượng hướng dẫn GT từ cấp trung ương đến địa phương, giúp các cựu chiến binh nhận thức được vai trò của mình trong việc kêu gọi người dân chấp hành luật GT. Đồng thời giáo dục con em mình chấp hành luật lệ GT, các quy định liên quan trong đó có các quy định cấm lấn chiếm vỉa hè, lòng đường. |
| (6) Hội Nông dân TP Hà Nội | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mở các khoá đào tạo, chia sẻ thông tin với các tuyên truyền viên và lực lượng hướng dẫn từ cấp thành phố giáo dục người thân, gia đình và bạn bè về ATGT và các chính sách ATGT của TP. Phối hợp với UB ATGT TP Hà Nội triển khai chiến dịch “ATGT do nông dân tự quản”. |
| (7) Đoàn Thanh niên TP Hà Nội | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Giáo dục đoàn viên thông qua các phương tiện thông tin đại chúng. Thông tin về các chiến dịch được quảng bá rộng rãi trên đài phát thanh và tờ rơi, hàng ngàn buổi gặp gỡ và chương trình văn nghệ với chủ đề ATGT và hàng trăm buổi thảo luận về tiêu chuẩn văn minh của một công dân trẻ đã được tổ chức. |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Hạn chế

Chính phủ đã nỗ lực rất lớn để triển khai các chiến dịch giáo dục và tuyên truyền ATGT. Trong số đó, có những chương trình thành công và có những chương trình thất bại. Những hạn chế trong giáo dục và tuyên truyền ATGT hiện nay (Bảng 7.1.4) là nguyên nhân dẫn đến những thất bại trên.

Bảng 7.1.4 Hạn chế dẫn đến những thất bại trong Giáo dục và Tuyên truyền ATGT

| Hạn chế | Thất bại |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> (1) Hoạt động giáo dục và tuyên truyền ATGT tiến hành chưa phù hợp và không đồng bộ. (2) Các hoạt động chỉ diễn ra vào tháng 9, tháng ATGT. Nội dung ATGT chưa được đẩy mạnh và chưa khắc phục được những vấn đề liên quan. (3) Nội dung ATGT còn sơ sài, chưa thể coi là giải pháp cấp bách hay biện pháp khắc phục những vấn đề hiện nay. (4) Thông tin ATGT được cho là thông tin một chiều (từ trên xuống dưới), chưa phản ánh ý kiến và phản hồi của người dân, ví dụ như việc nhận tiền còn phổ biến trong lực lượng quản lý GT. (5) Chiến dịch giáo dục ATGT và các hoạt động tuyên truyền ở cả cấp trung ương và địa phương chưa giới thiệu những gương điển hình chấp hành luật giao thông. Do vậy, chưa có được sự nhân rộng trong cộng đồng. (6) Những điển hình về chấp hành luật giao thông còn ít về cả số lượng lẫn chất lượng. | <ul style="list-style-type: none"> (1) Nhận thức về giáo dục ATGT còn kém (2) Giáo dục ATGT và các hoạt động trong chiến dịch chưa được xem như một nhiệm vụ thường xuyên và quan trọng. Cơ quan thông tin đại chúng chỉ đóng vai trò đối tác tạm thời trong chiến dịch. (3) Sự hợp tác, điều phối công việc chung giữa các cơ quan liên quan vẫn chưa thường xuyên và chưa có hệ thống. Hơn nữa, còn thiếu sự chỉ đạo mạnh mẽ của cơ quan cấp cao nhất. (4) Sự phối hợp chỉ đạo giữa Ban Tuyên giáo tỉnh và Ban ATGT tỉnh chưa bền vững. (5) Ngân sách cho giáo dục ATGT còn hạn chế và chưa đủ đáp ứng nhu cầu giáo dục hiện nay. (6) Mặc dù tầm quan trọng và ảnh hưởng của các chiến dịch ATGT đối với đời sống con người và sự an toàn chung của xã hội đã được thừa nhận, nhiều cơ quan trung ương còn chưa tích cực chỉ đạo các chiến dịch giáo dục và tuyên truyền ATGT. |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

5) Những vấn đề khác

(i) Những yếu tố cơ bản trong An toàn giao thông đường bộ

Có 3 yếu tố chính liên quan đến an toàn giao thông đường bộ: yếu tố phần cứng (cơ sở hạ tầng và thiết bị đường bộ, bao gồm cả phương tiện), và yếu tố phần mềm (chính sách, luật lệ, quy định, tiêu chuẩn chung, văn hoá) và yếu tố nhận thức của con người (quá trình hình thành tư duy của con người).

Người tham gia giao thông được coi là yếu tố chính trong hệ thống giao thông tương tác, là tổng thể của các phương tiện giao thông, đường xá, môi trường giao thông và luật lệ. Hạ tầng đường bộ và thiết bị giao thông được xây dựng để tạo thuận lợi cho con người/người tham gia giao thông đều là tài sản công. Các chính sách, quy định và luật giao thông được áp dụng để đảm bảo trật tự giao thông. Khi con người/người tham gia giao thông vi phạm những quy định và luật lệ này, các hình thức xử phạt sẽ được áp dụng.

Hình 7.1.5 Ba yếu tố cơ bản trong An toàn đường bộ



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(ii) Những yếu tố gây nên TNGT

Có nhiều yếu tố khác nhau dẫn đến TNGT, như con người, điều kiện phương tiện, đường xá và môi trường. Những nguyên nhân dễ thấy gồm có:

- (1) Hạ tầng đường bộ cùng với môi trường xung quanh không thuận tiện cho người tham gia giao thông.
- (2) Trong phần lớn các trường hợp, người tham gia giao thông là nguyên nhân gây xung đột giao thông, khi thay vì chấp hành luật lệ, họ lại chọn cách thuận tiện hơn cho bản thân (vượt sai, sang đường sai, vượt đèn đỏ, v.v.).
- (3) Một số người tham gia giao thông bị phân tán bởi các phương tiện thông tin liên lạc như điện thoại di động, quảng cáo, hay đôi khi là nói chuyện với người cùng đi.
- (4) Một số phương tiện thay đổi về hình dáng hoặc không còn hoạt động tốt do quá cũ cũng có thể gây cản trở giao thông và gây tai nạn.

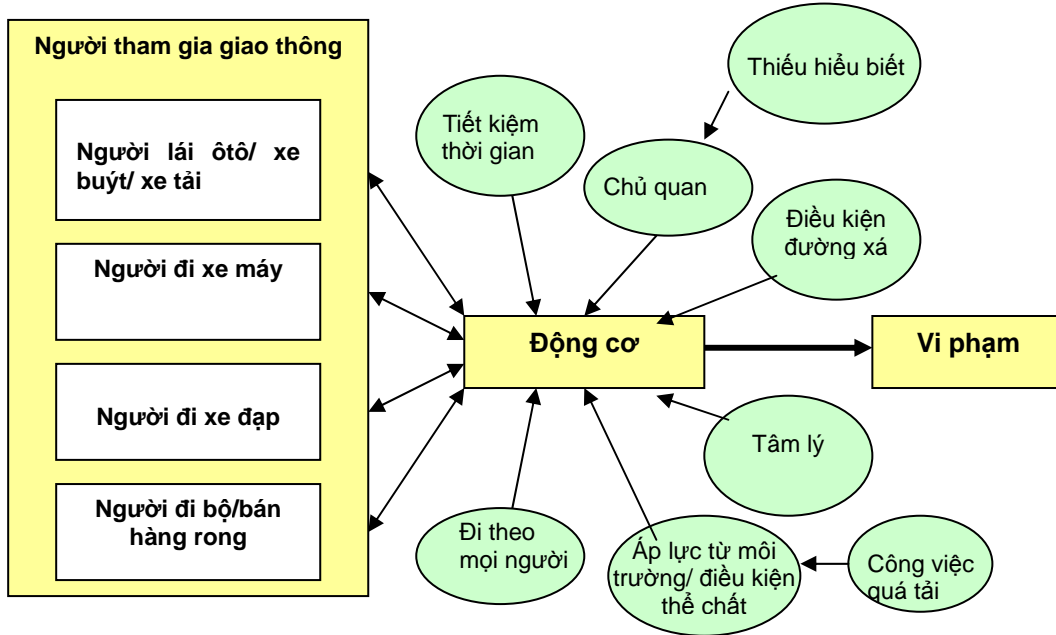
Trong khi người dân Việt Nam nói riêng và các nước đang phát triển nói chung đều tốt bụng, quan tâm và tôn trọng người lớn tuổi, đôi khi họ cũng vô tâm và ích kỷ, đặc biệt là khi tham gia giao thông. Họ thiếu cẩn trọng khi lái xe và ít quan tâm đến những người tham gia giao thông khác. Trừ khi hành vi giao thông nguy hiểm đó gây nên tai nạn, mức độ nhận thức của họ về ATGT nói chung còn rất thấp.

(iii) Động cơ vi phạm luật giao thông

Chính phủ đã quan tâm đến sự gia tăng của số lượng vi phạm giao thông. Các cơ quan liên quan đã thảo luận nhiều biện pháp khác nhau để giảm thiểu TNGT, hậu quả cũng như số lượng vi phạm giao thông.

Trước khi TNGT xảy ra, luôn có nguyên nhân và động cơ thúc đẩy, có thể là do lỗi của người điều khiển hoặc phương tiện, đường xá hoặc môi trường. Tuy nhiên, trước đó còn có những yếu tố ảnh hưởng đến suy nghĩ, thái độ và ý định, từ đó dẫn đến những hành vi nguy hiểm của con người.

Hình 7.1.6 Những nhân tố thúc đẩy vi phạm giao thông



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Mỗi lỗi vi phạm đều có một động cơ nào đó thúc đẩy. Con người/ người tham gia giao thông chỉ vi phạm luật trong những trường hợp sau:

- (1) *Họ chủ định vi phạm* (có ảnh hưởng của nhân tố bên trong) hoặc
- (2) *Họ buộc phải vi phạm* (có ảnh hưởng của nhân tố bên ngoài)
- (3) *Họ thiếu hiểu biết về an toàn giao thông* (có ảnh hưởng của cả nhân tố bên trong và bên ngoài).

Bảng 7.1.5 tóm tắt phân loại người tham gia giao thông và động cơ dẫn đến vi phạm luật giao thông.

Bảng 7.1.5 Tóm tắt những loại vi phạm và động cơ vi phạm của người tham gia giao thông

| Loại đường/ phương tiện | Loại vi phạm và động cơ tâm lý | Người tham gia giao thông |
|--|--|----------------------------------|
| Ngã tư/ Ngã ba | <ul style="list-style-type: none"> Vượt đèn đỏ vì không muốn tốn thời gian chờ đèn xanh. | Người lái ô tô & xe máy & xe đạp |
| Cao tốc/ Ngã tư/ Ngã ba | <ul style="list-style-type: none"> Đi quá tốc độ cho phép do đường thẳng, mặt đường nhẵn. Vượt sai bất cứ khi nào có thể. | Người lái ô tô/ xe máy |
| Cao tốc/ Ngã tư/ Ngã ba | <ul style="list-style-type: none"> Điều khiển xe sau khi sử dụng rượu, bia, thuốc kích thích. | Người lái ô tô & xe máy & xe đạp |
| | <ul style="list-style-type: none"> Không bật tín hiệu trước khi rẽ hoặc chuyển làn đường, vì cho rằng các phương tiện khác các họ không nắm rõ luật. | Người lái ô tô/ xe máy |
| Cao tốc/ Đường nông thôn | <ul style="list-style-type: none"> Không bật tín hiệu trước khi dừng hoặc đỗ ô tô/ xe máy/ xe đạp vì cho rằng không cần thiết. | Người lái ô tô/ xe máy |
| Đường vòng/ Cầu/ Hai bên đường sắt | <ul style="list-style-type: none"> Không nhường đường tại các ngã tư và đường vòng vì cho rằng “ai đến trước được đi trước”, hoặc không nắm rõ làn đường nào được xuất phát trước, v.v. | Người lái ô tô & xe máy & xe đạp |
| Ngã tư/ Ngã ba/ Cao tốc/ Đường nông thôn | <ul style="list-style-type: none"> Vượt ngang đầu xe đang chạy Điều khiển xe không có GPLX, do việc cưỡng chế chưa nghiêm hoặc do người lái không có thói quen mang theo GPLX. | Người lái ô tô & xe máy & xe đạp |
| Lòng đường/ Lề đường | <ul style="list-style-type: none"> Đi ngược chiều do phía trước không có nơi rẽ quay đầu hoặc để tiết kiệm đoạn đường. | Người lái ô tô & xe máy & xe đạp |
| Nơi đỗ xe | <ul style="list-style-type: none"> Đỗ xe dưới lòng đường hoặc trên vỉa hè, do không có chỗ đỗ xe, khiến người đi bộ phải đi dưới lòng đường, gây cản trở giao thông. | Người lái ô tô & xe máy & xe đạp |
| Vạch kẻ đường | <ul style="list-style-type: none"> Sang đường để thuận tiện cho cá nhân, không đúng nơi dành cho người sang đường hoặc không đúng lúc. | Người đi bộ & bán hàng |
| Lòng đường/ Vĩa hè/ Ngã ba | <ul style="list-style-type: none"> Lấn chiếm vỉa hè lòng đường để bày bán hàng, khiến người đi bộ phải đi dưới lòng đường, gây cản trở giao thông. | Người bán hàng |
| Cao tốc/ Đường nông thôn | <ul style="list-style-type: none"> Không đội mũ bảo hiểm vì cảm thấy bất tiện. | Người lái xe máy |
| Ô tô/ Xe máy | <ul style="list-style-type: none"> Chưa cưỡng chế nghiêm việc thắt dây an toàn và không nghe điện thoại khi đang lái ô tô, xe máy | Người lái ô tô/ xe máy |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

6) Yêu cầu đối với những vấn đề được xác định

Để giảm thiểu TNGT, thương tích và thương vong một cách lâu dài, giải pháp tối ưu nhất là thay đổi thái độ và hành vi của người tham gia giao thông. Để giải quyết những vấn nạn xã hội gây ảnh hưởng đến ATGT và đảm bảo ATGT, việc nâng cao nhận thức và đạo đức là hai vấn đề cấp bách, cần được ưu tiên thực hiện.

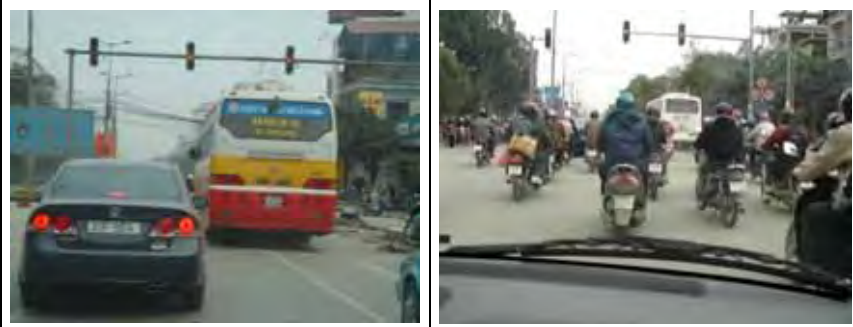
(i) Vấn nạn xã hội và ATGT

Vấn nạn xã hội được định nghĩa là tình trạng lợi ích cá nhân được đặt cao hơn lợi ích tập thể. Tình trạng đó phát sinh do con người tự đặt lợi ích ngắn hạn của cá nhân cao hơn lợi ích của tập thể, tổ chức hay xã hội mà họ đang sống.

Áp dụng khái niệm đó vào ATGT, khi người tham gia giao thông (người điều khiển phương tiện) lái xe quá tốc độ quy định để tiết kiệm thời gian (lợi ích cá nhân), hành vi này sẽ dẫn đến một vấn nạn xã hội do nó gây nguy hiểm cho an toàn chung hoặc cho những người tham gia giao thông khác (lợi ích xã hội). Những ví

dự khác về việc áp dụng khái niệm văn nạn xã hội trong ATGT được thể hiện trong những tình huống dưới đây.

Ví dụ 1: Vượt đèn đỏ tại các ngã tư



- Không tuân thủ luật giao thông (khi đèn đỏ phải dừng lại), tiết kiệm thời gian vì không muốn đợi đến khi đèn xanh.
- Tuy nhiên, nếu tất cả những người tham gia giao thông đều hành xử như vậy sẽ gây mất trật tự giao thông, dẫn đến ách tắc hay nguy hiểm hơn là TNGT. Sự mất trật tự này sẽ gây ảnh hưởng đến gia đình và xã hội.

Ví dụ 2: Đỗ xe sai quy định hoặc lấn chiếm vỉa hè và không quan công cộng



- Ở góc độ cá nhân, bất cứ ai cũng muốn đỗ xe tại nơi gần nhất có thể.
- Tuy nhiên, hành vi mang tính cá nhân đó có thể gây quá tải, dẫn đến tình trạng nhiều phương tiện đỗ xe trái phép, cản trở đường cho người đi bộ, gây thiệt hại cho người tham gia giao thông nói chung và đặc biệt là người đi bộ và người đi ô tô.

Ví dụ 3: Tạt ngang đầu phương tiện khác



- Hành vi tạt ngang qua đầu phương tiện đang chạy, do người điều khiển muốn tiết kiệm thời gian và quãng đường, được xem là một hành vi nguy hiểm dẫn đến TNGT.
- Hành vi này có thể dẫn đến ách tắc giao thông, TNGT, gây ảnh hưởng đến gia đình và xã hội.



Ví dụ 5: Người đi bộ sang đường sai vị trí và không tuân thủ đèn tín hiệu



(ii) Phân tích đối tượng tham gia giao thông bằng khái niệm vấn nạn xã hội.

Phương pháp tiếp cận bằng khái niệm vấn nạn xã hội có thể được áp dụng khi phân tích những vấn đề ATGT do lỗi của con người, bằng cách tập trung trực tiếp vào thái độ và hành vi của người tham gia giao thông khi sử dụng phương tiện giao thông đường bộ. Gần đây, phương pháp này đã nhận được sự quan tâm không chỉ tại Nhật Bản mà cả Châu Âu và Bắc Mỹ.

Rất nhiều khó khăn chúng ta đang đối mặt, từ cấp độ cá nhân đến tập thể (ví dụ tự đặt ra những quy tắc cá nhân), đều liên quan trực tiếp đến những vấn nạn xã hội. Trừ khi hành vi nguy hiểm của người tham gia giao thông gây nên tai nạn, ý thức của họ về tầm quan trọng của ATGT còn rất thấp.

Đây cũng được xem là phương pháp tiếp cận toàn diện và hiệu quả trong giáo dục ATGT, không chỉ tập trung vào nhận thức, mà cả những chuẩn mực đạo đức và lương tâm của cộng đồng.

Phương pháp tiếp cận thông qua vấn nạn xã hội, cùng với phương pháp về tâm lý, được hy vọng là sẽ góp phần nâng cao nhận thức ATGT tại Việt Nam.

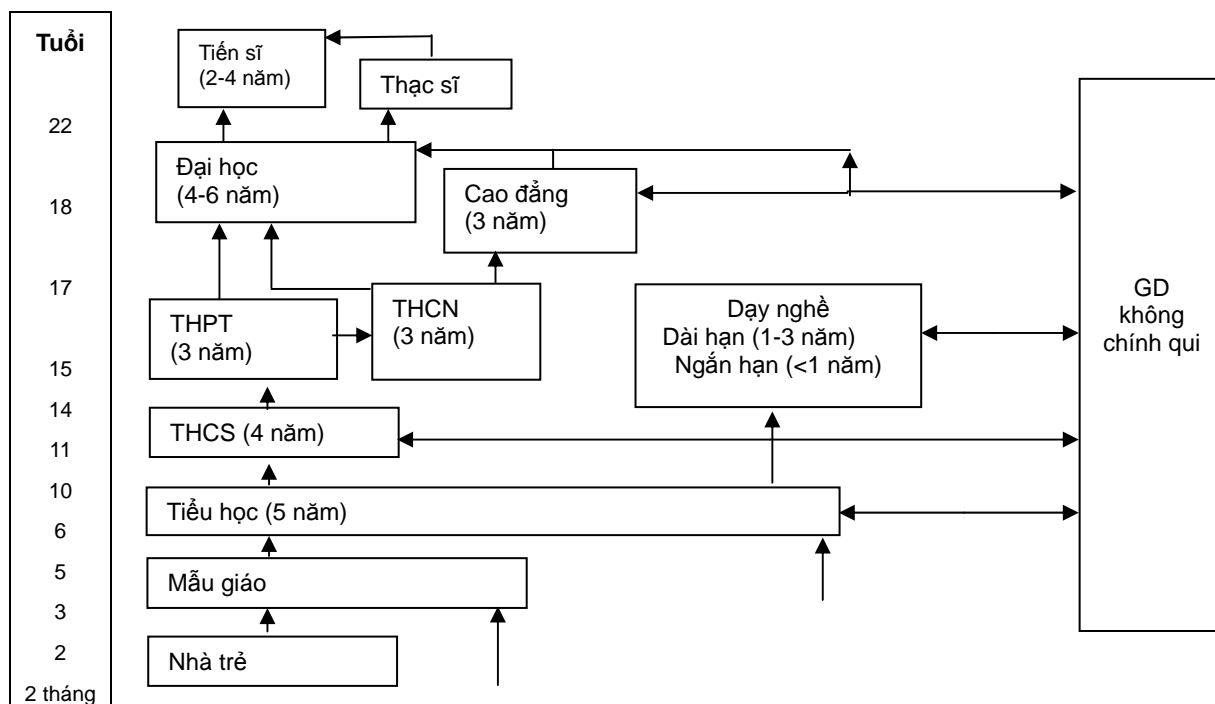
7.2 Hệ thống trường học tại Việt Nam

1) Hệ thống Giáo dục chính thức và Vai trò của Giáo dục ATGT

Như đã đề cập ở phần trước, các chương trình giáo dục ATGT không chỉ hướng đến việc thay đổi suy nghĩ, mà cả hành vi chấp hành luật giao thông của mọi người. Vì thế, một nhu cầu cấp thiết đặt ra là cần phải có chiến lược giáo dục ATGT phù hợp và hệ thống để đáp ứng những nhu cầu và hoàn cảnh liên tục thay đổi của đất nước. Trong đó, nhà trường đóng vai trò vô cùng quan trọng để đảm bảo những chương trình giáo dục ATGT được triển khai hiệu quả và bền vững.

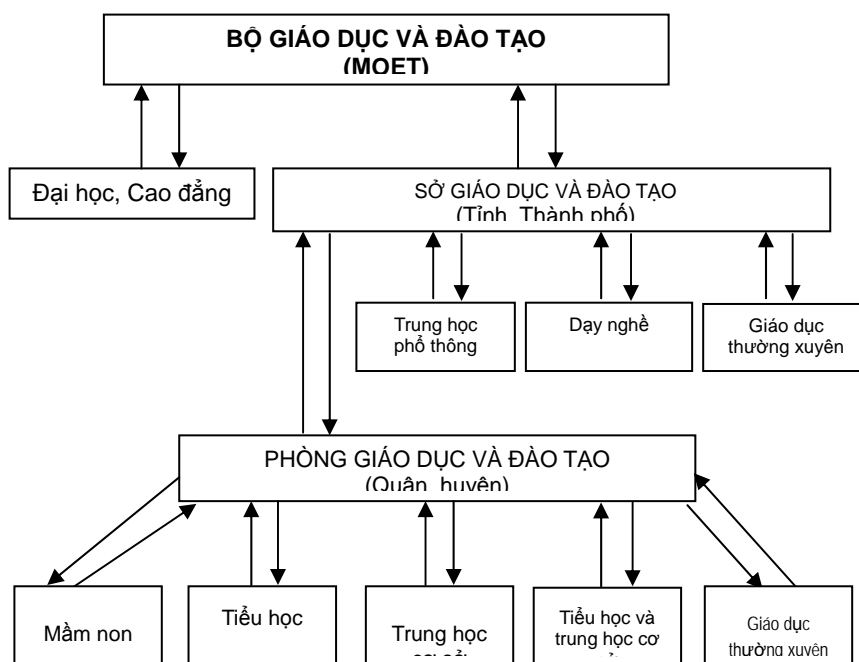
Cơ cấu hệ thống trường học tại Việt Nam hiện nay được trình bày trong hình 7.2.1. Giáo dục ATGT trong nhà trường hiện nay do Bộ Giáo dục và Đào tạo (MOET) quản lý thông qua các trường Đại học, Cao đẳng và Sở Giáo dục và Đào tạo (DOET) của các tỉnh thành trên cả nước. Cơ cấu tổ chức của Bộ Giáo dục và Đào tạo được cụ thể trong hình 7.2.2.

Hình 7.2.1 Hệ thống giáo dục tại Việt Nam



Nguồn: Bộ Giáo dục & Đào tạo

Hình 7.2.2 Cơ cấu tổ chức của Bộ Giáo dục và Đào tạo



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

2) Giáo dục ATGT trong nhà trường hiện nay

(i) Số lượng trường học, giáo viên và học sinh tại các cấp giáo dục

Bảng 7.2.1 trình bày số lượng trường học, học sinh và giáo viên tại các cấp đào tạo. Tổng số trường học là gần 40,000; số lượng giáo viên và học sinh lần lượt là 1,010,000 và 21,600,000. Đến năm học 2007-2008, tổng số học sinh ước tính vào khoảng 22,000,000.

Bảng 7.2.1 Số lượng trường học, giáo viên và học sinh tại Việt Nam

| Thứ tự | Khối giáo dục | Số trường | | Số giáo viên | | Số học sinh | |
|--------|-------------------------|-----------|--------|--------------|-----------|-------------|------------|
| | | 2006 | 2007 | 2006 | 2007 | 2006 | 2007 |
| 1 | Mầm non | 11,009 | 11,509 | 160,172 | 163,809 | 3,024,662 | 3,147,252 |
| 2 | Giáo dục phổ thông | 27,231 | 27,595 | 778,002 | 780,601 | 16,757,129 | 16,371,049 |
| | Tiểu học | 14,688 | 14,839 | 353,608 | 344,521 | 7,321,739 | 7,041,312 |
| | Trung học sơ cấp | 10,275 | 10,401 | 306,067 | 310,620 | 6,458,518 | 6,218,457 |
| | Trung học phổ thông | 2,268 | 2,355 | 118,327 | 125,460 | 2,976,872 | 3,111,280 |
| 3 | Trung học chuyên nghiệp | 284 | 269 | 14,230 | 14,540 | 500,252 | 515,670 |
| 4 | Đại học, Cao đẳng | 277 | 322 | 48,579 | 53,518 | 1,387,107 | 1,540,201 |
| | Đại học | 123 | 139 | 34,294 | 38,137 | 1,087,813 | 1,173,147 |
| | Cao đẳng | 154 | 183 | 14,285 | 15,381 | 299,294 | 367,054 |
| 5 | Tổng số | 38,801 | 39,695 | 1,000,983 | 1,012,468 | 21,669,150 | 21,574,172 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Các hoạt động chính khoá và ngoại khoá hiện nay

Bảng 7.2.2 và 7.2.3 trình bày các hoạt động chính khoá và ngoại khoá hiện nay.

Bảng 7.2.2 Thời lượng chương trình

| Cấp học \ Thời lượng | Thời lượng | Thời lượng dành riêng | Lồng ghép môn học |
|--------------------------------|------------|---|--------------------------------------|
| Mầm non | | 3 - 4 tuần (1 chủ điểm/10 chủ điểm) | |
| Tiểu học | | 6 tiết (40 phút/ tiết) | Tiếng Việt, Đạo đức, Tự nhiên xã hội |
| Trung học cơ sở | | Lớp 6: 2 tiết Lớp 7,8: 1 tiết | Giáo dục công dân |
| Trung học phổ thông (Lớp 9-12) | | | Giáo dục công dân |
| Đại học, Cao đẳng | | 1 Học trình (tương đương với 4 tiết) | |

Nguồn: Bộ Giáo dục & Đào tạo

Bảng 7.2.3 Những hoạt động ngoại khoá chính

| Mầm non | Tiểu học | Trung học phổ thông | Đại học, Cao đẳng và Trường dạy nghề |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Học sinh, giáo viên và cha mẹ học sinh mầm non thi tìm hiểu ATGT | <ul style="list-style-type: none"> - Thi vẽ và tìm hiểu ATGT - Một số trường học phối hợp với các doanh nghiệp tổ chức các hoạt động ATGT, như hát, đóng hoạt cảnh. - Một số nơi cho các em thực hành kỹ năng ATGT trong sân chơi ATGT - Tổ chức cho nhà trường, học sinh và gia đình ký cam kết ATGT | <ul style="list-style-type: none"> - Tổ chức thi sáng tác khẩu hiệu, vẽ tranh cổ động, biếm hoạ, đóng hoạt cảnh tuyên truyền ATGT - Đoàn Thanh niên lập đội xung kích, đội tình nguyện duy trì trật tự ATGT quanh trường học - Tổ chức cho nhà trường, học sinh và gia đình ký cam kết ATGT | <ul style="list-style-type: none"> - Tổ chức thi tìm hiểu ATGT, thi lý thuyết và thực hành lái xe an toàn - Tổ chức cho nhà trường, học sinh và gia đình ký cam kết ATGT - Tổ chức đội xung kích, đội thanh niên tình nguyện duy trì trật tự ATGT quanh trường học - Phối hợp với các doanh nghiệp để phổ biến và đào tạo kỹ năng lái xe an toàn cho học sinh |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(iii) Nội dung ATGT và phương pháp giảng dạy trong trường học hiện nay

(1) Cấp học mẫu giáo

| |
|---|
| <p>Nội dung:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Những kiến thức chung nhất về giao thông vận tải như: phương tiện giao thông (đường bộ, đường thủy và đường không), con người (người điều khiển/người lái) và những dịch vụ của phương tiện (ii) Kiến thức về tín hiệu giao thông cơ bản (đèn giao thông, một số biển báo) (iii) Những điều cần biết khi đi bộ, sang đường, qua ngã tư và khi điều khiển xe <p>Phương pháp: Xem tranh, mô hình, video, thăm quan, đọc thơ, kể truyện, hát và đặc biệt là chơi trò chơi,..v.v.</p> |
|---|

(2) Cấp tiểu học

Nội dung chính:

- (i) Đi bộ và qua đường an toàn
- (ii) Đạp xe an toàn, ngồi an toàn khi được đèo trên xe máy và khi sử dụng phương tiện giao thông công cộng
- (iii) Quy định giao thông
- (iv) Những tình huống an toàn và nguy hiểm trên đường
- (v) Các loại hình phương tiện và đường bộ
- (vi) Nguyên nhân TNGT, cách phòng tránh TNGT, trách nhiệm đảm bảo ATGT của học sinh

Phương pháp: thảo luận, thi trí nhớ, kể chuyện, đóng kịch, thực hành, kiểm tra, xếp hình, làm bài tập,..v.v.

(3) Trung học cơ sở và trung học phổ thông

Nội dung chính:

- (i) Tình hình trật tự ATGT
- (ii) Những quy định chung về trật tự ATGT
- (iii) Một số tình huống khi tham gia giao thông; các bài tập đòi hỏi người học phải tư duy, thảo luận và đưa ra giải pháp để bộc lộ nhận thức và thái độ với ATGT.
- (iv) Những thông tin cơ bản về thiệt hại do TNGT gây ra; hệ thống tín hiệu giao thông đường bộ và một số quy định về trật tự ATGT.

Phương pháp: Kiểm soát, xử lý tình huống, làm bài tập, cung cấp thông tin phục vụ cho việc tự học, soạn kịch bản và đóng kịch chủ đề ATGT.

(4) Đại học, Cao đẳng và Trường dạy nghề

Nội dung chính:

- (i) Một số nội dung cơ bản liên quan đến khái niệm, tính chất, nguyên nhân, biện pháp phòng tránh TNGT, tình hình trật tự ATGT trong nước và trên thế giới.
- (ii) Tính chất và vai trò của luật lệ nói chung và luật đảm bảo ATGT nói riêng
- (iii) Hệ thống luật pháp về trật tự ATGT, tập trung vào quy định khi tham gia giao thông trên đường, vi phạm và xử lý vi phạm trật tự ATGT.
- (iv) Tình hình trật tự ATGT, vi phạm và nguyên nhân vi phạm. Tình hình xử lý vi phạm trật tự ATGT trong học sinh và sinh viên.

Phương pháp:

- (i) Tổ chức báo cáo theo chủ đề vào tuần “Sinh hoạt công dân” đầu khoá
- (ii) Tổ chức tìm hiểu luật lệ giao thông, sát hạch cấp GPLX cho học sinh muốn thi bằng lái xe (có sự phối hợp với Đoàn Thanh niên)
- (iii) Tổ chức cho học sinh tham gia hội thảo khoa học về ATGT
- (iv) Tổ chức cho học sinh diễn kịch, minh hoạ hoạt động ATGT
- (v) Tổ chức hoạt động theo mô hình câu lạc bộ ATGT

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3) Khảo sát tình hình ATGT trong nhà trường

Một cuộc khảo sát về tài liệu và thiết bị giảng dạy đã được thực hiện tại các khối học tại Hải Dương, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hà Tây và Đồng Nai. Bảng 7.2.4 cho biết kết quả của cuộc khảo sát được trình bày trong và bảng 7.2.5 cho biết tỷ lệ thiết bị và tài liệu trên mỗi học sinh.

4) Vấn đề còn tồn tại và giáo dục ATGT trong nhà trường

(i) Chính sách hướng dẫn ở cấp cấp Bộ và địa phương

Đảng và Nhà nước đã đưa ra chính sách về giáo dục ATGT trong trường, xác định rõ công tác giáo dục ATGT là một trong những vấn đề cấp bách hiện nay của các trường. Tuy vậy, giáo dục ATGT vẫn chưa nhận được nhiều sự quan tâm, hỗ trợ về mặt tài chính, hành chính và hướng dẫn quản lý từ các cấp trung ương, tỉnh thành, cũng như cơ chế phối hợp giữa các ban, ngành và tổ chức liên quan.

(ii) Thời lượng chương trình giáo dục ATGT

Mặc dù một số bài học về ATGT đã được đưa vào các chương trình chính khoá và ngoại khoá, thời lượng giảng dạy còn rất hạn chế.

Ở giáo dục tiểu học, mặc dù chương trình chính khoá được bố trí sáu (6) tiết trong năm, giáo dục ATGT đôi khi chỉ được đưa vào các tiết học ngoài giờ, và chưa được tích hợp vào chương trình chính thức. Thời gian dành cho các hoạt động tập thể tại nhiều trường cần được bố trí hợp lý để thực hiện các hoạt động giáo dục ATGT, hoặc đôi khi, phải được đưa vào sau giờ học chính thức.

Tại khối trường trung học cơ sở, học sinh lớp 6 được quy định học hai (2) tiết và học sinh lớp 7 là một (1) tiết trong năm học.

Đối với học sinh từ lớp 9 đến lớp 12, ATGT được lồng ghép vào bộ môn giáo dục công dân. Mặc dù được quy định như vậy, nhiều tỉnh thành chỉ bố trí một (1) tiết học mỗi năm và tận dụng thời lượng dành cho hoạt động tập thể hoặc hoạt động khác.

Hơn nữa, chưa có quy định rõ ràng về thời lượng dành cho giáo dục ATGT trong chương trình ngoại khoá. Việc lồng ghép giáo dục ATGT vào những tiết học về luật pháp trong trường trung học phổ thông hoặc hoạt động ngoại khoá sẽ gây khó khăn cho việc quản lý và đánh giá, bởi nó phụ thuộc vào ý kiến chủ quan của các Sở Giáo dục & Đào tạo cũng như các giáo viên.

Bảng 7.2.4 Tài liệu và thiết bị giáo dục ATGT tại một số tỉnh thành (tháng 12/2007)

| Khối | Loại | Danh sách tài liệu và thiết bị | | | | | | | | |
|-----------------|----------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|---|-----------------------|-----------------------------------|----------------|
| | | Tỉnh thành | Tranh giáo dục ATGT khổ lớn | Biển báo giao thông (bộ) | Hướng dẫn giảng dạy (cho giáo viên) | Sách giáo khoa "làm quen với giao thông" (cho trẻ em) | Sách "Những điều cha mẹ cần biết" (cho phụ huynh) | Bộ trò chơi và câu đố | Truyện "Vi sao chú thỏ mất đuôi?" | Đèn giao thông |
| Mầm non | Hải Dương | 200 | 0 | 250 | 500 | 0 | 400 | 500 | 0 | 0 |
| | TP Hồ Chí Minh | 300 | 112 | 300 | 500 | 0 | 400 | 500 | 95 | 0 |
| | Đà Nẵng | 200 | 0 | 250 | 800 | 0 | 400 | 500 | 0 | 800 |
| | Hà Tây | 200 | 0 | 250 | 500 | 0 | 500 | 500 | 0 | 0 |
| | Đồng Nai | 200 | 0 | 250 | 500 | 0 | 400 | 500 | 0 | 0 |
| | | | | | | | | | | |
| Tiểu học | Hải Dương | 8,408 | 50,732 | 113 | 0 | 120 | 120 | 0 | 100 | 503 |
| | TP Hồ Chí Minh | 0 | 220,136 | 72,197 | 330 | 330 | 0 | 320 | 420 | 96,695 |
| | Đà Nẵng | 200 | 25,800 | 100 | 35 | 0 | 0 | 0 | 35 | 100 |
| | Hà Tây | 0 | 11,380 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| | Đồng Nai | 9,266 | 199,573 | 5,438 | 83 | 74 | 41 | 573 | 155 | 0 |
| | | | | | | | | | | |
| Trung học cơ sở | Hải Dương | 1,980 | 0 | 0 | 142 | 0 | 0 | 50 | 0 | 0 |
| | TP Hồ Chí Minh | 2,600 | 0 | 0 | 190 | 0 | 14 | 50 | 0 | 0 |
| | Đà Nẵng | 1,980 | 0 | 142 | 0 | 0 | 8 | 50 | 0 | 0 |
| | Hà Tây | 1,980 | 0 | 142 | 0 | 0 | 0 | 50 | 0 | 0 |
| | Đồng Nai | 1,780 | 0 | 0 | 142 | 8 | 0 | 50 | 0 | 0 |
| | | | | | | | | | | |

Nguồn: Ngóm nghiên cứu JICA

Bảng 7.2.5 Tỷ lệ tài liệu và thiết bị trên số học sinh tại một số tỉnh thành (tháng 12/ 2007)

| Khối | Tỷ lệ * Tỉnh thành | Loại tài liệu và thiết bị | | | | | | | | |
|-----------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|---|-----------------------|-----------------------------------|----------------|-----------------|
| | | Tranh giáo dục ATGT khổ lớn | Biển báo giao thông (bộ) | Hướng dẫn giảng dạy (cho giáo viên) | Sách giáo khoa "làm quen với giao thông" (cho trẻ em) | Sách "Những điều cha mẹ cần biết" (cho phụ huynh) | Bộ trò chơi và câu đố | Truyện "Vi sao chú thỏ mất đuôi?" | Đèn giao thông | Xe đồ chơi (bộ) |
| Mầm non | Hải Dương | 283.9 | | 227.1 | 454.2 | | 567.7 | 454.2 | | |
| | TP Hồ Chí Minh | 532.4 | 1426.1 | 532.4 | 319.4 | | 399.3 | 319.4 | 1,681.2 | |
| | Đà Nẵng | 123.4 | | 98.7 | 30.8 | | 61.7 | 49.4 | | 30.8 |
| | Hà Tây | 391.9 | | 313.6 | 156.8 | | 156.8 | 156.8 | | |
| | Đồng Nai | 352.9 | | 282.4 | 141.2 | | 176.5 | 141.2 | | |
| | | | | | | | | | | |
| Tiểu học | Hải Dương | 14.6 | 2.4 | 1,088.9 | | 1,025.4 | 1,025.4 | | 1,230.5 | 244.6 |
| | TP Hồ Chí Minh | | 1.9 | 5.7 | 1,242.6 | 1,242.6 | | 1281.4 | 976.3 | 4.2 |
| | Đà Nẵng | 319.6 | 2.5 | 639.1 | 1,826.0 | | | | 1,826.0 | 639.1 |
| | Hà Tây | | 17.5 | | | 3,3179.5 | | 33,179.5 | | |
| | Đồng Nai | 22.3 | 1.0 | 38.1 | 2,494.9 | 2,798.4 | 5,050.7 | 361.4 | 1,336.0 | |
| | | | | | | | | | | |
| Trung học cơ sở | Hải Dương | 99.4 | | | | 1,386.4 | | | 3,937.5 | |
| | TP Hồ Chí Minh | 184.7 | | | | 2527.5 | | 34,302.1 | 9,604.6 | |
| | Đà Nẵng | 47.5 | | 662.5 | | | | 11,758.8 | 1,881.4 | |
| | Hà Tây | 158.0 | | 2,202.6 | | | | | 6,255.3 | |
| | Đồng Nai | 145.8 | | | | 1,827.6 | 32,440.1 | | 5,190.4 | |
| | | | | | | | | | | |

(* Tỷ lệ: Số học sinh/1 tài liệu

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(iii) Nội dung và Phương pháp

(1) Nội dung

Chương trình giáo dục ATGT tại tất cả các cấp học chưa được bố trí một cách hệ thống dựa trên quy mô và sự thống nhất của mỗi cấp. Một hạn chế nữa là giáo dục ATGT trong trường học chưa được đưa vào chương trình đào tạo giáo viên của cả 3 cấp học (tiểu học, trung học, cao đẳng và đại học).

Nội dung giáo dục ATGT tại các khối học trên cả nước đều giống nhau, không tính đến sự khác biệt về đặc điểm giao thông tại từng địa phương. Điều này khiến cho việc giáo dục ATGT không thực tế và đôi khi không hiệu quả.

(2) Phương pháp

Trên lý thuyết, tài liệu giảng dạy đều được biên soạn để đáp ứng phương pháp dạy tích cực (khuyến khích học sinh hành động, tư duy và giải quyết vấn đề, v.v.). Tuy nhiên, hầu hết các giáo viên chưa có hiểu biết đầy đủ về nội dung quy định ATGT. Hơn nữa, chương trình đào tạo tại các trường sư phạm còn chưa hoàn chỉnh, do chưa có bộ môn giáo dục về giao thông. Kết quả điều tra về giáo dục ATGT tại 10 tỉnh thành cho thấy hầu hết các giáo viên chưa được tái đào tạo một cách đầy đủ và hiệu quả. Trong số 10 Sở GD&ĐT được khảo sát, một số nơi chưa tổ chức tái đào tạo về giáo dục ATGT, một số khác chỉ tái đào tạo cho một số ít giáo viên, thậm chí không đáng kể (Lâm Đồng: 20 giáo viên, Kiên Giang; 180 giáo viên; Hải Phòng: 200 giáo viên). Thời gian tái đào tạo trung bình kéo dài trong 2 ngày, thậm chí chỉ 1 ngày (theo báo cáo của Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải). Hơn nữa, việc thiếu phương tiện giảng dạy cũng hạn chế giáo viên tổ chức các hoạt động thực hành cho học sinh.

Do vậy, tái đào tạo về cả nội dung và phương pháp giảng dạy là rất cần thiết.

(iv) Môi trường giáo dục ATGT trong nhà trường

Hai yếu tố chủ yếu của môi trường giáo dục ATGT (giáo viên và phương tiện) đều đã có. Tuy nhiên, cả hai yếu tố này được coi là còn yếu kém. Như đã đề cập ở trên, nguyên nhân là do thiếu tài liệu và sách giáo khoa, học sinh rất khó tìm được tài liệu (trừ học sinh lớp 1). Hơn nữa, cũng không có đủ các loại biển báo, tín hiệu giao thông và băng đĩa cho các cơ quan quản lý giáo dục; đồ dùng học tập như ô tô đồ chơi để học sinh diễn hoạt cảnh về giao thông chỉ có ở một vài trường mầm non và tiểu học có điều kiện cơ sở vật chất tiên tiến. Những thiết bị phục vụ giảng dạy khác như máy vi tính và máy chiếu cũng còn hạn chế. Nguyên nhân của tình trạng này là do hạn chế về ngân sách.

Kết quả khảo sát về tài liệu về thiết bị giáo dục ATGT tại 10 tỉnh thành cho thấy 6 trong số 10 Sở GD&ĐT thiếu sách dạy ATGT cho giáo viên và học sinh, 2 trong số 10 trường không có đủ sách cho học sinh. Băng đĩa, mô hình, bàn học, biển báo giao thông, v.v cũng trong tình trạng tương tự (theo báo cáo của Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải).

Tiếp đó là bảng thống kê chi tiết về tài liệu, thiết bị giảng dạy ATGT và số tài liệu, thiết bị trên mỗi học sinh tại 3 cấp học (mầm non, tiểu học, trung học) tại 5 tỉnh

thành của Việt Nam.

(v) Ý kiến phản hồi của đại diện các trường

Một cuộc điều tra dành cho đại diện các trường được thực hiện năm 2007, để thu thập ý kiến về tình hình giáo dục ATGT trong các trường.

(1) Khu vực khảo sát

Bản câu hỏi được thực hiện tại một trường ở mỗi tỉnh thành. Những tỉnh thành được điều tra có trong Bảng 7.2.6 sau đây:

Bảng 7.2.6 Thông tin thu thập từ các tỉnh thành

| TT. | Tỉnh thành | TT | Tỉnh thành |
|-----|-------------|----|-------------|
| 1 | Hải Phòng | 6 | Quảng Trị |
| 2 | Đà Nẵng | 7 | Lâm Đồng |
| 3 | Hồ Chí Minh | 8 | Kiên Giang |
| 4 | Cần Thơ | 9 | Quảng Ninh* |
| 5 | Lào Cai | 10 | Nghệ An |

* Không điều tra

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(2) Những ý kiến và đề xuất về giáo dục ATGT

Những ý kiến và đề xuất mà đại diện của các trường đưa ra trong cuộc khảo sát nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả giáo dục ATGT trong thời gian tới được tóm tắt như sau (Bảng 7.2.7):

- a) Yêu cầu cấp bách về cải thiện và cung ứng các thiết bị và tài liệu dạy/học.
- b) Yêu cầu giới thiệu và cải thiện giáo dục ATGT trong các môn ngoại khóa (bao gồm cải thiện chương trình học).
- c) Thành lập Quỹ hoạt động ATGT trong nhà trường
- d) Đào tạo cho giáo viên
- e) Yêu cầu cấp bách về bộ môn giáo dục ATGT chính thức trong trường đại học

Theo những kết quả này, việc phát triển nội dung/tài liệu và đào tạo giáo viên là những yêu cầu cấp bách về giáo dục ATGT tại các cấp học. Đặc biệt, việc đưa giáo dục ATGT thành một môn học bắt buộc trong trường đại học cần được nghiên cứu thêm.

Bảng 7.2.7 Đề xuất về giáo dục ATGT trong nhà trường

| Khối trường | Đề xuất | Tổng số | Ghi chú |
|-----------------------------------|------------------------------------|---------|---|
| Mẫu giáo (9 Trường) | Cung cấp tài liệu | 7 | Dạy, học, mũ bảo hiểm |
| | Cung cấp thiết bị | 5 | Dạy, học |
| | Quản lý ATGT | 1 | Giờ cao điểm khi đến trường và tan học |
| | Thành lập Quỹ hỗ trợ các hoạt động | 4 | Chiến dịch, giáo dục phụ huynh, chương trình ngoại khóa |
| | Đào tạo giáo viên | 2 | Tái đào tạo |
| | Tăng thời lượng giảng dạy | 1 | Thêm thời gian dạy |
| Tiểu học (9 Trường) | Cung cấp tài liệu | 8 | Dạy, học, mũ bảo hiểm |
| | Cung cấp thiết bị | 2 | Dạy, học |
| | Quản lý ATGT | 3 | Cưỡng chế nghiêm |
| | Thành lập Quỹ hỗ trợ các hoạt động | 4 | Chiến dịch, giáo dục phụ huynh, chương trình ngoại khóa |
| | Đào tạo giáo viên | 2 | Tái đào tạo |
| | Chương trình học | 2 | Bộ môn chính |
| | Chiến dịch ATGT | 1 | |
| Trung học cơ sở (9 Trường) | Cung cấp tài liệu | 6 | Dạy, học, mũ bảo hiểm |
| | Cung cấp thiết bị | 3 | Dạy, học |
| | Quản lý ATGT | 2 | Cưỡng chế nghiêm |
| | Thành lập Quỹ hỗ trợ các hoạt động | 4 | Chiến dịch, giáo dục phụ huynh, chương trình ngoại khóa |
| | Đào tạo giáo viên | 3 | Tái đào tạo |
| | Chương trình học | 5 | Bộ môn chính |
| | Chiến dịch ATGT | 2 | |
| Trung học phổ thông (7 Trường) | Cung cấp tài liệu | | Dạy, học, mũ bảo hiểm |
| | Cung cấp thiết bị | | Dạy, học |
| | Quản lý ATGT | | Cưỡng chế nghiêm |
| | Thành lập Quỹ hỗ trợ các hoạt động | | Chiến dịch, giáo dục phụ huynh, chương trình ngoại khóa |
| | Đào tạo giáo viên | | Tái đào tạo |
| | Chương trình học | | Bộ môn chính |
| | Chiến dịch ATGT | | |
| Đại học/Cao đẳng (7 Trường) | Cung cấp tài liệu | 5 | Dạy, học, mũ bảo hiểm |
| | Cung cấp thiết bị | 6 | Dạy, học |
| | Quản lý ATGT | 10 | Phối hợp với CSGT cưỡng chế nghiêm các vi phạm của học sinh |
| | Thành lập Quỹ hỗ trợ các hoạt động | 2 | Chiến dịch, giáo dục phụ huynh, chương trình ngoại khóa, hướng dẫn lái xe an toàn |
| | Đào tạo giáo viên | 0 | |
| | Chương trình học | 9 | Tích hợp vào chương trình chính khóa ở các khối lớp |

7.3 Giáo dục an toàn giao thông trong cộng đồng: Chiến dịch nâng cao nhận thức và tuyên truyền

1) Những thành tựu trong giáo dục và tuyên truyền ATGT

(i) Vấn đề tuyên truyền

Thời gian gần đây, giáo dục và tuyên truyền ATGT đã trở thành mối quan tâm lớn của các cấp chính quyền. Những hoạt động này đã có những hiệu quả tích cực, thu hút ngày càng nhiều người, từ tất cả các tầng lớp xã hội tham gia.

Các phương tiện thông tin đại chúng cũng rất quan tâm đến những hoạt động này và đã phối hợp với nhiều ban ngành khác nhau, từ báo chí, đài phát thanh đến truyền hình để triển khai các chiến dịch giáo dục và tuyên truyền ATGT. Những trang quảng cáo khổ lớn trên báo đã được người dân quan tâm và đón nhận. Ngoài ra, Báo Nhân dân, Báo Tiền phong, báo Pháp luật, Đài Truyền hình Việt Nam, Đài Tiếng nói Việt Nam, báo Giao thông vận tải và nhiều cơ quan thông tin đại chúng khác đều có các chuyên mục về giáo dục ATGT.

(ii) Những hoạt động giáo dục và tuyên truyền ATGT hiện nay

Các cấp chính quyền và các tổ chức đã triển khai nhiều hình thức chiến dịch nhằm cải thiện môi trường giao thông nói chung và giảm thiểu TNGT nói riêng. Nội dung chủ yếu tập trung lên án những vi phạm giao thông, hành vi chủ quan, kêu gọi chấp hành luật lệ và ý thức trách nhiệm của người dân.

(iii) Sử dụng hình thức tuyên truyền ATGT phong phú và sáng tạo

Tất cả những hình thức thông tin đại chúng đều được sử dụng để thúc đẩy ATGT: in ấn (báo, tạp chí, thông báo, tờ rơi, áp phích, v.v.), phát thanh và truyền hình. Ngoài ra, ATGT cũng được đề cập trong hệ thống trường học; những cuộc họp định kỳ của các tuyên truyền viên, cộng tác viên; lớp tập huấn; các chiến dịch truyền thông, cuộc thi tìm hiểu, câu lạc bộ pháp luật, các chương trình biểu diễn, v.v. Một số chương trình như “Tôi yêu Việt Nam” phát sóng trên Đài truyền hình Việt Nam đã có hiệu quả tích cực.

2) Những vấn đề còn tồn tại trong những chiến dịch tuyên truyền ATGT

Một phân tích về giáo dục và tuyên truyền ATGT hiện nay cho thấy một số yếu kém và hạn chế như sau:

- (i) Các chiến dịch giáo dục và tuyên truyền chưa được phối hợp đúng cách. Hầu hết các hoạt động chưa phù hợp và chỉ mang tính phong trào. Theo quan sát, các hoạt động đó thường diễn ra nhiều nhất vào tháng 9, tháng ATGT. Hơn nữa, nội dung chưa phong phú và chưa giải quyết được những vấn đề ATGT quan trọng.
- (ii) Nội dung ATGT chỉ mang tính chất thông báo tình hình, chưa đưa ra được những giải pháp cấp bách cho những vấn đề tồn tại. Do đó, bên cạnh việc nâng cao nhận thức chung về ATGT, những nội dung này cần phải xác định nguyên nhân và đề xuất giải pháp chống ùn tắc và TNGT. Hơn nữa, thông tin chỉ mang tính chất một chiều (từ trên xuống dưới), chưa có ý kiến phản ánh của người dân, ví dụ như việc lực lượng cưỡng chế giao thông nhận tiền, v.v.
- (iii) Việc giáo dục và tuyên truyền ATGT chưa giới thiệu những gương điển hình chấp hành luật ATGT đường bộ ở các cấp, do đó chưa có được sự nhân rộng trong

cộng đồng.

3) Đề xuất cải thiện giáo dục và tuyên truyền ATGT trong thời gian tới

Trong thời gian tới cần giải quyết những vấn đề sau:

- (i) Khi lập kế hoạch, cần tổng hợp giao thông vận tải và ATGT thành một yếu tố.
- (ii) Giáo dục hiệu quả để nâng cao nhận thức ATGT đối với các lái xe.
- (iii) Kiến thức về ATGT cần được phổ biến rộng rãi trong cộng đồng, tập trung vào vi phạm giao thông, hậu quả của TNGT đối với những nạn nhân là lao động chính trong gia đình.
- (iv) Tăng cường công tác quản lý GPLX của người điều khiển phương tiện và người tham gia giao thông. Vai trò và trách nhiệm đối với TNGT phải được giao cho cơ quan đầu ngành giao thông vận tải.
- (v) Các cấp chính quyền cần phối hợp giải quyết tình trạng lấn chiếm trái phép.

Lãnh đạo các cơ quan thông tin đại chúng cần xem xét lại nội dung cũng như phương pháp giáo dục và tuyên truyền ATGT. Thông qua các phương tiện truyền thông, cần phổ biến và khuyến khích những gương điển hình, sáng kiến và biện pháp hay. Những hành vi sai trái, đặc biệt là những hành vi dẫn đến TNGT cần phải được nêu rõ và phổ biến.

7.4 Giáo dục ATGT tại các công ty vận tải

1) Khảo sát

Một bản câu hỏi khảo sát đã được thực hiện tại 10 tỉnh thành (Hải Phòng, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh, Cần Thơ, Lào Cai, Quảng Trị, Lâm Đồng, Kiên Giang, Quảng Ninh, Nghệ An) nhằm phân tích hiện trạng và đặc điểm giáo dục ATGT và TNGT tại các công ty vận tải.

Những doanh nghiệp đại diện được chọn từ bốn (4) lĩnh vực: Xe buýt công cộng, cho thuê ô tô tư nhân, cho thuê taxi và xe tải tư nhân. Tổng cộng có 1.634 doanh nghiệp đã được phỏng vấn.

Bản câu hỏi khảo sát gồm có những mục sau:

- Số lượng phương tiện công ty quản lý
- Số lượng lái xe công ty quản lý
- Số vụ TNGT
- Thông tin chung

Bảng 7.4.1 Số công ty tham gia tại các tỉnh thành

| TT | Tỉnh thành | Số lượng | TT | Tỉnh thành | Số lượng |
|-------------------|-------------|----------|----|-------------|----------|
| 1 | Hải Phòng | 253 | 6 | Quảng Trị | 53 |
| 2 | Đà Nẵng | 163 | 7 | Lâm Đồng | 22 |
| 3 | Hồ Chí Minh | 1,060 | 8 | Kiên Giang | 9 |
| 4 | Cần Thơ | 7 | 9 | Quảng Ninh* | 53 |
| 5 | Lào Cai | 7 | 10 | Nghệ An | 7 |
| Tổng cộng : 1,634 | | | | | |

* Cuộc khảo sát thí điểm đã được thực hiện tại Quảng Ninh. Tuy nhiên so với các tỉnh thành khác, số lượng công ty tham gia là rất ít.

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

2) Tỷ lệ TNGT tại các công ty vận tải

(i) Số lượng phương tiện và lái xe công ty quản lý

Không phải doanh nghiệp nào được điều tra cũng có khả năng cung cấp thông tin về số lượng phương tiện và lái xe của doanh nghiệp mình. Bảng 7.4.2 đưa ra thông tin của một số doanh nghiệp đại diện.

Bảng 7.4.2 Số lượng phương tiện và lái xe tại các công ty vận tải

| TT | Tỉnh thành | Phương tiện | Lái xe | TT | Tỉnh thành | Phương tiện | Lái xe |
|---------|-------------|-------------|--------|----|-------------|-------------|--------|
| 1 | Hải Phòng | --- | --- | 6 | Quảng Trị | 822 | 1,060 |
| 2 | Đà Nẵng | 7,814 | --- | 7 | Lâm Đồng | 5,353 | --- |
| 3 | Hồ Chí Minh | 24,702 | --- | 8 | Kiên Giang | 65 | 65 |
| 4 | Cần Thơ | 498 | 380 | 9 | Quảng Ninh* | 38,465 | --- |
| 5 | Lào Cai | 155 | 165 | 10 | Nghệ An | 300 | 350 |
| Tổng số | | | | | | 78,174 | 1,678 |

(ii) Tỷ lệ TNGT tại các công ty vận tải

Theo thông tin thu được, tỷ lệ TNGT trung bình tại các công ty vận tải trong 5 năm trở lại đây là 235.74/10,000 phương tiện/năm. Con số này cao hơn hẳn so với các nước phát triển. Bảng 7.4.3 sau đây cho biết dữ liệu thu được tại Đà Nẵng.

Bảng 7.4.3 Tỷ lệ TNGT trong vòng 5 năm (Ví dụ tại Đà Nẵng)

| Số lượng công ty vận tải | Số lượng phương tiện | Số vụ TNGT | | | | | |
|------------------------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|---------------------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 9 Tháng đầu năm 2007 | Trung bình trong 12 tháng |
| 163 | 7,814 | 217 | 206 | 157 | 146 | 149 | 184.21 |
| Tỷ lệ tai nạn (A) (*) | | 277.71 | 263.63 | 200.92 | 186.84 | 254.24 | 235.74 |

(*) Tỷ lệ tai nạn (A) là số vụ tai nạn/10,000 phương tiện/năm. Thống kê với cùng một số lượng phương tiện của năm 2007.

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

3) Giáo dục ATGT tại các công ty vận tải

Một cuộc khảo sát bằng bản câu hỏi đã được thực hiện tại tổng số 30 công ty, với ba công ty tại mỗi tỉnh thành. Nội dung câu hỏi tập trung vào 5 vấn đề: (i) các hoạt động

giáo dục, (ii) tài liệu, (iii) giáo dục cho lái xe, (iv) quản lý lái xe, và (v) phòng tránh TNGT.

(i) Kết quả khảo sát

Nội dung chính trong giáo dục ATGT tại các công ty vận tải là: luật giao thông (24 công ty), lái xe an toàn (bao gồm cả họp bàn về ATGT, 22 công ty) và đào tạo lái xe (và tái đào tạo, 16 công ty). Khi Nghị định, Nghị quyết mới được ban hành, các công ty đều quan tâm và nỗ lực thực hiện những chỉ thị mới.

Bảng 7.4.4 Nội dung giáo dục ATGT tại các công ty vận tải

| Nội dung khảo sát | Nội dung | Số công ty | Ghi chú |
|------------------------|----------------------------|------------|--|
| Các hoạt động giáo dục | Hiểu biết/luật giao thông | 24 | Hàng ngày, hàng tháng, 2/3 lần trong một năm |
| | Nghiên cứu TNGT cụ thể | 22 | |
| | Bảo dưỡng phương tiện | 1 | |
| | Họp bàn về ATGT | 14 | Cách lái xe an toàn (CSGT, công ty khác hướng dẫn) |
| | Đào tạo lái xe mới | 10 | |
| | Tái đào tạo | 6 | 2 ngày, 2 tuần, 1 tháng |
| | Nghị định/Nghị quyết mới | 10 | |
| | Ký cam kết | 6 | |
| | Cuộc thi ATGT | 5 | 2 ngày, 3-4 tuần, .v.v. Nghị định 146, Nghị quyết 32, .v.v. |
| | Chia sẻ kinh nghiệm lái xe | 3 | |
| | Quy định của công ty | 4 | |
| | Tọa đàm (về lái xe) | 6 | |

(ii) Vấn đề tồn tại

Nhìn chung, giáo dục ATGT tại các công ty vận tải chỉ được giới thiệu trong công tác đào tạo lái xe an toàn và phổ biến luật giao thông cho lái xe. Trong khi đó, nội dung và phương pháp giáo dục tại mỗi công ty lại khác nhau, tùy thuộc vào quy mô và đặc điểm của từng công ty.

Hơn nữa, nhận thức chung về ATGT tại các công ty này còn thấp, khi những vụ TNGT nghiêm trọng thời gian gần đây xảy ra là do sự bất cẩn của lái xe các công ty này, gây ra những thiệt hại đáng kể. Do vậy, những lái xe này “không chỉ thiếu kiến thức mà thiếu cả kỹ năng lái xe chuẩn”.

Như vậy, cần thiết phải bổ sung giáo dục ATGT cho lái xe của những công ty vận tải, bằng cách huấn luyện “lái xe an toàn và chuyên nghiệp”.

7.5 Tóm tắt những vấn đề về giáo dục ATGT hiện nay

Bảng 7.5.1 tóm tắt những vấn đề còn tồn tại trong lĩnh vực giáo dục ATGT.

Bảng 7.5.1 Tóm tắt những vấn đề tồn tại và yêu cầu đặt ra trong giáo dục ATGT

| Lĩnh vực | Vấn đề tồn tại | Yêu cầu đặt ra |
|--|--|---|
| Nhà trường | 1. Giáo dục ATGT trong nhà trường chưa được thể chế hóa, chưa nhận được sự chỉ đạo đầy đủ của các cấp lãnh đạo và chưa có cơ chế phối hợp hiệu quả giữa các ban ngành liên quan. | 1. Cần có văn bản quy định nội dung và đối tượng tham gia giáo dục ATGT. |
| | 2. Chương trình học chưa được phân bổ một cách khoa học và hệ thống; thời lượng chương trình chính khóa ít, chương trình ngoại khóa không đủ thời gian cho các hoạt động bổ trợ. | 2. Hoàn thiện chương trình giáo dục ATGT tại các cấp học với chương trình chính khóa và ngoại khóa hợp lý, lồng ghép nội dung và phương pháp giảng dạy phù hợp. |
| | 3. Các giáo viên chưa được đào tạo đầy đủ về phương pháp giáo dục ATGT, thiếu chương trình đào tạo thường xuyên và định kỳ. | 3. Hoàn thiện chương trình đào tạo phương pháp giáo dục ATGT các trường sư phạm, các khóa bồi dưỡng cho giáo viên và hoàn thiện kế hoạch thực hiện. |
| | 4. Thiếu tài liệu, thiết bị giảng dạy ATGT, nhiều trường chưa đảm bảo được an toàn cho giáo viên, phụ huynh và học sinh khi đến trường. | 4. Phát triển tài liệu, thiết bị dạy và học ATGT cho giáo viên và học sinh; hoàn thiện yêu cầu ATGT đối với các trường học. |
| | 5. Việc đánh giá giáo dục ATGT chưa được quan tâm đúng mức. | 5. Hướng dẫn đánh giá giáo dục ATGT đối với người học và các cơ sở giáo dục. |
| Cộng đồng | 1. Giáo dục ATGT trong cộng đồng chưa được thể chế hóa và đưa vào kế hoạch hàng năm. | 1. Cần có quy định về điều kiện và nhiệm vụ giáo dục ATGT trong cộng đồng. |
| | 2. Chưa có những người thực hiện/hỗ trợ chuyên nghiệp cho các chiến dịch, thiếu sự tham gia của cộng đồng. | 2. Phát triển nguồn nhân lực chuyên nghiệp hỗ trợ giáo dục ATGT. |
| | 3. Thiếu nội dung và tài liệu phục vụ giáo dục ATGT trong cộng đồng. | 3. Phát triển nội dung và tài liệu phục vụ giáo dục ATGT trong cộng đồng. |
| | 4. Chưa có sự chỉ đạo, đánh giá, khen thưởng và nhân rộng giáo dục ATGT. | 4. Đào tạo và tái đào tạo công tác chỉ đạo và quản lý giáo dục ATGT trong cộng đồng. |
| Chiến dịch nâng cao nhận thức và tuyên truyền ATGT | 1. Chiến dịch ATGT chưa được triển khai thường xuyên trong năm, chưa có những hoạt động thực tế, phong phú. | 1. Nâng cao chất lượng chiến dịch tuyên truyền, phổ biến của các cơ quan thông tin đại chúng. |
| | 2. Nội dung tuyên truyền, phổ biến chưa đi vào chiều sâu, chưa hướng đến đối tượng; thiếu các hoạt động thực tế và hiệu quả. | 2. Cần có cơ chế phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong việc tăng cường giáo dục ATGT và công tác tuyên truyền. |
| | 3. Sự tham gia của cộng đồng còn chưa rộng rãi, chưa tập trung vào những nhóm cụ thể như người nghèo, vùng sâu vùng xa. | 3. Bồi dưỡng cán bộ trực tiếp thực hiện chiến dịch giáo dục và tuyên truyền ATGT hoặc thông qua phương tiện thông tin đại chúng. |
| | 4. Thiếu những chiến dịch giáo dục và tuyên truyền có ý nghĩa, rộng khắp và hiệu quả dưới sự chỉ đạo của Thủ tướng. | 4. Huy động chiến dịch quốc gia "ATGT cho tất cả mọi người" |
| Giáo dục ATGT trong các công ty vận tải | 1. Dư luận không tốt về lái xe và phương tiện của các công ty vận tải. | 1. Giáo dục và đào tạo lái xe an toàn và chuyên nghiệp. |
| | 2. Nhiều người bị thương trong tai nạn do xe buýt gây ra. | 2. Chương trình đào tạo và bồi dưỡng đặc biệt cho các lái xe buýt |
| | 3. Hành vi lái xe không an toàn (chở quá số lượng, vượt quá tốc độ, v.v.) để thu lợi nhuận | 3. Giới thiệu và thử nghiệm Hệ thống Quản lý Lái xe An toàn |
| | 4. Bồi thường nạn nhân trong tai nạn | 4. Giới thiệu và thử nghiệm cơ chế bồi thường trong các công ty vận tải. |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

8 CẤP CỨU Y TẾ

8.1. Đánh giá thực trạng về cấp cứu y tế tại Việt Nam

1) Các số liệu thống kê nạn nhân TNGT của Bộ Y tế tại Việt Nam

Số liệu giám sát tai nạn thương tích (TNTT) của Dự án Phòng chống tai nạn thương tích (Bộ Y tế) triển khai trên 7 tỉnh, thành phố thí điểm là Hà Nội, Hưng Yên, Quảng Ninh, Ninh Bình, Thừa Thiên – Huế, Lâm Đồng và Long An thể hiện tại bảng 8.1.1, cụ thể như sau: Trong giai đoạn 2003-2005, mỗi năm tại 7 tỉnh này, trung bình có khoảng 106.276 người bị tai nạn thương tích, trong đó 42,26% là tai nạn giao thông. Bảng dưới đây cho thấy thống kê nạn nhân rất rõ về nguyên nhân vào cấp cứu, không có nhầm lẫn giữa TNGT với các nguyên nhân khác với TNGT.

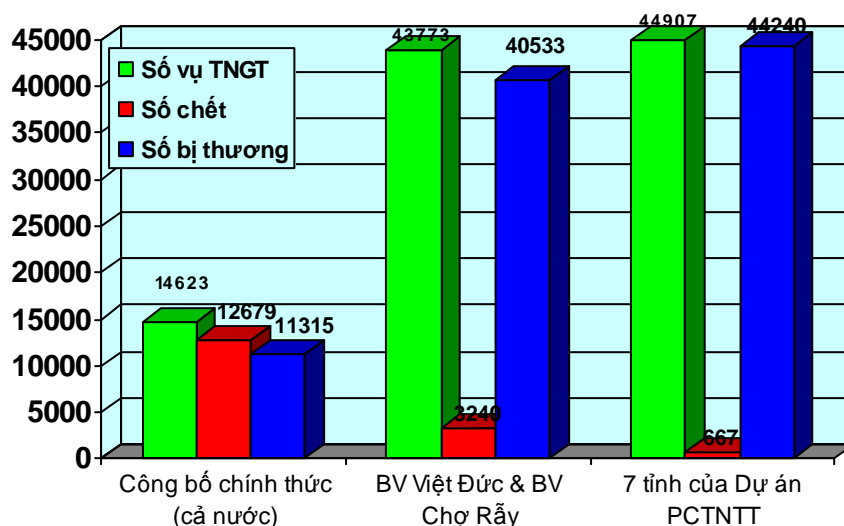
Bảng 8.1.1 Nguyên nhân TNTT nhập viện giai đoạn 2003-2005 của 7 tỉnh

| Nguyên nhân | Mức TNTT | | Tử vong do TNTT | |
|-------------------|-----------------------------|---------------|-------------------------|---------------|
| | Số lượng trung bình mỗi năm | Tỷ lệ % | Số lượng trung bình năm | Tỷ lệ % |
| TNGT | 44.907 | 42,26 | 667 | 59,69 |
| Tai nạn sinh hoạt | 23.154 | 21,79 | 49 | 4,34 |
| Tai nạn lao động | 8.265 | 7,78 | 64 | 5,75 |
| Động vật tấn công | 4.251 | 4,00 | 20 | 1,77 |
| Đuối nước | 610 | 0,57 | 76 | 6,78 |
| Bông | 2.398 | 2,26 | 42 | 3,76 |
| Ngộ độc | 5.067 | 4,77 | 14 | 1,23 |
| Bạo lực | 8.667 | 8,15 | 53 | 4,72 |
| Khác | 10.806 | 10,17 | 66 | 5,88 |
| Tổng | 106.276 | 100.00 | 1.118 | 100.00 |

(Nguồn: Số liệu báo cáo theo biểu mẫu thống kê tai nạn của Bộ Y tế trong Quyết định 25/QĐ ngày 2/8/2006)

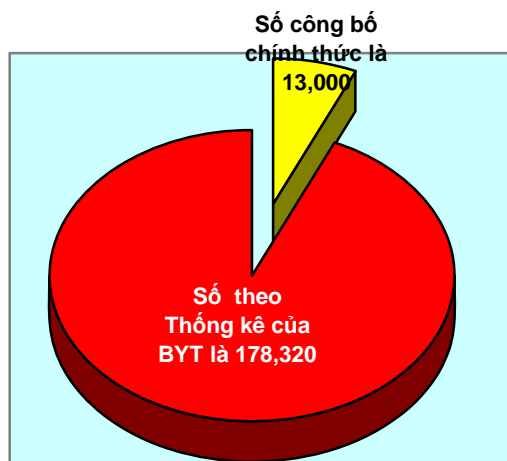
Biểu đồ so sánh số nạn nhân TNGT chính thức công bố (trên báo chí) cả nước với số thực tế cấp cứu nạn nhân TNGT của hai bệnh viện trung ương tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và số liệu của Dự án Phòng chống tai nạn thương tích của Bộ Y tế tại 7 tỉnh, thành phố trọng điểm như sau.

Hình 8.1.1 Số liệu nạn nhân TNGT năm 2006 theo công bố và theo Bộ Y tế



Nếu lấy số liệu thống kê năm 2005 của Bộ Y tế thu thập thông tin số nạn nhân TNGT vào cấp cứu của 650 bệnh viện trung ương, bệnh viện tuyến tỉnh và huyện trên 64 tỉnh, thành phố của cả nước thì sự chênh lệch giữa con số công bố chính thức trên báo chí với con số thực tế nạn nhân vào cấp cứu tại các bệnh viện cao hơn 13,71 lần.

Hình 8.1.2 Số nạn nhân TNGT năm 2005 theo công bố và theo Bộ Y tế



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

2) Tình hình cấp cứu nạn nhân TNGT tại hai bệnh viện Trung ương

(i) Bệnh viện Việt Đức - Hà Nội

Nạn nhân vào cấp cứu tại các bệnh viện trung ương trong các năm từ 2004 đến 2006 năm sau cao hơn năm trước gây quá tải cho các bệnh viện có chức năng cấp cứu ngoại khoa đối với nạn nhân tai nạn giao thông. Cụ thể số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại bệnh viện Việt Đức biểu hiện qua bảng 8.1.2 như sau:

Bảng 8.1.2 Số nạn nhân vào bệnh viện Việt Đức 2004-2006

| Các chỉ số cơ bản | 2004 | 2005 | 2006 |
|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Tổng số nạn nhân vào viện | 21.186 | 17.449 | 19.180 |
| Người lớn | 18.744 | 15.006 | 17.644 |
| Trẻ em < 15 tuổi | 2.442 | 2.493 | 1.536 |
| Chết tại bệnh viện | 370 | 110 | 120 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Bệnh viện Chợ Rẫy - Tp HCM

Là bệnh viện ngoại khoa lớn nhất trực thuộc Bộ Y tế tại thành phố Hồ Chí Minh, có nhiệm vụ thu nhận nạn nhân TNGT của Thành phố và các tỉnh phía Nam. Bệnh viện đã áp dụng công nghệ thông tin để cập nhật hằng ngày số nạn nhân TNGT vào cấp cứu và công bố trên Website của Bệnh viện. Thí dụ thống kê số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại bệnh viện ngày 19-11-2007 được thể hiện qua bảng dưới

đây:

Bảng 8.1.3 Số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại bệnh viện ngày 19-11-2007

| | Tổng số | Phẫu thuật | Chết |
|------------------|---------|------------|------|
| Tổng số nạn nhân | 83 | 8 | 0 |
| Nam | 63 | 6 | 0 |
| Nữ | 20 | 2 | 0 |
| Người lớn | 80 | 8 | 0 |
| Trẻ em < 15 tuổi | 3 | 0 | 0 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Theo nguồn thống kê chính thức của bệnh viện thì trong 12 tháng (từ 1-6-2006 đến 31-5-2007) số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại bệnh viện như sau

Bảng 8.1.4 Số nạn nhân TNGT vào bệnh viện Chợ Rẫy từ 1/6/2006 đến 31/5/2007

| Ngày 1/6/2006 - 31/5/2007 | Tổng số | Mở cấp cứu | Tử vong |
|----------------------------|---------------|-------------|------------|
| Tổng số Bệnh nhân | 25.917 | 2955 | 254 |
| Bệnh nhân Nam | 18.048 | 2368 | 182 |
| Bệnh nhân Nữ | 7.869 | 587 | 72 |
| Người lớn | 24.392 | 2882 | 244 |
| Bệnh nhân trẻ em < 15 tuổi | 1.525 | 73 | 10 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Đáng chú ý là hầu hết số nạn nhân vào cấp cứu tại hai bệnh viện ngoại khoa lớn nói trên đều là các trường hợp tai nạn rất nặng như: Chấn thương sọ não, đa chấn thương nên yêu cầu cấp cứu rất cao, phải tập trung nhiều chuyên gia giỏi và các trang thiết bị hiện đại mới cứu chữa được. Tuy vậy, số chết tại bệnh viện do tổn thương quá nặng mỗi năm cũng dao động trong khoảng 100 đến trên 200 nạn nhân (chưa tính số bệnh nhân nặng quá khả năng cứu chữa của bệnh viện, người thân xin cho về chết tại nhà).

3) Tình hình nạn nhân TNGT theo điều tra của nhóm Nghiên cứu JICA tại 11 tỉnh

Theo số liệu điều tra của Nghiên cứu "Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ tới 2020" được tiến hành trên 11 tỉnh trọng điểm là: Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Lào Cai, Nghệ An, Quảng Trị, Đà Nẵng, T/p Hồ Chí Minh, Lâm Đồng, Cần Thơ và Kiên Giang, kết quả số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại các cơ sở y tế cụ thể như sau (Bảng 8.1.5):

Bảng 8.1.5 Số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại 11 tỉnh được điều tra

| Tỉnh, T/p | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | |
|-----------|---------------|--------|-------|---------------|-------|-------|---------------|--------|-------|
| | Tổng số | Nam | Nữ | Tổng số | Nam | Nữ | Tổng số | Nam | Nữ |
| HÀ NỘI | 11.988 | 7.312 | 4.676 | 12.584 | 7.802 | 4.782 | 13.404 | 8.578 | 4.826 |
| HẢI PHÒNG | 12.862 | 8.873 | 3.989 | 14.180 | 9.787 | 4.393 | 11.589 | 7.996 | 4.396 |
| ĐÀ NẴNG | 17.297 | 11.611 | 5.686 | 13.342 | 9.095 | 4.247 | 16.016 | 10.797 | 5.804 |
| NGHỆ AN | 5.215 | 3.129 | 2.086 | 9.720 | 6.026 | 3.694 | 10.986 | 6.921 | 4.065 |

| | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---------------|--------|--------|---------------|--------|--------|---------------|--------|--------|
| QUẢNG NINH | 8.138 | 6.134 | 2.004 | 8.069 | 5.993 | 2.076 | 7.953 | 5.565 | 2.388 |
| QUẢNG TRỊ | 5.215 | 3.192 | 2.023 | 9.729 | 6.071 | 3.649 | 10.966 | 6.786 | 4.180 |
| LÀO CAI | 4.863 | 3.648 | 1.215 | 5.317 | 3.927 | 1.390 | 5.248 | 4.262 | 986 |
| T/P HCM | 30.789 | 18.781 | 12.008 | 34.362 | 20.617 | 13.745 | 38.212 | 24.073 | 14.139 |
| LÂM ĐỒNG | 13.696 | 8.928 | 4.768 | 13.479 | 8.698 | 4.781 | 12.238 | 7.945 | 4.393 |
| CẦN THƠ | 4.464 | 2.767 | 1.697 | 4.042 | 2.506 | 1.536 | 4.168 | 2.625 | 1.543 |
| KIÊN GIANG¹ | 1.998 | 1.304 | 694 | 2.438 | 1.728 | 710 | 2.507 | 1.990 | 517 |
| TỔNG CỘNG | 80.557 | | | 69.044 | | | 84.138 | | |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Tổng số nạn nhân của 11 tỉnh được điều tra khá cao: 80.557 (năm 2004), 69.044 (năm 2005) và 84.138 (năm 2006). Tính riêng năm 2005, tổng số nạn nhân TNGT của 11 tỉnh, thành phố được điều tra là 69.044 chiếm 40,39% tổng số nạn nhân TNGT cả nước (thống kê của Bộ Y tế là 170.906). Điều này có thể lí giải đó là những tỉnh trọng điểm đã được chọn là những tỉnh có số TNGT cao, có nhiều cơ sở y tế trung ương và khu vực nên nạn nhân TNGT của các tỉnh lân cận được chuyển về nhiều.

Số nạn nhân TNGT của Thành phố Hồ Chí Minh cao nhất (không tính số của bệnh viện Chợ Rẫy) do nhiều nguyên nhân: Thành phố có số dân lớn nhất nước (gần 10 triệu dân), diện tích rộng gấp 3 Hà Nội², số quận huyện lớn (19) và có nhiều cơ sở y tế lớn: bệnh viện trung ương, bệnh viện các ngành, bệnh viện quân đội, công an và nhiều nạn nhân TNGT thuộc các tỉnh lân cận được chuyển về thành phố điều trị.

Tình hình của Hà Nội cũng tương tự thành phố Hồ Chí Minh (không tính số nạn nhân vào các bệnh viện trung ương) nhưng số nạn nhân thấp hơn vì phần lớn nạn nhân nặng hoặc thuộc các tỉnh khác được đưa vào bệnh viện Việt Đức hoặc bệnh viện Bạch Mai.

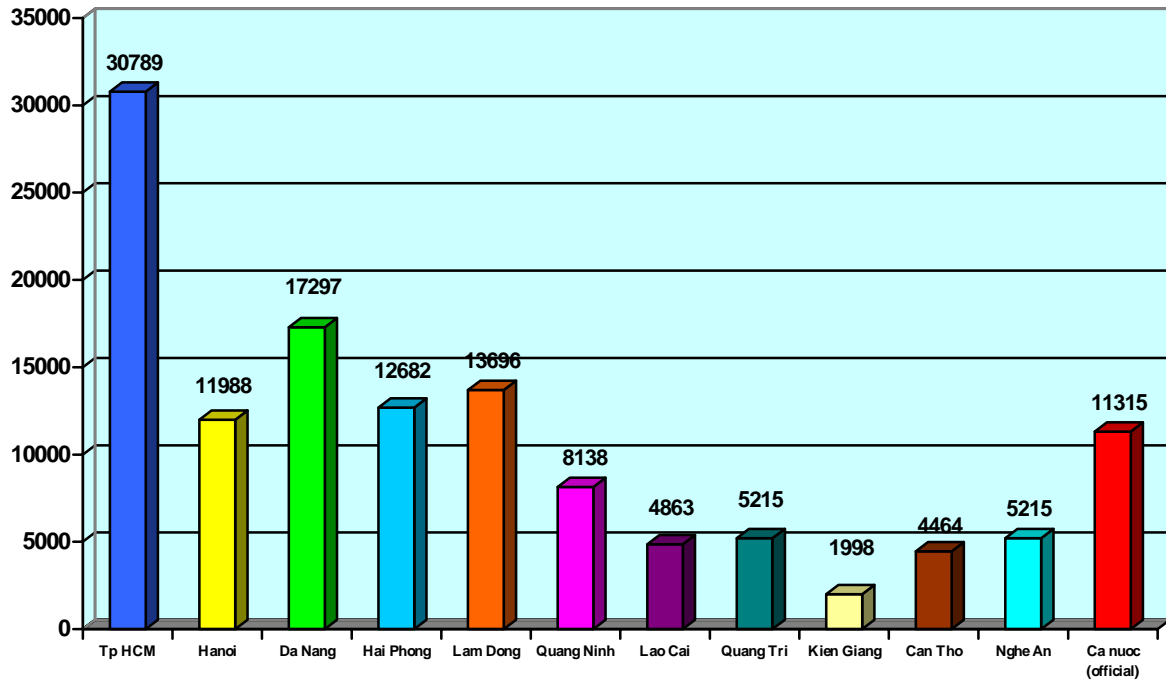
Số nạn nhân của Đà Nẵng cũng khá cao do nhận nhiều nạn nhân thuộc các tỉnh miền Trung chuyển tới (Bệnh viện Đa khoa Đà Nẵng là một trong hai trung tâm kỹ thuật cao của miền Trung cùng với Bệnh viện Trung ương Huế)

Đáng lưu ý là Lâm Đồng cũng có số nạn nhân TNGT lớn, nguyên nhân do đường quanh co, nhiều đèo dốc và lưu lượng xe đến Đà Lạt nhiều. Bệnh viện Lâm Đồng cũng là tuyến nhận nạn nhân của 4 tỉnh Tây Nguyên chuyển về gần và thuận tiện hơn chuyển về thành phố Hồ Chí Minh.

¹ Chưa có số liệu nạn nhân tại các huyện thuộc tỉnh

² Trước khi mở rộng địa giới hành chính Hà Nội

Hình 8.1.3 Số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại 11 tỉnh được điều tra



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

8.2. Bộ máy Phòng chống TNGT và các dự án hiện có của Bộ Y tế

Việc phòng chống TNGT về mặt y tế, nằm trong tổng thể phòng chống tai nạn thương tích (TNTT).

1) Ban Chỉ đạo Phòng chống Tai nạn thương tích

Hình 8.2.1 Ban Chỉ đạo Phòng chống Tai nạn thương tích Bộ Y tế



2) Các Dự án hiện có về Phòng chống tai nạn thương tích

(i) Các dự án hỗ trợ nâng cao nhận thức của cộng đồng

Việc tuyên truyền nâng cao nhận thức của người dân về phòng chống thương tích trong đó có nhận thức về an toàn giao thông được lồng ghép triển khai trong nhiều dự án về phòng chống thương tích do Tổ chức Y tế thế giới, UNICEF và Chương trình hợp tác Y tế Việt Nam, Thụy Điển.

(ii) Các dự án hỗ trợ tăng cường hệ thống giám sát tai nạn

- Bộ Y tế đã ban hành Quyết định bổ sung biểu mẫu báo cáo tai nạn thương tích vào hệ thống thống kê của ngành y tế. Các trường hợp mắc và tử vong do tai nạn giao thông tại cộng đồng được thu thập và báo cáo rõ ràng không lẫn với các TNTT khác qua hệ thống giám sát này. Số liệu này phản ánh chính xác số trường hợp tử vong do tai nạn giao thông tại cộng đồng và thường cao hơn số báo cáo của ngành Giao thông và Công an.
- Tổ chức Y tế thế giới và UNICEF đã hỗ trợ triển khai hệ thống giám sát thương tích tại bệnh viện. Hệ thống này còn cung cấp thêm các yếu tố nguy cơ với người bị tai nạn giao thông như uống rượu bia, không đội mũ bảo hiểm, mức độ tổn thương do tai nạn giao thông và chi phí điều trị. Ngoài ra, hệ thống giám sát tại bệnh viện cho phép đánh giá chất lượng sơ cấp cứu ban đầu với tai nạn giao thông và các yếu tố khác phục vụ cho công tác phòng chống TNGT. Theo kết quả hệ thống giám sát này, tỉ lệ chấn thương sọ não do tai nạn giao thông là 17,74% và tỉ lệ bệnh nhân bị chấn thương sọ não có đội mũ bảo hiểm chỉ chiếm 3,76%
- Tại 7 địa phương đã triển khai điều tra hộ gia đình về tai nạn thương tích trong đó có điều tra về các thông tin liên quan đến số liệu và nguy cơ tai nạn giao thông. Kết quả điều tra hộ gia đình tại Hải Dương, Hưng Yên, Long An, Thừa Thiên Huế cho thấy tai nạn giao thông chiếm 42,26% tổng số trường hợp tai nạn thương tích tại cộng đồng trước khi triển khai dự án phòng chống TNTT và tỷ lệ này đã giảm xuống còn 37% sau khi triển khai dự án.

(iii) Các dự án tăng cường sơ cứu, vận chuyển cấp cứu và cấp cứu

Hiện một số dự án (2007) đang triển khai của Cục Y tế dự phòng Việt Nam tập trung vào hỗ trợ tăng cường công tác chăm sóc chấn thương trước khi đến bệnh viện bao gồm sơ cấp cứu ban đầu và vận chuyển cấp cứu cụ thể là

- Dự án Tăng cường năng lực cấp cứu tại cộng đồng phòng chống tai nạn thương tích do giao thông đường bộ do WHO tài trợ triển khai tại Từ Liêm, Hà Nội. Dự án tập trung vào: (1) Nâng cao nhận thức của cộng đồng về công tác sơ cấp cứu tại chỗ, vận chuyển nạn nhân an toàn thông qua hệ thống vận chuyển cấp cứu 115 phòng chống TNTT ở địa bàn và (2) thí điểm mô hình xe mô tô cứu thương chuyên dụng để đáp ứng cấp cứu nhanh tại chỗ.
- Dự án Nâng cao năng lực điều phối thông tin cho cộng đồng về vận chuyển cấp cứu và chăm sóc chấn thương, do tổ chức Atlantich Philanthropies (Hoa Kỳ) tài trợ. Dự án triển khai tại Hà Nội và Thừa Thiên Huế ở 4 bệnh viện TW và 11 bệnh viện trực thuộc Sở Y tế. Dự án tập trung vào việc xây dựng và thí

điểm hệ thống dịch vụ thông tin tư vấn cho cộng đồng về vận chuyển cấp cứu và chăm sóc chấn thương tại cộng đồng tại 1-2 tỉnh/thành phố;

- Dự án về nâng cao chất lượng sơ cứu, cấp cứu thương tích do Ngân hàng thế giới tài trợ tập trung cả nâng cấp trang thiết bị và khả năng cấp cứu tại các cơ sở y tế dọc các đường quốc lộ và nâng cao chất lượng sơ cấp cứu tại cộng đồng. Dự án mới chỉ trong giai đoạn thí điểm, chưa có điều kiện triển khai rộng ra các tỉnh có nguy cơ cao về tai nạn giao thông.

(iv) Các dự án hỗ trợ nghiên cứu, đào tạo

Các chương trình về đào tạo sơ cấp cứu ban đầu đã được xây dựng để giảng dạy trong các trường đại học Y. Đã tổ chức được 350 lớp tập huấn về phòng chống tai nạn thương tích cho 14.500 cán bộ các tuyến, tổ chức hơn 60 lớp đào tạo sơ cấp cứu ban đầu cho hơn 200 nhân viên y tế các tuyến và 1567 đối tượng tại cộng đồng như tình nguyện viên chữ thập đỏ, lái xe ôm, lái xe taxi, công an.

(v) Nhận xét

- Các dự án hiện có phần lớn mới chỉ tập trung vào lĩnh vực dự phòng như tuyên truyền giáo dục về cộng đồng an toàn và cũng chỉ mới tập trung vào 7 tỉnh trọng điểm của dự án phòng chống TNTT.
- Chương trình giám sát tai nạn thương tích đã có tác dụng trong việc cung cấp những thông tin chính xác về số nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại các cơ sở y tế. Việc phân ánh đúng thực chất số nạn nhân TNGT đóng vai trò quan trọng để Nhà nước tăng cường đầu tư cho Ngành Y tế để khắc phục kịp thời hậu quả TNGT đối với sức khỏe nhân dân.
- Các dự án về tăng cường năng lực sơ cứu và cấp cứu cho cộng đồng mới chỉ được thực hiện trong phạm vi hẹp của 7 tỉnh được chọn; đối với mỗi tỉnh cũng chỉ được thực hiện tại một vài huyện, xã trọng điểm nên chưa có điều kiện triển khai mở rộng ra các tỉnh, thành phố khác trên cả nước.
- Riêng lĩnh vực tăng cường năng lực cấp cứu nạn nhân cho các bệnh viện tuyến huyện là nơi tiếp cận với nạn nhân sớm nhất hiện còn rất yếu. Đầu tư nâng cao năng lực cho các bệnh viện tuyến huyện về cấp cứu nạn nhân TNGT rất cần thiết cả về năng lực chuyên môn cũng như trang thiết bị để tiếp nhận và điều trị sớm nhất cho nạn nhân, góp phần giảm tải cho các bệnh viện tuyến tỉnh và gián tiếp giảm tải cho các bệnh viện trung ương (hiện đang quá tải trầm trọng về tiếp nhận nạn nhân bị tai nạn giao thông trong đó có nhiều nạn nhân hoàn toàn có thể cấp cứu và điều trị tại tuyến huyện được).
- Việc nghiên cứu xây dựng chương trình đào tạo cho các Trường Đại học Y Dược trong cả nước mới đang trong bước đầu, chưa được thể chế hoá thành chương trình chính thức. Bước đầu đã tổ chức được một số lớp đào tạo cho cộng đồng nhưng cũng chỉ mang tính chất thí điểm tại một số nơi được chọn. Cần thiết xây dựng các chương trình đào tạo để thực hiện ngay tại các trường Trung học Y tế địa phương là nơi tổ chức cập nhật kiến thức tốt nhất, sớm nhất cho cán bộ y tế, nhất là y tế cơ sở là nơi tiếp cận nạn nhân đầu tiên. Các Trường tại địa phương cũng là nơi tổ chức thuận lợi các lớp tập huấn cho

cộng đồng.

8.3. Kết quả điều tra khảo sát của dự án tại 11 tỉnh

1) Nhận xét về đặc điểm của nạn nhân TNGT

- (i) Nghiên cứu thực hiện trên 3.145 nạn nhân vào cấp cứu trong thời gian từ tháng 12-2005 đến tháng 12-2006 (PGs-Ts Đỗ Tất Cường, Bệnh viện Quân Y 103) cho kết quả như sau:
- Có 1.774 người phải điều trị nội trú (chiếm 56%) và 1.371 người được điều trị ngoại trú (chiếm 44%)
 - Vị trí tổn thương: 46,3% tổn thương sọ não (trong đó có 31,6% kèm tổn thương hàm mặt); 43,1% tổn thương chi (trong đó tổn thương đùi, cẳng chân chiếm 68%); Tổn thương ngực, bụng kèm theo tổn thương các tạng bên trong là 6,6% và tổn thương khác chiếm 4%
 - Như vậy cộng cả tổn thương sọ não và tổn thương chi (đùi, cẳng chân) chiếm 75,6%. Tỷ lệ cao như vậy cho thấy việc điều trị các nạn nhân loại tổn thương này mất nhiều ngày và thường để lại di chứng ảnh hưởng đến sinh hoạt và sức lao động, nhu cầu về phục hồi chức năng sau khi ra viện là rất lớn.
- (ii) Theo báo cáo của Bs Nguyễn Đức Chính, bệnh viện Việt Đức (Hà Nội), việc giám sát 5.468 nạn nhân TNGT đến bệnh viện trong vòng 7 tháng đầu năm 2006 cho thấy kết quả như sau:
- Chấn thương kín chiếm 54%, vết thương chiếm 17% và phối hợp cả hai loại là 28%.
 - Về vị trí tổn thương: 40% tổn thương đầu mặt và 38% tổn thương chi, 22% là tổn thương các vị trí khác. Có 5,6% chấn thương rất nặng và nguy hiểm đến tính mạng, có trên 70% phải can thiệp phẫu thuật và trên 5% tổn thương quá nặng đã tử vong hoặc gia đình xin về (thường là chết)
- (iii) Theo nghiên cứu của Bs Vũ Văn Khâm và Bs Đặng Minh Tân (Bệnh viện Xanh Pôn - Hà nội) trên 1518 nạn nhân vào cấp cứu do tai nạn thương tích (trong đó có 85% do TNGT) thì số bị đa chấn thương là 520 (chiếm 34,2%), trong số này có 443 người do TNGT (chiếm 86,2%). Phần lớn số nạn nhân bị đa chấn thương rất nặng, có 448 nạn nhân phải can thiệp phẫu thuật từ 1 đến 2 lần; nhiều nạn nhân phải điều trị dài ngày (có một số trường hợp điều trị tới 36 ngày); Có tới 134 người (chiếm 24,6%) tử vong hoặc quá khả năng điều trị xin về chết tại nhà, trong số này có 128 bệnh nhân (95,5%) là nạn nhân TNGT có tổn thương sọ não. Tỷ lệ số nạn nhân phải xử dụng các thiết bị y tế kỹ thuật cao như: sử dụng máy thở có 428 bệnh nhân (82,3%), sử dụng monitor có 420 bệnh nhân (80,7%), máy cho ăn 202 bệnh nhân (38,4%); Đây thực sự là một vấn đề khó khăn cho các bệnh viện vì thiếu thiết bị sử dụng cho nhiều nạn nhân cùng một lúc. Số bệnh nhân phải can thiệp thủ thuật hồi sức cấp cứu chiếm tỷ lệ cao như nội khí quản chiếm 83,2% (gặp ở các bệnh nhân phải thở máy), mở khí quản có 268 bệnh nhân (chiếm 51,5%) chủ yếu là chấn thương sọ não, một số ít là bệnh nhân bị chấn thương phổi nặng, phải thở máy kéo dài.

2) Công tác cấp cứu trước khi đến bệnh viện và hệ thống thông tin cấp cứu:

(i) Các thông tin về cấp cứu

Thông tin cơ bản nhất vẫn là qua điện thoại để gọi công an hoặc cơ sở y tế gần nhất. Tuy nhiên khi TNGT xảy ra tại những nơi không có sóng điện thoại di động hoặc không gần nhà dân (mà dân sống ở những vùng này thường là dân nghèo, không có điện thoại tại nhà) thì cách gọi thông thường nhất là nhờ ô tô đi qua khi gặp cảnh sát giao thông thì báo hộ nên thời gian được cấp cứu và vận chuyển đến cơ sở y tế thường chậm, ảnh hưởng đến khả năng cứu chữa cho nạn nhân. Theo nghiên cứu của Bệnh viện Quân Y 103, chỉ có 63,8% nạn nhân được chuyển đến bệnh viện trong 6 giờ đầu, số còn lại là đến sau 6 giờ (có 8,2% đến bệnh viện sau 72 giờ)

(ii) Cấp cứu tại hiện trường

Tham gia cấp cứu tại hiện trường theo nghiên cứu của Bệnh viện quân y 103 là: cấp cứu do người đi đường: 91,9%; tự cấp cứu 3,2% và cấp cứu do cán bộ y tế là 4,9%. Như vậy là tai nạn giao thông thường xảy ra trên đường, xa các cơ sở y tế nên nhân dân phải tham gia cấp cứu nạn nhân.

(iii) Đánh giá kỹ thuật cấp cứu ban đầu

Có 34,8% không được xử trí cấp cứu và 65,2% có được xử trí cấp cứu. Các xử trí thông thường biểu hiện cụ thể như sau:

- Băng vết thương: chỉ có 61,2% đạt yêu cầu (kín và không chảy máu); 38,8% có băng nhưng không đạt yêu cầu (không kín và vẫn chảy máu).
- Cố định gãy xương: Đạt yêu cầu 51,4% (Hai đầu xương gãy không di chuyển được) và không đạt yêu cầu là 48,6% (hai đầu xương gãy vẫn di chuyển được);
- Kỹ thuật Garo cầm máu cho thấy tỷ lệ đạt yêu cầu (Ga rô đúng loại tổn thương động mạch, cầm máu được) chỉ chiếm có 15,3%, còn ga rô không đúng (tổn thương tĩnh mạch không cần ga rô, ga rô nhưng vẫn chảy máu...) chiếm tới 84,7%. Đây là con số rất đáng lo ngại vì ảnh hưởng đến việc điều trị phục hồi lại chức năng chi cho nạn nhân. Nhiều trường hợp do Ga rô sai vẫn chảy máu dẫn đến tử vong hoặc ga rô không cần thiết dẫn đến phải cắt cụt chi...

3) Hoạt động của hệ thống cấp cứu 115

(i) Cơ cấu tổ chức

Hệ thống cấp cứu y tế theo số điện thoại 115 (gọi tắt là hệ thống cấp cứu 115) của Việt Nam không được tổ chức thống nhất trên cả nước mà tùy theo điều kiện cụ thể của từng địa phương. Ngay tại các thành phố lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Huế Thành phố Hồ Chí Minh tuy có Trung tâm cấp cứu 115 nhưng cách tổ chức cũng rất khác nhau. Trung tâm cấp cứu 115 của Hà Nội và Hải Phòng có trụ sở riêng, thành phố Hồ Chí Minh lại đóng chung trụ sở và quản lý hoạt động với một bệnh viện (Bệnh viện Cấp cứu Trưng Vương)

(ii) Về cơ sở vật chất

Nhìn chung các cơ sở cấp cứu 115 có diện tích nhỏ, hẹp không đủ để triển khai số xe cấp cứu hiện có, riêng tại Thừa Thiên - Huế, trụ sở còn là nhà cấp 4. Trừ thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và Hải phòng có trên 10 xe cấp cứu, còn lại chỉ có từ 2 đến 4 xe cấp cứu trong đó trên 50% là xe đã qua trên 10 năm sử dụng.

Bảng 8.3.1 Số xe cấp cứu hiện có tại các Trung tâm cấp cứu 115 tại 11 tỉnh

| Tỉnh, thành phố | <5 năm | 5-10 năm | 10-15 năm | >15 năm | Tổng số |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| Đà Nẵng | 4 | 0 | 1 | 3 | 8 |
| Hải Phòng | 2 | 4 | 5 | | 11 |
| Quảng Ninh | 1 | | | | 1 |
| Lào Cai | 4 | | | | 4 |
| Nghệ An | 6 | | | | 6 |
| Quảng Trị | 2 | | | | 2 |
| Hà Nội | 2 | 1 | 2 | 5 | 10 |
| Tp Hồ Chí Minh | 5 | 9 | | 1 | 15 |
| Kiên Giang | | 3 | 2 | | 5 |
| Cần Thơ | | 3 | 1 | | 4 |
| Lâm Đồng | 3 | 2 | | | 5 |
| Tổng số | 29 | 22 | 11 | 9 | 71 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(iii) Nguồn nhân lực

Các Trung tâm tại thành phố lớn như Hà Nội, Hải Phòng, thành phố Hồ Chí Minh có đủ nhân lực bác sĩ cho mỗi kíp xe cấp cứu trực hằng ngày. Một số tỉnh, thành phố có xu hướng kết hợp với bệnh viện để các bác sĩ có điều kiện tham gia thêm hoạt động kỹ thuật chuyên môn về cấp cứu ngoại khoa và khi cần thiết có thể điều động thêm các bác sĩ của bệnh viện tham gia cấp cứu.

Nhìn chung cán bộ y tế tại các Trung tâm 115 đều là bác sĩ, y tá đa khoa chưa được bồi dưỡng chuyên sâu về cấp cứu ngoại khoa nên phần lớn các trường hợp TNGT đều được chuyển thẳng về các bệnh viện mà không qua sơ cứu, cấp cứu trước. Các chính sách hiện nay không đủ khuyến khích các bác sĩ công tác tại hệ thống cấp cứu 115 vì thu nhập thấp, thiếu cơ hội học tập để nâng cao trình độ chuyên môn trừ một vài trường hợp như tại Hải Phòng và thành phố Hồ Chí

Minh, tại đây việc gắn kết các hoạt động của bác sỹ với bệnh viện để họ có điều kiện thực hành nâng cao trình độ chuyên môn và qua đó có thêm thu nhập.

(iv) Tư nhân tham gia dịch vụ cấp cứu

Một số địa phương đi đầu là tỉnh Nghệ An đã phát triển hình thức cấp cứu 115 tư nhân. Điều này phù hợp với chủ trương "xã hội hóa y tế" của Đảng và Nhà nước. Hệ thống này hoạt động rất hiệu quả đã nhanh chóng lan rộng ra nhiều tỉnh thành phố khác như Quảng Ninh, Thái Nguyên...

Bảng 8.3.2 Nguồn nhân lực của hệ thống 115

| Tỉnh, thành phố | Bác sỹ | Y tá | Lái xe | Khác | Tổng số |
|-----------------|--------|------|--------|------|---------|
| Đà Nẵng | 9 | 21 | 18 | 5 | 53 |
| Hải Phòng | 21 | 27 | 17 | 15 | 80 |
| Quảng Ninh | 2 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| Lào Cai | 2 | 4 | 3 | 3 | 12 |
| Nghệ An | 12 | 18 | 6 | 0 | 36 |
| Quảng Trị | 2 | 2 | 2 | 2 | 8 |
| Hà Nội | 36 | 38 | 31 | 15 | 120 |
| Thành phố HCM | 16 | 29 | 15 | - | 60 |
| Kiên Giang | 08 | 25 | 10 | 02 | 45 |
| Cần Thơ | 12 | 23 | 06 | 09 | 50 |
| Lâm Đồng | 06 | 12 | 05 | 03 | 26 |
| Tổng số | 126 | 201 | 114 | 55 | 496 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(v) Thu phí dịch vụ

Việc thu phí dịch vụ là cần thiết trong điều kiện ngân sách Nhà nước không còn bao cấp cho hệ thống này nữa. Nhìn chung giá đều được UBND tỉnh phê duyệt trên cơ sở số Km đường đi như giá xe taxi nên được nhân dân chấp nhận. Một số nơi còn qui định phân biệt cấp cứu đối với người nước ngoài cao gấp đôi so với người Việt (Hà Nội). Cơ sở 115 tư nhân lại qui định miễn phí hoàn toàn đối với bệnh nhân trong phạm vi 20Km hoặc được cấp cứu tại bệnh viện tư có dịch vụ 115 (Nghệ An). Riêng Đà Nẵng lại thực hiện miễn phí hoàn toàn, kinh phí 115 sẽ do UBND thanh toán toàn bộ.

(vi) Nguyên nhân cấp cứu nạn nhân TNGT thấp

Nhìn tổng quát, số nạn nhân TNGT được vận chuyển, cấp cứu bằng 115 còn thấp, chỉ chiếm khoảng 10-15% số nạn nhân TNGT đến các cơ sở y tế. Nguyên nhân thấp là do:

- Số đầu xe còn rất thấp so với nhu cầu: nếu lấy chỉ tiêu (theo khuyến cáo của WHO) cần 15 đầu xe cho 1 triệu dân thì Hà Nội cần tới 60 xe nhưng hiện tại chỉ có 10 xe (1/6 so với nhu cầu); thành phố Hồ Chí Minh cần tới 120 xe trong khi chỉ có 10 xe (<10% nhu cầu), Huế cần 20 xe (chỉ có 2 xe)...
- Địa bàn các thành phố lớn rộng, khoảng cách từ trung tâm đến nơi xa nhất có

khi lên đến trên 50km trong khi đó nạn ùn tắc giao thông thường xuyên diễn ra nên rất nhiều trường hợp xe cấp cứu mất 1-2 giờ mới đến được hiện trường, lúc đó thì nạn nhân đã được vận chuyển bằng các phương tiện khác hoặc gọi xe cấp cứu của các bệnh viện gần đó (bao gồm cả bệnh viện tư nhân). Giải pháp thích hợp là huy động lực lượng xe cấp cứu của các bệnh viện huyện ngay tại địa bàn làm nhiệm vụ như 115.

- Khó tiếp cận với các trường hợp nạn nhân TNGT vì nhiều người hiếu kỳ xúm vào xem, cản trở hoạt động cấp cứu. Nhiều trường hợp cần thiết phân loại và cấp cứu ban đầu cũng khó vì áp lực nhân dân đòi chuyển ngay nạn nhân đến bệnh viện.
- Nhân dân (cả lực lượng cảnh sát giao thông) chưa có thói quen gọi 115 mà thường huy động mọi phương tiện giao thông (trong đó chủ yếu là xe taxi) để đưa nạn nhân đến bệnh viện.
- Chưa có hệ thống bản đồ điện tử để điều hành nên khó biết được thực tế xe cấp cứu đang hoạt động ở đâu để điều động
- Một số nơi do đường hẹp (ngõ nhỏ) nên xe cấp cứu không vào được. Hà Nội đã thực hiện thí điểm xe cấp cứu 115 bằng mô tô tại Huyện Từ Liêm theo mô hình của Thái Lan tại Bang Kok nhưng về tâm lý, nhân dân không hưởng ứng lắm vì không tin tưởng vào trình độ chuyên môn và TTB theo xe mô tô còn hạn chế so với xe ô tô cấp cứu.
- Một nguyên nhân khác là do hệ thống điện thoại gọi cấp cứu: do tổng đài Bưu điện cài số tự động trả lời nên đôi khi thông tin lại chạy về 115 của quận, huyện rồi mới được chuyển lại về Trung tâm 115 nên người gọi phải chờ đợi lâu mới được đáp ứng, thủ tục còn phiền hà: người gọi phải gọi bằng điện thoại cố định (để dễ xác định địa chỉ và tránh "gọi đùa"). Điều này đã hạn chế đáp ứng cấp cứu như trường hợp xảy ra tại Hà Nội tháng 11-2007, có nạn nhân bị TNGT là người nước ngoài bị tai nạn ngay tại phạm vi Hồ Hoàn Kiếm chỉ cách trung tâm 115 có 800m nhưng do yêu cầu người gọi phải gọi tại nhà dân, không chấp nhận gọi qua điện thoại di động nên không có xe cấp cứu đến, sau 30 phút phải gọi hệ thống cấp cứu của bệnh viện quốc tế SOS mới đáp ứng được.
- Thực tế hệ thống 115 khó có thể đáp ứng được hết các trường hợp cấp cứu nạn nhân TNGT trên địa bàn tỉnh rộng, nhất là tại các vùng xa trung tâm nên việc qui định cho các bệnh viện tuyến huyện có xe cấp cứu phải đảm nhận nhiệm vụ 115 là cần thiết.

4) Năng lực cấp cứu của các bệnh viện

Số lượng các bệnh viện tại 11 tỉnh, thành phố được điều tra như sau:

Bảng 8.3.3 Số bệnh viện tại 11 tỉnh điều tra

| Tỉnh, T/p | BV tỉnh | BV Huyện | BV Ngành | Tổng số |
|------------------------|------------|------------|-----------|------------|
| Hải Phòng | 20 | 13 | 4 | 37 |
| Đà Nẵng | 12 | 6 | 4 | 22 |
| Quảng Trị | 9 | 13 | 0 | 22 |
| Quảng Ninh | 19 | 14 | 5 | 38 |
| Lào Cai | 14 | 9 | 0 | 23 |
| Nghệ An | 6 | 10 | 19 | 35 |
| Hà Nội | 7 | 2 | 24 | 33 |
| T/p Hồ Chí Minh | 27 | 19 | 21 | 67 |
| T/p Cần Thơ | 09 | 07 | 03 | 19 |
| Kiên Giang | 02 | 13 | 0 | 15 |
| Lâm Đồng | 05 | 13 | 0 | 18 |
| Tổng cộng | 130 | 119 | 80 | 329 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(i) Tình hình quá tải của các bệnh viện

Do số nạn nhân TNGT vào các cơ sở y tế quá nhiều nên hầu hết các bệnh viện có nhiệm vụ cấp cứu nạn nhân thuộc tuyến tỉnh và Trung ương đều quá tải. Nơi có số quá tải ít nhất là 2%, cao nhất là 54%; trung bình là 24,8%. Đặc biệt tại các Khoa Hồi sức cấp cứu có số quá tải trung bình rất cao lên tới 41,9%, tại các Khoa cấp cứu chấn thương, số bệnh nhân chấn thương sọ não, gãy xương tăng nhanh nên quá tải lên đến 28,75%. Các Phòng mổ phải làm việc quá công suất, nhất là vào các ngày nghỉ, lễ, tết lên đến 36,48%. Chi tiết biểu hiện qua bảng dưới đây:

Bảng 8.3.4 Tình hình quá tải tại các bệnh viện được điều tra

| Tình hình quá tải | Tối thiểu | Tối đa | Trung bình |
|-------------------------------------|-----------|--------|-------------------|
| Số % quá tải trên toàn bệnh viện | 2% | 54% | 24.87% |
| Số % quá tải tại Phòng khám cấp cứu | 24% | 54% | 41.09 |
| Số % quá tải tại Khoa chấn thương | 19% | 35% | 28.75% |
| Số % quá tải tại Phòng mổ cấp cứu | 25% | 50% | 36.48% |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

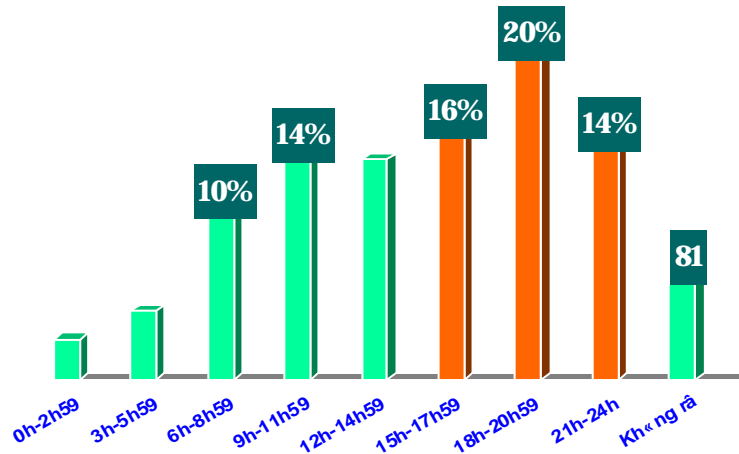
(ii) Cơ sở và trang thiết bị cấp cứu

(1) Phòng khám cấp cứu

Phòng khám cấp cứu của các bệnh viện đa khoa tuyến tỉnh luôn sẵn sàng nhận các nạn nhân cấp cứu TNGT 24/24. Phần lớn các nạn nhân đến trong khoảng thời gian từ 15h đến 24h mỗi ngày (50%) (theo nghiên cứu của Gs Đỗ Tất Cường, BV Quân Y 103) trong đó 34% vào cấp cứu trong khoảng thời gian từ 15h đến 24h hàng ngày là thời gian bệnh viện chỉ còn kíp trực.

Hình 8.3.1 Thời gian vào cấp cứu của nạn nhân TNGT

(Nguồn: nghiên cứu của Gs Đỗ Tất Cường, BV Quân Y 103)



(2) Khoa Hồi sức tích cực

Khoa Hồi sức tích cực của các bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố mấy năm gần đây đã được quan tâm, đầu tư nâng cấp về trang thiết bị, biểu hiện qua bảng dưới đây:

Bảng 8.3.5 Khoa hồi sức tích cực

| Tỉnh, thành phố | Giường bệnh | Máy theo dõi sự sống | Máy thở | Khác |
|------------------|-------------|----------------------|-----------|-----------|
| Hải Phòng | 22 | 12 | 12 | 0 |
| Quảng Trị | 11 | 5 | 6 | 8 |
| Đà Nẵng | 20 | 8 | 18 | 10 |
| Quảng Ninh | 45 | 5 | 7 | 4 |
| Lào Cai | 10 | 6 | 6 | 20 |
| Nghệ An | 12 | 6 | 6 | 0 |
| Hà Nội | 20 | 7 | 8 | 6 |
| Tổng cộng | 140 | 49 | 63 | 48 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(3) Chẩn đoán hình ảnh

Các phương tiện chẩn đoán bằng hình ảnh như X Quang, chụp cắt lớp điện tử vi tính (CT Scanner), chụp cộng hưởng từ hạt nhân (MR), siêu âm... đóng vai trò rất quan trọng trong chẩn đoán xác định vị trí tổn thương, giúp cho công tác điều trị, phục hồi chức năng cho nạn nhân. Hiện nay các bệnh viện tuyến tỉnh đều được trang bị các phương tiện chẩn đoán bằng hình ảnh cần thiết nhất. Kết quả điều tra tại 11 tỉnh, thành phố như sau:

Bảng 8.3.6 Các phương tiện chẩn đoán hình ảnh

| Tỉnh, thành phố | X Quang | Chụp cắt lớp | Siêu âm | Khác |
|-----------------|-----------|--------------|-----------|-----------|
| Hải Phòng | 6 | 2 | 7 | 1 |
| Quảng Trị | 5 | 1 | 4 | 0 |
| Đà Nẵng | 5 | 1 | 3 | 2 |
| Quảng Ninh | 5 | 1 | 5 | 2 |
| Lào Cai | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Nghệ An | 4 | 1 | 4 | 0 |
| Hà Nội | 4 | 1 | 4 | 2 |
| Tp Hồ Chí Minh | 10 | 2 | 1 | 8 |
| Kiên Giang | 8 | 1 | 5 | 5 |
| Cần Thơ | 3 | 3 | 1 | 3 |
| Lâm Đồng | 4 | 1 | 4 | 2 |
| Tổng số | 57 | 15 | 40 | 28 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(4) Dược

Các bệnh viện tại Việt Nam không còn tình trạng thiếu thuốc như mười năm trước. Dự trữ thuốc của các bệnh viện đủ dùng trong vòng 30 ngày, khi cần thiết có thể yêu cầu các công ty dược cung ứng thuốc ngay theo phương thức trả sau. Cần có cơ chế thích hợp cho việc cung ứng thuốc cấp cứu trong các tình huống khẩn cấp, có nhiều nạn nhân bị TNGT vào viện cùng thời gian; thực hiện các cơ chế đã được Bộ Tài chính cho phép áp dụng trong các tình huống khẩn cấp như được chỉ định thầu, chào hàng cạnh tranh thay cho đấu thầu.

(5) Phòng mổ

Phòng mổ của các bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố hiện nay đã được chú ý nâng cấp cả về phương tiện lẫn khả năng chuyên môn kỹ thuật. Các phòng mổ đều được trang bị máy theo dõi quá trình mổ (monitor), máy hút, máy thở, điện tim... nên đã hỗ trợ tiến hành được các trường hợp mổ khó. Với việc chẩn đoán bằng hình ảnh tốt nhờ máy chụp cắt lớp điện toán CT nên hầu hết các bệnh viện tuyến tỉnh đều mổ được các trường hợp chấn thương sọ não, không phải chuyển lên tuyến trung ương. Số liệu các phương tiện kỹ thuật hiện có tại 7 tỉnh phía Bắc được điều tra như sau:

Bảng 8.3.7 Trang thiết bị phòng mổ

| Tỉnh, thành phố | Máy theo dõi | Máy hút | Khác |
|-----------------|--------------|-----------|-----------|
| Hải Phòng | 14 | 14 | 0 |
| Quảng Trị | 4 | 0 | 0 |
| Đà Nẵng | 8 | 8 | 20 |
| Quảng Ninh | 5 | 9 | 10 |
| Lào Cai | 0 | 0 | 6 |
| Nghệ An | 7 | 7 | 0 |
| Hà Nội | 6 | 6 | 0 |
| Tổng số | 44 | 44 | 36 |

(iii) Chi phí đối với nạn nhân TNGT

60% Nạn nhân TNGT thường rất nặng, tổn thương nhiều nơi (đa chấn thương) nên điều trị rất tốn kém. Theo thống kê tại bệnh viện Ưng Bí (Quảng Ninh) tổng chi phí một năm điều trị cho nạn nhân tai nạn giao thông hết 6 tỷ/tổng kinh phí bệnh viện 63 tỷ (chiếm gần 10%), thành phố Hồ Chí Minh hết 42 tỷ/tổng ngân sách cho bệnh viện 104 tỷ (30%), Kiên Giang hết 40 tỷ/tổng ngân sách bệnh viện 138 tỷ (28,9%); Cần Thơ hết 2 tỷ/tổng ngân sách bệnh viện 6,6 tỷ (30%) và Lâm Đồng hết 5,25 tỷ/tổng ngân sách bệnh viện 36,5 tỷ (14,87%). Các con số điều tra nói lên khó khăn của các bệnh viện trong khi kinh phí được cấp hằng năm còn rất hạn chế nhưng vẫn phải dành ra một tỷ lệ đáng kể (thấp nhất là 10%, cao nhất là 30%) để cấp cứu nạn nhân TNGT. Một số trường hợp tổn thương rất nặng, chi phí tốn kém hàng trăm triệu đồng mà không có bảo hiểm thanh toán đã gây khó khăn lớn cho các bệnh viện. Số liệu điều tra được tại 4 tỉnh, thành phố phía Nam như sau:

Bảng 8.3.8 Chi phí cho nạn nhân TNGT tại bệnh viện

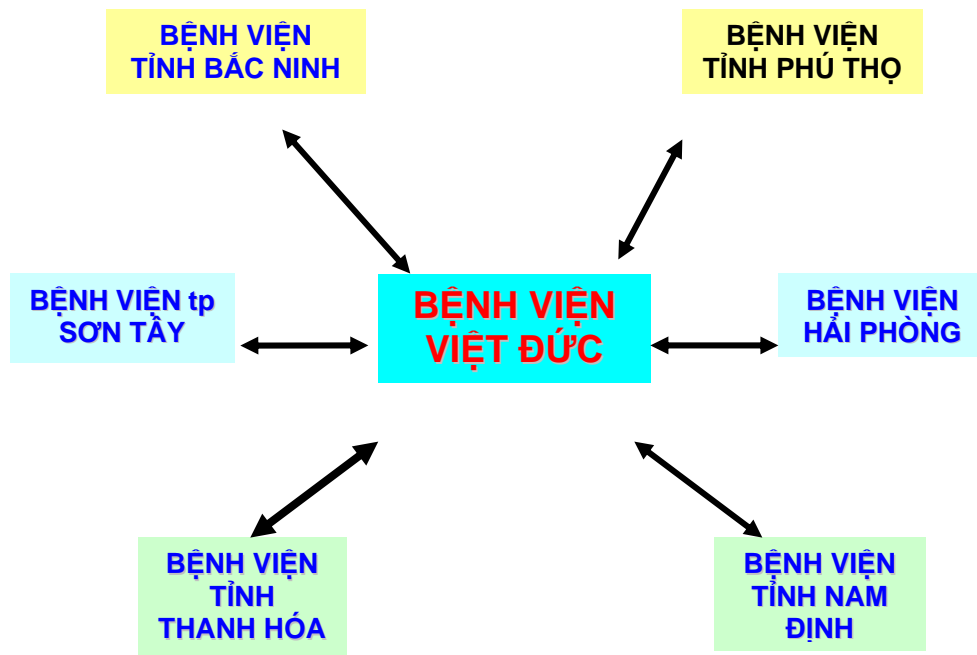
| Tỉnh, thành phố | HCM | Kiên Giang | Cần Thơ | Lâm Đồng |
|--|-----|------------|---------|----------|
| Số ngày điều trị trung bình | 6 | 4.2 | 2 | 11 |
| Tổng chi phí cho nạn nhân TNGT mỗi năm (Tỷ VND) | 42 | 40 | 2 | 5,25 |
| Tổng ngân sách dành cho bệnh viện mỗi năm (Tỷ VND) | 140 | 138 | 6.6 | 36,5 |

(iv) Hệ thống bệnh viện vệ tinh:

(1) Hệ thống bệnh viện vệ tinh tại Hà Nội

Nhằm giảm tải cho bệnh viện Việt Đức là bệnh viện Ngoại khoa chấn thương lớn nhất phía Bắc tại Hà Nội, từ năm 2005, Bộ Y tế đã quyết định nâng cấp trang thiết bị kỹ thuật và y tế tại 6 bệnh viện tỉnh xung quanh Hà Nội: Bắc Ninh, Phú Thọ, Hà Tây, Hải Phòng, Thanh Hóa và Nam Định. Các bệnh viện này có thể giải quyết tại chỗ hầu hết các trường hợp cấp cứu TNGT và thu dung thêm bệnh nhân các tỉnh lân cận. Nhờ chủ trương này mà tình trạng nạn nhân TNGT của các địa phương dồn về Hà Nội đã bước đầu giảm. Tuy nhiên, với tỷ lệ nạn nhân TNGT tăng mạnh vào năm 2007, các bệnh viện tuyến tỉnh không đáp ứng đủ, một lần nữa gây quá tải cho Bệnh viện Việt Đức.

Hình 8.3.2 Hệ thống bệnh viện vệ tinh Hà Nội



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(2) Hệ thống bệnh viện vệ tinh tại các địa phương

Nhìn chung tại các tỉnh, thành phố khác chưa thành lập được các bệnh viện vệ tinh nên hầu hết nạn nhân đều được chuyển đến bệnh viện đa khoa tuyến tỉnh gây nên tình trạng quá tải lớn cho các bệnh viện này, nhất là vào các dịp ngày lễ, Tết số lượng nạn nhân TNGT tăng vọt trong khi các bệnh viện chỉ có kíp trực giải quyết nên phải huy động thêm cán bộ đến hỗ trợ.

(3) Hệ thống cấp cứu tại các điểm đen giao thông

Hoàn toàn dựa vào hệ thống bệnh viện hiện có tại địa bàn. Nhiều trường hợp tai nạn ở xa các cơ sở y tế nên thời gian và phương tiện vận chuyển đến bệnh viện khó khăn. Bộ Y tế đang có chủ trương xây dựng thêm các cơ sở y tế tại các điểm đen TNGT.

5) Nhân lực tại các bệnh viện

(i) Bệnh viện tuyến tỉnh

Hiện nay, nguồn nhân lực cho các bệnh viện tương đối đủ về số lượng nhưng về chất lượng còn đáng lo ngại. Các bệnh viện tuyến tỉnh còn thiếu các thầy thuốc chuyên khoa (chấn thương, hồi sức cấp cứu, nhân viên phòng mổ) có chất lượng cao đạt trình độ "Chuyên khoa cấp II" theo qui định của Ngành Y tế. Theo kết quả điều tra cho thấy có tỉnh như Quảng Trị, Lào Cai, Nghệ An không có bác sỹ chuyên khoa cấp II nào, lực lượng chuyên khoa cấp I cũng rất thấp (Quảng Trị, Lào Cai, Nghệ An chỉ có từ 1 đến 2 bác sỹ CK cấp I) nên không đủ khả năng giải quyết các nạn nhân TNGT phức tạp cần can thiệp chuyên khoa sâu như lồng ngực, sọ não. Phần lớn các trường hợp này phải gửi lên tuyến trên trong khi đường vận chuyển

xa đến 300km sẽ gây tai biến khi vận chuyển. Nhiều bệnh viện trung ương như Việt Đức, Chợ Rẫy, Trung ương Huế... đã phải cử các đội lưu động với các thầy thuốc giỏi đi hỗ trợ các bệnh viện tuyến tỉnh còn thiếu bác sỹ chuyên khoa. Nhu cầu đào tạo bác sỹ chuyên khoa cấp I, cấp II cho các bệnh viện tuyến tỉnh là rất cao nhưng vì nhiều lí do (thiếu kinh phí), địa phương không hỗ trợ thêm thì người đi học không có khả năng tự trang trải kinh phí ăn, ở, đi lại, học tập, nhất là đi học sẽ mất nguồn thu nhập thêm từ khám chữa bệnh ngoài giờ nên nhiều bác sỹ của các địa phương đã không chịu đi học mặc dù có chỉ tiêu đào tạo. Bảng dưới đây cho thấy trình độ và số lượng nguồn nhân lực của các địa phương.

Bảng 8.3.9 Nguồn nhân lực tại các BV tuyến tỉnh

| Tỉnh, thành phố | Tiến sĩ | Cử nhân | CK2 | CK1 | Bác sỹ | Y tá | Khác | Tổng số |
|-----------------|---------|---------|-----|-----|--------|------|------|---------|
| Hai phong | 0 | 3 | 2 | 2 | 4 | 21 | 2 | 34 |
| Quang tri | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 12 | 2 | 20 |
| Da nang | 0 | 5 | 1 | 4 | 2 | 26 | 7 | 45 |
| Quang ninh | 0 | 3 | 1 | 0 | 4 | 19 | 3 | 30 |
| Lao cai | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 11 | 2 | 17 |
| Nghe an | 0 | 2 | 0 | 3 | 5 | 34 | 4 | 48 |
| Ha noi | 1 | 4 | 3 | 5 | 6 | 20 | 14 | 53 |
| Total | 1 | 19 | 7 | 16 | 27 | 143 | 34 | 247 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Bệnh viện tuyến huyện

Tuyến huyện còn thiếu bác sỹ chuyên khoa Ngoại chấn thương, thông thường chỉ có chuyên khoa Ngoại chung nên chỉ đáp ứng được các kỹ thuật mổ cấp cứu nhẹ, các trường hợp tổn thương tương đối khó như Gan, Tụy, Đại tràng, Phổi, Sọ não... đều phải chuyển lên tuyến tỉnh. Nhu cầu cấp thiết là phải có kế hoạch đào tạo bác sỹ chuyên khoa ngoại chấn thương, tiến tới có bác sỹ chuyên khoa cấp 1 về Ngoại chấn thương cho các bệnh viện tuyến huyện. Đây là bài toán rất khó cho các địa phương, cần có chế độ chính sách phù hợp mới giải quyết được

6) Cấp cứu nạn nhân hàng loạt khi có TNGT nghiêm trọng

(i) Thực trạng hiện nay

Tai nạn giao thông đối với xe khách là phương tiện chở nhiều người nên hậu quả xảy ra rất nghiêm trọng. Những năm gần đây, nhiều vụ TNGT nghiêm trọng như: Đổ tàu thống nhất S1 tại Lăng Cô (Huế), tai nạn xe khách tại các tỉnh: Quảng trị, Nghệ An, Khánh Hòa, Bình Định đều có số nạn nhân chết và bị thương lên tới hàng chục người. Đặc biệt nghiêm trọng là đổ tàu thống nhất có số nạn nhân lên tới gần 100 người, cháy xe khách tại Bắc Ninh số nạn nhân lên tới 91 người. Số lượng lớn nạn nhân dồn đến bệnh viện trong cùng một lúc đã gây lúng túng trong tiếp nhận, phân loại, điều trị và làm rối loạn các hoạt động bình thường của các bệnh viện. Con số điều tra thu thập được các năm gần đây cụ thể tại một số địa phương như sau:

Bảng 8.3.10 Tai nạn giao thông nhiều nạn nhân

| Địa điểm | Số nạn nhân | Chết | Bị thương |
|-------------------|-------------|------------|------------|
| Lăng Cô (Huế) | 111 | 11 | 100 |
| Hải Lăng (Q. Trị) | 60 | 25 | 35 |
| Kỳ Anh (Nghệ An) | 22 | 4 | 18 |
| Bắc Ninh | 91 | 51 | 40 |
| Khánh Hòa | 35 | 15 | 10 |
| Bình Định | 25 | 10 | 15 |
| Dac Lak | 25 | 24 | 01 |
| TỔNG CỘNG | 369 | 140 | 219 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Theo kết quả điều tra năm 2005 của Bộ Y tế trên 19 tỉnh, thành phố thì các bệnh viện tuyến tỉnh đều xây dựng kế hoạch đối phó với tai nạn giao thông có nhiều nạn nhân: các bệnh viện đều bố trí nơi tiếp nhận, phân loại nạn nhân, hồi sức cấp cứu, phòng mổ... nhưng chỉ sẵn sàng được với các tình huống có dưới 20 nạn nhân; khi có từ trên 20 đến 50 nạn nhân thì rất lúng túng do thiếu nguồn nhân lực, trang thiết bị...

(ii) Kiến thức và năng lực

Các kiến thức cần thiết đối phó với tình huống tai nạn giao thông có nhiều nạn nhân nói chung còn yếu; phần lớn chưa được đào tạo bài bản, chỉ dựa vào kinh nghiệm hoặc hướng dẫn từ khi còn học đại học Y. Một số kiến thức còn yếu là:

- Giải quyết nạn nhân tại hiện trường: Hầu hết nạn nhân sau khi giải thoát khỏi hiện trường đều được đưa ngay về các bệnh viện mà chưa qua phân loại và cấp cứu. Công tác tổ chức tại hiện trường hầu như không được quan tâm, chỉ có công an và y tế hoạt động mà chưa thấy sự tham gia của các cấp chính quyền, các ngành và các đoàn thể quần chúng. Cần thiết phải có hướng dẫn, đào tạo lại cho các bệnh viện nhất là bệnh viện tuyến huyện là nơi tiếp cận hiện trường tai nạn giao thông sớm nhất.
- Phân loại khi đến bệnh viện: Khi có nhiều nạn nhân thì việc phân loại để có kế hoạch lần lượt cấp cứu nạn nhân là rất quan trọng. Nếu số nạn nhân nhiều thì phải chuẩn bị sẵn địa điểm dự phòng đủ rộng (như hội trường, sân bệnh viện...) làm nơi phân loại.
- Hướng dẫn luồng chuyển nạn nhân từ nơi phân loại đến hồi sức cấp cứu, phòng mổ, phục hồi sau mổ... có mũi tên, bảng hướng dẫn cụ thể rất cần thiết khi có nhiều nạn nhân và người nhà tại bệnh viện.
- Phân công chỉ huy, người phát ngôn với báo chí, phát thanh, truyền hình là rất cần thiết để tập trung lực lượng cho chuyên môn kỹ thuật.
- Bố trí bảo vệ bệnh viện: Khi có tai nạn nhiều người mắc thì ngoài số nạn nhân, còn có nhiều người nhà, người hiếu kỳ, phóng viên báo chí... dồn đến bệnh viện; phương tiện giao thông trong bệnh viện tăng đột biến nên cần phối hợp với công an địa phương hỗ trợ cho lực lượng bảo vệ bệnh viện. Phải qui định khu vực cấm vào (phòng hồi sức cấp cứu, phòng mổ,

hậu phẫu) để có thể tập trung vào chuyên môn.

(iii) Nguồn nhân lực

Khi có TNGT nhiều nạn nhân thì việc huy động thêm nhân viên đến hỗ trợ là rất cần thiết. Như đã mô tả phần trên, nạn nhân thường đến dồn dập vào giờ trực, thường là về đêm nên cần có kế hoạch thông tin, kêu gọi cán bộ đến. Bệnh viện Ưông Bí (Quảng Ninh) quy định là nếu có trên 5 nạn nhân TNGT vào viện cùng một lúc thì lãnh đạo bệnh viện coi như là "tình huống khẩn cấp" đối với bệnh viện. Các Khoa có liên quan như: Phòng khám, hồi sức cấp cứu, phòng mổ, xét nghiệm, chẩn đoán hình ảnh... phải liên lạc điện thoại, khi cần phải cử người đến tận nhà để huy động bác sĩ, y tá, xét nghiệm viên đến hỗ trợ cho kịp trực. Trường hợp quá nhiều nạn nhân (trên 50 nạn nhân) phải bố trí làm việc theo ca kíp liên tục 8 giờ để giải quyết khi nào hết nạn nhân mới quay về chế độ làm việc bình thường. Cũng cần có kế hoạch đảm bảo ăn uống cho nhân viên tại chỗ để có thể làm việc liên tục trong thời gian dài.

(iv) Phối hợp liên ngành

Công tác phối hợp liên ngành rất cần thiết trong trường hợp có nhiều nạn nhân. Ngành Công an giúp bảo vệ hiện trường, bảo vệ bệnh viện; ngành Lao động & Thương binh xã hội lo chế độ chính sách nhất là đối với số đã tử vong tại bệnh viện, ngành bảo hiểm lo chi phí, chính quyền các cấp chỉ đạo việc cấp cứu nạn nhân, tài chính lo kinh phí mua thuốc và vật tư y tế tiêu hao; thông tin truyền thông tiếp nhận và cung cấp thông tin về nạn nhân. Việc phối hợp liên ngành có thể kiểm tra hiệu quả khi tổ chức diễn tập hàng năm.

7) Vai trò của cộng đồng trong cấp cứu nạn nhân TNGT

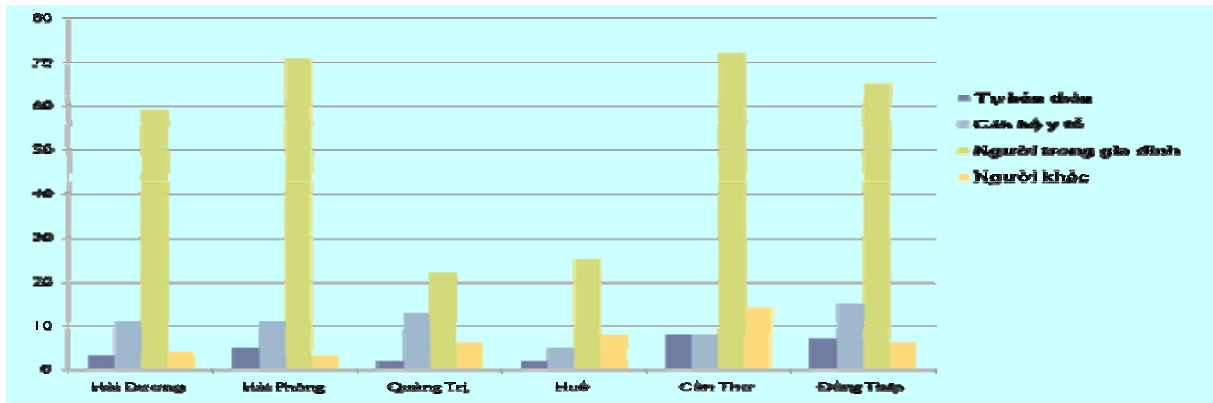
(i) Số liệu thu thập được

Số liệu thu được từ các nghiên cứu tại các tỉnh cho thấy gần 70% các nạn nhân TNGT nhận được sự cấp cứu ban đầu từ cộng đồng (nhân dân); hơn 15% là từ các cán bộ y tế và 15% là từ các nguồn khác.

Theo nghiên cứu tại 6 tỉnh của UNICEF và Bộ Y tế năm 2003 thì trên 70% các trường hợp cấp cứu ban đầu là do người trong gia đình hoặc người đi đường giúp đỡ, số được cán bộ y tế cấp cứu chỉ chiếm có 16%. Phân tích trên 7 tỉnh giám sát tai nạn giao thông của Bộ Y tế cho thấy có tới 55,36% số nạn nhân không được xử trí cấp cứu trước khi đến bệnh viện. Chỉ có 44,63% được xử trí ban đầu (trong số này trên 50% là do cộng đồng) nhưng chất lượng xử trí cũng rất kém: 7,2% trường hợp cầm máu không tốt, 14% nạn nhân không được cố định gãy xương trước khi chuyển đến bệnh viện.

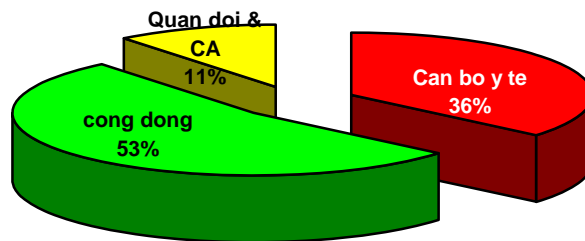
Nghiên cứu của Bộ Y tế về "Đáp ứng y tế khi có thảm họa" năm 2005 cũng cho thấy kết quả tương tự: 53,1% nạn nhân được cộng đồng (nhân dân) cấp cứu; 36,1% nạn nhân được cán bộ y tế cấp cứu và 10,8% do các lực lượng vũ trang (Công an, quân đội) và các đoàn thể quần chúng như thanh niên, phụ nữ, chữ thập đỏ cấp cứu ban đầu trước khi đến bệnh viện. Chi tiết được minh họa bằng biểu đồ sau đây:

Hình 8.3.3 Cộng đồng tham gia cấp cứu nạn nhân



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hình 8.3.4 Cấp cứu nạn nhân tại hiện trường



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Nhu cầu thông tin về cấp cứu ban đầu

Điều tra, nghiên cứu của Bộ Y tế trên 19 tỉnh năm 2005 cho thấy trên 90% nhu cầu của các xã mong muốn được cung cấp các thông tin về kỹ thuật cấp cứu ban đầu có tác dụng thiết thực đến đời sống nói chung và cấp cứu tai nạn giao thông nói riêng như sau: kỹ thuật cầm máu vết thương, kỹ thuật băng bó vết thương tại các vùng bị thương khác nhau trên cơ thể, kỹ thuật cố định gãy xương tại các vị trí khác nhau, kỹ thuật vận chuyển nạn nhân từ hiện trường đến nơi có xe cấp cứu và từ xe cấp cứu đến bệnh viện.

8) Công tác phục hồi chức năng cho nạn nhân TNGT

(i) Nhu cầu phục hồi chức năng

Như trên đã trình bày, TNGT phần lớn gây tổn thương chi, tổn thương não, tổn thương hệ thần kinh sẽ gây di chứng tàn phế suốt đời nên nhu cầu phục hồi chức năng sau khi đã được điều trị tại bệnh viện là rất quan trọng

(ii) Hệ thống phục hồi chức năng hiện có

Tại các bệnh viện cấp tỉnh đã có Khoa Phục hồi chức năng nhưng trang thiết bị, phương tiện luyện tập để phục hồi chức năng còn nghèo nàn, còn thiếu cán bộ chuyên khoa phục hồi chức năng để hướng dẫn người bệnh luyện tập

(iii) Nhu cầu phát triển thời gian tới

Tai nạn giao thông gia tăng khiến số nạn nhân nhiều và gia tăng, khả năng hiện có không đáp ứng được. Cần phát triển thêm cả về số lượng và chất lượng các

Khoa Phục hồi chức năng tại các bệnh viện tỉnh, tiến tới có bộ phận phục hồi chức năng tại các bệnh viện tuyến huyện để từng bước đưa phục hồi chức năng về sát với cộng đồng hơn.

(iv) Phát triển công tác phục hồi chức năng dựa vào cộng đồng

Đây là hướng chủ yếu nhất vì đa số người bệnh không có điều kiện đến được các Trung tâm phục hồi chức năng và không có khả năng mua các phương tiện đắt tiền để tập luyện. Bộ Y tế đã có chương trình phục hồi chức năng dựa vào cộng đồng với các phương tiện sẵn có tại chỗ, với người hướng dẫn và hỗ trợ tập luyện chính là người thân trong gia đình. Làm được điều này sẽ có hiệu quả lớn, ít tốn kém và được đông đảo nhân dân hưởng ứng.

9) Hệ thống thông tin quản lý

Đã áp dụng phần mềm quản lý bệnh viện theo chuẩn ICD 10 của WHO, tuy nhiên còn có các thông tin chưa đáp ứng được với nhu cầu thống kê về TNGT như: Phân loại theo vị trí tổn thương, theo nhóm tuổi, theo thời gian

Cần có hệ thống bổ sung: Hệ thống thống kê tai nạn giao thông cần được bổ sung cho các bệnh viện để cung cấp thông tin hoà nhập với hệ thống thông tin cả nước.

Thành lập Trung tâm dữ liệu thông tin TNGT: Ngành Y tế sớm thành lập Hai trung tâm dự liệu về nạn nhân TNGT vào cấp cứu tại các cơ sở y tế để hoà nhập với Trung tâm dữ liệu quốc gia nhằm thống nhất các chỉ số, số liệu báo cáo với Chính phủ và quốc tế

8.4. Các tồn tại và khuyến nghị

1) Thiếu các thông tin chính xác về nạn nhân TNGT

Đánh giá đúng thực chất số nạn nhân bị TNGT vào cấp cứu tại các bệnh viện trung ương và địa phương là cần thiết để Nhà nước có cơ sở đầu tư cho Ngành Y tế đủ năng lực cấp cứu, trả lại cho các nạn nhân trở về cuộc sống bình thường. Việc nói quá lên hoặc bớt đi so với thực tế đều mang lại hậu quả đầu tư không đúng mức với thực tế. Trong các năm qua, ngành Y tế đã phối với WHO xây dựng và ban hành biểu mẫu báo cáo chính thức để có thể hoà nhập các số liệu về tình hình bệnh tật, tai nạn, thương tích với quốc tế theo tiêu chuẩn mới nhất hiện nay là ICD 10 trong đó có mục thống kê số nạn nhân bị tổn thương do TNGT. Tuy còn một số bất cập cần được bổ sung thêm như chưa thống kê rõ các nhóm tuổi, thống nhất phân loại vị trí tổn thương, thời gian nhập viện và mức độ được cấp cứu về chuyên môn trước khi đến bệnh viện nhưng các thông tin về số nạn nhân là đúng và có địa chỉ cụ thể, có thể xác định hồi cứu được khi cần thiết. Các năm tới hệ thống này cần được đầu tư để khắc phục nhược điểm, thêm các chỉ số nói trên để có thể cung cấp các số liệu chi tiết hơn, phục vụ cho công tác lập kế hoạch và nghiên cứu về TNGT.

2) Công tác cấp cứu trước khi đến bệnh viện còn yếu

(i) Cấp cứu nạn nhân ngay tại hiện trường

- Trước hết cần tăng cường năng lực cấp cứu cho đội ngũ cán bộ y tế đang công tác tại hệ thống cấp cứu 115 phần lớn là bác sỹ đa khoa, chưa được huấn luyện chuyên sâu về cấp cứu ngoại khoa, bỏng... có thể kèm theo TNGT.
- Có chương trình dài hạn về lí thuyết và thực hành cấp cứu cho cộng đồng.

- Có chương trình tập huấn về giải quyết các trường hợp tai nạn giao thông có nhiều nạn nhân cho các cấp chính quyền, các ngành, các đoàn thể xã hội cùng tham gia với y tế

(ii) Thiếu hệ thống quản lý thông tin cấp cứu (MIS)

- Rất cần thiết phải thiết lập hệ thống thông tin cấp cứu tại Việt Nam. Hệ thống này sẽ dựa trên việc sử dụng máy điện thoại di động, các điểm điện thoại cấp cứu dọc theo các trục đường giao thông. Tuy nhiên còn có nhiều khó khăn trong việc duy trì, bảo vệ và sử dụng đúng mục đích các điểm điện thoại này.
- Vì tai nạn giao thông có thể xảy ra tại bất cứ đâu nên việc thiết lập hệ thống điện thoại cấp cứu là rất quan trọng (thí dụ các điểm điện thoại dọc theo các trục giao thông chỉ sử dụng cho mục đích gọi cấp cứu 115 hoặc gọi cảnh sát 113), đặc biệt là đối với khu vực nông thôn, các vùng sâu, vùng xa là nơi còn thiếu hệ thống điện thoại trong nhân dân hoặc chưa phủ sóng điện thoại di động.
- Thiết lập hệ thống điện thoại định vị vệ tinh toàn cầu (GPS) trong cấp cứu sẽ làm tăng khả năng tìm kiếm nơi xảy ra tai nạn giao thông và tìm kiếm nạn nhân nhanh hơn.
- Thiết lập hệ thống thông tin chỉ huy cấp cứu y tế tại các thành phố lớn như: Hà Nội, thành phố HCM, Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ...

(iii) Hệ thống cấp cứu 115 còn chưa đầy đủ

- KIỆN TOÀN HỆ THỐNG CẤP CỨU 115 HIỆN CÓ: Hệ thống 115 hiện nay chỉ còn tồn tại ở các thành phố lớn và một số ít tỉnh. Ngành Y tế cần kiến nghị với Chính phủ và có hướng dẫn cụ thể cho UBND các tỉnh sớm khôi phục lại hệ thống 115 và có quy chế thống nhất
- Bộ Y tế ban hành quy định các bệnh viện phải sử dụng các xe cấp cứu hiện có để hoạt động như xe 115, khắc phục tình trạng hiện nay các bệnh viện chỉ sử dụng xe cấp cứu để chuyển bệnh nhân lên tuyến trên mà không sử dụng để làm công tác cấp cứu ngoại viện, nhất là cấp cứu cho nạn nhân TNGT
- Đầu tư để trang bị các xe cấp cứu đạt chuẩn thống nhất về chủng loại, trang thiết bị và thuốc kèm theo
- Thực hiện “xã hội hoá” để nhiều thành phần kinh tế có thể tham gia vào hệ thống 115 theo quy định của Ngành Y tế. Các thành phần kinh tế này sẽ được hưởng các ưu đãi như miễn thuế nhập khẩu xe cấp cứu nguyên chiếc và phải cam đoan sử dụng đúng mục đích, nếu không sẽ bị truy thu thuế cao.

3) Còn thiếu nguồn nhân lực, trang thiết bị cấp cứu cho các bệnh viện

Điều quan trọng nhất trong cấp cứu chấn thương là cầm máu và điều trị các cơ quan bị tổn thương. Các thầy thuốc cấp cứu Ngoại khoa cần phải có kỹ năng tốt về các quy trình này. Các trường hợp chấn thương sọ não thường hay xảy ra nhất đối với nạn nhân TNGT, nhiều nạn nhân loại này phải chờ chuyển về các bệnh viện trung ương mất nhiều thời gian lại thêm nguy hiểm. Nâng cao năng lực phẫu thuật thần kinh là rất cần thiết đối với các bệnh viện tuyến tỉnh. Thêm vào đó, các thiết bị chẩn đoán hình ảnh như máy chụp cắt lớp điện toán (CT Scanner), siêu âm, X quang

là rất cần thiết cho việc chẩn đoán vị trí và mức độ tổn thương nên cần được cung cấp thêm cho các bệnh viện tỉnh. Đối với bệnh viện tuyến huyện việc xác định mức độ tổn thương nặng của nạn nhân và làm ổn định nạn nhân bằng truyền dịch, truyền máu trước khi phẫu thuật hoặc chuyển lên bệnh viện tỉnh là rất cần thiết. Tuy nhiên các điều kiện nói trên lại chưa được làm tốt tại bệnh viện tỉnh và huyện.

4) Thiếu thông tin giáo dục cho cộng đồng về cấp cứu ban đầu cho nạn nhân TNGT

Cộng đồng là người tham gia cấp cứu ban đầu nhiều nhất đối với nạn nhân TNGT, nhất là tại nông thôn và các vùng sâu, vùng xa. Vì vậy rất cần thiết phải cung cấp các thông tin giáo dục về kỹ thuật cấp cứu ban đầu cho họ. Hội Chữ thập đỏ đã tham gia nhiều vào công việc này tại trung ương và địa phương. Hiện nay đã có một số lớp tập huấn về cấp cứu ban đầu cho cộng đồng và đã có dự án kết hợp giữa Bộ Y tế và Hội CTĐ về việc này.

5) Thiếu chuẩn bị cho cấp cứu tai nạn có nhiều nạn nhân

Thực tế là các bệnh viện của Việt Nam còn thiếu khả năng trong việc cấp cứu TNGT có nhiều nạn nhân. Bên cạnh việc thiếu kiến thức, kỹ năng cấp cứu nhiều nạn nhân đến cùng một lúc thì còn thiếu phối hợp giữa các ngành, đoàn thể, các cấp chính quyền địa phương nơi xảy ra tai nạn giao thông nghiêm trọng có nhiều nạn nhân.

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

9.1 Trình tự xác định vấn đề

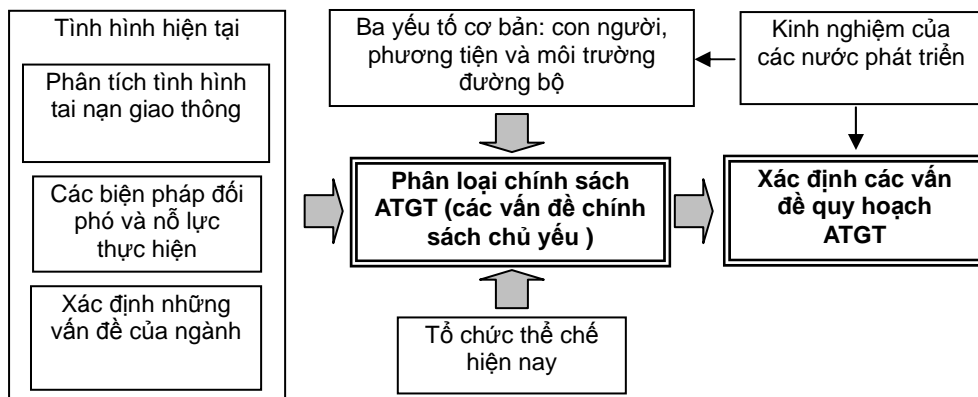
Trong các chương trước, tình hình tai nạn giao thông cũng như những cố gắng nỗ lực của các cơ quan hữu quan kể cả các cơ quan tài trợ quốc tế về vấn đề ATGT đã được đề cập đến. Tuy nhiên hiệu quả của những nỗ lực đó chưa được nhân rộng và chưa đủ để xóa bỏ tai nạn giao thông. Hiện nay tình hình trở nên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

Các biện pháp an toàn giao thông nói chung được phát triển dựa trên những yếu tố cơ bản của xã hội giao thông, đó là con người, phương tiện, và môi trường giao thông – môi trường giao thông đường bộ. Các biện pháp đối phó phù hợp sẽ được thiết lập có xét đến sự kết hợp của ba yếu tố đó. Phương thức đó đã được đưa vào áp dụng không chỉ ở Nhật Bản mà còn cả ở các nước phát triển. Có thể chắc chắn là sẽ không bị phản đối khi áp dụng ba yếu tố cơ bản này đối với chính sách an toàn giao thông ở Việt Nam.

Đã có nhiều nỗ lực to lớn được thực hiện để giảm bớt tai nạn giao thông trong vài thập kỷ qua ở các nước phát triển, nhiều biện pháp và công cụ đối phó đã được phát triển. Những biện pháp và công cụ đó sẽ rất hữu ích đối với tình hình an toàn giao thông ở Việt Nam. Tuy nhiên, sự gia tăng nhanh chóng phương tiện cơ giới với số lượng lớn là mô tô xe máy ở Việt Nam là nguyên nhân làm tình hình giao thông trở nên phức tạp hơn, do đó việc áp dụng các biện pháp và công cụ này cần được xem xét kỹ lưỡng. Hơn nữa, trong khi tốc độ cơ giới hoá phát triển nhanh chóng, thì việc cải cách thể chế lại không theo kịp, kể cả việc phát triển nguồn tài chính và nhân lực. Vì vậy chiến lược và quy hoạch tổng thể mới về an toàn giao thông cần phải tập trung đồng thời vào việc thực hiện các biện pháp có hiệu quả và cả việc phát triển thể chế.

Trình tự xác định vấn đề được trình bày trong Hình 9.1.1. Để phát triển một kế hoạch chiến lược toàn diện, những vấn đề khác nhau sẽ được phân loại theo một số lĩnh vực tập trung dựa trên những yếu tố cơ bản và ngành chịu trách nhiệm tương ứng, đó là những vấn đề chính sách chủ yếu như được trình bày trong bảng 9.1.1. Những vấn đề chính sách chủ yếu sẽ được tiếp tục chi tiết hoá để thực hiện, được gọi là vấn đề quy hoạch. Những vấn đề quy hoạch sẽ được xác định trên cơ sở tình hình tai nạn giao thông hiện tại và những chính sách hiện nay về an toàn giao thông cũng như tham khảo kinh nghiệm ở các nước phát triển khác.

Hình 9.1.1 Trình tự xác định vấn đề an toàn giao thông



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Bảng 9.1.1 Xác định những vấn đề an toàn giao thông hiện tại

| | Vấn đề chính sách trước tai nạn | | | Vấn đề chính sách sau tai nạn |
|---|--|---|--|--|
| | Môi trường giao thông đường bộ | Con người | Phương tiện | |
| Bộ GTVT/ Sở GTVT/ Sở GTCC (Kỹ thuật) | <ul style="list-style-type: none"> Phát triển đường bộ an toàn Phát triển thiết bị an toàn GT Quản lý giao thông phù hợp ATGT khi thi công | <ul style="list-style-type: none"> Hệ thống cấp giấy phép lái xe Giáo dục và quản lý lái xe Quản lý ATGT trong các tổ chức Vận tải | <ul style="list-style-type: none"> Hệ thống đăng kiểm phương tiện | |
| Bộ CA/ Sở CA/ Cảnh sát GT (Cưỡng chế thi hành) | <ul style="list-style-type: none"> Kiểm soát và điều khiển giao thông và | <ul style="list-style-type: none"> Cưỡng chế thi hành luật giao thông | <ul style="list-style-type: none"> Hệ thống đăng ký phương tiện | <ul style="list-style-type: none"> Điều tra tai nạn |
| Bộ GD ĐT/ Sở GDĐT (Giáo dục) | | <ul style="list-style-type: none"> Giáo dục ATGT tại trường học | | |
| Bộ Y tế/ Sở Y tế (Cấp cứu) | | | | <ul style="list-style-type: none"> Hệ thống cấp cứu y tế Hệ thống bảo hiểm tai nạn |
| Tuyên | | <ul style="list-style-type: none"> Văn hoá ATGT | | |

| | Vấn đề chính sách trước tai nạn | | | Vấn đề chính sách sau tai nạn |
|--|---------------------------------|--|-------------|-------------------------------|
| | Môi trường giao thông đường bộ | Con người | Phương tiện | |
| truyền (Giáo dục) | | <ul style="list-style-type: none"> ■ Các chiến dịch / tuyên truyền thu hút sự quan tâm của xã hội | | |
| Các chủ đề liên ngành | 6a | Tăng cường thể chế (Luật và quy định, chức năng của UBATGTQG, v.v) | | |
| | 6b | Nghiên cứu và phát triển (Cơ sở dữ liệu, hệ thống thông tin v.v) | | |
| | 6c | <ul style="list-style-type: none"> ■ Phát triển nguồn lực (nhân lực và tài chính) | | |
| | | | | |
| MOT: | Bộ Giao thông vận tải | | | |
| PDOT: | Sở Giao thông vận tải | | | |
| TUPWS: | Sở Giao thông công chính | | | |
| MOPS: | Bộ Công an | | | |
| PDPS: | Công an tỉnh/thành phố | | | |
| DTP: | Cảnh sát giao thông | | | |
| MOET: | Bộ Giáo dục đào tạo | | | |
| DOET: | Sở Giáo dục đào tạo | | | |
| MOH: | Bộ Y tế | | | |
| DOH: | Sở Y tế | | | |
| 6 mục và 10 lĩnh vực chính (theo các số trong các ô nêu trên) | | | | |
| 1 Phát triển môi trường đường an toàn dựa trên chức năng đường bộ | | | | |
| 2 Phát triển lái xe an toàn và an toàn phương tiện | | | | |
| a Xe an toàn | | | | |
| b An toàn phương tiện | | | | |
| 3 Duy trì trật tự đường bộ | | | | |
| 4 Phát triển giáo dục và tuyên truyền | | | | |
| a Giáo dục ATGT | | | | |
| b Phát triển văn hóa giao thông/ tuyên truyền | | | | |
| 5 Phát triển hệ thống cấp cứu y tế và trợ giúp nạn nhân tai nạn | | | | |
| 6 Phát triển thể chế và nguồn lực | | | | |
| a Quản lý | | | | |
| b Tăng cường nghiên cứu và phát triển ATGT bền vững | | | | |
| c Phát triển nguồn lực để đảm bảo việc triển khai chính sách ATGT | | | | |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

9.2 Tóm tắt các vấn đề an toàn giao thông hiện tại

Các nội dung xem xét trong các chương trước sẽ được tổng hợp để xác định những vấn đề về chính sách và quy hoạch cho nghiên cứu quy hoạch tổng thể. Tình hình và những vấn đề tồn tại sẽ được chia thành hai phần: ngành và liên

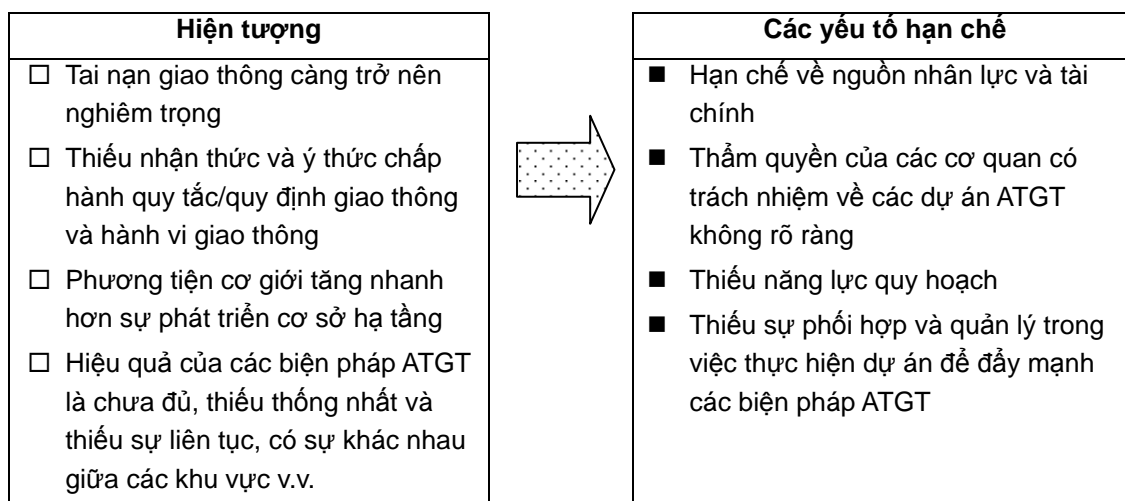
ngành bao gồm các lĩnh vực cơ sở hạ tầng, cưỡng chế thi hành, giáo dục và cấp cứu. Tóm tắt được nêu trong Bảng 9.2.1 và những vấn đề chính sẽ được thảo luận dưới đây.

1) Tình hình và những vấn đề liên ngành

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

Các biện pháp an toàn giao thông không chỉ là việc đội mũ bảo hiểm, mà còn có nhiều vấn đề khác cần được giải quyết. Vấn đề liên ngành có ý nghĩa nhất hiện nay là làm thế nào để thiết lập một cơ chế phù hợp cho việc phát triển bền vững và thực hiện các chính sách về an toàn giao thông mà các chính sách đó sẽ thay đổi phù hợp với sự phát triển kinh tế trong tương lai cũng như sự phát triển của các phương tiện cơ giới. Hình 9.2.1 trình bày hiện tượng và các yếu tố hạn chế đối với các vấn đề liên ngành. Các yếu tố hạn chế cơ bản là sự phát triển nguồn tài chính và nguồn nhân lực, và tăng cường thể chế.

Hình 9.2.1 Hiện tượng và những yếu tố hạn chế đối với những vấn đề liên ngành



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

2) Tình hình và những vấn đề chuyên ngành

(i) Cơ sở hạ tầng/quản lý giao thông

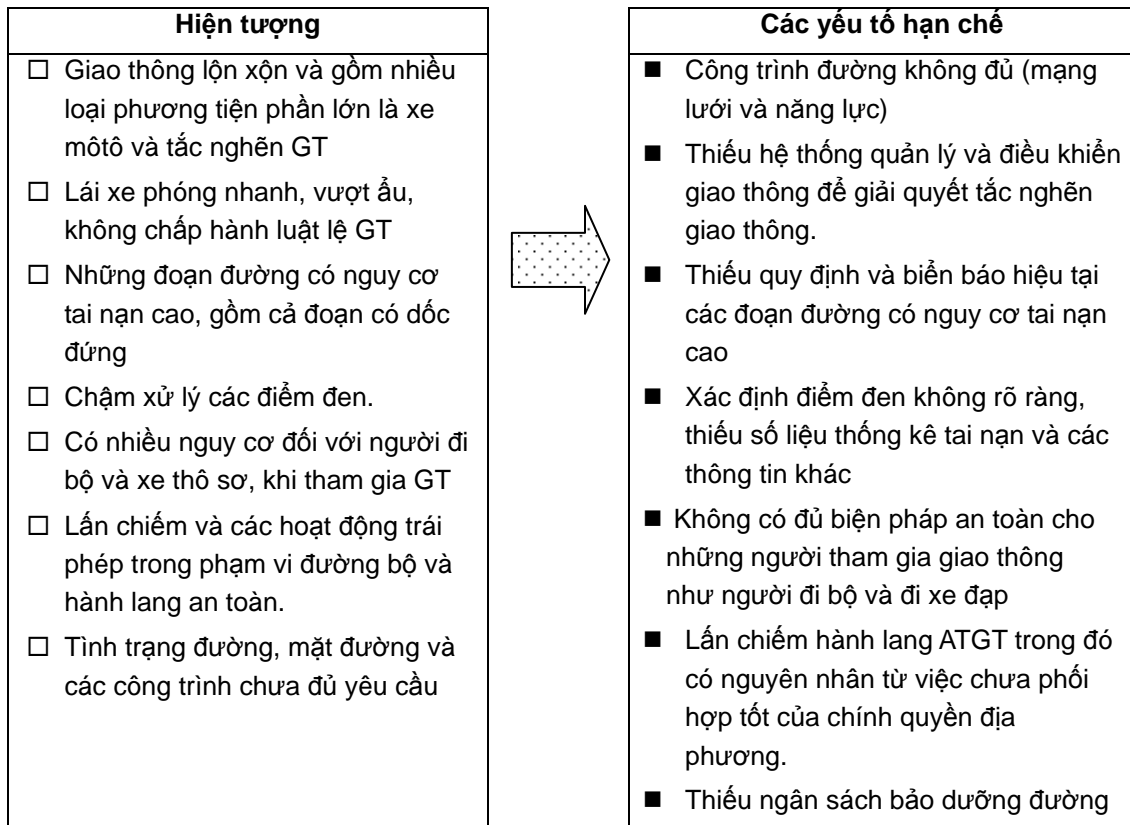
Sự gia tăng nhanh chóng các phương tiện cơ giới và năng lực/mạng lưới đường bộ không đủ là nguyên nhân chính của tình trạng tắc nghẽn giao thông, đặc biệt ở đô thị lớn. Tắc nghẽn giao thông có thể một trong những nguyên nhân gây tai nạn giao thông, nhưng nguyên nhân chính của tai nạn giao thông là lỗi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

quy tắc giao thông.

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

Việc lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường bộ là một vấn đề nghiêm trọng khác. Những quy định về bảo vệ hành lang an toàn đã được quy định rõ ràng, tuy nhiên việc thực hiện cần được tổ chức tốt để đảm bảo hành lang an toàn giao thông, đây là trách nhiệm của các chính quyền địa phương. Hiện tượng và các yếu tố hạn chế được tóm tắt trong hình 9.2.2.

Hình 9.2.2 Hiện tượng và các yếu tố hạn chế trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng và quản lý giao thông



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(ii) Hoạt động vận tải

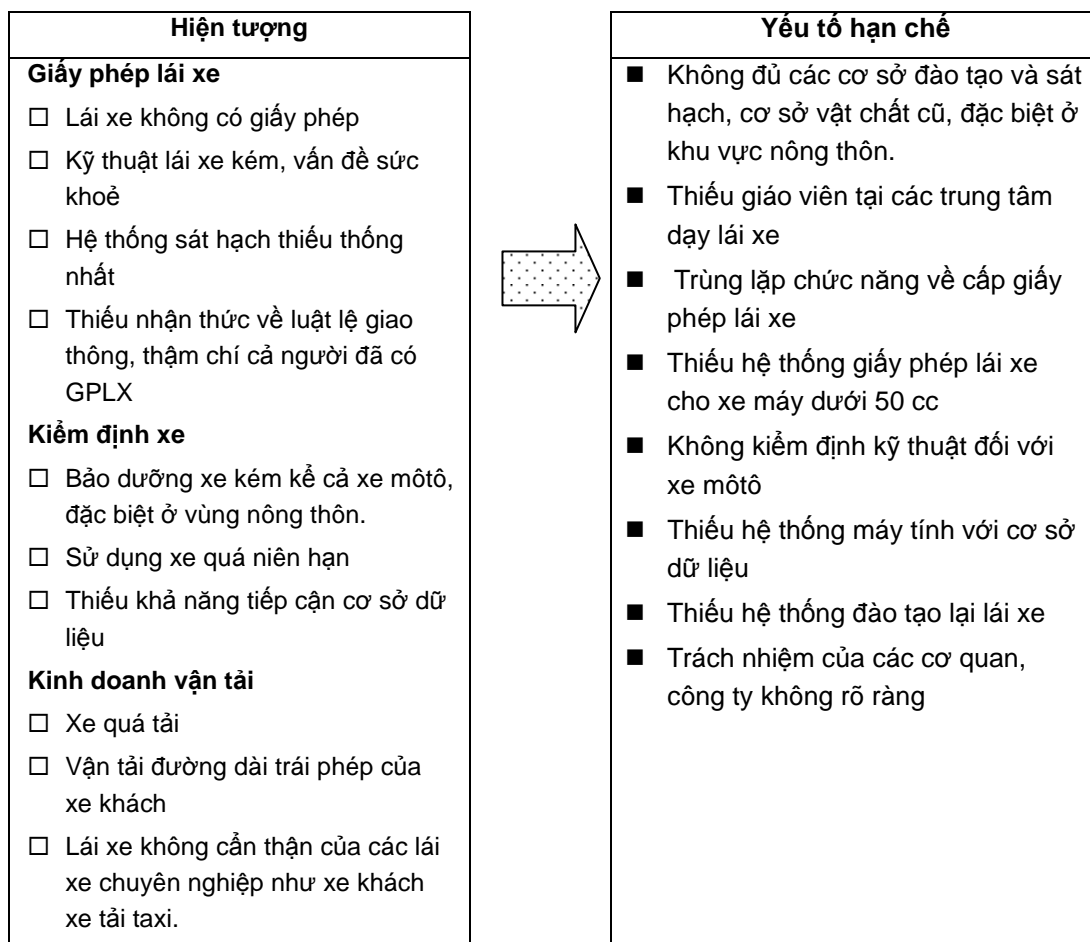
Trong chuyên ngành này, sẽ thảo luận về 3 yếu tố: giấy phép lái xe, đăng kiểm xe và kinh doanh vận tải. Về hệ thống cấp giấy phép lái xe, hệ thống sát hạch lái xe đối với xe ô tô có chương trình đào tạo dài hơn và kiểm tra sát hạch chặt chẽ. Nhưng việc lấy giấy phép lái xe mô tô được thực hiện dễ dàng hơn, chỉ cần có kỹ năng lái xe tối thiểu và kiến thức tối thiểu về quy định và quy tắc giao

thông. Vì vậy có thể nói rằng nét đặc thù của giao thông Việt Nam được thể hiện là nhiều người tham gia giao thông không có đủ kiến thức hoặc sự hiểu biết về quy tắc giao thông và các hành vi giao thông. Một vấn đề khác trong hệ thống cấp giấy phép là thiếu trung tâm đào tạo và sát hạch; số lượng các trung tâm đào tạo, sát hạch không đủ để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao hiện nay, đặc biệt ở khu vực nông thôn.

Hệ thống đăng kiểm xe đã được cải thiện với vai trò quan trọng của Cục Đăng kiểm Việt Nam, nhưng cho đến nay không có quy định kiểm định kỹ thuật đối với xe mô tô. Ngoài ra, thông tin về đăng kiểm xe là rất quan trọng đối với việc cưỡng chế thi hành, nhưng vào lúc này, cơ sở dữ liệu chỉ có trong phạm vi từng địa phương, chưa có hệ thống thông tin nối mạng trong phạm vi cả nước

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

Hình 9.2.3 Hiện tượng và những yếu tố hạn chế đối với chuyên ngành kinh doanh vận tải



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

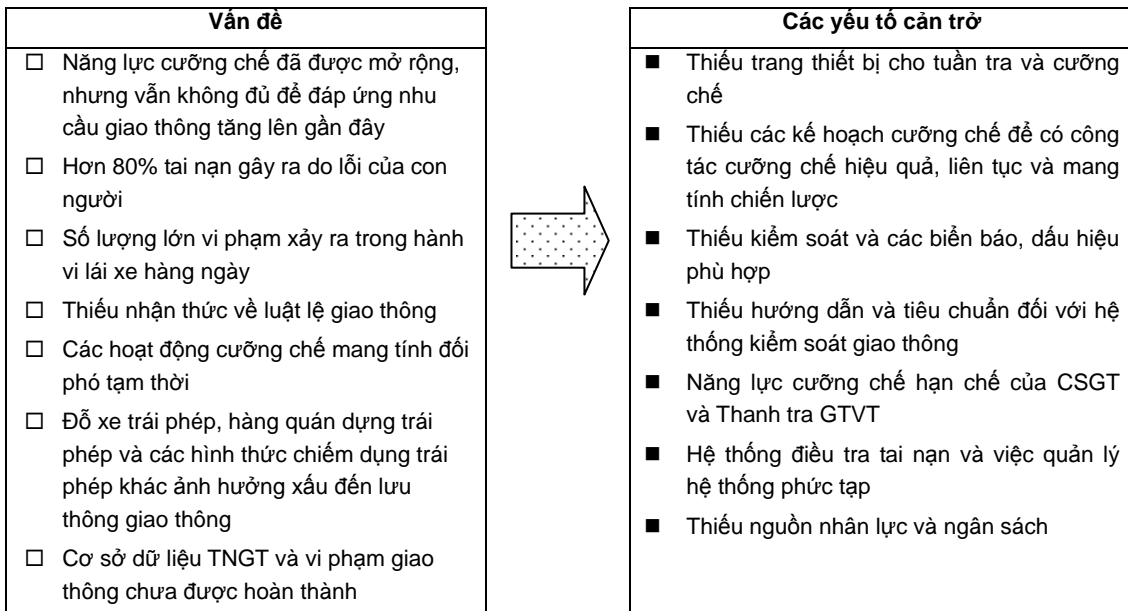
(iii) Cường chế

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

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

Số liệu về TNGT và công tác cường chế là một trong những thông tin cơ bản không chỉ đối với cường chế giao thông mà còn đối với việc cải thiện hạ tầng, cũng như chương trình giáo dục ATGT. Tuy nhiên, hiện tại cơ sở dữ liệu trên chưa được xây dựng. Vấn đề tồn tại và các yếu tố cản trở khác được trình bày trong Hình 9.2.4.

Hình 9.2.4 Vấn đề và các yếu tố cản trở đối với lĩnh vực cường chế



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

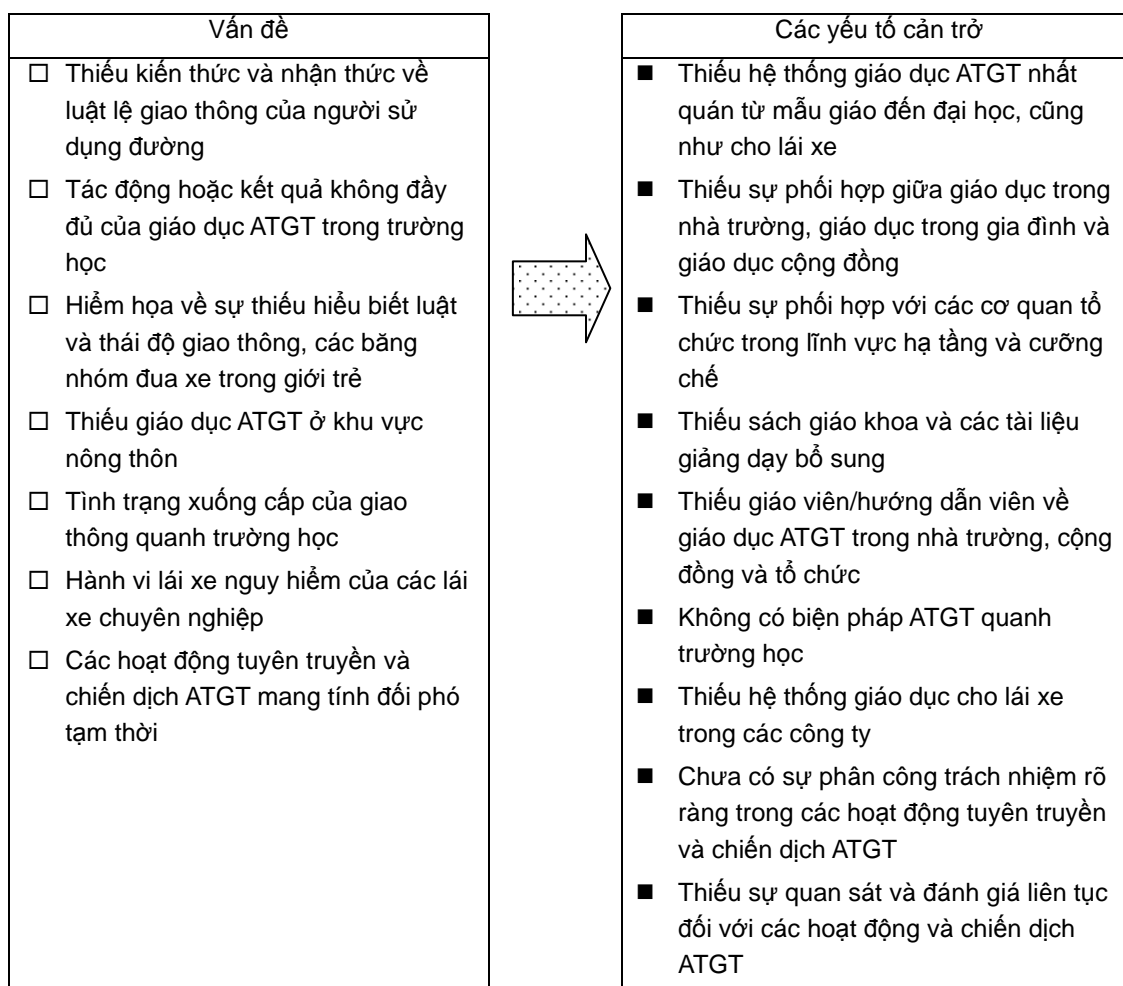
(iv) Giáo dục/Tuyên truyền

Hệ thống giáo dục ATGT trong trường học có thể nói vẫn đang được xây dựng, mặc dù giáo dục ATGT đã được quy định trong chương trình học từ

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

Dựa trên kinh nghiệm ở các nước phát triển, tầm quan trọng của giáo dục ATGT cho trẻ em là ở chỗ các cháu cần được chú trọng với tư cách là những người sử dụng đường tương lai. Một vấn đề khác về giáo dục và tuyên truyền ATGT là những hạn chế về mặt tổ chức, không có sự phân chia trách nhiệm rõ ràng đối với các hoạt động, đặc biệt là giáo dục và tuyên truyền ATGT ngoài trường học.

Hình 9.2.5 Vấn đề và các yếu tố cản trở đối với lĩnh vực giáo dục/tuyên truyền



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

(v) Cấp cứu y tế

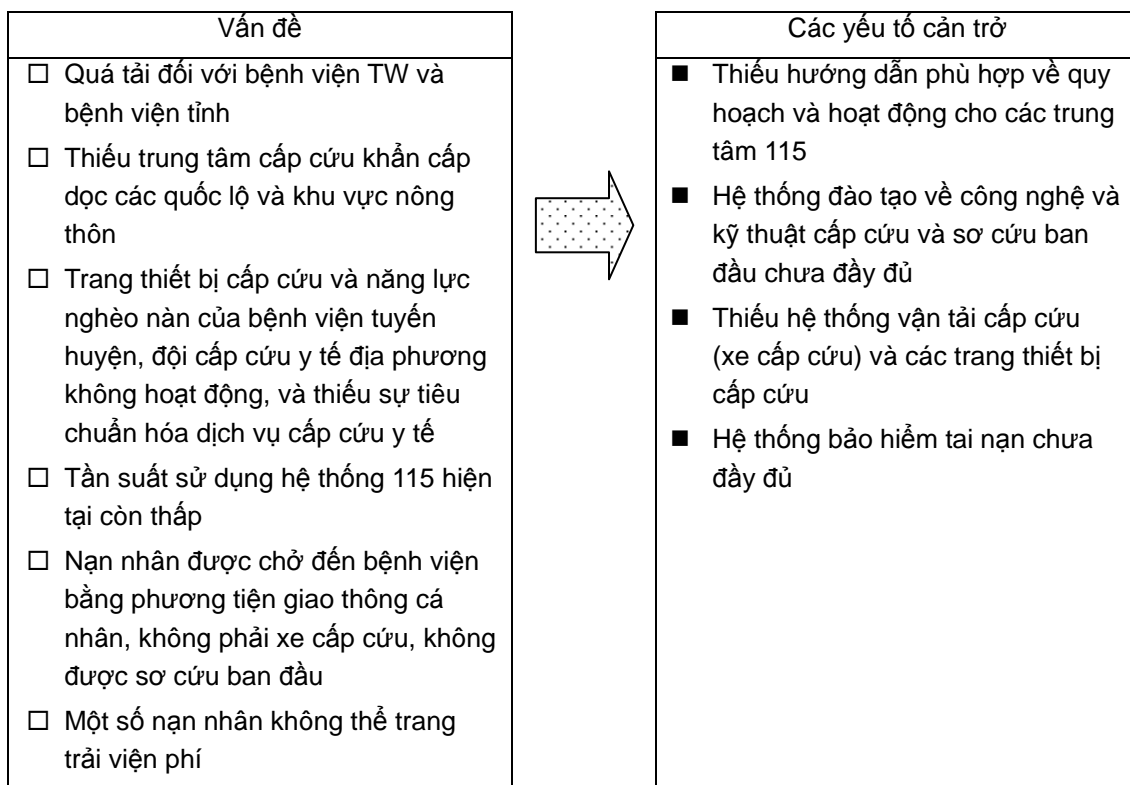
Việc phát triển hệ thống cấp cứu y tế là một trong những nhân tố quan trọng để cứu người sau tai nạn. Trung tâm cấp cứu (115) đã đi vào hoạt động một thời gian, nhưng tại thời điểm này, dịch vụ trên chỉ có ở các khu vực đô thị lớn. Ngoài ra, kể

cả ở những nơi có hệ thống này, việc sử dụng dịch vụ vẫn còn hạn chế, do trang thiết bị nghèo nàn và thiếu xe cấp cứu.

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

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

Hình 9.2.6 Vấn đề tồn tại và các yếu tố ảnh hưởng đến lĩnh vực cấp cứu y tế



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Bảng 9.2.1 Tóm tắt tình hình và những vấn đề ATGT hiện nay

| | Cơ sở hạ tầng/quản lý giao thông | Giao thông vận tải | Cưỡng chế thi hành | Tuyên truyền/giáo dục | Cấp cứu y tế |
|--|--|--|---|---|---|
| Tình hình và những vấn đề liên ngành về ATGT đường bộ | <ul style="list-style-type: none"> • Không có đủ cơ quan ATGT trong tình hình giao thông phức tạp hiện nay (về nâng cấp các quy chế và quy định, chức năng quản lý và phối hợp.) • Chậm trễ trong việc thực hiện các biện pháp an toàn giao thông, chưa đủ kiên trì, liên tục trong thực hiện các biện pháp đối phó. • Thiếu ý thức, nhận thức về các quy định, quy tắc an toàn giao thông và các biện pháp an toàn • Sự gia tăng các phương tiện cơ giới nhanh hơn sự phát triển cơ sở hạ tầng • Thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan tổ chức chịu trách nhiệm về an toàn giao thông. • Hạn chế về nguồn nhân lực và tài chính | | | | |
| Các vấn đề thể chế ngành | <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu vốn bảo dưỡng đường bộ (40% yêu cầu) • Các hệ thống mới đã được ban hành nhưng chưa áp dụng (Thảm định ATGT v.v) • Thiếu năng lực quy hoạch trong các cơ quan chịu trách nhiệm. | <ul style="list-style-type: none"> • Sự trùng lặp chức năng giữa các cơ quan như đăng ký phương tiện và cấp giấy phép lái xe. • Thiếu hệ thống trao đổi thông tin số liệu giữa các cơ quan | <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu sự phối hợp với các cơ quan có trách nhiệm trong các ngành khác nhau • Thiếu năng lực quy hoạch đặc biệt ở vùng nông thôn • Thiếu các hướng dẫn, tiêu chuẩn về kiểm soát điều khiển giao thông. | <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu sự phối hợp trong các hoạt động giáo dục, tuyên truyền ATGT với các ngành khác. • Thiếu các hoạt động giáo dục ở các khu vực nông thôn | <ul style="list-style-type: none"> • Hệ thống cấp cứu y tế trong các bệnh viện chưa phát triển. • Chi phí điều trị người bị tai nạn không được chi trả. |
| Tình hình và các vấn đề hiện tại về các biện pháp ATGT | <ul style="list-style-type: none"> • Cơ sở hạ tầng đường bộ và mức độ bảo dưỡng chưa đầy đủ • Các đoạn đường có nguy cơ tai nạn cao bao | <ul style="list-style-type: none"> • Cơ sở vật chất, phương tiện tại các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe đã cũ, chủ yếu ở khu vực nông thôn. | <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu phương tiện, thiết bị cho tuần tra và cưỡng chế thi hành • Thiếu hệ thống kiểm soát giao thông phù | <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu kiến thức và nhận thức về quy tắc và quy định về giao thông. • Tình hình giao thông không tốt xung quanh | <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu các trung tâm cấp cứu y tế (115) dọc theo các tuyến quốc lộ chính và các vùng nông thôn. • Thiếu các kế hoạch và |

| | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|
| | <p>gồm cả dốc đứng (quốc lộ)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Xác định không rõ ràng và chậm xử lý các điểm đen • Thiếu các công trình nghỉ, dừng xe dọc đường • Quản lý giao thông trong các khu vực đô thị lớn còn thiếu, như là quản lý nơi đỗ xe, kiểm soát tín hiệu giao thông và tổ chức giao thông. • Giao thông lộn xộn và gồm nhiều loại phương tiện, phần lớn là xe mô tô, thiếu hệ thống vận tải công cộng trong các khu vực đô thị. • Không có đủ biện pháp an toàn cho những người tham gia giao thông như người đi bộ và đi xe đạp • Không có đủ các biện pháp đối với vấn đề về chạy qua tốc độ, giao | <ul style="list-style-type: none"> • Không có đủ các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng gần đây. • Không có hệ thống cấp giấy phép lái xe cho loại xe mô tô dưới 50 cc • Thiếu sự quản lý lái xe sau khi được cấp giấy phép lái xe. • Thiếu giáo viên đào tạo lái xe tại các trung tâm và thiếu sự thống nhất trong hệ thống sát hạch • Kỹ thuật lái xe kém, lái xe không giấy phép, giấy phép lái xe giả, vấn đề sức khỏe v.v (đặc biệt ở khu vực nông thôn) • Bảo dưỡng phương tiện kém bao gồm cả xe mô tô, đặc biệt ở nông thôn. • Sử dụng xe đã qua hạn sử dụng | <p>hợp và hệ thống biển báo và vạch kẻ đường.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu các kế hoạch cưỡng chế thi hành để cho các hoạt động có hiệu quả và liên tục • Khả năng cưỡng chế thi hành của cảnh sát giao thông và thanh tra giao thông bị hạn chế. • Cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông chưa hoàn chỉnh • Sự phức tạp trong hệ thống điều tra tai nạn giao thông và việc quản lý số liệu • Thiếu nhân lực cho tuần tra giao thông và cưỡng chế thi hành nhằm đối phó với tình hình gia tăng nhanh chóng phương tiện cơ giới. • Không có đủ biện | <p>các trường học</p> <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu hệ thống giáo dục an toàn giao thông thống nhất từ cấp mẫu giáo đến đại học, không được quy định trong các trường trung học • Thiếu sự giáo dục về an toàn giao thông ở các vùng nông thôn, không có sách giáo khoa. • Không đủ sách giáo khoa và tài liệu giảng dạy • Thiếu hệ thống giáo dục lái xe tại các cơ quan • Thiếu giáo viên về giáo dục ATGT cho các trường học, cộng đồng và các tổ chức. • Thói quen coi thường quy tắc giao thông, lái xe không giấy phép và các nhóm lái xe mô tô trong giới trẻ và sinh viên. • Thiếu sự theo dõi và đánh giá liên tục về các chiến dịch và hoạt động | <p>hướng dẫn phù hợp về phát triển các trung tâm cấp cứu 115</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mức độ sử dụng thấp các trung tâm cấp cứu 115 ở các thành phố lớn, 10-15% ở Hanoi • Thiếu hệ thống vận chuyển cấp cứu và các phương tiện cấp cứu y tế. • Không đủ hệ thống đào tạo kỹ thuật cấp cứu và sơ cứu. • Thiếu tiêu chuẩn hoá trong dịch vụ cấp cứu y tế • Không có đơn vị cấp cứu ở các bệnh viện địa phương • Thiếu hệ thống bảo hiểm tai nạn và bảo hiểm khác |
|--|--|---|---|--|--|

| | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|
| | <p>thông pha trộn và an toàn vào ban đêm trên quốc lộ ở các khu vực nông thôn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu sự quản lý đối với hành lang ATGT • Thiếu các thiết bị an toàn tại các điểm giao cắt với đường | <ul style="list-style-type: none"> • Xe tải thường chờ qua tải. • Lái xe không cẩn thận của một số lái xe chuyên nghiệp như lái xe khách, xe tải và taxi • Hoạt động xe chở khách đường dài không hợp pháp và không phù hợp với quy định | <p>pháp cưỡng chế thi hành đối với việc lấn chiếm trái phép v.v</p> | <p>ATGT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Thiếu sự phối hợp giữa giáo dục nhà trường, gia đình và cộng đồng • Trách nhiệm không rõ ràng trong việc tổ chức các chiến dịch và hoạt động ATGT | |
|--|--|---|---|--|--|

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

9.3 Xác định các vấn đề hiện tại về ATGT

Tiếp tục vấn đề chính sách, với 10 lĩnh vực chủ yếu được xác định trong 9.1, phần này đề cập đến các vấn đề về quy hoạch để xây dựng và triển khai các biện pháp ATGT hiệu quả. Để xác định các vấn đề về quy hoạch, hai yếu tố sau đây được đưa vào xem xét:

- Đẩy mạnh các nỗ lực hiện tại một cách hiệu quả; và
- Giới thiệu những biện pháp mới, sử dụng các ví dụ của các nước phát triển.

Các vấn đề chính sách và quy hoạch xác định trong Báo cáo này là dành cho thảo luận với các cơ quan liên quan. Báo cáo này sẽ được xem xét lại sau đó. Các vấn đề chính sách và quy hoạch sẽ là khung cơ bản của Quy hoạch tổng thể cũng như Chương trình hành động 5 năm, cho nên cần phải có sự đồng thuận giữa các ban ngành liên quan.

Bảng 9.3.1 Các vấn đề quy hoạch được đề xuất trong Quy hoạch tổng thể

| 10 vấn đề chính sách chủ yếu | Các vấn đề về quy hoạch | Ghi chú |
|--|---|---|
| <p>1 Phát triển môi trường đường an toàn dựa trên chức năng đường bộ</p> | <p>(1) Phát triển một cách có hệ thống đối với môi trường đường bộ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thẩm định ATGT - Hành lang ATGT - Đánh giá tác động giao thông <p>(2) Phát triển an toàn đường bộ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đẩy nhanh cải thiện điểm đen - Phát triển mạng lưới đường chức năng - Các biện pháp đối với giao thông hỗn hợp <p>(3) Phát triển các trang thiết bị ATGT</p> <p>(4) Quản lý giao thông</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cải thiện an toàn tại nút giao - Quản lý đỗ xe tại khu vực đô thị - Trang thiết bị cho người đi bộ qua đường - Quản lý nhu cầu giao thông <p>(5) ATGT trong quá trình thi công và xây dựng đường</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Bao gồm đường vòng đô thị - Phân làn - Hướng dẫn kỹ thuật |
| <p>2 Phát triển lái xe an toàn và an toàn phương tiện a) Xe an toàn</p> | <p>(1) Hệ thống giấy phép lái xe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét lại hệ thống giấy phép lái xe máy - Phát triển hệ thống giấy phép lái xe ở khu vực nông thôn - Phát triển các trung tâm kiểm tra và đào tạo lái xe trên toàn quốc | |

| 10 vấn đề chính sách chủ yếu | Các vấn đề về quy hoạch | Ghi chú |
|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét lại hệ thống quản lý giấy phép lái xe đối với người thường xuyên vi phạm - Phát triển mạng lưới CSDL máy tính đối với giấy phép lái xe <p>(2) Quản lý ATGT trong các tổ chức</p> <ul style="list-style-type: none"> - Các tổ chức thanh tra giao thông - Phát triển hệ thống giáo dục lái xe chuyên nghiệp | |
| b) An toàn phương tiện | <p>(1) Hệ thống kiểm định phương tiện</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng hệ thống vi tính hoá và hệ thống mạng cho CSDL - Kiểm định kỹ thuật thường xuyên đối với xe máy - Cải thiện hệ thống kiểm định phương tiện ở khu vực nông thôn <p>(2) Hệ thống đăng ký phương tiện</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng hệ thống vi tính hoá và hệ thống mạng cho CSDL - Xem xét lại hệ thống đăng ký | Không gian đỗ xe cho các phương tiện cơ giới |
| 3 Duy trì trật tự đường bộ | <p>(1) Kiểm soát và quy định giao thông</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cải thiện các biển báo và dấu hiệu trong kiểm soát và luật giao thông - Nghiên cứu lại luật giao thông <p>(2) Cưỡng chế giao thông</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thiết lập CSDL về TNGT và vi phạm giao thông và hệ thống mạng - Tăng cường các trang thiết bị cưỡng chế - Cải thiện các hoạt động cưỡng chế giao thông hiệu quả - Tăng cường xử phạt vi phạm <p>(3) Điều tra tai nạn</p> | <p>Bao gồm hướng dẫn</p> <p>Giới hạn tốc độ, v.v.</p> <p>Bao gồm xây dựng kế hoạch cưỡng chế</p> |
| 4 Phát triển giáo dục và tuyên truyền a) Giáo dục ATGT | <p>(1) Giáo dục ATGT trong trường học</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hệ thống giáo dục ATGT nhất quán từ mẫu giáo đến đại học - Thiết lập khu trường học an toàn - Đẩy mạnh giáo dục ATGT ở khu vực nông thôn - Đưa vào chương trình tham gia của cộng đồng | |

| 10 vấn đề chính sách chủ yếu | Các vấn đề về quy hoạch | Ghi chú |
|--|--|--|
| b) Phát triển văn hóa giao thông/ tuyên truyền | (1) Văn hoá ATGT - Xây dựng chương trình ATGT cộng đồng bền vững - Tăng cường nghiên cứu và phát triển văn hoá ATGT ở Việt Nam - Đào tạo cán bộ/hướng dẫn viên (2) Chiến dịch/ Quảng bá - Phổ biến ý thức về ATGT qua các phương tiện thông tin đại chúng | |
| 5 Phát triển hệ thống cấp cứu y tế và trợ giúp nạn nhân tai nạn | (1) Hệ thống cấp cứu y tế - Phổ biến hệ thống 115 - Phổ biến cấp cứu ban đầu - Xây dựng việc quản lý tổn thương hàng loạt (2) Hệ thống bảo hiểm tai nạn | |
| 6 Phát triển thể chế và nguồn lực a) Quản lý | (1) Tăng cường chức năng của UBATGTQG (2) Cập nhật luật và quy định liên quan đến ATGT đường bộ (3) Tăng cường về thể chế đối với ATGT ở khu vực nông thôn (4) Cải thiện chương trình ATGT tổng thể | Đặc biệt là Luật ATGT Triển khai nguyên tắc 4Cs |
| b) Tăng cường nghiên cứu và phát triển ATGT bền vững | (1) Trung tâm nghiên cứu ATGT (Dự thảo) (2) Cơ sở dữ liệu ATGT (3) Khoa học công nghệ trong quản lý ATGT | |
| c) Phát triển nguồn lực để đảm bảo việc triển khai chính sách ATGT | (1) Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực (2) Nguồn lực tài chính cho chương trình phát triển ATGT | |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

9.4 Đánh giá nguy cơ tai nạn giao thông đường bộ đến năm 2020

1) Quy mô của thiệt hại kinh tế do TNGT gây ra trên thế giới

Ngoài khía cạnh nhân đạo của an toàn đường bộ, TNGT còn có tác động nghiêm trọng về xã hội và kinh tế. Những cái chết và thương tích nghiêm trọng do TNGT gây ra khiến cho lãng phí đáng kể nguồn lực của một quốc gia và gây nên nỗi đau buồn cho gia đình và bạn bè của những người bị chết và thương tật. Kể cả khi không tính đến những hậu quả về tình cảm, tổn thất cho cộng đồng chỉ riêng về kinh tế đã là rất cao. Nghiên cứu ở một số nước cho thấy những thiệt hại như vậy thường tương đương từ 1% đến 5% GDP của một nước như trong Bảng 9.4.1.

Bảng 9.4.1 Ước tính thiệt hại do TNGT ở một số nước

| Nước | Phương pháp dự toán | Năm nghiên cứu | Tổn thất so sánh với GDP (%) | Chi phí hàng năm theo triệu USD dựa trên GDP năm 2005 |
|-------------|---------------------|----------------|------------------------------|---|
| Brazil | Tổng giá trị đầu ra | 1997 | 2.0 | 15,880 |
| Germany | Tổng giá trị đầu ra | 1994 | 1.3 | 36,166 |
| Malawi | Tổng giá trị đầu ra | 1995 | > 5.0 | >100 |
| Nepal | Tổng giá trị đầu ra | 1996 | 0.5 | 37 |
| New Zealand | Sẵn lòng chi trả | 1991 | 4.1 | 4,469 |
| Tanzania | Tổng giá trị đầu ra | 1996 | 1.3 | 156 |
| Thailand | Tổng giá trị đầu ra | 1997 | 2.3 | 4,077 |
| UK | Sẵn lòng chi trả | 1998 | 2.1 | 46,032 |
| USA | Sẵn lòng chi trả | 1994 | 4.6 | 572,930 |
| Zambia | Tổng giá trị đầu ra | 1990 | 2.3 | 165 |
| | | | | |

Nguồn: "The Road Safety Cent" GTZ GmbH, Germany, 2006

2) Sự cần thiết của việc định giá TNGT

Những thiệt hại do TNGT có thể được tính toán dựa trên hai nguồn thông tin chính sau:

- Phí tổn do tai nạn;
- Dữ liệu TNGT

Định giá TNGT sẽ làm rõ gánh nặng của tai nạn đường bộ. Các nước đang phát triển như Việt Nam gặp phải nhiều thử thách và cần có nhiều nguồn lực nên việc chi tiêu cần có cơ sở xác đáng. Kiến thức về những thiệt hại vật chất tạo nên một trong những công cụ hỗ trợ cần thiết cho các nhà hoạch định chính sách trong việc xét duyệt các đề xuất chi tiêu cho ATGT.

Hiểu biết về định giá TNGT sẽ cho thấy hiệu quả kinh tế của các biện pháp ATGT. Các đề xuất riêng về giải pháp ATGT thường không kèm theo việc làm rõ chi phí và lợi ích vì cho rằng các chi phí và lợi ích liên quan là không thể thấy được. Còn nếu đề xuất về ATGT được gộp trong dự án nâng cấp đường bộ, nó thường được tính toán trên cơ sở chủ quan và thường không được áp dụng theo cách thức đồng nhất cần thiết để so sánh dự án. Cho nên an toàn đường bộ thường không được cung cấp nguồn kinh phí đầy đủ do không chứng minh được khả năng sinh lợi nếu không sử dụng các giá trị chi phí tai nạn đường bộ.

3) Các phương pháp định giá TNGT

Có nhiều phương pháp định giá TNGT như trình bày trong Bảng 9.4.2 và có thể thấy mỗi phương pháp có thuận lợi và khó khăn riêng. Nhìn chung các biện pháp này những kết quả khá khác nhau.

Bảng 9.4.2 Một số phương pháp dự toán TNGT

| Phương pháp dự toán TNGT | Chú ý |
|---|--|
| Phương pháp giá trị cuộc sống con người hoặc Tổng giá trị đầu ra : Cơ sở cho phương pháp này là ý tưởng rằng các cá nhân có thể tạo ra giá trị đầu ra trong suốt quá trình sống. Thành tố chính của các phí tổn tai nạn đường bộ là việc mất giá trị đầu ra do tai nạn. Các phí tổn cho nền kinh tế quốc dân sẽ bao gồm các giá trị đầu ra tích lũy mất đi. Phí tổn của tai nạn bao gồm cho phí tổn liên quan đến tai nạn (hư hại phương tiện, chi phí y tế, chi phí cảnh sát và hành chính cộng với chi phí giảm bớt nỗi đau và chịu đựng) và phí tổn của giá trị đầu ra mất đi trong tương lai. | Thường được áp dụng với các nước đang phát triển |
| Phương pháp sẵn lòng chi trả hoặc Giá trị thay đổi rủi ro : Phương pháp này ước tính số tiền người bị ảnh hưởng sẽ trả để tránh tai nạn. Mỗi cá nhân đều có khả năng bị kéo vào một tai nạn chết người, được giảm đi một tỷ lệ nhỏ khi an toàn đường bộ được cải thiện. Do đó, giá trị phòng tránh một cái chết trong một tai nạn được định nghĩa là toàn bộ lượng tiền mà các cá nhân bị ảnh hưởng trong xã hội sẵn lòng chi trả để giảm nguy cơ nhỏ này. | Thường được áp dụng với các nước đã phát triển |
| Phương pháp đầu ra thực tế : Phương pháp này khác so với phương pháp tổng giá trị đầu ra rằng mức giá trị hiện tại của việc tiêu dùng trong tương lai của nạn nhân được trừ khỏi con số tổng giá trị đầu ra. | |
| Phương pháp bảo hiểm con người : Chi phí của một tai nạn được định nghĩa là số tiền mà cá nhân sẵn lòng trả để bảo hiểm cho bản thân mình. | |
| Phương pháp bồi thường theo tòa án : Tổng số tiền do tòa án chi trả cho những người sống phụ thuộc vào người đã chết được coi như là chỉ số cho phí tổn mà xã hội gán cho một người chết hoặc giá trị xã hội đặt ra để phòng tránh một cái chết. Chi phí nguồn lực thực tế sau đó được cộng vào con số này để có được phí tổn của tai nạn. | |
| Phương pháp định giá trị công cộng tiềm ẩn : Phương pháp này nhằm vào việc quyết định các chi phí và giá trị liên quan tiềm ẩn đến phòng tránh TNGT và các chương trình đầu tư ảnh hưởng đến an toàn đường bộ. | |

Như đã đề cập trong bảng trên, phương pháp giá trị cuộc sống con người hoặc phương pháp tổng sản lượng thường được áp dụng ở các nước đang phát triển. Trong trường hợp của Việt Nam, các phương pháp này đã được sử dụng trong các dự án nghiên cứu do ADB tài trợ và dự án SAPROF do JBIC tài trợ về vấn đề ATGT trên các quốc lộ 3, 5, 10, và 18 và sẽ được sử dụng trong Quy hoạch tổng thể.

Theo phương pháp này, phí tổn của một tai nạn là tổng của chi phí liên quan đến tổn thương cộng với chi phí liên quan đến tai nạn,

Chi phí liên quan đến tổn thương có ba thành phần:

- Giá trị đầu ra bị mất,
- Chi phí y tế, và
- Các tổn thất do đau đớn và chịu đựng

Chi phí liên quan đến tai nạn gồm hai thành phần:

- Tổn thất về tài sản và

- Chi phí hoạt động của cảnh sát và hành chính

Đối với phương pháp này, cần phải bao gồm cả ước tính tổn thất về năng suất cho đất nước do những người chết hay bị thương tật. Các chấn thương nghiêm trọng có thể khiến nạn nhân phải ở bệnh viện nhiều ngày, nhiều tháng và một số phải điều trị trong suốt phần đời còn lại. Do vậy, việc sử dụng giường bệnh và đội ngũ cán bộ ý tế tay nghề cao có thể thêm vào phí tổn cho TNGT. Ngoài ra, các phí tổn phía cảnh sát phải chịu tại hiện trường tai nạn và phí tổn xử lý bảo hiểm cũng thêm vào phần phí tổn liên quan đến tai nạn, còn có các phí tổn tai nạn dễ nhận thấy hơn như chi phí sửa chữa phương tiện.

Các nghiên cứu quốc tế cho thấy số năm làm việc mất đi do TNGT cao hơn số năm làm việc mất đi do các nguyên nhân khác của tình trạng chết sớm. Khoảng 70% “năm cuộc đời” bị mất đi do TNGT đường bộ là những năm làm việc, do đó các nước đang phát triển mất đi những năm sống năng suất và kinh tế nhất từ những người đó. So sánh với các phí tổn do chết sớm ở các nước đang phát triển, đặc biệt là bệnh sởi và các bệnh truyền nhiễm khác, thấy rằng tình trạng tử vong do TNGT đường bộ đang tăng dần lên. Những thiệt hại kinh tế đó thường có thể là nguồn tiêu hao chính cho nền kinh tế của một nước, đặc biệt là các nước đang phát triển mà cần nhập khẩu trang thiết bị ý tế và phụ tùng cho phương tiện. Trong những trường hợp đó, rất nhiều các thiệt hại thường được coi như những tổn thất do trao đổi với nước ngoài.

4) Những thiệt hại xã hội-kinh tế do TNGT

(i) Ước tính tương đối: Công thức ESCAP

Nhìn chung, những tổn thất do TNGT đường bộ thường bị xem nhẹ ở các nước nghèo, nơi tốc độ cơ giới hóa rất chậm, nhưng những tổn thất này lại tăng nhanh ở các nước đang phát triển nơi có tốc độ cơ giới hóa cao, trong khi nhận thức về ATGT còn thấp.

Theo ESCAP, các phí tổn kinh tế do TNGT đường bộ thường được biểu hiện bằng một số lượng xấp xỉ phần trăm GDP theo quan hệ sau:

$$\text{Tổn thất [\% của GDP]} = 0.0297 * EXP(-8*10^{(-5)}) * (\text{GDP bình quân đầu người})$$

Nói cách khác, các thiệt hại tương đương 3% ở các nước đang phát triển hoặc nghèo hơn và trở thành dưới 1% ở các nước phát triển. (Nguồn: *Road Safety in Asia and the Pacific – ESCAP document No. E/ESCAP/MCT/SGO/9, Busan, Korea, September 2006*)

Công thức này cung cấp một ngưỡng đánh giá: nếu thiệt hại của một quốc gia ít hơn giá trị tính theo công thức này, điều đó có nghĩa là so với các nước có cùng mức độ phát triển, tình hình ATGT đường bộ ở quốc gia này (gần như) tốt hơn các nước khác, và ngược lại.¹

Với mối tương quan như vậy, các tổn thất do TNGT đường bộ ở Việt Nam vào các năm 2006, 2007 tương đương khoảng 2.80% GDP (xem Bảng 9.4.3)

Bảng 9.4.3 Ước tính sơ bộ về thiệt hại do TNGT đường bộ gây ra tại Việt Nam theo công thức ESCAP

| Năm | GDP bình quân đầu người (USD) | Thiệt hại (%GDP) | Chú ý |
|------|-------------------------------|--------------------|--|
| 2002 | 440 | 2.87 | GDP bình quân đầu người theo số liệu chính thức của Tổng cục Thống kê |
| 2003 | 492 | 2.86 | |
| 2004 | 553 | 2.84 | |
| 2005 | 639 | 2.82 | |
| 2006 | 725.3 | 2.80 | |
| 2007 | 777 - 835 | 2.79 – 2.80 | Giá trị GDP bình quân đầu người được tính gián tiếp từ các dữ liệu sẵn có và một giá trị khác trích từ http://vietnamnet.vn/chinhtri/2007/09/739313/ |
| 2020 | 1 810 – 1 940 | 2.54 – 2.57 | GDP bình quân đầu người do Nhóm nghiên cứu ước tính (xem dưới đây) |

(ii) Đánh giá về thiệt hại kinh tế năm 2003 của ADB

Vào năm 2004, chương trình an toàn khu vực ASEAN đã được triển khai trong đó một nhóm các chuyên gia Việt Nam và quốc tế đã sử dụng phương pháp giá trị cuộc sống con người để đánh giá thiệt hại do TNGT đường bộ. Các phí tổn được tính toán riêng biệt cho ba nhóm tai nạn: tử vong, chấn thương, thiệt hại tài sản, bằng cách sử dụng dữ liệu về TNGT được công bố các năm 2002 và 2003. Thiệt hại kinh tế hàng năm của Việt Nam và các nước ASEAN được tổng

¹ Giá trị ngưỡng này không mang nghĩa “tình hình TNGT ở mức độ chấp nhận được”

hợp trong Bảng 9.4.4.

Giá trị 2.45 nhỏ hơn “ngưỡng” 2.86-2.87 theo công thức ESCAP. Như các tác giả của chương trình ADB-ASEAN đã nói, ở đây có sự thiếu chính xác do việc thiếu dữ liệu, đặc biệt là số lượng các tai nạn nhẹ và tai nạn chỉ gây thiệt hại vật chất. Tuy nhiên, đây là giá trị đầu tiên được chính thức công bố và con số “885 triệu USD” được sử dụng nhiều lần trên các phương tiện thông tin đại chúng là thiệt hại hàng năm do TNGT đường bộ gây ra. Trên thực tế, các chuyên gia của ADB chỉ ước tính con số này cho năm 2003 và các giá trị này cần được xem xét lại dựa trên các dữ liệu đã cập nhật.

Bảng 9.4.4 Thiệt hại kinh tế hàng năm do TNGT đường bộ

(Ước tính theo dữ liệu các năm 2002, 2003 trong chương trình ADB-ASEAN năm 2004)

| STT | Nước | USD (triệu) | GDP hàng năm (%) |
|-----------|---------------------|-------------|------------------|
| 1 | Brunei | 65 | 1.00 |
| 2 | Campuchia | 116 | 3.21 |
| 3 | Indonesia | 6,032 | 2.91 |
| 4 | Lào | 47 | 2.70 |
| 5 | Malaysia | 2,400 | 2.40 |
| 6 | Myanma | 200 | 3,00 |
| 7 | Philippin | 1,900 | 2,60 |
| 8 | Singapore | 457 | 0,50 |
| 9 | Thái Lan | 3,000 | 2.10 |
| 10 | Việt Nam | 885 | 2.45 |
| | Tổng các nước ASEAN | 15,102 | 2.23 |

(iii) Ước tính cập nhật về thiệt hại kinh tế năm 2007

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

Các kết quả được thể hiện trong Bảng 9.4.5 và 9.4.6. Thiệt hại do TNGT đường bộ năm 2007 ước tính khoảng 2.89% GDP tương đương 32,600 tỷ đồng (2 tỷ USD).

Bảng 9.4.5 Ước tính thiệt hại do TNGT đường bộ theo phương pháp giá trị cuộc sống con người

| Loại tai nạn | Chi phí trung bình (USD) |
|--------------------|--------------------------|
| Chết người | 31 777 |
| Bị thương nặng | 9 488 |
| Bị thương nhẹ | 1 071 |
| Chỉ hư hại tài sản | 354 |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu (2008)

Bảng 9.4.6 Thiệt hại kinh tế do TNGT đường bộ tại Việt Nam năm 2007

| STT | Chỉ số | Giá trị | Chú ý |
|-----|-----------------------------------|-------------------|--|
| 1 | Thiệt hại tính theo phần trăm GDP | 2.89 % GDP | Với GDP ước tính năm 2007 là 1 130 000 tỷ VND (Nguồn: Bộ Tài chính) |
| 2 | Thiệt hại tính theo USD | 2 041 triệu USD | |
| 3 | Thiệt hại tính theo VND | 32 619 tỷ VND | |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu (2008)

Giá trị 2.89% cao hơn so với “ngưỡng” 2.80% (của GDP) theo công thức ESCAP. Riêng trong năm 2007, tổng thiệt hại về kinh tế đã lên tới con số khổng lồ 2 tỷ USD. Điều này đã biện minh thêm về mặt kinh tế cho nhận xét trong Nghị quyết 32/2007/CP-NQ ngày 29/06/2006 rằng TNGT đã trở thành “một vấn đề xã hội cực kỳ nghiêm trọng và nhức nhối”.

(iv) Ước tính thiệt hại về kinh tế cho đến năm 2020

Theo Quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội, tỷ lệ tăng GDP hàng năm được trông đợi ở mức 8% trong khi tỷ lệ tăng dân số là 1.25% trong giai đoạn 2008-2010 và 1.18% trong giai đoạn 2011-2020. Từ đó dẫn đến tỷ lệ tăng GDP bình quân đầu người là 6.67% trong giai đoạn 2008-2010 và 6.74% trong giai đoạn 2011-2020.

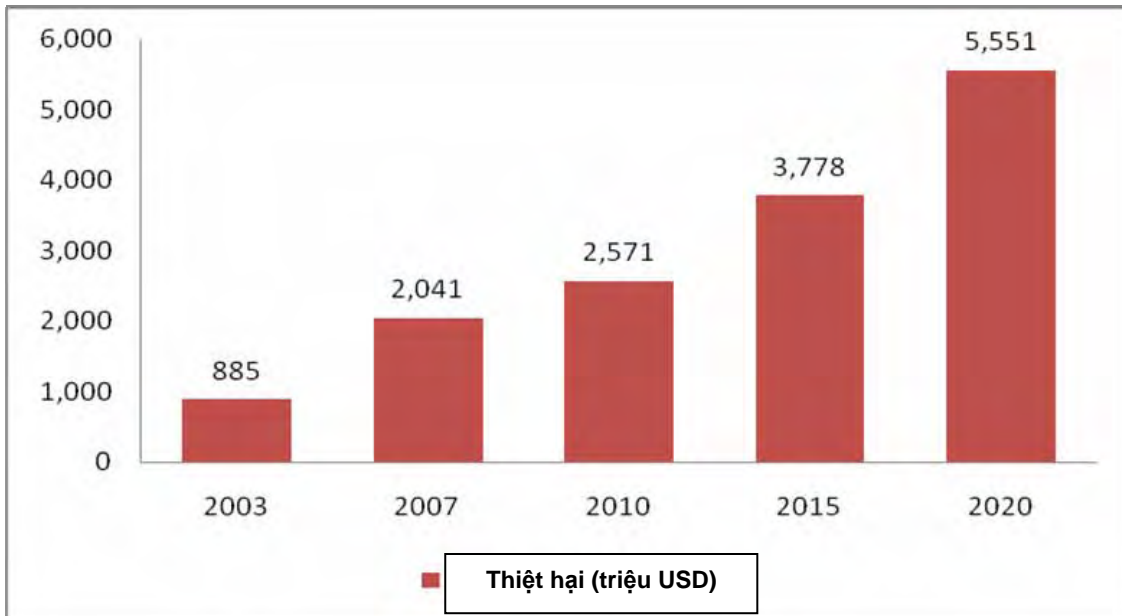
Như đã trình bày trong Chương 2, tỷ lệ tăng số vụ TNGT đường bộ cho đến năm 2020 ước tính vào khoảng 8-10%/năm, với giả sử rằng các biện pháp giao thông truyền thống vẫn được duy trì mà không có các dự án/chương trình ATGT cần thiết. Tỷ lệ này cao hơn so với GDP, nhưng nếu đơn giản hóa, thiệt hại kinh tế tính theo phần trăm dự kiến vẫn ở mức 2.89%. Bảng III.9.5.7 đưa ra con số ước tính thiệt hại kinh tế trong những năm sắp tới. Thiệt hại này có xu hướng tăng đáng kể: từ 2 tỷ USD (2007) đến 2.6 tỷ USD năm 2010, 3.8 tỷ USD vào năm 2015 và 5.6 tỷ USD vào năm 2020. Hình 9.4.1 minh họa sự gia tăng thiệt hại này

Bảng 9.4.7 Ước tính thiệt hại kinh tế do TNGT đường bộ đến năm 2020

| Năm | GDP (Tỷ đồng) | Thiệt hại (Tỷ đồng) | Thiệt hại (Tỷ USD) |
|-------------|------------------|------------------------|-----------------------|
| 2007 | 1,130,000 | 32,657 | 2.0 |
| 2008 | 1,220,400 | 35,270 | 2.2 |
| 2009 | 1,318,032 | 38,091 | 2.4 |
| 2010 | 1,423,475 | 41,138 | 2.6 |
| 2011 | 1,537,353 | 44,429 | 2.8 |
| 2012 | 1,660,341 | 47,984 | 3.0 |
| 2013 | 1,793,168 | 51,823 | 3.2 |
| 2014 | 1,936,621 | 55,968 | 3.5 |
| 2015 | 2,091,551 | 60,446 | 3.8 |
| 2016 | 2,258,875 | 65,281 | 4.1 |
| 2017 | 2,439,585 | 70,504 | 4.4 |
| 2018 | 2,634,752 | 76,144 | 4.8 |
| 2019 | 2,845,532 | 82,236 | 5.1 |
| 2020 | 3,073,175 | 88,815 | 5.6 |

Chú ý: Tỷ giá cố định 1 USD = 16 000 VND
 Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Hình 9.4.1 Ước tính thiệt hại kinh tế do TNGT đường bộ đến năm 2020



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA