

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

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

BÁO CÁO CUỐI KỲ

TẬP 2: QUY HOẠCH TỔNG THỂ VÀ CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG

Tháng 3/2009

CÔNG TY ALMEC  
CÔNG TY TNHH NIPPON KOEI

Tỷ giá hối đoái trong Báo cáo

USD 1 = JPY 118 = 16,500 VND

(Tỷ giá trung bình năm 2008)

## LỜI NÓI ĐẦU

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

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

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

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

**TSUNO Motonori**

Trưởng đại diện

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Văn phòng tại Việt Nam



Tháng 3 năm 2009

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

## **VĂN BẢN ĐỀ TRÌNH**

Thưa Ngài,

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

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

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

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

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

Kính thư,

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



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

**MỤC LỤC**

**TẬP 2 QUY HOẠCH TỔNG THỂ VÀ CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG**

**PHẦN I: QUY HOẠCH TỔNG THỂ**

**1 GIỚI THIỆU**

- 1.1 Đặc điểm chính của Quy hoạch tổng thể .....I-1-1
- 1.2 Phương pháp phát triển quy hoạch tổng thể.....I-1-2

**2 CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN AN TOÀN GIAO THÔNG**

- 2.1 Thiết lập sứ mạng về An toàn giao thông đường bộ .....I-2-1
- 2.2 Thiết lập các mục tiêu và mục đích của Quy hoạch tổng thể .....I-2-1
- 2.3 Các chiến lược cơ bản để phát triển các biện pháp ATGT trong Quy hoạch tổng thể...I-2-3
- 2.4 Các lĩnh vực trọng điểm để đạt được mục tiêu của Quy hoạch tổng thể.....I-2-5

**3 PHÁT TRIỂN MÔI TRƯỜNG AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (HẠ TẦNG KỸ THUẬT)**

- 3.1 Phương pháp quy hoạch và các vấn đề ưu tiên .....I-3-1
- 3.2 Mục tiêu và chiến lược trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng .....I-3-1
- 3.3 Xác định chương trình ưu tiên cho quy hoạch tổng thể .....I-3-4
- 3.4 Chiến lược phát triển cho các chương trình ưu tiên.....I-3-10
- 3.5 Chiến lược triển khai.....I-3-44

**4 CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN MÔI TRƯỜNG AN TOÀN ĐỐI VỚI PHƯƠNG TIỆN VÀ LÁI XE**

- 4.1 Phương pháp Quy hoạch và các vấn đề ưu tiên.....I-4-1
- 4.2 Hệ thống cấp GPLX trong xã hội cơ giới hóa tương lai.....I-4-2
- 4.3 Khảo sát các chiến lược cải thiện hệ thống đào tạo và sát hạch lái xe .....I-4-8
- 4.4 Hệ thống tái đăng ký phương tiện.....I-4-11
- 4.5 Khảo sát hệ thống đăng kiểm phương tiện .....I-4-13
- 4.6 Xây dựng tổ chức và nguồn lực.....I-4-15
- 4.7 Các chiến lược thực hiện (xem xét lộ trình) .....I-4-19

**5 XÂY DỰNG QUY HOẠCH TỔNG THỂ CƯỜNG CHẾ GIAO THÔNG**

- 5.1 Phương pháp quy hoạch và các vấn đề ưu tiên .....I-5-1
- 5.2 Đặt mục tiêu và xây dựng nguyên tắc của các biện pháp .....I-5-2
- 5.3 Rà soát cơ cấu tổ chức và xây dựng các biện pháp tăng cường trong lĩnh vực cưỡng chế giao thông.....I-5-3
- 5.4 Chương trình phát triển năng lực cưỡng chế giao thông .....I-5-8
- 5.5 Tăng cường năng lực công tác của Thanh tra GTVT.....I-5-15
- 5.6 Chiến lược thực hiện .....I-5-17 ...

<b>6</b>	<b>GIÁO DỤC ATGT TRONG NHÀ TRƯỜNG VÀ PHÁT TRIỂN VĂN HÓA ATGT TRONG CỘNG ĐỒNG</b>	
6.1	Toàn cảnh .....	I-6-1
6.2	Các chiến lược và lĩnh vực trọng điểm.....	I-6-4
6.3	Chương trình Giáo dục an toàn giao thông trong trường học .....	I-6-6
6.4	Những vấn đề chính cần xem xét khi triển khai chương trình Giáo dục An toàn giao thông trong trường học .....	I-6-14
6.5	Tóm tắt Chương trình Giáo dục An toàn giao thông trong trường học .....	I-6-14
6.6	Đề xuất thực hiện Giáo dục An toàn giao thông trong trường học .....	I-6-15
6.7	Chương trình phát triển văn hóa An toàn giao thông .....	I-6-16
6.8	Những vấn đề chính cần xem xét để tuyên truyền và vận động có hiệu quả hoạt động phát triển Văn hóa an toàn giao thông .....	I-6-25
6.9	Tóm tắt về Phát triển Văn hóa an toàn giao thông .....	I-6-26
<b>7</b>	<b>KẾ HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẤP CỨU</b>	
7.1	Cách tiếp cận và các lĩnh vực ưu tiên .....	I-7-1
7.2	Mục tiêu .....	I-7-2
7.3	Kế hoạch tổng thể phát triển hệ thống cấp cứu y tế.....	I-7-4
7.4	Tổ chức thực hiện và nguồn lực .....	I-7-13
7.5	Lộ trình thực hiện.....	I-7-15
<b>8</b>	<b>CÁC CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGUỒN LỰC VÀ THỂ CHẾ</b>	
8.1	Kế hoạch tiếp cận và các vấn đề ưu tiên .....	I-8-1
8.2	Chương trình tăng cường quản lý hành chính .....	I-8-2
8.3	Chương trình nghiên cứu và phát triển .....	I-8-11
8.4	Chương trình phát triển các nguồn lực .....	I-8-15
8.5	Chiến lược thực hiện chương trình phát triển thể chế.....	I-8-28

## **PHẦN II: CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG**

<b>1</b>	<b>LỜI GIỚI THIỆU</b>	
1.1	Các nguyên tắc cơ bản của chương trình hành động 5 năm .....	II-1-1
1.2	Những bài học kinh nghiệm quốc tế trong việc xây dựng chương trình hành động ...	II-1-2
<b>2</b>	<b>MỤC ĐÍCH CỦA CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG 5 NĂM</b>	
2.1	Xu hướng tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam .....	II-2-1
2.2	Các mục đích và mục tiêu của chương trình hành động.....	II-2-3
2.3	Chính sách xây dựng chương trình hành động của từng lĩnh vực .....	II-2-4
<b>3</b>	<b>KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ</b>	
3.1	Phác thảo chương trình hành động kỹ thuật .....	II-3-1
3.2	Cải tạo điểm đen.....	II-3-4
3.3	Phát triển hệ thống thẩm định an toàn giao thông.....	II-3-7
3.4	Phát triển hành lang an toàn giao thông.....	II-3-15
3.5	Tăng cường các công trình an toàn giao thông trên quốc lộ .....	II-3-20
3.6	Phòng chống tai nạn giao thông cho người sử dụng đường để bị tổn thương.....	II-3-35



3.7	Đảm bảo an toàn trên đường cao tốc .....	II-3-41
3.8	Phát triển ATGT cho công tác xây dựng đường bộ .....	II-3-46
3.9	Giám sát và duy trì ATGT .....	II-3-54
3.10	Phát triển ATGT đường vòng tránh đô thị và đường đô thị .....	II-3-60
3.11	Phát triển nguồn nhân lực .....	II-3-74
3.12	Thực hiện và đầu tư .....	II-3-77
<b>4</b>	<b>KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN AN TOÀN PHƯƠNG TIỆN VÀ NGƯỜI LÁI</b>	
4.1	Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe cơ bản .....	II-4-1
4.2	Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe dựa trên vi phạm .....	II-4-4
4.3	Phát triển việc cấp giấy phép lái xe ở khu vực nông thôn .....	II-4-8
4.4	Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe .....	II-4-9
4.5	Hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải .....	II-4-13
4.6	Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện .....	II-4-15
4.7	Kiểm định kỹ thuật xe máy .....	II-4-18
4.8	Các chiến lược cải thiện điều kiện phương tiện cho đối tượng người khuyết tật .....	II-4-21
4.9	Phát triển nguồn nhân lực hướng dẫn viên lái xe .....	II-4-22
4.10	Kế hoạch triển khai và đầu tư chung .....	II-4-23
<b>5</b>	<b>KẾ HOẠCH THỰC HIỆN CƯỜNG CHẾ VÀ KIỂM SOÁT AN TOÀN GIAO THÔNG HIỆU QUẢ</b>	
5.1	Nội dung chương trình hành động trong lĩnh vực cưỡng chế .....	II-5-1
5.2	Hướng dẫn an toàn giao thông cho người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm và kỹ năng .....	II-5-3
5.3	Tăng cường và củng cố cưỡng chế thi hành luật giao thông nhằm loại bỏ hoàn toàn người vi phạm giao thông .....	II-5-5
5.4	Quan hệ công chúng trong Hướng dẫn an toàn giao thông và Cưỡng chế .....	II-5-7
5.5	Phối hợp giữa các cơ quan liên quan thực hiện các biện pháp đối phó an toàn giao thông .....	II-5-9
5.6	Lưu giữ và đánh giá hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế ..	II-5-11
5.7	Phát triển nguồn nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế .....	II-5-13
5.8	Chuẩn bị và phát triển trang thiết bị hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế ..	II-5-15
5.9	Kế hoạch mua sắm thiết bị được yêu cầu cho các hoạt động của Cảnh sát giao thông .....	II-5-17
5.10	Nâng cao năng lực công tác của Thanh tra GTVT .....	II-5-20
5.11	Kế hoạch thực hiện và đầu tư .....	II-5-22
<b>6</b>	<b>KẾ HOẠCH GIÁO DỤC ATGT TRONG NHÀ TRƯỜNG VÀ PHÁT TRIỂN VĂN HÓA ATGT TRONG CỘNG ĐỒNG</b>	
6.1	Đề cương giáo dục ATGT và phát triển văn hóa ATGT .....	II-6-1
6.2	Chương trình hoạt động giáo dục trường ATGT .....	II-6-2
6.3	Kế hoạch phát triển văn hóa an toàn giao thông tại cộng đồng .....	II-6-17
6.4	Tóm tắt và góp ý cho tổng thể các chiến lược thực hiện giáo dục ATGT và chương trình phát triển văn hóa ATGT .....	II-6-46
6.5	Kế hoạch thực hiện và đầu tư tổng thể .....	II-6-47
<b>7</b>	<b>KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẤP CỨU Y TẾ</b>	
7.1	Các văn bản quy phạm pháp luật liên quan và thực tiễn .....	II-7-1

7.2	Phát triển hệ thống cấp cứu trước khi chuyển đến bệnh viện .....	II-7-5
7.3	Tăng cường năng lực cấp cứu của các bệnh viện trong trường hợp có thảm họa hoặc tai nạn giao thông thảm khốc.....	II-7-9
7.4	Tăng cường nguồn lực cho công tác cấp cứu bao gồm: nhân lực, trang thiết bị, xe cấp cứu và năng lực quản lý, tổ chức thực hiện chương trình hành động.....	II-7-10
7.5	Lộ trình thực hiện.....	II-7-13
8	<b>THỂ CHẾ AN TOÀN GIAO THÔNG</b>	
8.1	Kế hoạch cải thiện thể chế.....	II-8-1
8.2	Cơ quan An toàn giao thông quốc gia.....	II-8-3
8.3	Trung tâm an toàn giao thông quốc gia.....	II-8-4
8.4	Hội đồng cố vấn an toàn giao thông quốc gia.....	II-8-6
8.5	Quỹ an toàn giao thông quốc gia.....	II-8-8
8.6	Xây dựng hệ thống pháp lý về chính sách an toàn giao thông bền vững.....	II-8-10
8.7	Dự tính chi phí và kế hoạch đầu tư đối với việc đổi mới thể chế.....	II-8-11
9	<b>ĐÁNH GIÁ KINH TẾ VÀ KẾ HOẠCH THỰC THI</b>	
9.1	Đánh giá kinh tế tổng thể về Chương trình Hành động.....	II-9-1
9.2	Các nguồn quỹ đầu tư.....	II-9-8
9.3	Các chính sách thực hiện.....	II-9-11
10	<b>KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ</b>	
10.1	Kết luận.....	II-10-1
10.2	Kiến nghị và đề xuất.....	II-10-2

## DANH SÁCH BẢNG

### PHẦN I: QUY HOẠCH TỔNG THỂ

2.2. 1	Tỷ lệ tử vong trên 100 000 dân năm 2006 ở các nước khác nhau .....	I-2-2
2.4. 1	Những nhận xét chính về tình hình tai nạn giao thông hiện tại .....	I-2-6
3.2. 1	Các biện pháp ATGT cho hạ tầng đường bộ .....	I-3-3
3.2. 2	Các biện pháp chính phân theo chức năng của đường .....	I-3-4
3.3. 1	Ma trận tai nạn giao thông ở Việt Nam .....	I-3-4
3.3. 2	Xếp hạng tai nạn giao thông theo tỉnh thành phố .....	I-3-4
3.3. 3	Chương trình ưu tiên trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng .....	I-3-8
3.4. 1	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-13
3.4. 2	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-16
3.4. 3	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-20
3.4. 4	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-27
3.4. 5	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-29
3.4. 6	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-31
3.4. 7	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-33
3.4. 8	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-35
3.4. 9	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-36
3.4.10	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-40
3.4.11	Chương trình và kế hoạch thực hiện .....	I-3-45
4.1. 1	Tổng hợp các vấn đề chính trong hệ thống hoạt động vận tải .....	I-4-1
4.2. 1	Đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống gia hạn GPLX .....	I-4-5
4.2. 2	Kế hoạch thực hiện đẩy mạnh hệ thống cấp GPLX mô tô ở khu vực nông thôn .....	I-4-5
4.2. 3	Các giải pháp lựa chọn dành cho xe máy dưới 50cc .....	I-4-6
4.2. 4	Khảo sát quy chế đối với xe máy dưới 50cc ở một số quốc gia .....	I-4-7
4.3. 1	Đề xuất lộ trình thực hiện đối với đào tạo và sát hạch lái xe .....	I-4-9
4.3. 2	Đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống quản lý an toàn lái xe .....	I-4-10
4.4. 1	Hệ thống phí lưu hành phương tiện .....	I-4-11
4.4. 2	Phí lưu hành phương tiện ở Thái Lan và Nhật Bản .....	I-4-12
4.4. 3	Đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống thu phí phương tiện .....	I-4-12
4.5. 1	Đề xuất hệ thống quản lý phương tiện (từ khi đóng phí gia hạn năm thứ 5) .....	I-4-13
4.5. 2	Đề xuất lộ trình thực hiện đối với đăng kiểm xe máy .....	I-4-14
4.5. 3	Đề xuất lộ trình đối với phương tiện cho người khuyết tật (thăm dò ý kiến) .....	I-4-14
4.6. 1	Chức năng của từng cơ quan .....	I-4-16
4.6. 2	CSDL và cơ quan quản lý .....	I-4-16
4.6. 3	Nguồn kinh phí mới .....	I-4-17
4.6. 4	Đề xuất lộ trình thực hiện đối với phát triển nguồn nhân lực .....	I-4-18
4.7. 1	Lộ trình và mục tiêu trong lĩnh vực này .....	I-4-20
4.7. 2	Dự kiến kế hoạch thực hiện 1 .....	I-4-21
5.1. 1	Các vấn đề ưu tiên chính trong lĩnh vực cưỡng chế giao thông .....	I-5-1
5.3. 1	Ví dụ về mức độ cưỡng chế theo lỗi của người vi phạm .....	I-5-6
5.3. 2	Khuôn khổ của các biện pháp thực hiện cưỡng chế luật giao thông trong kế hoạch tổng thể và phân bổ kinh phí thiết bị của Bộ Công an .....	I-5-7
5.4. 1	Tổng kết chương trình thực hiện .....	I-5-8
5.4. 2	Tóm tắt chương trình thực hiện .....	I-5-9

5.4.3	Tóm tắt chương trình thực hiện.....	I-5-10
5.4.4	Tóm tắt chương trình thực hiện.....	I-5-11
5.4.5	Tóm tắt chương trình thực hiện.....	I-5-12
5.4.6	Tóm tắt chương trình thực hiện.....	I-5-13
5.4.7	Tóm tắt chương trình thực hiện.....	I-5-14
5.4.8	Tóm tắt chương trình thực hiện.....	I-5-15
5.6.1	Tài liệu cần và kết quả về quá trình thực hiện.....	I-5-19
5.6.2	Tóm tắt chương trình thực hiện cưỡng chế và hướng dẫn an toàn giao thông.....	I-5-19
6.3.1	Chương trình Giáo dục an toàn giao thông đến năm 2020.....	I-6-12
6.5.1	Ước tính ngân sách cho Giáo dục An toàn giao thông ở trường học đến năm 2020.....	I-6-15
6.9.1	Tóm tắt các Chương trình Phát triển Văn hóa An toàn giao thông.....	I-6-27
8.2.1	Kết cấu Luật An toàn giao thông tại Nhật Bản.....	I-8-11
8.4.1	Các thuận lợi điển hình và các bất lợi của các nguồn khác nhau để tài trợ lĩnh vực an toàn đường bộ.....	I-8-24
8.5.1	Các chiến lược thực hiện để nâng cao thể chế.....	I-8-30

## **PHẦN II: CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG**

3.1.1	Mục tiêu giảm tai nạn giao thông đến năm 2013 trong giai đoạn thực hiện chương trình hành động.....	II-3-1
3.1.2	Tóm tắt chương trình hành động về phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ.....	II-3-2
3.2.1	Kế hoạch thực hiện chương trình điểm đen.....	II-3-7
3.3.1	Chỉ số đánh giá dữ liệu tai nạn.....	II-3-11
3.3.2	Kế hoạch thực hiện chương trình phát triển TSA.....	II-3-15
3.4.1	Kế hoạch thực hiện chương trình phát triển hành lang An toàn giao thông.....	II-3-20
3.5.1	Các hạng mục đề xuất các Tiêu chí thiết kế về biện pháp an toàn.....	II-3-22
3.5.2	Tiêu chí qui định làn rẽ phải/ trái trong tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô Nhật Bản.....	II-3-25
3.5.3	Lưu lượng giao thông tiêu chuẩn lắp đặt hệ thống điều khiển tín hiệu trong tiêu chuẩn thiết kế đường bộ Nhật Bản.....	II-3-27
3.5.4	Kế hoạch thực hiện các biện pháp an toàn.....	II-3-31
3.5.5	So sánh tỷ lệ lưu lượng giao thông và tỷ lệ tai nạn xảy ra ban ngày và ban đêm.....	II-3-32
3.5.6	Kế hoạch thực hiện chương trình tăng cường các công trình ATGT.....	II-3-34
3.6.1	Tiêu chuẩn xây dựng đường cho xe đạp/ người đi bộ trong tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô của Nhật.....	II-3-37
3.6.2	Tiêu chí thiết kế đường cho người đi bộ ở các nước khác.....	II-3-37
3.6.3	Bề rộng đường xe đạp/ đường xe máy trong Tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô Nhật Bản.....	II-3-38
3.6.4	Phân hạng đường ở khu vực đô thị/ nông thôn trong Tiêu chuẩn thiết kế ô tô của Nhật Bản.....	II-3-38
3.6.5	Tiêu chí kỹ thuật về các công trình an toàn giao thông cho người đi xe đạp thông qua nút đồng mức trong Tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô.....	II-3-39
3.6.6	Lưu lượng giao thông tiêu chuẩn để lắp đặt tín hiệu bấm nút sang đường cho người đi bộ trong tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô Nhật.....	II-3-40
3.6.7	Kế hoạch thực hiện chương trình phòng chống tai nạn giao thông cho người sử dụng đất.....	II-3-41
3.7.1	Hiện trạng mạng lưới đường cao tốc Việt Nam.....	II-3-41
3.7.2	Giới hạn xe máy lưu thông trên đường cao tốc ở các nước ASEAN.....	II-3-43
3.7.3	Kế hoạch thực hiện các nội dung chương trình phát triển an toàn đường cao tốc.....	II-3-46

3.8. 1	Ngân sách bảo dưỡng đường bộ cho quốc lộ.....	II-3-47
3.8. 2	Ví dụ về các nội dung của Hướng dẫn an toàn trong công trình đường bộ.....	II-3-48
3.8. 3	Mẫu tiêu chuẩn/ yêu cầu bảo dưỡng thường xuyên.....	II-3-50
3.8. 4	Kế hoạch thực hiện chương trình phát triển ATGT công trình đường bộ.....	II-3-53
3.9. 1	Chi phí đầu tư trang thiết bị an toàn trong xây dựng đường bộ.....	II-3-55
3.9. 2	Chi phí đầu tư hàng năm cho cải tạo điểm đen.....	II-3-55
3.9. 3	Kế hoạch thực hiện các nội dung chương trình duy trì và giám sát ATGT.....	II-3-60
3.10.1	Kế hoạch phát triển đường đô thị ở thành phố chính.....	II-3-64
3.10.2	Phương thức vận tải và chi phí đầu tư trong kế hoạch tổng thể giao thông đô thị đến năm 2020.....	II-3-65
3.10.3	Loại hệ thống điều khiển tín hiệu.....	II-3-67
3.11.1	Kế hoạch thực hiện chương trình phát triển nguồn nhân lực.....	II-3-77
3.12.1	Cơ quan chịu trách nhiệm về các biện pháp an toàn đã đề xuất cho cơ sở đường bộ.....	II-3-77
3.12.2	Tóm tắt chi phí đầu tư của chương trình hành động cơ sở hạ tầng đường bộ.....	II-3-80
3.12.3	Chi phí đầu tư giả định cho chương trình hành động an toàn cơ sở hạ tầng đường bộ.....	II-3-81
4.1. 1	Kế hoạch và các mốc thực hiện.....	II-4-3
4.1. 2	Ước tính kinh phí cho hệ thống gia hạn GPLX cơ bản.....	II-4-4
4.2. 1	Lộ trình và các mốc thực hiện.....	II-4-7
4.2. 2	Ước tính kinh phí cho hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm giao thông.....	II-4-7
4.3. 1	Lộ trình và các mốc thực hiện.....	II-4-9
4.3. 2	Ước tính kinh phí phát triển việc cấp GPLX cho người điều khiển phương tiện ở khu vực nông thôn.....	II-4-9
4.4. 1	Lộ trình và các mốc thực hiện.....	II-4-11
4.4. 2	Ước tính kinh phí chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe.....	II-4-12
4.5. 1	Lộ trình và các mốc thực hiện.....	II-4-14
4.5. 2	Ước tính kinh phí hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải.....	II-4-15
4.6. 1	Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện đề xuất.....	II-4-16
4.6. 2	Lộ trình và các mốc triển khai.....	II-4-17
4.6. 3	Ước tính kinh phí cho hệ thống thu phí phương tiện.....	II-4-18
4.7. 1	Lộ trình và các mốc triển khai.....	II-4-20
4.7. 2	Ước tính chi phí kiểm định kỹ thuật xe máy.....	II-4-20
4.8. 1	Kế hoạch và các mốc triển khai.....	II-4-22
4.8. 2	Ước tính kinh phí cho các chiến lược cải thiện điều kiện phương tiện cho người khuyết tật.....	II-4-22
4.9. 1	Lộ trình và các mốc triển khai.....	II-4-23
4.9. 2	Ước tính kinh phí phát triển nguồn nhân lực.....	II-4-23
4.10.1	Tổng kinh phí cần thiết cho các chương trình trong chương trình hành động 5 năm.....	II-4-24
5.1. 1	Chương trình hành động 5 năm từ 2008 đến 2012.....	II-5-1
5.2. 1	Đề cương chương trình hành động 1-2-1 đến 1-2-5.....	II-5-4
5.2. 2	Kế hoạch thực hiện và Dự toán chi phí cho chương trình từ 1-2-1 tới 1-2-5.....	II-5-5
5.3. 1	Tóm tắt Chương trình thực hiện từ 1-3-1 đến 1-3-5.....	II-5-6
5.3. 2	Kế hoạch thực hiện và Dự toán chi phí cho chương trình 1-3-1 đến 1-3-5.....	II-5-7
5.4. 1	Đề cương chương trình thực hiện 2-1-1 đến 2-1-2.....	II-5-8
5.4. 2	Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán cho chương trình 2-1-1 đến 2-1-2.....	II-5-9
5.5. 1	Đề cương chương trình thực hiện 3-1-1 tới 3-1-3.....	II-5-10
5.5. 2	Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán cho chương trình 3-1-1 đến 3-1-3.....	II-5-11
5.6. 1	Đề cương chương trình thực hiện 4-1-1 đến 4-1-3.....	II-5-12
5.6. 2	Chương trình hành động và dự toán chi phí chi chương trình 4-1-1 đến 4-1-3.....	II-5-13

5.7. 1	Đề cương thực hiện chương trình 5-1-1 đến 5-1-2.....	II-5-14
5.7. 2	Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán cho chương trình 5-1-1 đến 5-1-2.....	II-5-15
5.8. 1	Đề cương chương trình thực hiện 6-1-1, 6-1-2 và 6-1-4.....	II-5-16
5.8. 2	Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán cho chương trình 6-1-1, 6-1-2 và 6-1-4.....	II-5-16
5.9. 1	Dự tính số lượng các thiết bị tối thiểu cho các hoạt động của Cảnh sát giao thông....	II-5-17
5.9. 2	Các giả định để dự toán số lượng thiết bị cần có .....	II-5-18
5.9. 3	Số lượng các thiết bị đang được duy trì .....	II-5-20
5.10.1	Tóm tắt chương trình thực hiện đối với Thanh tra GTVT .....	II-5-21
5.10.2	Kế hoạch thực hiện và dự toán.....	II-5-22
5.11.1	Tóm tắt chương trình hành động từ năm 2008 đến 2012.....	II-5-25
6.2. 1	Kế hoạch thực hiện.....	II-6-3
6.2. 2	Chi phí dự toán để hoàn thành và bổ sung chương trình giảng dạy giáo dục ATGT... ..	II-6-3
6.2. 3	Kế hoạch thực hiện phát động phong trào “Trường học thực hiện văn hóa ATGT” .....	II-6-4
6.2. 4	Dự tính chi phí về phát động phong trào về văn hóa an toàn giao thông trong trường học .....	II-6-5
6.2. 5	Kế hoạch thực hiện.....	II-6-6
6.2. 6	Dự toán chi phí cho việc đào tạo và tái đào tạo các giáo viên .....	II-6-7
6.2. 7	Kế hoạch thực hiện và lịch trình hướng dẫn quản lý và đánh giá công tác giáo dục ATGT trong trường học .....	II-6-8
6.2. 8	Dự tính chi phí về hướng dẫn đánh giá và quản lý công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học .....	II-6-8
6.2. 9	Kế hoạch thực hiện và lịch trình thực hiện thể chế hóa và phát triển các điều kiện đảm bảo giáo dục ATGT trong trường học.....	II-6-9
6.2.10	Dự tính chi phí tạo điều kiện để đảm bảo an toàn giao thông trong trường học .....	II-6-10
6.2.11	Kế hoạch thực hiện Phát động phong trào cổ động bằng phương tiện thông tin đại chúng trên toàn quốc về “ATGT cho thế hệ trẻ” .....	II-6-11
6.2.12	Dự tính chi phí về phát động cuộc vận động toàn quốc thông qua các phương tiện thông tin đại chúng .....	II-6-11
6.2.13	Kế hoạch và lịch trình đưa nội dung tuyên truyền ATGT vào hoạt động của các đội tuyên truyền văn hóa lưu động ở cấp huyện .....	II-6-12
6.2.14	Dự tính chi phí cho việc giới thiệu các nội dung ATGT vào các hoạt động văn hóa cổ động .....	II-6-13
6.2.15	Kế hoạch thực hiện và thời biểu .....	II-6-13
6.2.16	Dự tính chi phí để nâng cao hiệu quả của công trình ATGT qua phương tiện thông tin đại chúng .....	II-6-13
6.2.17	Kế hoạch thiết lập mạng lưới giáo dục ATGT chuyên nghiệp.....	II-6-15
6.2.18	Dự tính chi phí cho việc thành lập mạng lưới tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp .....	II-6-16
6.2.19	Kế hoạch và lịch trình thực hiện đào tạo lãnh đạo các cơ quan, các bộ, ngành và các tổ chức có liên quan về ATGT .....	II-6-17
6.2.20	Dự tính chi phí cho việc thành lập mạng lưới tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp .....	II-6-17
6.3. 1	Kế hoạch thực hiện và thời biểu thực hiện lập Quỹ hoặc đơn vị điều phối phụ trách về văn hóa ATGT.....	II-6-20
6.3. 2	Dự tính chi phí cho việc thành lập một đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông hoặc cho quỹ .....	II-6-20
6.3. 3	Kế hoạch thực hiện và lịch trình thực hiện nghiên cứu và triển khai văn hóa ATGT ...	II-6-22
6.3. 4	Dự tính chi phí cho công tác nghiên cứu và triển khai về văn hóa ATGT.....	II-6-23
6.3. 5	Kế hoạch thực hiện và thời biểu .....	II-6-25
6.3. 6	Dự tính chi phí để tăng cường giáo dục và ý thức về văn hóa ATGT.....	II-6-26

6.3. 7	Kế hoạch thực hiện .....	II-6-28
6.3. 8	Dự tính chi phí cho việc nâng cao sự phát triển nguồn nhân lực về xây dựng năng lực qua các hoạt động hội thảo về văn hóa ATGT .....	II-6-29
6.3. 9	Kế hoạch thực hiện và thời biểu .....	II-6-31
6.3.10	Dự tính chi phí về công tác tăng cường việc lôi cuốn/ tham gia của cộng đồng vào việc phát triển mạng lưới .....	II-6-32
6.3.11	Kế hoạch thực hiện và thời gian biểu thực hiện xây dựng niềm tin trong cộng đồng về ưu tiên cho cộng đồng ATGT với các vấn đề sử dụng đường an toàn .....	II-6-35
6.3.12	Dự tính chi phí về xây dựng niềm tin trong cộng đồng và các vấn đề về sử dụng đường an toàn hơn .....	II-6-36
6.3.13	Kế hoạch thực hiện và thời gian biểu .....	II-6-39
6.3.14	Dự tính chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện về xây dựng và nâng cấp các tiêu chuẩn ATGT qua việc phân phát thông tin và thông tin liên lạc .....	II-6-40
6.3.15	Kế hoạch thực hiện .....	II-6-43
6.3.16	Dự tính chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện việc xây dựng và tăng cường hợp tác và chia sẻ trách nhiệm hành động giữa các bên liên quan.....	II-6-44
6.5. 1	Tổng yêu cầu ngân sách cho chương trình hành động 5 năm .....	II-6-47
7.5. 1	Kế hoạch đầu tư và thực hiện .....	II-7-14
8.1. 1	Tóm tắt chương trình hành động 5 năm cải thiện thể chế .....	II-8-2
8.2. 1	Chương trình hành động để thành lập Ban An toàn giao thông quốc gia .....	II-8-4
8.3. 1	Chương trình hành động để xây dựng Trung tâm an toàn giao thông quốc gia.....	II-8-6
8.4. 1	Chương trình hành động cho Hội đồng cố vấn an toàn giao thông .....	II-8-8
8.5. 1	Chương trình hành động về Quỹ an toàn giao thông quốc gia .....	II-8-9
8.6. 1	Luật các chính sách an toàn giao thông ở Nhật Bản.....	II-8-10
8.7. 1	Kế hoạch đầu tư đổi mới thể chế .....	II-8-11
9.1. 1	Dự toán chi phí cho Chương trình Hành động 5 năm theo từng lĩnh vực.....	II-9-2
9.1. 2	Dự toán chi phí cho Chương trình Hành động 5 năm theo chương trình .....	II-9-3
9.1. 3	Số liệu tai nạn giao thông năm 2007 – ngưỡng so sánh .....	II-9-6
9.1. 4	Bảng đánh giá kinh tế tóm tắt.....	II-9-7
9.1. 5	Phân tích Độ nhạy (EIRR: %).....	II-9-8
9.2. 1	Lịch trình chuẩn bị và phê chuẩn cơ sở pháp lý cho những nguồn thu mới đề xuất.....	II-9-10
9.2. 2	Các hoạt động An toàn Giao thông đường bộ và những nguồn thu tiềm năng.....	II-9-11

## **DANH SÁCH HÌNH**

### **PHẦN I: QUY HOẠCH TỔNG THỂ**

1.2. 1	Trình tự phát triển Quy hoạch tổng thể.....	I-1-3
2.2. 1	Tỷ lệ tử vong trên 10.000 phương tiện ở các nước khác nhau (2004) .....	I-2-3
2.2. 2	Mục tiêu giảm tỷ lệ tử vong trên 10 000 phương tiện ở một số nước ASEAN .....	I-2-3
3.1. 1	Xem xét luồng thông tin của Quy hoạch tổng thể .....	I-3-1
3.2. 1	Cơ cấu các biện pháp ATGT trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng.....	I-3-3
3.4. 1	So sánh việc xây dựng đường tránh với việc mở rộng quốc lộ .....	I-3-28
4.1. 1	Khung hệ thống hoạt động vận tải.....	I-4-2
4.2. 1	Giới thiệu lớp học bồi dưỡng trong quá trình gia hạn GPLX định kỳ .....	I-4-3
4.2. 2	Hệ thống gia hạn cho người có GPLX.....	I-4-4
4.2. 3	Chương trình cấp phép tốt nghiệp cho lái xe (GDLS).....	I-4-8

4.3. 1	Các hoạt động phòng tránh trong ATGT .....	I-4-10
4.4. 1	Tem chứng nhận cho xe máy .....	I-4-12
4.6. 1	Hệ thống đào tạo giáo viên.....	I-4-18
5.1. 1	Quá trình rà soát kế hoạch tổng thể trong lĩnh vực cưỡng chế giao thông.....	I-5-2
5.3. 1	Quan hệ giữa nguyên nhân vi phạm và biện pháp đối phó.....	I-5-4
5.3. 2	Thứ tự ưu tiên về cưỡng chế và hướng dẫn giao thông.....	I-5-5
5.3. 3	Khái niệm về xác định chương trình cưỡng chế an toàn giao thông .....	I-5-6
5.6. 1	Quá trình thực hiện cưỡng chế giao thông.....	I-5-18
6.3. 1	Ví dụ về một xe giảng dạy an toàn giao thông ở in Iwate, Nhật Bản .....	I-6-7
6.7. 1	Khung các biện pháp an toàn giao thông .....	I-6-17
6.7. 2	Các bước và khung thời gian để thay đổi hành vi của người tham gia giao thông .....	I-6-17
6.7. 3	Khung thể chế Văn hóa An toàn giao thông ở Hoa Kỳ.....	I-6-19
6.7. 4	Các thành phần chủ yếu của An toàn giao thông ở Thái Lan .....	I-6-21
6.7. 5	Vai trò và khuôn khổ của đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông .....	I-6-23
8.2. 1	Cơ cấu tổ chức nòng cốt lý tưởng tại cơ quan nhà nước ở TW để phát triển an toàn giao thông bền vững.....	II-8-3
8.2. 2	Kết cấu tổ chức cơ bản cho chính sách phát triển an toàn giao thông một cách toàn diện .....	II-8-5
8.2. 3	Cơ cấu tổ chức đề xuất cho Cơ quan An toàn giao thông quốc gia ở Việt Nam.....	II-8-6
8.3. 1	Cơ sở dữ liệu về Hiện trạng của Lái xe và Hiện trạng xe .....	II-8-13
8.3. 2	Kết cấu mang tính khái niệm của cơ sở dữ liệu an toàn giao thông toàn diện.....	II-8-14
8.3. 3	Kết cấu mang tính khái niệm để đạt lợi ích tối ưu từ các biện pháp 3Es .....	II-8-15
8.4. 1	Cơ cấu đề xuất của Quỹ tài trợ An toàn giao thông.....	II-8-16
8.5. 1	Cơ cấu tổ chức An toàn giao thông được đề xuất tại Việt Nam.....	II-8-29

## **PHẦN II: CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG**

2.3. 1	Các mục tiêu từ Quy hoạch tổng thể đến chương trình hành động trong các lĩnh vực.....	II-2-5
3.2. 1	Đào tạo kỹ sư theo về cải tạo điểm đen.....	II-3-6
3.3. 1	Đề xuất qui trình thực hiện TSA trong giai đoạn nghiên cứu tiền khả thi, khả thi, thiết kế chi tiết.....	II-3-9
3.3. 2	Đề xuất quy trình thực hiện TSA trong giai đoạn khai thác .....	II-3-10
3.4. 1	Quy trình ưu tiên trong kế hoạch thực hiện hành lang ATGT .....	II-3-17
3.4. 2	Bố trí đất ở khu vực nhiều tiếp cận.....	II-3-18
3.5. 1	Loại tai nạn theo các hình thái chuyển động của phương tiện.....	II-3-24
3.5. 2	Nguyên nhân gây tai nạn giao thông do loại xe (2001-2006).....	II-3-29
3.5. 3	Phần trăm tai nạn do va chạm giữa các loại phương tiện.....	II-3-29
3.5. 4	So sánh lưu lượng và tai nạn giao thông theo giờ .....	II-3-32
3.6. 1	Sơ đồ lựa chọn xây dựng đường dành cho xe đạp và người đi bộ trong thiết kế đường ô tô của Nhật .....	II-3-36
3.6. 2	Sơ đồ thiết kế đường cho người đi bộ tại giao cắt đồng mức theo Tiêu chuẩn của Nhật .....	II-3-39
3.7. 1	Đề nghị khung quản lý/ khai thác giao thông đường cao tốc .....	II-3-42
3.7. 2	Điều khiển giao thông và giám sát khai thác đường cao tốc ở Nhật.....	II-3-45
3.8. 1	Tai nạn giao thông trong các điều kiện tải trọng phương tiện .....	II-3-47
3.9. 1	Sơ đồ tính toán thiệt hại kinh tế do tai nạn giao thông.....	II-3-59
3.10.1	Địa điểm tai nạn trên quốc lộ/ tỉnh lộ và đường đô thị.....	II-3-61



3.10.2	Đặc điểm tai nạn giao thông ở các Thành phố .....	II-3-62
3.10.3	Mẫu dải phân cách giữa bằng cột hình côn .....	II-3-70
3.10.4	Mẫu hình bố trí đường cho xe đạp ở Nhật.....	II-3-71
3.10.5	Mô hình bố trí làn dành riêng cho xe buýt ở Nhật.....	II-3-72
4.2. 1	Hệ thống gia hạn cho người có GPLX.....	II-4-5
7.1. 1	Kế hoạch xây dựng trạm dừng chân .....	II-7-3
9.1. 1	Phân bổ chi phí theo các năm (tính theo %) .....	II-9-5
9.1. 2	Phân bổ chi phí theo lĩnh vực (tính theo %).....	II-9-6



## CHỮ VIẾT TẮT

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

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



## **PHẦN I**

---

### **QUY HOẠCH TỔNG THỂ AN TOÀN GIAO THÔNG QUỐC GIA 2020**

## 1 GIỚI THIỆU

### 1.1 Đặc điểm chính của Quy hoạch tổng thể

Quy hoạch tổng thể này (đến năm 2020) là bản quy hoạch đầu tiên về an toàn giao thông đường bộ tại Việt Nam và Chương trình hành động (năm 2008 đến 2012) cũng là chương trình 5 năm đầu tiên về ATGT đường bộ. Quy hoạch tổng thể và chương trình hành động sẽ được xem xét và cập nhật như là kế hoạch quốc gia để thực hiện theo từng giai đoạn. Là một quy hoạch tổng thể đầu tiên, quy hoạch này sẽ bao gồm các chính sách căn bản như các nguyên tắc và mục tiêu cơ bản về phát triển an toàn giao thông bền vững ở Việt Nam.

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

- (1) Phát triển các biện pháp nhằm giảm bớt tai nạn giao thông đường bộ hiện nay và trong tương lai ở Việt Nam
- (2) Phát triển các nguyên tắc thể chế cơ bản để phát triển bền vững các biện pháp và chính sách ATGT.

Điểm quan trọng đầu tiên là các chiến lược chi tiết để xóa bỏ tình trạng tai nạn giao thông nghiêm trọng hiện nay, và điểm thứ hai sẽ bao quát các tổ chức, hệ thống, quy định pháp luật để thực hiện một cách có hiệu quả các chính sách ATGT lâu dài. Như đã nêu ở trên, nguyên nhân tai nạn giao thông rất đa dạng theo sự phát triển kinh tế và tình hình cũng khác nhau tùy theo các khu vực khác nhau, đặc biệt ở khu vực đô thị và khu vực nông thôn. Mặc dù có sự phát triển kinh tế thuận lợi ở Việt Nam, nhưng có sự chênh lệch lớn về mức thu nhập và mức độ cơ giới hóa giữa các vùng. Trong quy hoạch tổng thể ATGT phải xem xét các các biện pháp thích hợp cho các khu vực nông thôn có mức độ cơ giới hóa thấp và mức sống thấp, đặc biệt các khu vực nằm gần các hành lang giao thông lớn.

Mặc dù quy hoạch tổng thể được thảo luận ở đây là xét trên phạm vi toàn quốc, nhưng những đặc điểm vùng sẽ phải được xem xét cẩn thận và phải đầy đủ để đưa ra nguyên tắc chỉ đạo cho việc phát triển ATGT của vùng hoặc của tỉnh.

## **1.2 Phương pháp phát triển quy hoạch tổng thể**

Để triển khai một chương trình ATGT toàn diện, không thể thiếu được sự phối hợp, hợp tác giữa các cơ quan liên quan (cụ thể là giữa các bộ, giữa các cơ quan trung ương và địa phương, cũng như giữa các cơ quan của chính phủ, các tổ chức phi chính phủ và cả các doanh nghiệp) để đảm bảo tăng cường thể chế cho ATGT đường bộ. Ngoài ra, vai trò lãnh đạo mạnh mẽ của UBATGTQG cũng là rất quan trọng.

Trình tự phát triển quy hoạch tổng thể được trình bày trong Hình 1.2.1. Bước đầu tiên là xác định các vấn đề hiện tại trên cơ sở kết quả khảo sát, các thông tin, số liệu thu thập được từ các cơ quan có liên quan, cũng như từ việc thảo luận với các cơ quan có trách nhiệm. Các vấn đề không chỉ là các vấn đề hiện tại mà bao gồm cả những vấn đề mới phát sinh do sự phát triển kinh tế và cơ giới hóa đến năm 2020. Bước này đã được thảo luận trong tập 2 (Phần phân tích) của báo cáo này.

Bước thứ hai là phát triển cơ cấu cơ bản của quy hoạch tổng thể, nó bao gồm các nguyên tắc cơ bản, chính sách và chiến lược phát triển cơ bản. Cơ cấu cơ bản sẽ là cơ sở cho các cơ quan chính phủ xây dựng sự nhất trí về chính sách phát triển xã hội và cũng là cơ sở để thúc đẩy chương trình an toàn giao thông toàn diện bao gồm 4 thành phần: hạ tầng kỹ thuật, cưỡng chế, giáo dục và cấp cứu y tế.

Có hai lĩnh vực quan trọng như đã được đề cập trong phần trước. Một là xem xét các biện pháp để giảm số vụ tai nạn giao thông hoặc số người chết và hai là xem xét năng lực các tổ chức để thực hiện các biện pháp này một cách hiệu quả và liên tục. Việc đầu tiên về giảm số lượng tai nạn là thiết lập mục tiêu chung, và mục tiêu này sẽ được phân cho từng chuyên ngành. Để đạt được mục tiêu, nhiều phương án chiến lược sẽ được xem xét và đánh giá để chọn ra một phương án thực tế hơn.

Về mục tiêu, thì việc thể hiện bằng con số cụ thể là hiệu quả hơn, tuy một số biện pháp sẽ không thể đưa ra mục tiêu cụ thể. Như vậy, mục tiêu khách quan hơn sẽ được xem xét đối với các biện pháp tương ứng. Điều quan trọng là thiết lập được tiến trình tới mục tiêu và các điểm mốc để có sự hướng dẫn phù hợp.

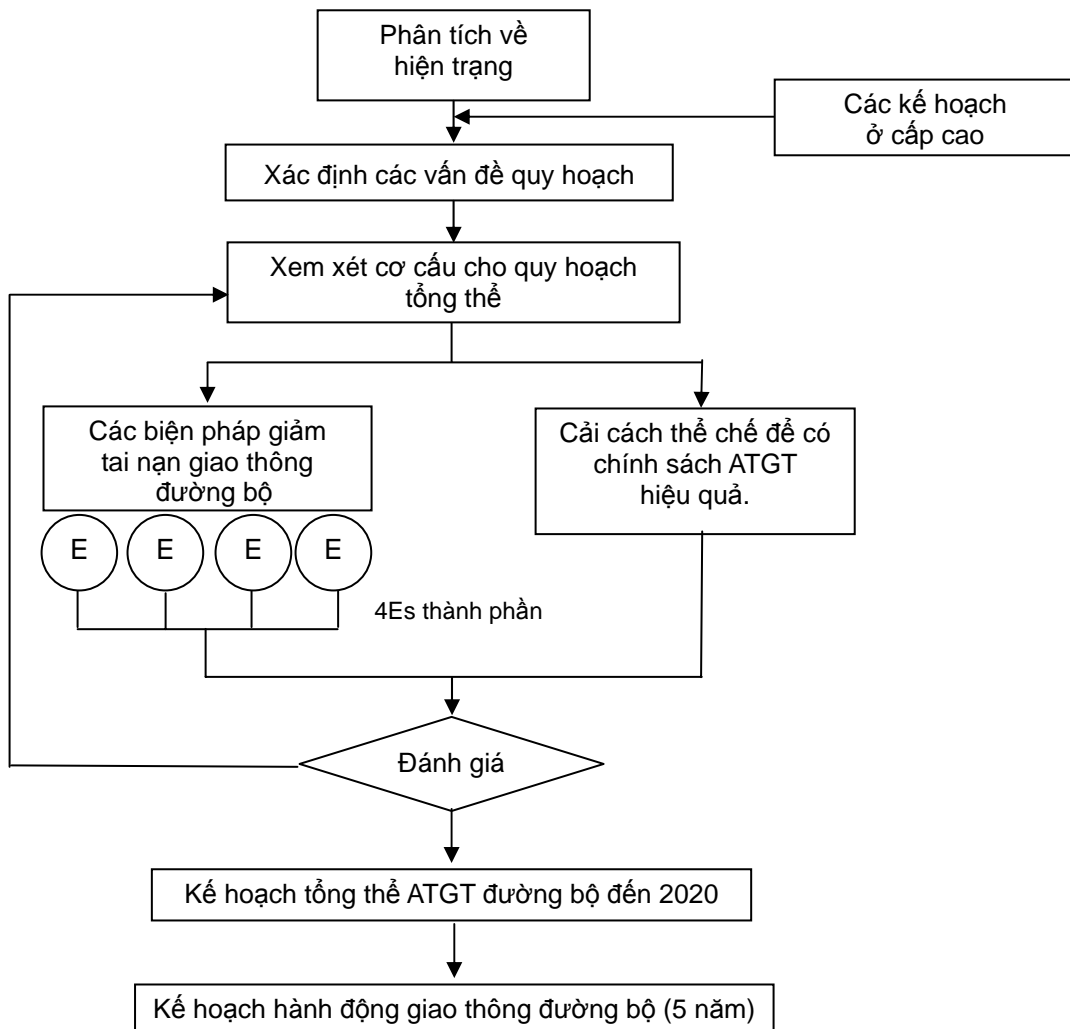
Tuy nhiên, ngay cả khi nếu thiết lập được các chiến lược và các biện pháp có hiệu quả, những tác động mong muốn dù có đạt được hay không phụ thuộc rất nhiều vào



việc thực hiện. Cùng một biện pháp thì có thể hiệu quả ở một số khu vực, nhưng có thể lại không hiệu quả ở khu vực khác, có thể là vì năng lực của cơ quan chịu trách nhiệm hoặc vì kiến thức của người dân, hoặc có thể do thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan chịu trách nhiệm. Vì vậy năng lực và hệ thống quản lý là rất quan trọng để đảm bảo có được những tác động mong muốn từ những biện pháp được đề xuất.

Mức độ đầu tư dự kiến sẽ được đánh giá về phương diện hiệu quả kinh tế xã hội do việc giảm tai nạn giao thông. Tuy nhiên có rất nhiều khó khăn trong việc đánh giá lợi ích đạt được từ những biện pháp này, một số tác động không thể tính toán một cách khoa học, nó chỉ có thể đánh giá lợi ích mang tính định tính. Tuy nhiên có thể cố gắng đánh giá định lượng với các giả thuyết và giả định thích hợp.

**Hình 1.2.1** Trình tự phát triển Quy hoạch tổng thể



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

## 2 CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN AN TOÀN GIAO THÔNG

Phần này sẽ thảo luận về cơ cấu tổng thể của chính sách phát triển ATGT, xem là cơ sở chung cho 4 thành phần của quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ. Chính sách phát triển cũng đưa ra những nguyên tắc chỉ đạo và các chiến lược cơ bản đối với từng chuyên ngành: hạ tầng kỹ thuật, cưỡng chế, giáo dục, và cấp cứu y tế. Chính sách tổng thể bao gồm các mục sau:

- 1) Thiết lập sứ mạng về An toàn giao thông đường bộ
- 2) Chính sách quy hoạch cơ bản (nó sẽ gồm những yếu tố cơ bản cần thiết để xây dựng cơ sở chung cho quy hoạch tổng thể)
- 3) Ngoài ra, Quy hoạch tổng thể nhằm mục đích thiết lập các chiến lược đến năm 2020, trong đó chính sách phát triển ATGT là hướng dẫn cơ bản cho sự phát triển ATGT bền vững

### 2.1 Thiết lập sứ mạng về An toàn giao thông đường bộ

An toàn giao thông đường bộ đã trở thành vấn đề quốc gia lâu dài đối với sự phát triển kinh tế lành mạnh ở Việt Nam, do đó nó cần phải được thể chế hóa thành một kế hoạch hành động quốc gia phù hợp với kế hoạch phát triển kinh tế quốc gia, đặc biệt là kế hoạch phát triển công nghiệp.

Nội dung cơ bản ở đây là lựa chọn sứ mạng nào cho phát triển chính sách ATGT Việt Nam. Các chính sách ATGT ở các nước khác áp dụng rất nhiều từ ngữ hấp dẫn như là “Tiến tới một xã hội không có tai nạn giao thông”, “Không có người chết do tai nạn giao thông và không có thương tật” v.v. Đối với Việt Nam ta cũng cần xác định một tầm nhìn thích hợp cho chính sách ATGT đường bộ.

Hầu hết các nước áp dụng tầm nhìn rất cao và lạc quan, thậm chí có khi rất khó đạt được. Tuy nhiên họ hiểu rằng thậm chí nếu không thể đạt được, cần phấn đấu đạt được tinh hướng mong muốn nhất. Điều này có thể giúp tăng thêm động lực cho các hoạt động liên quan.

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

### 2.2 Thiết lập các mục tiêu và mục đích của Quy hoạch tổng thể

Khi thiết lập các mục tiêu và mục đích của quy hoạch tổng thể và của chương trình hành động, có một số ý kiến khác nhau về việc các mục tiêu đó nên định lượng hay định tính. Ý kiến ủng hộ mục tiêu định tính cho rằng các thông tin và số liệu là không đủ để thiết lập các mục tiêu bằng con số cụ thể, hoặc thậm chí nếu có thể thiết lập được mục tiêu bằng con số cụ thể thì do những thay đổi kinh tế nhanh chóng sẽ làm cho mục tiêu này trở nên lạc hậu hoặc không đủ để giải quyết tình hình hiện nay. Trong khi ý kiến ủng hộ mục tiêu định lượng giải thích rằng mục tiêu định tính có thể được hiểu khác nhau, điều đó có nghĩa là rất khó có thể thiết lập một mục tiêu chung và dễ hiểu

giữa các cơ quan có liên quan. Vì vậy mục tiêu định tính là phù hợp cho kế hoạch dài hạn và mục tiêu định tính thực tế hơn sẽ được áp dụng cho kế hoạch ngắn hạn, như là chương trình hành động 5 năm.

Tuy nhiên, để cho thấy rõ hơn nhiệm vụ quan trọng của quy hoạch tổng thể, mục tiêu bằng con số cụ thể sẽ được đề xuất. Mục tiêu này thậm chí nếu không có độ tin cậy cao, thì cũng để có thể tính toán và đánh giá các lợi ích kinh tế xã hội có được từ những biện pháp và chính sách. Đồng thời mục tiêu định tính cho các vấn đề về thể chế cũng sẽ được xem xét.

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

- (i) Giảm số người chết xuống còn một nửa số người chết năm 2007 hoặc giảm tỷ lệ tử vong trên 100.000 dân xuống dưới 6.4%.
- (ii) Tăng cường chức năng của các tổ chức liên quan trong lĩnh vực ATGT đường bộ và phát triển các cơ quan tổ chức mới và các quy định mới cần thiết để duy trì các biện pháp ATGT lâu dài.

Sau đây là phần trình bày về lý do để đề xuất các mục tiêu bằng con số cụ thể.

Việc thực hiện quy hoạch tổng thể phải đảm bảo rằng cho đến 2020, tai nạn giao thông không còn là vấn đề xã hội nghiêm trọng và gây bức xúc. Thực tế này có thể được biểu thị bằng mục tiêu giảm 50% số người chết vào năm 2020.

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

- Tỷ lệ tử vong trên 100 000 dân: dưới 6.4%
- Tỷ lệ tử vong trên 10 000 phương tiện: dưới 1.2-1.8%
- Giảm 5.2 % tai nạn giao thông trong một năm so với năm trước, theo số chết tuyệt đối

(i) *Tỷ lệ người chết trên 100.000 dân dưới 6.4% có nghĩa là gì?*

So sánh với các số liệu liên quan trong năm 2006 của các nước khác nhau trên thế giới (Bảng 2.2.1), cho thấy rằng trị số 6.4 là có thể chấp nhận được đối với trường hợp của Nhật Bản, Đức, và Iceland trong khi nhiều nước khác phải cố gắng để đạt được.

**Bảng 2.2.1 Tỷ lệ tử vong trên 100 000 dân năm 2006 ở các nước khác nhau**

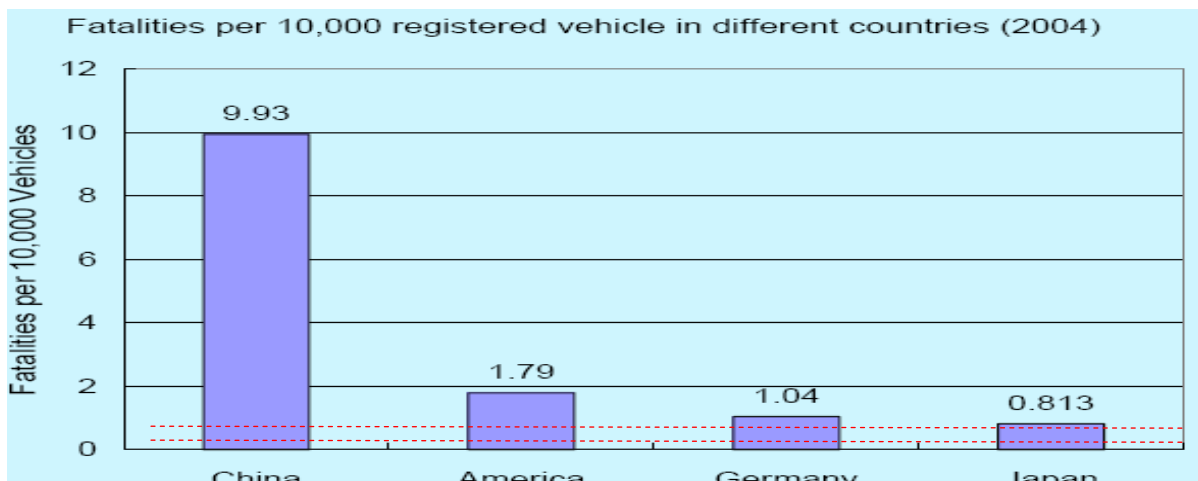
	Nước	f		Nước	f		Nước	f
1	Singapore	4.2	11	Phần Lan	7.2	21	Luxembourg	11.1
2	Hà Lan	4.6	12	Úc	8	22	Bồ Đào Nha	11.8
3	Na uy	4.9	13	Pháp	8.8	23	CH Czech	12.6
4	Thụy Điển	4.9	14	Canada	9.1	24	Hungary	12.7
5	Vương quốc Anh	5.5	15	Áo	9.3	25	Slovenia	12.9
6	Thụy Sĩ	5.5	16	Ireland	9.3	26	Hàn Quốc	13.2
7	Đan Mạch	6.1	17	Ý	9.7	27	Ba Lan	14.3
8	Nhật Bản	6.2	18	New Zealand	9.9	28	Mỹ	14.7
9	Đức	6.5	19	Tây Ban Nha	10.2	29	Hy Lạp	15
10	Iceland	6.5	20	Bỉ	10.4		Vietnam	15.16

Nguồn: IRTAD, 2007

(ii) Tỷ lệ tử vong trên 10.000 phương tiện dưới 1.2-1.8% có nghĩa là gì?

Việc so sánh với các nước khác như được trình bày trong hình 2.2.1 cho thấy rằng những trị số này cũng có thể chấp nhận được. Cần lưu ý rằng những nước khác ở Đông Nam Á như Lào và Campuchia đặt mục tiêu tỷ lệ này là 2 như được trình bày trong hình 2.2.2.

**Hình 2.2.1 Tỷ lệ tử vong trên 10.000 phương tiện ở các nước khác nhau (2004)**



----- Trường hợp của Việt Nam theo đề xuất

Nguồn: Wang Hongyan – Phân tích về tai nạn giao thông cản trở sự phát triển bền vững Đại Học Tongji, Thượng Hải, 9/2007

**Hình 2.2.2 Mục tiêu giảm tỷ lệ tử vong trên 10 000 phương tiện ở một số nước ASEAN**

<p><b>Lào:</b> Chiến lược an toàn đường bộ (do ADB và SIDA hỗ trợ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Đến 8% vào 2010</li> <li>• Đến 5% vào 2015 và</li> <li>• <b>Đến 2% vào 2020</b></li> </ul>
<p><b>Campuchia:</b> giảm từ 18% năm 2006</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Xuống 7% vào 2010</li> <li>• <b>Xuống 2% vào 2020</b></li> </ul>

Nguồn: UN ESCAP Report E/ESCAP/CMG(4/I)/7, July 2007

(iii) Tỷ lệ tử vong giảm hàng năm 5.2% là phù hợp với mục tiêu trong đề án của chính phủ

Ngày 04/03/2008 Chính phủ đã phê duyệt Đề án tăng cường đảm bảo trật tự an toàn giao thông đến năm 2010 với mục tiêu giảm 5-7% tai nạn giao thông trong mỗi năm so với năm trước về cả ba chỉ số: số vụ tai nạn, số người chết và số người bị thương. Một đề án khác của Bộ Công an về Tăng cường và Hiện đại hóa công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông đến năm 2010 đặt mục tiêu là 5%. Vì vậy tỷ lệ 5.2% là hoàn toàn phù hợp.

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

Vấn đề cơ giới hóa ở Việt Nam dự kiến sẽ tiếp tục tăng lên nhanh chóng cùng với sự phát triển kinh tế của đất nước. Tuy nhiên, hiểm họa cao về tai nạn giao thông đường

bộ cũng sẽ tăng lên và hiện nay nó được coi là vấn đề gây bức xúc trong xã hội, không chỉ ở khu vực đô thị mà còn cả ở khu vực nông thôn.

Các chính sách cơ bản về phát triển ATGT đường bộ được thảo luận ở trên là cơ sở của quy hoạch tổng thể. Các chiến lược cơ bản được thảo luận ở đây là căn cứ để xây dựng những biện pháp an toàn trên cơ sở chung cho đến 2020. Nói một cách khác nó sẽ là các chiến lược hoặc biện pháp cơ bản để đạt được những mục tiêu vào năm 2020.

Có hai loại chiến lược cơ bản: Chính sách quy hoạch cơ bản và Chiến lược thực hiện cơ bản.

### **1) Chính sách quy hoạch cơ bản cho Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ**

(1) Các biện pháp ATGT sẽ được phát triển dựa trên những nghiên cứu và phân tích khoa học về tai nạn giao thông có xem xét đến ba yếu tố của xã hội giao thông đó là “con người”, “phương tiện” và “môi trường giao thông đường bộ”. Do vậy, sáu (6) lĩnh vực sau sẽ được tập trung để thực hiện các biện pháp ATGT hiệu quả:

- (i) Phát triển môi trường giao thông đường bộ an toàn,
- (ii) Tăng cường lái xe an toàn
- (iii) Đảm bảo phương tiện an toàn
- (iv) Kiểm soát và cưỡng chế giao thông hiệu quả
- (v) Tăng cường tuyên truyền và giáo dục về ATGT
- (vi) Phát triển các biện pháp đối phó sau tai nạn

(2) Để phát triển ATGT bền vững, cần phải thành lập các thiết chế và cơ sở dữ liệu cần thiết trong giai đoạn quy hoạch tổng thể này, bao gồm xây dựng luật và những quy định mới, cơ sở dữ liệu cho việc phân tích khoa học, và thành lập tổ chức để thực hiện những hoạt động này.

(3) Làm thế nào để đảm bảo phát triển nguồn nhân lực và nguồn lực tài chính lại là những vấn đề khó khăn khác. Trong giai đoạn thực hiện quy hoạch tổng thể này sự hợp tác với các cơ sở đào tạo cao học như trường đại học và các học viện phải được thiết lập bao gồm cả hệ thống đào tạo sau đại học. Đồng thời các cơ quan có trách nhiệm sẽ phải thành lập các bộ phận, đơn vị chịu trách nhiệm về ATGT trong cơ quan mình.

Về phát triển nguồn lực tài chính, trong giai đoạn này một cơ chế mới với sự tham gia của khu vực tư nhân sẽ được xem xét và thành lập.

Điều cũng rất quan trọng là sử dụng các dự án ODA một cách đầy đủ và có hiệu quả như là Dự án Phát triển nguồn nhân lực ATGT Hà Nội (JICA), Dự án An toàn đường bộ VN (WB), Dự án phòng ngừa tai nạn thương tích (WHO) và Dự án ATGT đường bộ khu vực phía Bắc (JBIC) và các dự án khác.

## **2) Chiến lược thực hiện**

- a) Để đẩy mạnh các biện pháp ATGT toàn diện phải thiết lập môi trường và cơ chế phù hợp, gọi tắt là 4C gồm 4 yếu tố: thông tin, hợp tác, cộng tác và phối hợp giữa các cơ quan có liên quan về ATGT. Trao đổi và chia sẻ thông tin thường xuyên giữa các cơ quan là hoạt động khởi đầu.
- b) Đưa ra những chính sách mới về xây dựng Văn hóa ATGT ở Việt Nam nhằm thay đổi hành vi lái xe của người dân. Do sự khác biệt giữa các khu vực về mức độ phát triển kinh tế và cơ giới hóa, cần phải áp dụng các biện pháp phù hợp với môi trường và mức sống ở mỗi vùng hoặc mỗi tỉnh.
- c) Những thành tựu khoa học và công nghệ trong xã hội ô tô đã phát triển mạnh ở các nước phát triển ví dụ như ITS, bao gồm phương tiện an toàn, thiết bị tiên tiến để cưỡng chế, hệ thống hỗ trợ để giảm thiểu những lỗi của con người. Những hệ thống này cần các khoản đầu tư lớn, chi phí khai thác và bảo dưỡng cao và đôi khi cần bổ sung các nguồn nhân lực trình độ cao. Trong giai đoạn này nên dành ưu tiên cao hơn sẽ dành cho phát triển nguồn nhân lực còn việc đưa vào áp dụng các công nghệ tiên tiến một cách hợp lý và hiệu quả ở Việt Nam sẽ được tăng cường và nâng cấp theo định kỳ.

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

Các chiến lược cơ bản thảo luận ở trên cho thấy phương hướng tới năm 2020. Trong phần này, tương ứng với Chiến lược cơ bản số 1, các vấn đề lớn cho tám lĩnh vực tập trung sẽ được xem xét. Bảng 2.4.1 cho thấy một số nhận xét chính về tình hình tai nạn giao thông hiện nay có được từ việc xem xét hiện trạng đã được thảo luận trong tập 2 (Phần phân tích) của báo cáo này. Có thể những nhận xét đó là chưa đầy đủ vì chủ yếu thiếu những số liệu chi tiết về tai nạn giao thông. Thậm chí như vậy, nhưng những nhận xét chủ yếu đó có thể không quá xa với thực tế. Việc thiếu các số liệu phân tích có thể sẽ là nguyên nhân của việc thiếu các biện pháp nhưng việc giám sát và đánh giá phù hợp có thể bù đắp sự thiếu hụt đó.

Trong các phần trước, các chiến lược cơ bản và các lĩnh vực chủ yếu đã được thảo luận và đề xuất. Bước tiếp theo, các biện pháp chủ chốt để giảm tai nạn giao thông và số tử vong sẽ được xem xét trên cơ sở những hiểu biết chính. Sáu lĩnh vực sau đây sẽ được tập trung xem xét.

#### **(i) Tai nạn xe máy**

Trên 80% tổng số tai nạn liên quan tới xe máy, các biện pháp tổng thể từ việc tăng cường hệ thống giấy phép lái xe đến các giải pháp kỹ thuật như là việc tách làn sẽ được xem xét.

#### **(ii) Các điểm đen trên các tuyến quốc lộ.**

Rất nhiều vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng xảy ra trên đường quốc lộ không chỉ trên các đoạn không được cải tạo, mà cả những đoạn đã được nâng cấp. Vì vậy các biện pháp đối phó phải bao gồm chương trình cưỡng chế và giáo dục.

**Bảng 2.4.1 Những nhận xét chính về tình hình tai nạn giao thông hiện tại**

<b>■ Nguyên nhân tai nạn giao thông</b>
➢ Chạy quá tốc độ, vi phạm làn xe, vượt ẩu, lái xe khi say rượu
➢ Thiếu nhận thức về lái xe an toàn
➢ Không chấp hành quy định và luật lệ giao thông
➢ Chở quá tải và việc lái xe không cẩn thận của các lái xe chuyên nghiệp và thiếu sự quản lý lái xe của các công ty vận tải,
➢ Lấn chiếm trái phép hành lang an toàn đường bộ
➢ Thiếu kinh nghiệm về một xã hội cơ giới hóa mới
➢ Thiếu sự quan tâm đối với những người sử dụng đường dễ bị tổn thương
<b>■ Loại tai nạn giao thông</b>
➢ Giữa xe máy và xe máy (20%)
➢ Ô tô và xe máy (20%)
➢ Có liên quan đến xe đạp (20%)
<b>■ Khu vực nơi có nhiều tai nạn giao thông xảy ra</b>
➢ Số vụ tai nạn ở khu vực đô thị cao hơn nhiều so với khu vực khác
➢ Ở khu vực nông thôn nhiều tai nạn nghiêm trọng xảy ra trên các tuyến quốc lộ chính
➢ Có xu hướng nhiều tai nạn xảy ra trên các tuyến đường mới mở.
<b>■ Vấn đề thực hiện</b>
➢ Thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan có liên quan
➢ Thiếu quy hoạch dựa trên cơ sở phân tích khoa học
<b>■ Những nguyên nhân tai nạn giao thông mới phát sinh</b>
➢ Sự gia tăng số lượng xe ô tô (thời đại của xe 4 bánh)
➢ Phát triển cơ giới hóa tới các khu vực nông thôn
➢ Sự gia tăng nhanh chóng xã hội tốc độ cao, vì mạng lưới đường cao tốc và tốc độ cao của phương tiện.

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

(iii) Tai nạn và tắc nghẽn giao thông trong các khu vực đô thị

Sự cơ giới hóa nhanh chóng dẫn đến tình trạng giao thông xấu đi do thiếu nhận thức của người dân về luật lệ và các quy định giao thông và sau đó là gây ra rất nhiều vụ tai nạn giao thông. Ở các khu vực đô thị lớn vấn đề giao thông ngày càng trở nên phức tạp hơn, vì vậy cần phải các các biện pháp toàn diện, đặc biệt là việc sử dụng hệ thống vận tải công cộng để giảm bớt số lượng phương tiện cá nhân, kể cả xe máy, tăng cường hệ thống vận tải công cộng như là xe buýt, và hệ thống vận tải đường sắt. Tắc nghẽn giao thông nhiều khi làm cho người dân không tuân thủ các qui định giao thông và không có hành vi giao thông phù hợp.

(iv) Tai nạn có liên quan tới những người trẻ tuổi

Trên 40% số vụ tai nạn có liên quan đến người trẻ tuổi và có xu hướng tăng lên cùng với sự phát triển kinh tế. Ngày càng có nhiều người trẻ tuổi có khả năng mua xe máy và thậm chí cả ô tô. Cần có các biện pháp khẩn cấp đối với học sinh và thế hệ trẻ.

(v) Tai nạn liên quan tới phương tiện kinh doanh vận tải tư nhân và công cộng

Số vụ tai nạn liên quan tới phương tiện sử dụng trong kinh doanh vận tải là không quá cao, nhưng đôi khi những tai nạn này có rất nhiều nạn nhân và mức độ ảnh hưởng xã hội là rất lớn. Hiện nay nổi lên vấn đề về hành vi lái xe không cẩn thận

của các lái xe chuyên nghiệp, vốn là những người phải có trách nhiệm nêu gương tốt về lái xe an toàn.

(vi) Chăm sóc nạn nhân tai nạn giao thông

Việc tăng cường hệ thống cấp cứu y tế sẽ giúp cứu sống con người và hạn chế tới mức thấp nhất thương tật để lại. Tháng 12/2007 việc đội mũ bảo hiểm được thực hiện bắt buộc đối với tất cả người đi xe máy kể cả người đi cùng và nó giúp giảm bớt số người chết một cách có hiệu quả. Nhưng số người chết và bị thương vẫn còn cao, cần phải có những nỗ lực liên tục để nâng cao hệ thống cấp cứu y tế. Bên cạnh hệ thống cấp cứu y tế sự quan tâm đặc biệt đối với những nạn nhân nghèo và nạn nhân là trẻ em là rất quan trọng, nó rất có ích để phát triển một xã hội giao thông tốt đẹp hơn.

Mục tiêu khác của Quy hoạch tổng thể là vấn đề đổi mới thể chế để phát triển an toàn giao thông bền vững. Trong khi nhiều vấn đề thể chế vẫn tồn tại trong các hệ thống ngành và liên ngành, thì những vấn đề thể chế sau đây cần được xem xét.

(i) Vị trí của Ủy ban ATGTQG (NTSC)

UB ATGTQG sẽ không chỉ giới hạn trong vai trò như là một “cơ quan phối hợp” như hiện nay, mà cần có thêm những chức năng điều hành. Vì vậy UB ATGTQG cần được tăng cường cả về chức năng và năng lực thực hiện điều hành. Ban ATGT cấp tỉnh sẽ là một cơ quan độc lập về ATGT dưới sự lãnh đạo trực tiếp của chủ tịch UBND tỉnh.

(ii) Luật an toàn giao thông và hướng dẫn thực hiện

Mục tiêu của luật là nhằm thể chế hóa chức năng của UB ATGTQG và Ban ATGT cấp tỉnh và những hệ thống khác liên quan đến ATGT, bao gồm thẩm định ATGT, đánh giá tác động giao thông, v.v. Luật này sẽ được thực hiện phù hợp với luật giao thông đường bộ.

(iii) Viện (trung tâm) an toàn giao thông

Thành lập một viện nghiên cứu chịu trách nhiệm về phát triển các chính sách an toàn giao thông cũng như theo dõi các dự án.

(iv) Quỹ tài trợ an toàn giao thông

Việc thành lập quỹ này là nhằm huy động sự đóng góp từ khu vực tư nhân (các tập đoàn kinh doanh, cá nhân v.v) để tăng cường ý thức an toàn giao thông và trách nhiệm xã hội của các công ty.

(v) Thẩm định an toàn giao thông

Nhiều tai nạn đã xảy ra trên các tuyến đường mới mở và vì vậy cần phải chuẩn bị các biện pháp an toàn giao thông phù hợp trong từng giai đoạn thực hiện dự án. Hệ thống này cũng sẽ áp dụng việc xác định hoặc đánh giá những điểm đen có thể xuất hiện và đề xuất các biện pháp đối phó. Vì những nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông là do lỗi của con người, hệ thống này cũng sẽ đánh giá những khía cạnh về giáo dục và cưỡng chế an toàn giao thông. Năm 2007 Bộ GTVT đã ban hành thông tư về thẩm định an toàn giao thông, nhưng vẫn còn



những vấn đề cấp bách cần giải quyết.

(vi) Đánh giá tác động giao thông

Thẩm định an toàn giao thông nhằm đảm bảo việc quy hoạch và khai thác đường một cách an toàn, trong khi đó “Đánh giá tác động giao thông” sẽ kiểm soát việc phát triển các công trình gần đường giao thông không được quy hoạch và không phù hợp, cũng như các đường ngang nối vào đường chính. Vì vậy xin kiến nghị là những công trình xây dựng mới mà làm phát sinh nhu cầu giao thông cao và nhu cầu đỗ xe sẽ phải chuẩn bị các biện pháp phù hợp để đảm bảo trật tự an toàn giao thông và những chi phí có liên quan sẽ do chủ dự án chịu.

(vii) Hệ thống cấp giấy phép lái xe mới (Giấy hạn GPLX định kỳ và cấp GPLX cho xe máy dưới 50 cc)

Hệ thống này nhằm tăng cường trách nhiệm và nhận thức về ATGT của những người sử dụng mô tô xe máy, những người chiếm một tỷ lệ lớn trong xã hội cơ giới.

(viii) Lái xe an toàn và hệ thống kiểm soát nội bộ

Tất cả các công ty trong lĩnh vực khai thác và kinh doanh vận tải, bao gồm vận tải hành khách và hàng hóa phải tổ chức ít nhất một bộ phận chịu trách nhiệm đảm bảo khai thác và lái xe an toàn. Ngoài ra, trách nhiệm của cơ quan đối với tai nạn giao thông phải được xác định rõ.

(ix) Trách nhiệm rõ ràng về quản lý và kiểm soát giao thông

Hiện nay trách nhiệm về quản lý và kiểm soát giao thông được phân chia giữa các cơ quan quản lý đường bộ và cơ quan cảnh sát. Ví dụ, việc lắp đặt hệ thống đèn tín hiệu giao thông là do cơ quan quản lý đường bộ thực hiện, còn vận hành là do cảnh sát giao thông. Tuy nhiên việc phân chia trách nhiệm như vậy đôi khi dẫn đến việc thực hiện dự án không hiệu quả.

(x) Hệ thống bảo hiểm phương tiện toàn diện và hệ thống bảo hiểm tự nguyện

Hiện nay đã có hệ thống bảo hiểm đối với các loại phương tiện, tuy nhiên cần nâng cấp hệ thống này nhằm đảm bảo có bảo hiểm đầy đủ cho nạn nhân tai nạn giao thông và những thiệt hại về tài sản tiến tới phát triển một xã hội cơ giới như mong muốn. Hệ thống này sẽ được hỗ trợ bằng hệ thống kiểm định định kỳ và nó sẽ là một nguồn ngân sách ổn định cho an toàn giao thông.

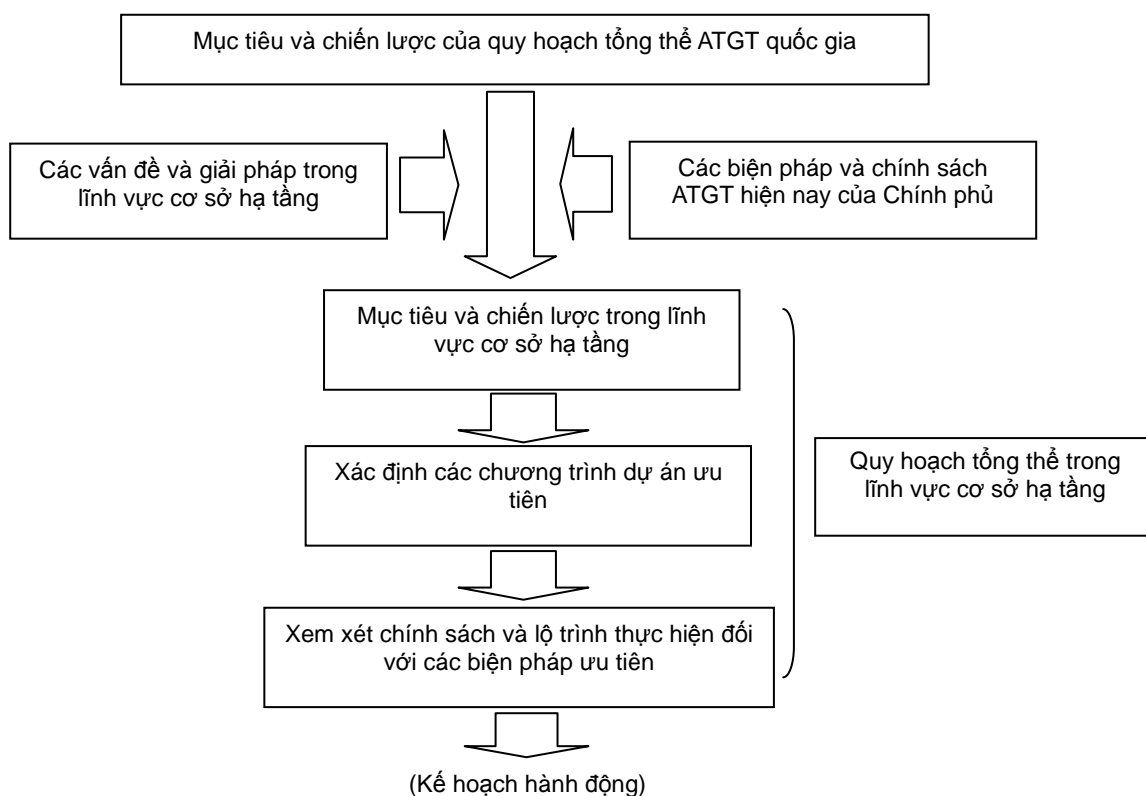
### 3 CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN MÔI TRƯỜNG AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (HẠ TẦNG KỸ THUẬT)

#### 3.1 Phương pháp quy hoạch và các vấn đề ưu tiên

Chiến lược tổng thể, mục tiêu, các vấn đề cấp bách v.v của quy hoạch tổng thể an toàn giao thông đường bộ quốc gia trong các chương trước.

Trong lĩnh vực hạ tầng kỹ thuật, các mục tiêu được đặt ra không chỉ dựa trên những vấn đề cấp bách hiện nay về an toàn giao thông mà còn dựa trên việc kết hợp các chính sách hiện hành của chính phủ Việt Nam. Quá trình xem xét và hoạch định mục tiêu được minh họa trong Hình 3.1.1. Ngoài ra, còn xem xét cả lộ trình làm thế nào để đạt được mục tiêu của chính sách ưu tiên, xem xét các biện pháp ưu tiên và thiết lập kế hoạch chiến lược để đạt được mục tiêu.

Hình 3.1.1 Xem xét luồng thông tin của Quy hoạch tổng thể



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 3.2 Mục tiêu và chiến lược trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng

##### 1) Chính sách và mục tiêu phát triển ngành

Mục tiêu của ngành này là hoạch định một chính sách toàn diện về an toàn giao thông nhằm cải thiện tất cả các yếu tố an toàn giao thông (con người, phương tiện và môi trường đường bộ) có sự liên kết chặt chẽ và nâng cao mức độ an toàn và thuận tiện của giao thông đường bộ. Các công trình an toàn giao thông ở Việt Nam chưa được phát triển đầy đủ để đối phó với số lượng tai nạn giao thông ngày càng tăng hiện nay, mà những tai nạn này dẫn đến những tổn thất rất lớn về kinh tế xã hội cho đất nước.

Trong khi đó kế hoạch phát triển mạng lưới đường bộ toàn diện sẽ được thực hiện phù hợp với chính sách phát triển kinh tế của chính phủ. Hơn nữa Chính phủ cần phải ưu tiên xem xét vấn đề an toàn giao thông nhằm tăng tối đa những lợi ích của sự phát triển kinh tế.

Vì vậy, trên cơ sở tình hình này, mục tiêu của ngành là hướng tới sự phát triển để có được một môi trường đường bộ mong muốn

Phù hợp với các chiến lược cơ bản đã nêu, sáu (6) chiến lược riêng cho hạ tầng cơ sở được xây dựng là:

- (i) Cải thiện các điều kiện vật lý của đường (kết cấu và hình học) để tạo ra một môi trường đi lại thuận tiện và an toàn;
- (ii) Nâng cấp các thiết bị tổ chức giao thông để có thể hướng dẫn đầy đủ cho người lái xe và người sử dụng đường;
- (iii) Phát triển các biện pháp hiệu quả gắn liền với chức năng của đường và điều kiện lưu thông (TNGT và nhu cầu đi lại) một cách khoa học;
- (iv) Phát triển các biện pháp tổng hợp đối với các khu vực quan trọng hoặc nhiều rủi ro như các điểm đen, khu vực trường học, vùng dân cư;
- (v) Nâng cấp khuôn khổ thể chế (tổ chức, quy tắc đi lại, khoa học công nghệ, cơ sở dữ liệu ..) để đảm bảo phát triển môi trường ATGT bền vững;
- (vi) Phát triển nguồn nhân lực và nguồn tài chính một cách bền vững.

Các biện pháp kỹ thuật được phát triển trên hai nguyên tắc: một là để nâng cấp về mặt vật lý như điều kiện hình học; hai là để đảm bảo cung cấp thông tin cần thiết về cách đi lại cho những đối tượng chưa quen biết nhiều với luật lệ giao thông. Cần chú ý tới mức độ giác ngộ và hiểu biết về ATGT của người dân.

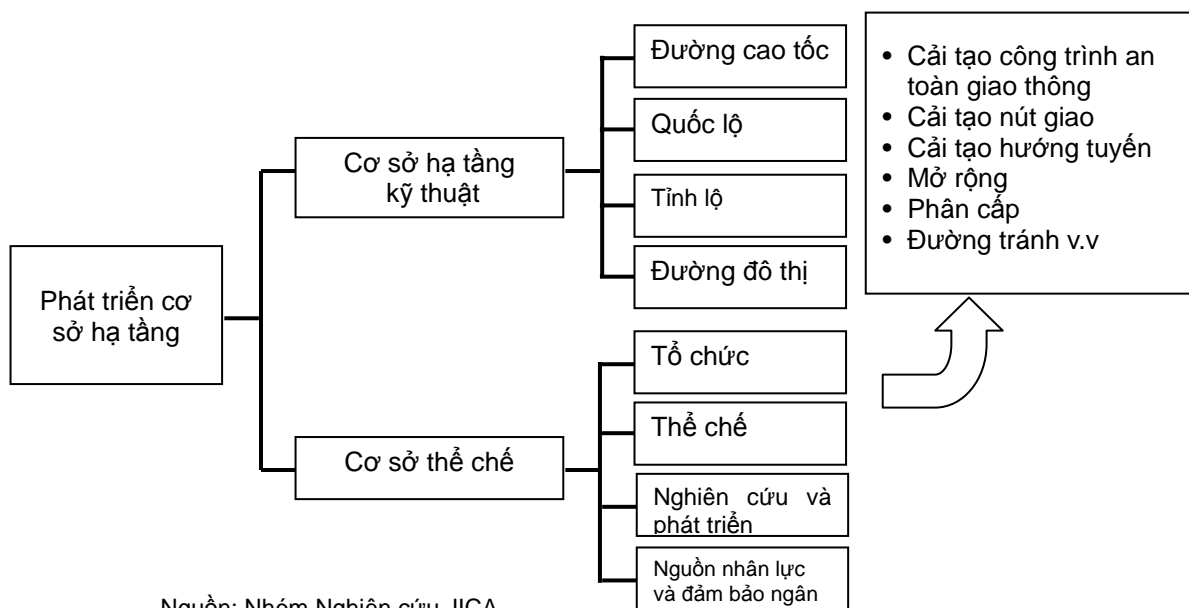
## **2) Cơ cấu của các biện pháp an toàn giao thông trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng**

Trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng, cần phải thực hiện các biện pháp hiệu quả trong các cơ quan quản lý đường bộ khác nhau, tình hình giao thông khác nhau, và điều kiện tự nhiên khác nhau như là những đặc điểm địa lý và khí hậu. Vì vậy việc lập quy hoạch trên cơ sở khảo sát và phân tích chi tiết cần phải được các quan quản lý đường bộ thực hiện.

Hình 3.2.1 minh họa quá trình mà các biện pháp an toàn giao thông trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng được thiết lập.

Như đã biết, có rất nhiều biện pháp khác nhau, vì vậy tại mỗi vị trí cần cải tạo cần tìm ra một hoặc một số biện pháp thích hợp trên cơ sở phân tích khoa học dữ liệu TNGT và các dữ liệu liên quan khác Bảng 3.2.1 trình bày các biện pháp kỹ thuật khác nhau phân theo kết cấu và cách thức hướng dẫn đi lại. Bảng 3.2.2 biện pháp chính phân theo chức năng của đường.

**Hình 3.2.1 Cơ cấu các biện pháp ATGT trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng**



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**Bảng 3.2.1 Các biện pháp ATGT cho hạ tầng đường bộ**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**Bảng 3.2.2 Các biện pháp chính phân theo chức năng của đường**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 3.3 Xác định chương trình ưu tiên cho quy hoạch tổng thể

#### 1) Xem xét các biện pháp ATGT đối với loại tai nạn giao thông lớn

Để giảm được số vụ tai nạn giao thông, các biện pháp an toàn cần phải được lựa chọn và thực hiện có ưu tiên tập trung các khu vực hay có tai nạn giao thông với các biện pháp ATGT lâu dài. Trên cơ sở phân tích tai nạn giao thông, những loại tai nạn sau đây thường xảy ra và vì vậy đòi hỏi phải có các biện pháp cấp bách.

**Bảng 3.3.1 Ma trận tai nạn giao thông ở Việt Nam**

(%)	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
Ở đâu	Quốc lộ					Tỉnh lộ			Đường đô thị	Khác
Ái	Mô tô						Ô tô		khác	
Tại sao	Chạy quá tốc độ		Vượt ẩu	Chuyển sai làn	Lái xe ẩu	khác				

Nguồn: Học viện CSND, Cục CSGT sắt bộ, Bộ CA

**Bảng 3.3.2 Xếp hạng tai nạn giao thông theo tỉnh thành phố**

Xếp hạng	Tỉnh/thành phố	Số vụ tai nạn	Số người chết
1	HCMC	8,494	5,434
2	Hanoi	6,783	2,591
3	Dong Nai	3,898	2,773
4	Binh Duong	2,704	1,554
5	Ha Tay	2,299	2,030
Tổng		90,731(27%)	60,243(24%)

Nguồn: Cục CSGT sắt bộ, Bộ CA

Các khu vực tai nạn giao thông sau đây được lựa chọn theo các bảng trên: (i) tai nạn giao thông trên quốc lộ; (ii) tai nạn giao thông liên quan đến mô tô xe máy; (iii) tai nạn giao thông do chạy quá tốc độ, vượt ẩu, chuyển làn sai và lái xe không cẩn thận ;(iv) tai nạn giao thông trong khu vực đô thị.

Các biện pháp ATGT tập trung vào các khu vực tai nạn được tóm tắt dưới đây:

(i) Các biện pháp ATGT tập trung vào mô tô xe máy

Nguyên nhân gây tai nạn	Quốc lộ chính	Quốc lộ, tỉnh lộ
1. Chạy quá tốc độ Tỷ lệ: 10.4%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gờ giảm tốc</li> <li>Xem xét việc kiểm soát tốc độ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gờ giảm tốc</li> <li>Xem xét việc kiểm soát tốc độ</li> </ul>
2. Chuyển làn sai Tỷ lệ: 4.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Dải phân cách</li> <li>Định tán đường, Bố trí làn đường, Dịch vụ</li> <li>Xem xét vùng hạn chế chuyển làn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Định tán đường</li> <li>Xem xét vùng hạn chế chuyển làn</li> </ul>
3. Vượt sai Tỷ lệ: 9.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Dải phân cách, Định tán đường, Bố trí làn đường, Dịch vụ</li> <li>Xem xét vùng hạn chế chuyển làn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Định tán đường</li> <li>Xem xét vùng hạn chế chuyển làn</li> </ul>
4. Rẽ tại nút giao không có đèn tín hiệu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gương cầu lồi, Gờ giảm tốc, Dải phân cách, Đảo giao thông</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gương cầu lồi, Gờ giảm tốc, Đảo giao thông</li> </ul>
5. Vượt đèn đỏ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Cải thiện tầm nhìn, Đèn tín hiệu hiển thị số</li> <li>Xem xét địa điểm đặt đèn tín hiệu</li> <li>Xem xét thời gian đèn vàng</li> <li>Xem xét vùng dừng xe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Cải thiện tầm nhìn, Đèn tín hiệu hiển thị số</li> <li>Xem xét địa điểm đặt đèn tín hiệu</li> <li>Xem xét thời gian đèn vàng</li> <li>Xem xét vùng dừng xe</li> </ul>
6. Vi phạm khoảng cách an toàn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Hướng dẫn khoảng cách, Biển báo giao thông</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông</li> </ul>
7. Lái xe bất cẩn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Dải phân cách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gờ giảm tốc</li> </ul>
8. Người đi bộ vi phạm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Lan can bảo vệ, Hàng rào bảo vệ (dải phân cách), Giao</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Lan can bảo vệ</li> <li>Xem xét vùng dành cho người đi bộ qua đường</li> <li>Xem xét điểm đặt biển báo cho người đi bộ và thiết kế</li> </ul>

Nguyên nhân gây tai nạn	Quốc lộ chính	Quốc lộ, tỉnh lộ
	cắt khác mức <ul style="list-style-type: none"> <li>Xem xét vùng dành cho người đi bộ qua đường</li> <li>Xem xét điểm đặt biển báo cho người đi bộ và thiết kế định pha</li> </ul>	định pha

(ii) Các biện pháp an toàn giao thông dành cho tất cả các loại phương tiện

Nguyên nhân gây tai nạn	Quốc lộ chính	Quốc lộ, tỉnh lộ
1. Chạy quá tốc độ Tỷ lệ: 3.8%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gờ giảm tốc, Đào giao thông, Cảnh báo tốc độ điện tử</li> <li>Xem xét việc kiểm soát tốc độ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gờ giảm tốc</li> <li>Xem xét việc kiểm soát tốc độ</li> </ul>
2. Chuyển làn sai Tỷ lệ: 3.0%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Dải phân cách, Đinh tán đường</li> <li>Xem xét vùng hạn chế chuyển làn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Dải phân cách, Dốc chuyển làn</li> <li>Xem xét vùng hạn chế chuyển làn</li> </ul>
3. Vượt sai Tỷ lệ: 1.8%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Dải phân cách, Đinh tán đường</li> <li>Xem xét vùng hạn chế vượt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Dải phân cách, Dốc chuyển làn</li> <li>Xem xét vùng hạn chế vượt</li> </ul>
4. Rẽ tại nút giao không có đèn tín hiệu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gương cầu lồi, Gờ giảm tốc, Dải phân cách, Đào giao thông</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gương cầu lồi, Gờ giảm tốc, Đào giao thông</li> </ul>
5. Vượt đèn đỏ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Cải thiện tầm nhìn, Đèn tín hiệu hiển thị số</li> <li>Xem xét địa điểm đặt đèn tín hiệu</li> <li>Xem xét thời gian đèn vàng</li> <li>Xem xét vùng dừng xe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Cải thiện tầm nhìn, Đèn tín hiệu hiển thị số</li> <li>Xem xét địa điểm đặt đèn tín hiệu</li> <li>Xem xét thời gian đèn vàng</li> <li>Xem xét vùng dừng xe</li> </ul>
6. Vi phạm khoảng cách an toàn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Hướng dẫn khoảng cách, Biển báo giao thông</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông</li> </ul>
7. Lái xe bất cẩn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Dải phân cách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Dải phân cách</li> </ul>
8. Người đi bộ vi phạm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Lan can bảo vệ, Hàng rào bảo vệ (dải phân cách), Giao</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Lan can bảo vệ</li> </ul>

Nguyên nhân gây tai nạn	Quốc lộ chính	Quốc lộ, tỉnh lộ
	cắt khác mức <ul style="list-style-type: none"> <li>Xem xét vùng dành cho người đi bộ qua đường</li> <li>Xem xét điểm đặt biển báo cho người đi bộ và thiết kế định pha</li> </ul>	

(iii) Các biện pháp an toàn giao thông trong khu vực đô thị

Nguyên nhân gây tai nạn	Quốc lộ chính	Quốc lộ, tỉnh lộ
1. Chạy quá tốc độ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gờ giảm tốc, Hạn chế lưu thông (Xe tải hạng nặng, xe máy)</li> <li>Xem xét việc kiểm soát tốc độ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Ổn định giao thông (Biển báo giao thông, Gờ cấm lưu thông, Gờ giảm tốc, Dải phân cách)</li> <li>Xem xét việc kiểm soát tốc độ</li> </ul>
2. Chuyển làn sai	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Dải phân cách, Đinh tán đường, Làn hạn chế lưu thông (Xe tải hạng nặng, xe máy)</li> <li>Xem xét vùng hạn chế chuyển làn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>
3. Vượt sai	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Cột mốc đường, Dải phân cách, Đinh tán đường, Làn hạn chế lưu thông (Xe tải hạng nặng, xe máy)</li> <li>Xem xét vùng hạn chế vượt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>
4. Rẽ tại nút giao không có đèn tín hiệu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gương cầu lồi, Gờ giảm tốc, Dải phân cách, Đảo giao thông, Lề đường hẹp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Biển báo giao thông, Gương cầu lồi, Gờ giảm tốc, Đảo giao thông, Đường vượt cho người đi bộ, Giao cắt khác mức</li> </ul>
5. Vượt đèn đỏ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Cải thiện tầm nhìn, Đèn tín hiệu hiển thị số</li> <li>Xem xét địa điểm đặt đèn tín hiệu</li> <li>Xem xét thời gian đèn vàng</li> <li>Xem xét vùng dừng xe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Đèn tín hiệu hiển thị số</li> <li>Xem xét địa điểm đặt đèn tín hiệu</li> <li>Xem xét thời gian đèn vàng</li> </ul>
6. Vi phạm khoảng cách an toàn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>
7. Lái xe bất cẩn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Biển báo giao thông, Dải phân cách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>
8. Người đi bộ vi phạm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Lan can bảo vệ, Hàng rào</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phân tích nguyên nhân vi phạm giao thông</li> <li>Lan can bảo vệ, Hàng rào bảo vệ (dải phân cách), Giao cắt khác mức</li> </ul>



Nguyên nhân gây tai nạn	Quốc lộ chính	Quốc lộ, tỉnh lộ
	bảo vệ (dải phân cách), Bậc phân cách vùng giao cắt <ul style="list-style-type: none"> <li>• Xem xét vùng dành cho người đi bộ qua đường</li> <li>• Xem xét điểm đặt biển báo cho người đi bộ và thiết kế sự định pha</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xem xét vùng dành cho người đi bộ qua đường</li> <li>• Xem xét điểm đặt biển báo cho người đi bộ và thiết kế sự định pha</li> </ul>

Lưu ý: Tỷ lệ nguyên nhân gây tai nạn được ước tính dựa trên dữ liệu của Học viện Cảnh sát nhân dân.

## 2) Xem xét các chương trình

Dựa trên các phân tích đã được đưa ra, bảng 3.3.3 đưa ra 12 chương trình được ưu tiên trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng trong quy hoạch tổng thể an toàn giao thông.

**Bảng 3.3.3 Chương trình ưu tiên trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng**

Chương trình	Mục đích	Các yếu tố giả thiết <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cơ sở vật chất</li> <li>▫ Luật pháp</li> </ul>	Mục tiêu đến năm 2020
1. Chương trình cải tạo điểm đen	Các biện pháp an toàn tại những điểm thường xảy ra tai nạn giao thông. Có thể triển khai biện pháp tổng thể 3Es nếu cần thiết.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cải thiện các nút giao, hệ thống tín hiệu giao thông và hướng tuyến,..v.v..</li> <li>▪ Bảo trì các biển báo và bảng giao thông (đặc biệt lưu ý các nơi thường xuyên xảy ra tai nạn)</li> <li>▫ Hệ thống xác định các điểm thường xuyên xảy ra tai nạn</li> <li>▫ Thành lập hệ thống Thẩm định An toàn giao thông</li> </ul>	Giảm thiểu điểm đen trên các trục quốc lộ chính.
2. Chương trình phát triển hành lang an toàn giao thông	Bảo trì hành lang, sử dụng diện tích đường và thực hiện cấm đường để duy trì các hoạt động giao thông.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bảo trì các công trình hành lang an toàn giao thông, như bảo dưỡng đường xá</li> <li>▫ Luật chống lấn chiếm trái phép</li> <li>▫ Bảo trì bởi hệ thống Thẩm định An toàn giao thông</li> </ul>	Đảm bảo hành lang an toàn giao thông đối với các trục quốc lộ chính.
3. Chương trình nâng cấp công trình an toàn giao thông đối với đường cao tốc	Phát triển các biện pháp an toàn giao thông trên các trục đường quốc lộ chính, như phân chia làn đường và hạn chế tốc độ..v.v.. Nâng cấp các đoạn đường nguy hiểm không phải là điểm đen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cải tạo các công trình cho người đi bộ</li> <li>▪ Các biện pháp hạn chế tốc độ, bảo trì các biển báo và cung cấp các thông tin giao thông</li> <li>▫ Lựa chọn cơ quan và nội dung tài chính thông qua hệ thống Thẩm định An toàn giao thông</li> </ul>	Đẩy mạnh việc cải thiện đường cao tốc quốc gia, tập trung tại thành phố lớn.
4. Chương trình phát triển đường tránh tại các khu đô thị	Đảm bảo giao thông thông suốt và an toàn tại các khu đô thị. Thúc đẩy việc phân loại hệ thống đường giao thông.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Phát triển các đường tránh tại các đường cao tốc quốc gia.</li> </ul>	Cải thiện được tình hình tại các thành phố nơi có quy mô dân số lớn.
5. Chương trình phòng tránh tai nạn cho những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương	Đảm bảo an toàn cho người đi bộ, người đi xe đạp và người khuyết tật.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cải thiện nơi sang đường cho người đi bộ</li> <li>▪ Cải thiện đường dành cho người đi xe đạp</li> <li>▫ Nâng cấp tiêu chuẩn đường cho người đi xe đạp</li> <li>▫ Xây dựng quy định về rào chắn</li> </ul>	Hệ thống trường học, công trình công cộng và làng xã được cải thiện tại các đường cao tốc chính.

Chương trình	Mục đích	Các yếu tố giả thiết <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cơ sở vật chất</li> <li>▫ Luật pháp</li> </ul>	Mục tiêu đến năm 2020
6. Chương trình phòng tránh tai nạn giao thông tại điểm giao cắt với đường sắt	Đảm bảo an toàn tại nơi giao cắt với đường sắt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cải thiện các công trình an toàn giao thông tại các điểm giao cắt với đường sắt</li> <li>▪ Phát triển các đường bắc qua đường sắt</li> <li>▫ Khai thác các thỏa thuận về quản lý công trình an toàn giao thông tại điểm giao cắt với đường sắt?</li> </ul>	Phát triển các đường bắc qua đường sắt tại các điểm có mật độ giao thông cao Thiết lập hệ thống biển báo tại tất cả các điểm giao cắt với đường sắt trên toàn bộ các đường cao tốc quốc gia.
7. Chương trình cải thiện an toàn đường cao tốc	Đảm bảo cho an toàn hệ thống đường cao tốc	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cải thiện các thiết bị tương ứng với việc nâng cao tiêu chuẩn bảo trì các thiết bị an toàn</li> <li>▪ Cải thiện các điểm đỗ nghỉ</li> <li>▫ Nâng cao tiêu chuẩn hạ tầng đường cao tốc</li> </ul>	Tiêu chuẩn được nâng cấp, và các công trình tương ứng được cải thiện
8. Chương trình nâng cao an toàn khi thi công đường	Đảm bảo an toàn đối với những đoạn đường đang thi công	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nâng cao hệ thống thiết bị quản lý an toàn giao thông</li> <li>▫ Luật lệ liên quan đến việc điều khiển giao thông và các cơ quan có trách nhiệm đảm bảo an toàn,..v.v..</li> </ul>	Xây dựng được hệ thống quy định và đảm bảo việc quản lý và an toàn giao thông.
9. Chương trình quản lý an toàn giao thông và bảo trì hệ thống giao thông	Triển khai các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông và đánh giá các biện pháp, đảm bảo duy trì hệ thống dữ liệu liên quan đến các biện pháp được quan tâm.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Thành lập hệ thống quản lý</li> <li>▫ Thành lập các tổ chức</li> </ul>	Thành lập các hệ thống và tổ chức, triển khai được các biện pháp đánh giá phổ biến.
10. Chương trình kế hoạch an toàn giao thông cấp tỉnh	Hỗ trợ sự thành lập các chương trình an toàn giao thông khác dựa trên Quy hoạch tổng thể về an toàn giao thông (quy hoạch cơ bản).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Phát triển chương trình quản lý an toàn giao thông tại các tỉnh</li> </ul>	Triển khai chương trình an toàn giao thông tại các tỉnh, dựa trên quy hoạch cơ bản.
11. Chương trình phát triển an toàn giao thông tại các khu đô thị	Hỗ trợ sự thành lập các chương trình an toàn giao thông dựa trên kế hoạch an toàn giao thông tổng thể của thành phố (chương trình cơ bản).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Chuẩn bị kế hoạch quản lý an toàn giao thông đô thị</li> <li>▫ Phát triển chương trình Đánh giá tác động của Hệ thống GTVT và quy định đỗ xe,..v.v..</li> </ul>	Triển khai chương trình an toàn giao thông tại mỗi thành phố, dựa trên kế hoạch cơ bản.
12. Chương trình nghiên cứu và phát triển nguồn nhân lực và tài chính	Nghiên cứu, phát triển và đào tạo nhân lực để triển khai một cách bền vững các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Xây dựng hệ thống dữ liệu như các công trình giao thông và an toàn giao thông</li> <li>▫ Nâng cấp các hệ thống như Thẩm định An toàn giao thông, Đánh giá tác động của và các nguồn tài chính,..v.v..</li> <li>▫ Nghiên cứu và phát triển các biện pháp</li> <li>▫ Triển khai đào tạo nhân lực</li> </ul>	Cải thiện cơ sở dữ liệu và cơ cấu tổ chức, triển khai các hoạt động nghiên cứu và phát triển, đào tạo nhân lực.

### 3.4 Chiến lược phát triển cho các chương trình ưu tiên

#### 1) Chương trình cải tạo điểm đen

##### (i) Các mục tiêu của chương trình

Vì công tác cải tạo điểm đen ở Việt Nam vẫn còn ở giai đoạn đầu, nên mục tiêu giảm tai nạn giao thông hoặc giảm số nạn nhân tai nạn giao thông của các cơ quan có trách nhiệm chưa đạt được.

Lợi ích an toàn đạt được từ việc cải tạo điểm đen không chỉ là giảm tai nạn giao thông tại một điểm mà nó còn cung cấp hướng dẫn thực tế cho việc cải tạo các điểm đen khác như được nêu dưới đây.

Nói chung, tai nạn giao thông cho thấy nó không xảy ra ngẫu nhiên ở bất kỳ đâu, mà tập trung vào những điểm nhất định trên các tuyến đường. Và tai nạn giao thông thường cho thấy cách thức chung của chúng thông qua những nghiên cứu về nguyên nhân tai nạn. Những biện pháp cải tạo đường phù hợp được thiết lập thông qua phân tích tai nạn tại các điểm đen có thể giúp ngăn ngừa hoặc giảm thiểu những tai nạn tương tự xảy ra trong tương lai. Các điểm đen là các vị trí mà ở đó nhiều tai nạn đã xảy ra và vì vậy việc xử lý những vị trí này trước tiên phải đưa ra được kết quả tốt nhất về giảm tai nạn giao thông. Hơn nữa, các biện pháp đơn giản như sử dụng biển báo đường bộ, vạch kẻ đường để phân luồng giao thông qua các nút giao phức tạp và khu vực chờ an toàn để quay xe có thể đưa vào áp dụng tại các điểm đen đem lại hiệu quả và giảm bớt tai nạn.

Vì vậy, hệ thống cải tạo điểm đen phải được thực hiện ngay vì dự kiến nó có thể giảm tai nạn giao thông một cách có hiệu quả và giúp thu thập kinh nghiệm thực hiện.

##### (ii) Các giải pháp của chương trình

- (1) Cần phải thiết lập các quy định pháp luật để phân giao nhiệm vụ và trách nhiệm cho cơ quan thực hiện và tăng cường năng lực chuyên môn và sự hiểu biết giữa các bên có liên quan.
- (2) Phát triển hệ thống cải tạo điểm đen
  - Định nghĩa hoặc tiêu chí để xác định điểm đen
  - Nâng cấp hệ thống cải tạo điểm đen
  - Phát triển các biện pháp có hiệu quả về thời gian và nguồn lực và đảm bảo nguồn tài chính ổn định bền vững.
- (3) Hệ thống đào tạo và nâng cao trình độ kỹ thuật cho các kỹ sư cải tạo điểm đen.

##### (iii) Mốc thực hiện chương trình

Các mốc sau đây được đề xuất như là mục tiêu về cải tạo điểm đen trong từng thời kỳ

- (1) Mục tiêu ngắn hạn
  - Hoàn thành dự án thí điểm cải tạo điểm đen trên đường đô thị và đường nông thôn
  - Hoàn thiện tài liệu hướng dẫn về cải tạo điểm đen

(2) Mục tiêu trung hạn

- Giảm điểm đen trên các tuyến quốc lộ (50%)

**(iv) Các thành phần của chương trình**

**(1) Lập các quy định pháp luật để phân giao nhiệm vụ và trách nhiệm cho cơ quan thực hiện và tăng cường năng lực**

Một con đường cần phải đảm bảo an toàn cho cả phương tiện và người đi bộ với những tiêu chuẩn nhất định. An toàn trong xây dựng đường bộ phụ thuộc vào cơ quan quản lý đường bộ. Tuy nhiên định nghĩa về “an toàn” có sự khác nhau giữa các khu vực và loại đường. Các biện pháp an toàn trong các giai đoạn quy hoạch và thiết kế là không đủ và tạo ra các điểm đen trên các tuyến đường mới được xây dựng ví dụ như QL 5. Ở Nhật Bản cơ quan quản lý đường bộ phải thảo luận với cơ quan cảnh sát, đó là cơ quan chịu trách nhiệm về an toàn giao thông trong giai đoạn quy hoạch và thiết kế và cơ quan cảnh sát phê duyệt quy hoạch xây dựng đường. Có sự xác định rõ ràng trách nhiệm của các cơ quan có liên quan góp phần nâng cao an toàn trong phát triển công trình đường bộ.

Trong dự án cải tạo điểm đen ở Việt Nam, cần ưu tiên phát triển một cơ chế hợp tác giữa cơ quan cảnh sát giao thông và cơ quan quản lý đường bộ có sự xác định nhiệm vụ và trách nhiệm rõ ràng của từng cơ quan. Ngoài ra, để đối phó với tốc độ cơ giới hóa ngày càng gia tăng, cần tăng cường và duy trì an toàn giao thông ở các khu vực nông thôn nơi có nhiều hạn chế về nguồn nhân lực và nguồn lực tài chính.

*Dự án về phát triển thể chế:* phát triển kế chế hợp tác giữa cảnh sát giao thông và cơ quan quản lý đường bộ.

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

Để phát triển hệ thống cải tạo điểm đen, tài liệu hướng dẫn có liên quan sẽ được sửa đổi thông qua một dự án thí điểm.

(a) Định nghĩa hoặc tiêu chí xác định điểm đen

Vì tiêu chí xác định điểm đen có khác nhau, nên một số điểm đen có thể không được xác định và tai nạn lại có thể xảy ra tại cùng một điểm. Để đối phó với vấn đề đó, định nghĩa về điểm đen cần được xem xét lại và cần tăng cường sự hiểu biết về điểm đen. Để giảm bớt tai nạn giao thông một cách có hiệu quả, cần phải có tài liệu hướng dẫn về điểm đen và các đoạn đường có khả năng gây rủi ro cao như là khu vực trường học.

(b) Nâng cấp hệ thống cải tạo điểm đen

Những trường hợp cải tạo điểm đen trước đây sẽ được phân tích đánh giá tính hiệu quả và những vấn đề còn tồn tại.

(c) Phát triển các biện pháp có hiệu quả về thời gian và nguồn lực và đảm bảo nguồn tài chính ổn định bền vững.

Cơ cấu thời gian và kinh phí cho việc cải tạo điểm đen sẽ được ước tính trên cơ sở những kết quả phân tích các trường hợp tương tự ở các nước khác. Nó sẽ được đưa vào trong tài liệu hướng dẫn. Về nguồn lực tài

chính, sẽ xem xét hệ thống phân bổ ngân sách dựa trên đánh giá kế hoạch.

*Dự án về phát triển thể chế:* xem xét tài liệu hrownhs dẫn về cải tạo điểm đen

### **(3) Hệ thống đào tạo và nâng cao trình độ kỹ thuật cho các kỹ sư cải tạo điểm đen**

Để lập kế hoạch và thiết kế một hệ thống cải tạo điểm đen có hiệu quả, đòi hỏi phải có kiến thức và kinh nghiệm về an toàn giao thông bên cạnh những kiến thức chuyên môn kỹ thuật về giao thông và công trình đường bộ. Vì kỹ sư cải tạo điểm đen chịu trách nhiệm về nhiều điểm đen khác nhau, nên cần có các phương pháp có hiệu quả để nâng cao năng lực của các kỹ sư về vấn đề an toàn giao thông. Để đáp ứng các yêu cầu trên, một dự án thí điểm sẽ được thực hiện nhằm phát triển năng lực của các kỹ sư cải tạo điểm đen. Dự án thí điểm sẽ được thực hiện ở một số vùng có những đặc điểm khác nhau để tích lũy thêm kiến thức kinh nghiệm và các số liệu về đảm bảo an toàn giao thông và phát triển năng lực của các kỹ sư. Sẽ hiệu quả hơn khi phát triển hệ thống trao đổi kinh nghiệm kỹ thuật và nguồn nhân lực giữa các vùng.

*Dự án phát triển :* thực hiện dự án thí điểm về cải tạo điểm đen bao gồm đào tạo kỹ sư và phát triển năng lực.

*Dự án phát triển thể chế :*

- (a) Phát triển hệ thống trao đổi nguồn nhân lực và các giải pháp kỹ thuật liên quan đến hệ thống cải tạo điểm đen
- (b) Tăng cường sự hiểu biết của các cơ quan quản lý đường bộ về hệ thống cải tạo điểm đen.
- (c) Tăng cường công tác thực hiện cải tạo điểm đen cho các chính quyền địa phương

### **(4) Sử dụng cơ sở dữ liệu cải tạo điểm đen, phát triển công cụ hỗ trợ và thành lập cơ quan thực hiện**

Bộ phận chịu trách nhiệm về kiểm soát an toàn của công trình đường bộ không có trong cơ cấu quản lý đường bộ hiện hành. Ngoài việc phát triển nguồn nhân lực được nêu ở phần trước, các biện pháp phải lâu dài và có hiệu quả để ứng phó với vấn đề giao thông và tai nạn giao thông ngày càng tăng. Vì vậy cần xúc tiến thành lập bộ phận thực hiện trong cơ quan quản lý đường bộ, chịu trách nhiệm về các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông.

Để tăng tính hiệu quả của hệ thống cải tạo điểm đen, cần phát triển các cơ chế hỗ trợ sau.

- Thiết lập hệ thống số liệu điểm đen chung
- Chuẩn bị biểu mẫu số liệu về điểm đen và cơ sở dữ liệu
- Chia sẻ, tiếp cận cơ sở dữ liệu điểm đen nêu trên và số liệu của cảnh sát giao thông

Các cơ chế hỗ trợ nêu trên sẽ được phát triển khi thành lập cơ quan thực hiện và cơ quan này sẽ thực hiện các hoạt động nghiên cứu phát triển như là phân tích tai nạn giao thông, phân tích hiệu quả - chi phí cũng như phát triển tài liệu hướng dẫn về an toàn giao thông .

## (5) Tiếp tục theo dõi kết quả sau khi cải tạo điểm đen

Việc theo dõi sau khi cải tạo điểm đen là rất quan trọng để phân tích hiệu quả và kiểm tra tiến độ thực hiện cho cơ quan quản lý đường bộ. Cơ quan thực hiện nêu trên sẽ lập hệ thống theo dõi giám sát để phân tích tiến độ cải tạo điểm đen và hiệu quả của nó, báo cáo kết quả cho cơ quan quản lý đường bộ. Ngoài ra cơ quan thực hiện cũng có thể cung cấp ý kiến tư vấn và ý kiến đánh giá về chính sách an toàn giao thông cho cơ quan quản lý đường bộ.

**Bảng 3.4.1 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí bắt buộc hàng năm (triệu US\$)												Tổng chi phí (triệuUS\$)	
	2008-2010			2011-2015					2016-2020					
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4		5
<b>1. Kế hoạch cải thiện điểm đen</b>														
1) Xây dựng cơ chế hợp tác giữa CSGT và cơ quan quản lý đường														
2) Xem xét hướng dẫn cải tạo điểm đen	5.0													5.0
3) Triển khai dự án thí điểm cải tạo điểm đen bao gồm đào tạo và nâng cao năng lực cho kỹ sư	10.0	10.0												20.0
4) Phát triển hệ thống trao đổi nguồn nhân lực và kỹ thuật/chuyên môn liên quan đến hệ thống cải tạo điểm đen	5.0	5.0	5.0											15.0
5) Nâng cao hiểu biết về hệ thống cải tạo điểm đen cho cơ quan quản lý đường bộ		2.5	2.5											5.0
6) Nâng cao năng lực thực thi cải tạo điểm đen cho chính quyền địa phương				10.0	10.0	10.0	10.0	10.0						50.0
<b>Tổng</b>	<b>20.0</b>	<b>17.5</b>	<b>7.5</b>	<b>10.0</b>	<b>10.0</b>	<b>10.0</b>	<b>10.0</b>	<b>10.0</b>						<b>95.0</b>

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

## 2) Chương trình phát triển hệ thống thẩm định an toàn giao thông

### (i) Các mục tiêu của chương trình

Phát triển mạng lưới đường bộ là một trong chính sách quan trọng để thúc đẩy phát triển kinh tế ở Việt Nam. Tuy nhiên ngân sách cho các dự án phát triển đường bộ là quá nhỏ để thực thi tất cả các dự án dự kiến. Vì vậy, thực tế cần phải đánh giá tính hiệu quả - chi phí để thực hiện chính sách một cách có hiệu quả.

Có một số bằng chứng về hiệu quả của công tác thẩm định ATGT đường bộ nhằm giảm bớt chi phí phát triển đường bộ ở những nước đã áp dụng thẩm định ATGT. Ví dụ như ở Vương quốc Anh, trung bình số vụ tai nạn có người chết và bị thương tại các vị trí có thẩm định ATGT giảm 1,25 vụ mỗi năm (từ 2,08 xuống 0,83 vụ mỗi năm), trong khi đó ở những vị trí không được thẩm định ATGT thì mức giảm chỉ là 0,26 vụ mỗi năm (từ 2,6 xuống 2,34). Tại Mỹ, theo báo cáo của Sở GTVT New York số vụ tai nạn giảm 20% - 40% tại trên 300 vị trí đã được xử lý cải tạo theo

kiến nghị từ kết quả của thẩm định ATGT. Ngoài ra ở Mỹ, việc tiến hành công tác thẩm định ATGT và thực hiện các giải pháp an toàn được kiến nghị chỉ tốn khoảng 5% tổng kinh phí thiết kế.

Nói chung, chi phí thiết kế là bằng 7% đến 10% chi phí xây dựng của một dự án phát triển đường bộ. Khi chi phí thẩm định ATGT được ước tính bằng 5% chi phí thiết kế nghĩa là nó bằng khoảng 0,35% đến 0,50% chi phí xây dựng. Vì vậy, nếu công tác thẩm định ATGT được thực hiện hợp lý thì hiệu quả kinh tế sẽ rất cao. Trên cơ sở xem xét lượng vốn đầu tư rất lớn cho phát triển đường bộ trong tương lai, các khoản tiền tiết kiệm được có thể được phân bổ cho việc cải tạo các đoạn đường bị hư hỏng. Từ đó có thể tiết kiệm được chi phí khai thác và bảo dưỡng đường và đẩy mạnh xây dựng đường mới trong tương lai.

Xét những yếu tố nêu trên, cần phải tăng cường hiệu quả thực tế của hệ thống thẩm định ATGT và thực hiện hệ thống này càng sớm càng tốt. Dự kiến có thể nâng cao hiệu quả của việc phát triển giao thông đường bộ và giảm bớt số người chết và bị thương do tai nạn giao thông.

#### **(ii) Các giải pháp của chương trình**

- (1) Tăng cường các quy định pháp luật về nghĩa vụ và trách nhiệm của các cơ quan có liên quan, và giáo dục và mở rộng hệ thống thẩm định ATGT
- (2) Nội dung đề xuất về hệ thống thẩm định ATGT sửa đổi
  - Lập tài liệu hướng dẫn về lựa chọn các dự án phát triển giao thông đường bộ để áp dụng thẩm định
  - Hoàn thiện phương pháp kiểm soát an toàn bao gồm cả việc sửa đổi danh mục thẩm định ATGT
  - Hệ thống phê duyệt và cấp giấy phép cho các tổ chức thẩm định.
  - Thiết lập cơ cấu thời gian và kinh phí và đảm bảo nguồn tài chính.
  - Sử dụng các kết quả thẩm định
  - Đảm bảo hỗ trợ pháp lý
- (3) Thiết lập hệ thống cấp giấy phép và cơ chế phát triển nguồn nhân lực thẩm định viên

#### **(iii) Mốc thực hiện chương trình**

Những mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình:

- (1) Mục tiêu ngắn hạn
  - Hoàn thành việc cập nhật tài liệu hướng dẫn về thẩm định ATGT
  - Thực hiện dự án thí điểm Thẩm định ATGT và thiết lập cơ sở dữ liệu về thẩm định ATGT
  - Sự tham gia đầy đủ của các cơ quan có liên quan trong việc thẩm định ATGT

**(iv) Các thành phần của chương trình**

**(1) Tăng cường các quy định pháp luật về nghĩa vụ và trách nhiệm của các cơ quan có liên quan, giáo dục và mở rộng hệ thống thẩm định ATGT**

Cơ quan quản lý đường bộ có thể chịu trách nhiệm về những sai sót tiềm ẩn xảy ra trong quá trình khai thác và bảo dưỡng đường như là tai nạn xảy ra là do nguyên nhân từ công trình đường bộ và các công trình phụ trợ khác, và vấn đề này cần phải được quy định rõ về mặt pháp lý. Về thẩm định ATGT, nghĩa vụ và trách nhiệm của của cơ quan thực hiện phải được quy định rõ. Phạm vi trách nhiệm phải được phân biệt rõ giữa hai cơ quan. Thẩm định viên ATGT cần phải được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận thông qua kiểm tra cấp giấy phép. Quá trình thẩm định phải được tiêu chuẩn hóa và nêu rõ trong tài liệu hướng dẫn. Ngoài ra, cơ quan quản lý đường bộ cần phải nắm vững những tiêu chuẩn và hướng dẫn về thẩm định ATGT.

*Dự án phát triển thể chế:*

**(a) Tăng cường hệ thống thẩm định ATGT cho các cơ quan quản lý đường bộ**

**Nội dung của thẩm định ATGT sửa đổi**

Hệ thống thẩm định ATGT cần được thực hiện ngay thông qua xem xét lại tài liệu hướng dẫn bao gồm các điểm sau.

**1) Lập tài liệu hướng dẫn về lựa chọn các tuyến đường và dự án phát triển giao thông đường bộ để áp dụng thẩm định**

Tài liệu hướng dẫn này cần được xây dựng để áp dụng trên toàn quốc trong tương lai. Ví dụ, nó phải xem xét lựa chọn dự án bao trùm một khu vực rộng lớn với nhiều đặc điểm địa phương khác nhau. Về dự án phát triển đường bộ có ít sự tác động tới môi trường tự nhiên và xã hội như là phát triển mạng lưới đường cao tốc, thì có thể xem xét khả năng áp dụng tài liệu hướng dẫn của các nước khác.

**2) Hoàn thiện phương pháp kiểm soát an toàn bao gồm cả việc sửa đổi danh mục thẩm định ATGT**

Nghiên cứu cụ thể về thẩm định ATGT trước đây cần phải được tiến hành để thu thập và phân tích các thông tin có liên quan về hiệu quả và những vấn đề tồn tại, và đề xuất các biện pháp thực hiện tốt hơn. Các dự án được đề xuất cần được thực hiện như là dự án thí điểm. Vì danh mục thẩm định hiện nay không đề cập đến những đặc điểm địa phương và tình hình giao thông hiện nay ở Việt Nam, nên cần phải ưu tiên việc sửa đổi danh mục này.

**3) Lập cơ cấu thời gian và chi phí, và đảm bảo nguồn tài chính**

Cơ cấu thời gian và chi phí cần thiết cho thẩm định ATGT cần được đưa vào trong tài liệu hướng dẫn dựa trên nghiên cứu cụ thể về kinh nghiệm thẩm định ATGT ở các nước khác. Về nguồn tài chính, hệ thống phân bổ ngân sách giữa các cơ quan có liên quan cần được xem xét trên cơ sở đánh giá các kế hoạch của cơ quan đó và hướng dẫn lựa chọn dự án để áp dụng thẩm định như nêu trong mục 1).

**(b) Sửa đổi tài liệu hướng dẫn về thẩm định ATGT**



**(2) Thành lập hệ thống cấp giấy phép/chi định và cơ chế phát triển nguồn nhân lực cho thẩm định viên**

Với chức năng như một kỹ sư quy hoạch và thiết kế đường, thẩm định viên ATGT phải có khả năng đánh giá liệu dự án phát triển đường bộ và đồ án thiết kế có theo đúng với tiêu chuẩn thiết kế hay không. Mặc dù dự án có thể đáp ứng được các yêu cầu, nhưng thẩm định viên cần phải xem xét vấn đề an toàn giao thông nhằm ngăn ngừa tai nạn giao thông thường xảy ra tại một điểm cụ thể do kết cấu đường hoặc do thiết kế. Có thể có được khả năng đó thông qua nghiên cứu cụ thể về kết cấu đường, điều kiện giao thông và điều kiện xung quanh khu vực nơi tai nạn giao thông xảy ra, nằm ngoài công việc quy hoạch và thiết kế đường. Ở Vương quốc Anh, kể từ khi thẩm định ATGT là yêu cầu bắt buộc phải thực hiện năm 1991, thì đã có nhu cầu thiết lập cơ sở dữ liệu gồm những thông tin, số liệu về đào tạo nhóm thẩm định viên và các trường hợp đã được thẩm định. Gần đây, các chỉ số ATGT đã được phát triển để so sánh và nâng cao vấn đề an toàn giao thông phù hợp với kết quả của chương trình đánh giá an toàn giao thông đường bộ trên cơ sở khảo sát an toàn giao thông đường bộ hiện nay. Xét những đặc điểm địa phương khác nhau về giao thông vận tải đường bộ ở Việt Nam, có thể đề xuất thực hiện một dự án thí điểm đưa vào áp dụng phương pháp quản lý đường bộ mà nó tương tự như Chiến lược quản lý đường bộ (RMS) ở Vương quốc Anh. Trong dự án thí điểm này, việc dự báo, đánh giá về những vấn đề giao thông và tai nạn giao thông sẽ được tiến hành để đào tạo thẩm định viên ATGT và nâng cao kỹ năng của họ cũng như lập cơ sở dữ liệu. Điều này cũng có thể góp phần nâng cao các kỹ năng của thẩm định viên ATGT.

*Dự án phát triển công trình:* Dự án thí điểm về thẩm định ATGT

**Bảng 3.4. 2 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí bắt buộc hàng năm (triệu US\$)												Tổng chi phí (triệuUS\$)	
	2008-2010			2011-2015					2016-2020					
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4		5
<b>2. Kế hoạch phát triển hệ thống thẩm định ATGT (RSA)</b>														
1) Xem xét hướng dẫn RSA		5.0												
2) Dự án RSA thí điểm		15.0	15.0											
3) Phát triển hệ thống RSA cho các cơ quan quản lý đường bộ		5.0												
<i>Tổng :</i>		25.0	15.0											

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**3) Chương trình phát triển Hành lang An toàn giao thông**

**(i) Các mục tiêu của chương trình**

Việc lấn chiếm trái phép và sự chậm chễ trong giải phóng mặt bằng cho xây dựng đường gây ra nhiều vấn đề khác nhau. Về giao thông đường bộ và an toàn giao thông, nó làm ảnh hưởng tới người đi bộ và khi người đi bộ phải đi xuống lòng đường thì lại gây ảnh hưởng tới các phương tiện giao thông và có thể xảy ra tai

nạn. Nó cũng có thể gây ra tai nạn giao thông tại các nút giao và góc rẽ vì bị khuất tầm nhìn. Việc xây dựng và lắp đặt các công trình phụ trợ khác như hệ thống cấp và thoát nước, điện và thông tin liên lạc cũng sẽ bị ảnh hưởng.

Trong tình hình như vậy, Chính phủ Việt Nam đã thực hiện nhiều biện pháp để giải quyết vấn đề đó. Tuy nhiên, việc phân tích tình hình có thể là chưa đủ để lập và thực hiện một kế hoạch hành động thống nhất. Ngoài ra cũng rất khó khăn để di dời những người cư trú bất hợp pháp khỏi nơi họ đang ở. Nếu tình hình này không được cải thiện ngay, thì các công trình đường bộ sẽ không đáp ứng được tình hình cơ giới hóa nhanh chóng hiện nay theo sự phát triển kinh tế xã hội và vì thế số vụ tai nạn giao thông sẽ tiếp tục tăng lên.

Vì vậy, các cơ quan quản lý đường bộ và chính quyền địa phương phải phối hợp cùng nhau thực hiện các biện pháp cần thiết để giải quyết vấn đề. Trong khi đó các quy định pháp luật hỗ trợ cho các biện pháp đó cũng phải được thiết lập. Trên cơ sở phân tích tình hình và các bài học kinh nghiệm, cần phải thực hiện một dự án thí điểm về nâng cao các biện pháp an toàn giao thông ở một số đoạn để có được những kết quả và những phản hồi hữu ích và những kiến nghị thực tế cho chính sách an toàn giao thông trong tương lai.

#### **(ii) Các giải pháp của chương trình**

- Lập cơ sở dữ liệu về tình hình sử dụng đất và chiếm dụng đất trái phép có sự hợp tác với các cơ quan quản lý đường bộ và chính quyền địa phương.
- Lập kế hoạch cải tạo đường bao gồm lập dự toán kinh phí đền bù và kế hoạch tái định cư dựa trên cơ sở dữ liệu nêu trên.
- Chuẩn bị các giải pháp đền bù cho việc tái định cư những người cư trú trái phép.
- Áp dụng các biện pháp cưỡng chế để giải tỏa các công trình xây dựng trái phép trong hành lang an toàn giao thông.
- Đầu tư cải tạo, nâng cấp, xây dựng đường gom đường nhánh theo chủ chương hiện hành.
- Quy hoạch các đường nhánh dẫn vào các khu kinh tế, khu thương mại và khu dân cư, và các vị trí nối vào các tuyến quốc lộ.
- Đề xuất sửa đổi, bổ sung các quy định pháp luật để đảm bảo các yêu cầu quản lý trong việc khôi phục lại hành lang an toàn giao thông đường bộ.

#### **(iii) Các mốc thực hiện chương trình**

Những mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình:

##### **(1) Mục tiêu ngắn hạn**

- Hoàn thành cơ sở dữ liệu thống kê về vi phạm lấn chiếm và tình trạng đường

##### **(2) Mục tiêu trung hạn**

- Xây dựng các công trình an toàn cần thiết tại các điểm nối vào tuyến có lưu lượng giao thông cao. (50%)

**(iv) Các thành phần của chương trình**

**(1) Lập cơ sở dữ liệu về tình hình sử dụng đất và chiếm dụng đất trái phép, có phối hợp với các cơ quan quản lý đường bộ và chính quyền địa phương**

Điều quan trọng là phải thống nhất thông tin về tình hình sử dụng đất và chiếm dụng đất trái phép. Đặc biệt, để mở rộng đường trong các khu đô thị, thường phải mất vài năm để giải phóng mặt bằng. Ngoài ra một số người cư trú bất hợp pháp vẫn tiếp tục ở lại vì không tìm được đất cho tái định cư và gây ảnh hưởng đến việc thực hiện dự án. Để kiểm soát những rủi ro này, việc thiết lập cơ sở dữ liệu về điều kiện xung quanh tuyến đường và những đặc điểm của những người cư trú bất hợp pháp là cần thiết.

*Dự án phát triển thể chế:* Phát triển cơ sở dữ liệu thống kê về vi phạm lấn chiếm và tình trạng đường

**(2) Lập kế hoạch cải tạo đường bao gồm cả lập dự toán kinh phí đền bù và kế hoạch tái định cư dựa trên cơ sở dữ liệu nêu trên.**

Để thực hiện các dự án cải tạo đường bộ một cách có hiệu quả, dự án kinh phí phải chính xác, đặc biệt các số liệu về giải phóng mặt bằng và đền bù cho những người cư trú trái phép cần được thu thập đầy đủ. Vì vậy Chính quyền địa phương phải chuẩn bị các số liệu thống nhất về giá đất và kế hoạch thực hiện. Khi thực hiện các dự án phát triển đường bộ ở những khu vực có những người cư trú bất hợp pháp, việc chuẩn bị kế hoạch tái định cư ở giai đoạn đầu phải đặt trách nhiệm cho chính quyền địa phương.

*Dự án phát triển thể chế :*

- (a) Xây dựng giá trị đất trên cơ sở giá thị trường và áp dụng trong việc thu hồi đất cho các dự án đường bộ
- (b) Cải thiện hệ thống đền bù cho những người bị ảnh hưởng

**(3) Chuẩn bị các biện pháp để thống nhất về đền bù cho việc tái định cư những người cư trú trái phép**

Để đẩy nhanh việc di dời những người cư trú trái phép, sự đồng thuận về tiền đền bù và việc đảm bảo đất tái định cư là rất quan trọng. Các biện pháp có liên quan phải được chuẩn bị để đạt được sự đồng thuận như là lấy ý kiến người dân, minh bạch trong tính toán chi phí đền bù và bố trí đất đền bù phù hợp.

*Dự án phát triển thể chế:*

- (a) Hoàn thiện hệ thống tham vấn
- (b) Yêu cầu bắt buộc về kế hoạch tái định cư trong các dự án đường bộ

**(4) Áp dụng các biện pháp cưỡng chế để giải tỏa các công trình xây dựng trái phép trong hành lang an toàn giao thông**

Việc tái lấn chiếm hoặc lấn chiếm trái phép có chủ định để kiếm tiền đền bù cần phải được xử lý nghiêm, buộc phải di dời. Đặc biệt cần phải tăng cường các biện pháp thích hợp để di dời những người cư trú bất hợp pháp kinh doanh buôn bán nhỏ và thường di chuyển từ khu vực xây dựng công trình này sang khu vực xây dựng khác. Vì vậy phải ban hành các quy định xử phạt thích

hợp và xác định các khu vực cho hoạt động kinh doanh nhỏ để bố trí cho những người dân đó.

*Dự án phát triển thể chế :*

Tăng cường cưỡng chế chặt chẽ việc quay trở lại của những người cư trú bất hợp pháp

**(5) Đầu tư cải tạo, nâng cấp, xây dựng đường gom đường nhánh theo đúng chủ trương hiện hành**

Trên các đoạn đường đô thị của các tuyến đường liên tỉnh, tắc nghẽn do giao thông quá cảnh và giao thông nội đô, tai nạn giao thông là vấn đề rất được quan tâm. Lưu lượng giao thông ra vào liên tục trên một đoạn đường ngắn có thể gây ra tai nạn. Trong những đoạn như vậy cần phải xem xét việc sử dụng đất để tách luồng giao thông vào và ra theo các đặc điểm cụ thể. Cần xác định rõ các điểm có giao thông hỗn hợp dựa trên cơ sở phân tích số liệu tai nạn giao thông, lập kế hoạch xây dựng các công trình đường bộ phù hợp với chính sách phát triển đường bộ.

*Dự án phát triển thể chế :*

Phát triển quy hoạch tập trung vào các đoạn đường dẫn có mật độ cao

**(6) Quy hoạch hệ thống đường nhánh dẫn vào các khu kinh tế, khu thương mại và khu dân cư, quy hoạch các vị trí nối vào quốc lộ**

Đối với các khu vực có lưu lượng giao thông gia tăng như các khu công nghiệp, khu thương mại, khu dân cư và trung tâm buôn bán, đường nối vào quốc lộ phải có biện pháp đảm bảo an toàn phù hợp với hướng dẫn thiết kế hiện hành. Tuy nhiên dường như trong nhiều trường hợp khó có thể thực hiện theo hướng dẫn một cách chặt chẽ, thường xảy ra tai nạn giao thông nghiêm trọng trên các đoạn đường có mật độ giao thông lớn xung quanh các khu công nghiệp. Cần có các giải pháp phù hợp cho các điểm như vậy và cần phải tăng cường năng lực của chính quyền địa phương trong việc kiểm tra vấn đề an toàn khi phê duyệt các kế hoạch phát triển.

*Dự án phát triển thể chế:* tăng cường các quy định đối với đường dẫn từ các khu vực công trình bên đường có thể làm tăng lưu lượng giao thông.

**(7) Đề xuất sửa đổi bổ sung các quy định pháp luật để đảm bảo các yêu cầu quản lý trong việc khôi phục lại hành lang an toàn giao thông**

Để thực hiện các biện pháp nêu trên, các cơ quan có liên quan cần hợp tác một cách có hệ thống và chia sẻ thông tin số liệu hiện có. Nghĩa vụ và trách nhiệm thực hiện cần phải được chỉ rõ để tránh chệch trễ trong việc thực hiện dự án. Trong hệ thống văn bản pháp luật quy định các biện pháp giảm vi phạm lấn chiếm cũng phải nêu rõ nhiệm vụ và trách nhiệm của cơ quan thực hiện.

*Dự án phát triển thể chế:* hoàn thiện hệ thống pháp luật đối với vấn đề lấn chiếm.

**Bảng 3.4.3 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí bắt buộc hàng năm (triệu US\$)												Tổng chi phí (triệu US\$)	
	2008-2010			2011-2015					2016-2020					
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4		5
<b>3. Kế hoạch Phát triển hành lang ATGT</b>														
1) Phát triển CSDL về việc lấn chiếm và tình trạng đường bộ	5.0	5.0												
2) Định giá đất đai dựa trên giá thị trường khi thu hồi đất cho các dự án giao thông		1.3	1.3											
3) Cải thiện hệ thống đền bù cho những người bị ảnh hưởng				0.8	0.8	0.8								
4) Cải thiện hệ thống thăm dò dư luận	1.3	1.3												
5) Yêu cầu bắt buộc về kế hoạch tái định cư trong các dự án đường bộ		1.3	1.3											
6) Tăng cường chế tài xử lý nghiêm khắc đối với những người định cư bất hợp pháp	1.3	1.3												
7) Kế hoạch phát triển tập trung vào các vùng trọng điểm				2.5	2.5	2.5	2.5	2.5						
8) Cải thiện quy định, lắp đặt trang thiết bị cho các tuyến đường có mật độ giao thông cao									0.8	0.8	0.8			
9) Cải thiện hệ thống luật pháp để chống lấn chiếm	1.3	1.3												
<b>Tổng:</b>	<b>8.8</b>	<b>11.3</b>	<b>2.5</b>	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	<b>2.5</b>	<b>2.5</b>	<b>0.8</b>	<b>0.8</b>	<b>0.8</b>			<b>40.0</b>

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

#### 4) Chương trình tăng cường công trình ATGT đường bộ

##### (i) Các mục tiêu của chương trình

###### (1) Công trình ATGT

Ở Việt Nam, hướng dẫn áp dụng các công trình ATGT cơ bản được đề cập đến trong tiêu chuẩn thiết kế đường bộ như TCVN4054-05 và TCXDVN104. Ví dụ, việc lắp đặt giải phân cách giữa không được quy định đối với đường cấp III trở xuống ở khu vực nông thôn. Tuy nhiên, có nhiều đoạn đường dưới cấp III thường xảy ra tai nạn do vượt ẩu vì không lắp đặt giải phân cách giữa. Việc thực hiện theo đúng với tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế không phải là biện pháp tuyệt đối để giảm bớt tai nạn giao thông. Vì các tiêu chuẩn thiết kế được thiết lập không chỉ dựa trên những đặc điểm chuyển động của phương tiện mà còn dựa trên hành vi lái xe giả định; hiệu quả của các công trình ATGT đường bộ sẽ giảm đi do hành vi lái xe không đúng quy định, và thiếu sự cưỡng chế đối với hành vi vi phạm giao thông. Số liệu thống kê cũng cho thấy rõ rằng số người chết do tai nạn giao thông trên 10,000 phương tiện ở các tỉnh có thể cao hơn các thành phố, nhưng hành vi lái xe và việc cưỡng chế vi phạm giao thông đường như yếu hơn các thành phố.

Vì vậy, việc đánh giá các biện pháp ATGT cần phải được thực hiện trên cơ sở không chỉ xem xét đến tiêu chuẩn thiết kế đường mà còn cả việc phân tích tai nạn thực tế trên tuyến đường có liên quan.

## **(2) Tiêu chuẩn thiết kế/tài liệu hướng dẫn**

Từ những bài học kinh nghiệm trước đây về chuyển đổi tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế ở Việt Nam, việc chỉ đơn giản áp dụng các tiêu chuẩn thiết kế quốc tế từ các nước phát triển đã không đạt được mức độ an toàn như đã đạt được ở các nước phát triển, vì những tiêu chuẩn này nói chung phải đi kèm với các biện pháp cưỡng chế có hiệu quả, đào tạo lái xe và tuyên truyền giáo dục cộng đồng. Trong khi đó điều kiện giao thông và kiểu giao thông ở Việt Nam rất khác với giao thông ở các nước phát triển.

Những khía cạnh quan trọng cần phải được xem xét trong tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế ở Việt Nam là có nhiều sự khác biệt so với các nước phát triển như loại phương tiện tham gia giao thông, lưu lượng giao thông bằng mô tô xe máy rất lớn, hành vi lái xe, sự khác biệt về mức độ phát triển đường bộ giữa khu vực đô thị và nông thôn, khả năng đáp ứng về ngân sách và nguồn nhân lực của các cơ quan quản lý đường bộ.

Vì vậy cần phải xem xét sửa đổi các tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế để thiết kế đường bộ và công trình đường bộ an toàn hơn trên cơ sở những khía cạnh nêu trên cũng như trên cơ sở phân tích tai nạn giao thông và đánh giá mối liên quan giữa tai nạn và công trình đường bộ.

### **(ii) Các giải pháp của chương trình**

- (1) Phát triển mạng lưới đường bộ với sự phân chia chức năng phù hợp
  - Phát triển có hệ thống mạng lưới đường trục chính, đường phụ và đường gom theo các đặc điểm của địa phương
- (2) Tăng cường kiểm soát giao thông phù hợp với đặc điểm địa phương và chức năng của đường
  - Giảm tiếng ồn giao thông trong các khu dân cư và khu thương mại
  - Đẩy mạnh kiểm soát giao thông theo chức năng và vai trò của từng tuyến đường
- (3) Tăng cường các biện pháp ngăn ngừa tai nạn giao thông, tạo điều kiện giao thông thuận lợi trên các tuyến đường nói chung.
  - Phát triển các công trình ATGT và công trình điều khiển giao thông.
  - Phát triển các công trình đường bộ và công trình điều khiển giao thông tạo điều kiện giao thông thuận lợi.
  - Phát triển các công trình để nâng cao sự thuận tiện cho lái xe
  - Phát triển các công trình an toàn để ngăn ngừa tai nạn tại các điểm giao cắt với đường sắt.
- (4) Xem xét lại tiêu chuẩn thiết kế có xét đến những đặc điểm giao thông và đặc điểm địa phương
- (5) Xem xét lại tiêu chuẩn thiết kế có xét đến lưu lượng giao thông xe máy, xe đạp và người đi bộ

- (6) Xem xét lại tiêu chuẩn thiết kế có xét đến các nguồn tài chính khác nhau của chính quyền địa phương và mức độ an toàn giao thông.
- (7) Hoàn chỉnh tiêu chuẩn thiết kế
- (8) Thống nhất tiêu chuẩn thiết kế và chuẩn bị tài liệu hướng dẫn
- (9) Chuẩn bị các bản vẽ tiêu chuẩn

### **(iii) Các mốc thực hiện chương trình**

Những mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình:

#### **(1) Mục tiêu ngắn hạn**

- Ban hành các bản vẽ thiết kế tiêu chuẩn/mẫu

#### **(2) Mục tiêu trung hạn**

- Lắp đặt hệ thống kiểm soát giao thông cho các thành phố
- Thành lập cơ quan nghiên cứu và phát triển để chuẩn bị tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế

#### **(3) Mục tiêu dài hạn**

- Giảm 50% số vụ tai nạn giao thông tại các điểm giao cắt với đường sắt
- Ban hành tiêu chuẩn thiết kế hoàn chỉnh

### **(iv) Các thành phần của chương trình**

#### **(1) Phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống với sự phân chia chức năng phù hợp**

Tình hình phát triển mạng lưới đường bộ ở Việt Nam đang tiến triển và việc phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống phù hợp với nhu cầu giao thông, nhu cầu sử dụng đất ven đường phải được đẩy mạnh nhằm thực hiện được chính sách phát triển quốc gia cũng như đảm bảo an toàn giao thông cơ bản.

Tỷ lệ tai nạn giao thông xảy ra trên các tuyến đường nội bộ khu dân cư đã tăng lên và việc thiếu mạng lưới đường bộ có hệ thống được cho là yếu tố chính dẫn đến tình trạng này. Vì vậy phải đẩy mạnh việc nâng cấp một cách có hệ thống mạng đường bộ nhằm đảm bảo phân chia vai trò phù hợp giữa các loại đường khác nhau bao gồm cả đường trục chính tiêu chuẩn cao và đường phố nội bộ khu dân cư ở Việt Nam như sau;

- Phát triển mạng lưới đường gồm những loại đường khác nhau từ đường trục chính đến đường nội bộ khu dân cư một cách có hệ thống với mục tiêu đẩy nhanh việc tách làn phương tiện ô tô, xe đạp, người đi bộ v.v. và điều chỉnh luồng giao thông.
- Cố gắng tổ chức lại luồng giao thông để tách giao thông quá cảnh sang các đường trục chính càng nhiều càng tốt với mục đích cải thiện môi trường sống ở các khu vực dân cư gần các đường trục hoặc các khu thương mại có số lượng khách bộ hành lớn. Biện pháp này nhằm thực hiện việc cải tạo các đường trục chính, đường dân sinh và đường phố nội bộ dành riêng cho người đi bộ.

*Dự án phát triển công trình*

- (a) Tăng cường các công trình an toàn cho các tuyến đường dọc theo các khu dân cư.
- (b) Cải tạo mạng lưới đường trong các dân cư và khu thương mại
- (c) Phát triển mạng lưới đường bộ một cách có hệ thống

**(2) Tăng cường kiểm soát giao thông theo những đặc điểm địa phương và chức năng của đường**

Cần thiết phải hoàn thiện các quy định pháp luật về giao thông ở Việt Nam trong đó bao gồm việc phát triển và xem xét những quy định giao thông mang tính chiến lược hơn góp phần giảm bớt tai nạn giao thông cùng với các biện pháp an toàn giao thông khác. Hơn nữa các quy định giao thông phải được xây dựng phù hợp thông qua việc xem xét các quy định giao thông hiện nay trong phạm vi toàn bộ mạng lưới đường bộ để đảm bảo tính tương thích của chúng với điều kiện thực tế của các loại đường tương ứng bao gồm chức năng xã hội, kết cấu đường, tình trạng các công trình an toàn giao thông, các điều kiện về lưu lượng giao thông.

- Xem xét và thực hiện những điều chỉnh cần thiết đối với những hạn chế hiện nay, bao gồm hạn chế tốc độ, quy định cấm vượt bên trái để đảm bảo an toàn giao thông và đảm bảo giao thông thông suốt trên các tuyến đường trục, có xét đến kết cấu đường, tình trạng các công trình an toàn giao thông, và điều kiện giao thông.
- Tăng cường các quy định giao thông đối với đường dành cho giao thông quá cảnh, đường cho giao thông cộng đồng, đường cho người đi bộ và xe đạp, với việc sắp xếp phân loại hiệu quả các qui định giao thông hiện hành.

*Dự án phát triển công trình*

- (a) Hoàn thiện các quy định về giao thông phù hợp với điều kiện địa phương
- (b) Hoàn thiện quy định giao thông cho các tuyến đường trục

**(3) Tăng cường các biện pháp ngăn ngừa tai nạn giao thông, tạo điều kiện giao thông thuận lợi trên các tuyến đường nói chung**

Điều tiết lưu lượng giao thông không chỉ góp phần làm giảm tắc nghẽn giao thông mà còn làm giảm bớt tai nạn giao thông vì tai nạn thường xảy ra khi giao thông trở nên lộn xộn. Tai nạn điển hình xảy ra ở Việt Nam do các nguyên nhân gồm chạy xe quá tốc độ, vượt xe trái phép, chuyển làn trái phép và lái xe không cẩn thận như là lái xe lao ra từ các phố nhỏ. Vì vậy, các biện pháp sau đây phù hợp với việc giảm tai nạn giao thông ở Việt Nam cần được đẩy mạnh nhằm hạn chế tới mức thấp nhất tai nạn giao thông và đảm bảo giao thông an toàn và thuận tiện.

- Đảm bảo đưa vào áp dụng các công trình, thiết bị an toàn cần thiết bao gồm biển báo, giải phân cách giữa, làn dừng đỗ xe, đèn đường, rào chắn và công trình dành cho người đi bộ để đảm bảo an toàn cho người đi bộ.
- Giảm bớt các nút giao và tách giao cắt đồng mức để ngăn ngừa tai nạn giao thông và giảm tắc nghẽn tại và xung quanh nút giao.



- Đưa vào áp dụng các chức năng thông minh của hệ thống tín hiệu giao thông, sử dụng mô hình dự báo luồng giao thông v.v., và hệ thống điều khiển giao thông phức tạp mà nó có thể giúp vận hành hệ thống tín hiệu giao thông để đối phó với thay đổi bất thường của lưu lượng giao thông.
- Xây dựng các đường nhánh thuận tiện và an toàn dẫn vào các khu vực bên đường, thiết lập các khu vực cây xanh có xem xét đến tình hình lưu lượng giao thông thực tế vì phải so sánh các chức năng của mỗi tuyến đường với tình hình sử dụng đường thực tế bao gồm điều kiện của khu vực ven đường, sẽ góp phần đảm bảo ATGT.
- Vận tải đường dài mà chủ yếu bao gồm các phương tiện lớn như là xe công-ten-nơ đã tăng nhanh cùng với sự tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam. Các đường trục chính là các quốc lộ chủ yếu được sử dụng cho vận tải đường dài cũng như vận tải liên tỉnh. Vì vậy để nâng cao sự an toàn và thuận tiện trên mạng lưới đường bộ, các biện pháp sau đây cần đưa vào áp dụng như là xây dựng các trạm dừng chân cho lái xe, lắp đặt các biển báo đường bộ .
- Việc giảm bớt tai nạn giao thông giữa tàu hỏa và ô tô là vấn đề rất quan trọng trên các quốc lộ, vì mạng lưới đường sắt ở Việt Nam hầu hết được phát triển dọc theo các tuyến quốc lộ. Hầu hết tai nạn giao thông xảy ra tại các điểm giao cắt không có kiểm soát và các điểm giao cắt trái phép.
- Tăng cường xây dựng các làn vượt xe càng nhiều càng tốt trên các tuyến đường nối các khu vực đô thị, và xây dựng các khu dừng chân cho lái xe .
- Đưa vào áp dụng các hệ thống có khả năng tạo ra môi trường giao thông thân thiện với người sử dụng và đảm bảo giao thông an toàn, thuận tiện như là hệ thống camera theo dõi giao thông, các thiết bị giám sát phương tiện khác nhau, hệ thống thông tin giao thông cho phép người lái xe có được thông tin nhanh chóng chính xác và các bảng, biển báo giao thông bằng tiếng nước ngoài để đáp ứng nhu cầu quốc tế hóa.
- Xóa bỏ các điểm giao cắt trái phép với đường sắt, lắp đặt tín hiệu cảnh báo tại các điểm giao cắt với đường sắt và hệ thống rào chắn tại những nơi thường xảy ra tai nạn giữa tàu hỏa và ô tô.

*Dự án phát triển công trình*

- (a) Cải tạo giao cắt với đường sắt
- (b) Phát triển đường nhánh ở các khu dân cư và các đoạn qua đô thị
- (c) Phát triển hệ thống thông tin và kiểm soát giao thông trên các tuyến đường liên tỉnh
- (d) Phát triển hệ thống tín hiệu và kiểm soát giao thông
- (e) Cải tạo nút giao
- (f) Phát triển các làn vượt xe và trạm nghỉ trên các tuyến đường liên tỉnh.
- (g) Cải tạo các công trình ATGT

#### **(4) Xem xét lại tiêu chuẩn thiết kế có tính đến các đặc điểm giao thông và đặc điểm địa phương**

Tiêu chuẩn thiết kế đường bộ Việt Nam bao gồm cả tiêu chuẩn 22TCN-273-01 chủ yếu đề cập tới các đặc điểm giao thông của xe ô tô và ít xem xét tới phương tiện xe máy mà đây là loại phương tiện chiếm tới 90% lưu lượng giao thông. Tai nạn giao thông liên quan đến xe máy chiếm 72% năm 2001. Cũng có cả những tai nạn xảy ra do công trình đường được thiết kế theo tiêu chuẩn hiện hành. Do sự khác nhau về tầm nhìn của lái xe ô tô và người lái xe máy, về chức năng khởi hành và dừng xe, và những đặc điểm xoay vòng nên đòi hỏi phải có các tiêu chuẩn thiết kế khác nhau. Để thống nhất những tiêu chuẩn đó, cần ưu tiên xem xét thêm về sự tham gia giao thông của xe máy, xe đạp và người đi bộ. Các công trình, thiết bị an toàn cho người đi bộ và đi xe đạp là không đủ. Điều đó có thể tác động đến số vụ tai nạn giao thông liên quan tới người đi bộ và đi xe đạp.

Mặc dù số vụ tai nạn giao thông ở khu vực nông thôn vẫn ít hơn so với khu vực đô thị, nhưng trong nhiều trường hợp tai nạn xảy ra do nguyên nhân từ công trình đường. Đặc biệt ở khu vực miền núi, hầu hết các trường hợp tai nạn là do đường hẹp, tầm nhìn không đủ, dốc đứng và thiếu rào chắn và biển báo. Vì xây dựng đường miền núi đòi hỏi kinh phí lớn, nhưng nguồn tài chính hạn chế nên tiêu chuẩn thiết kế không được tuân thủ chặt chẽ. Cần được chuẩn bị các giải pháp thiết kế đường linh hoạt trên cơ sở tiêu chuẩn hiện hành và xem xét kết cấu đường phù hợp cho khu vực miền núi.

Các giải pháp sau được đề xuất để đáp ứng tình hình trên.

- Xem xét lại tiêu chuẩn thiết kế có tính đến lưu lượng giao thông bằng xe máy, xe đạp và người đi bộ.
- Xem xét lại tiêu chuẩn thiết kế có tính đến các nguồn tài chính khác nhau của chính quyền địa phương và mức độ an toàn giao thông.

##### *Dự án phát triển thể chế*

- (a) Hoàn thiện tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên những đặc điểm giao thông của Việt Nam
- (b) Hoàn thiện tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên những đặc điểm vùng và tình hình ngân sách

#### **(5) Hoàn chỉnh tiêu chuẩn thiết kế và việc áp dụng**

Các tiêu chuẩn thiết kế về công trình đường bao trùm hầu hết các công trình có liên quan. Tuy nhiên, tiêu chuẩn thường bị sửa đổi và quyết định về tiêu chuẩn mới được ban hành rất thường xuyên. Các kỹ sư thiết kế đường bộ mong muốn chuẩn bị một tiêu chuẩn thống nhất. Trong tiêu chuẩn hiện hành chỉ đưa ra các con số mà không có sự giải thích về bối cảnh và không có hướng dẫn để có thể giúp người kỹ sư đưa ra quyết định. Để cải thiện tình hình này, cần phải chuẩn bị tài liệu hướng dẫn về tiêu chuẩn hiện hành. Ví dụ ở Nhật Bản, tiêu chuẩn thiết kế đường được quy định theo luật đường bộ và tài liệu hướng dẫn được ban hành bao gồm phần giải thích về các căn cứ và yêu cầu của từng tiêu chuẩn. Nó giúp cho người kỹ sư thiết kế đường thực

hiện công việc của mình một cách có hiệu quả và nâng cao kỹ thuật thiết kế. Ngoài ra chính quyền trung ương và địa phương cũng ban hành những thiết kế tiêu chuẩn về công trình đường bộ, chúng thường được sử dụng để nâng cao chất lượng và nâng cao năng lực thiết kế đường.

Các biện pháp sau đây được đề xuất để đáp ứng tình hình trên.

- Thống nhất tiêu chuẩn thiết kế và chuẩn bị tài liệu hướng dẫn
- Chuẩn bị các bản vẽ thiết kế tiêu chuẩn/mẫu

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Thống nhất tiêu chuẩn thiết kế và lập tài liệu hướng dẫn
- (b) Lập các bản vẽ tiêu chuẩn

## **5) Chương trình phát triển đường tránh đô thị**

### **(i) Mục tiêu của chương trình**

Vấn đề ùn tắc giao thông trong các khu vực đô thị ngày càng trở nên nghiêm trọng, do sự gia tăng lưu lượng giao thông và các tuyến đường không đủ đáp ứng. Hơn nữa vấn đề này còn gây ra sự xuống cấp môi trường sống do lưu lượng giao thông chạy qua các khu dân cư. Tình hình này chủ yếu là do sự chậm trễ trong việc phát triển mạng lưới đường bộ một cách có hệ thống và sự khác biệt trong việc sử dụng đất và chức năng của đường có xem xét đến vấn đề ATGT.

Vì vậy, việc phát triển mạng lưới đường có hệ thống cần phải được đẩy mạnh để giảm bớt tai nạn giao thông, đặc biệt trên các tuyến đường trong các khu dân cư và bảo vệ môi trường sống các khu vực lân cận.

### **(ii) Các giải pháp của chương trình**

- Phát triển mạng lưới đường bộ với sự phân chia chức năng phù hợp
  - Giảm lưu lượng giao thông quá cảnh thông qua phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống

### **(iii) Mốc thực hiện của chương trình**

Những mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình:

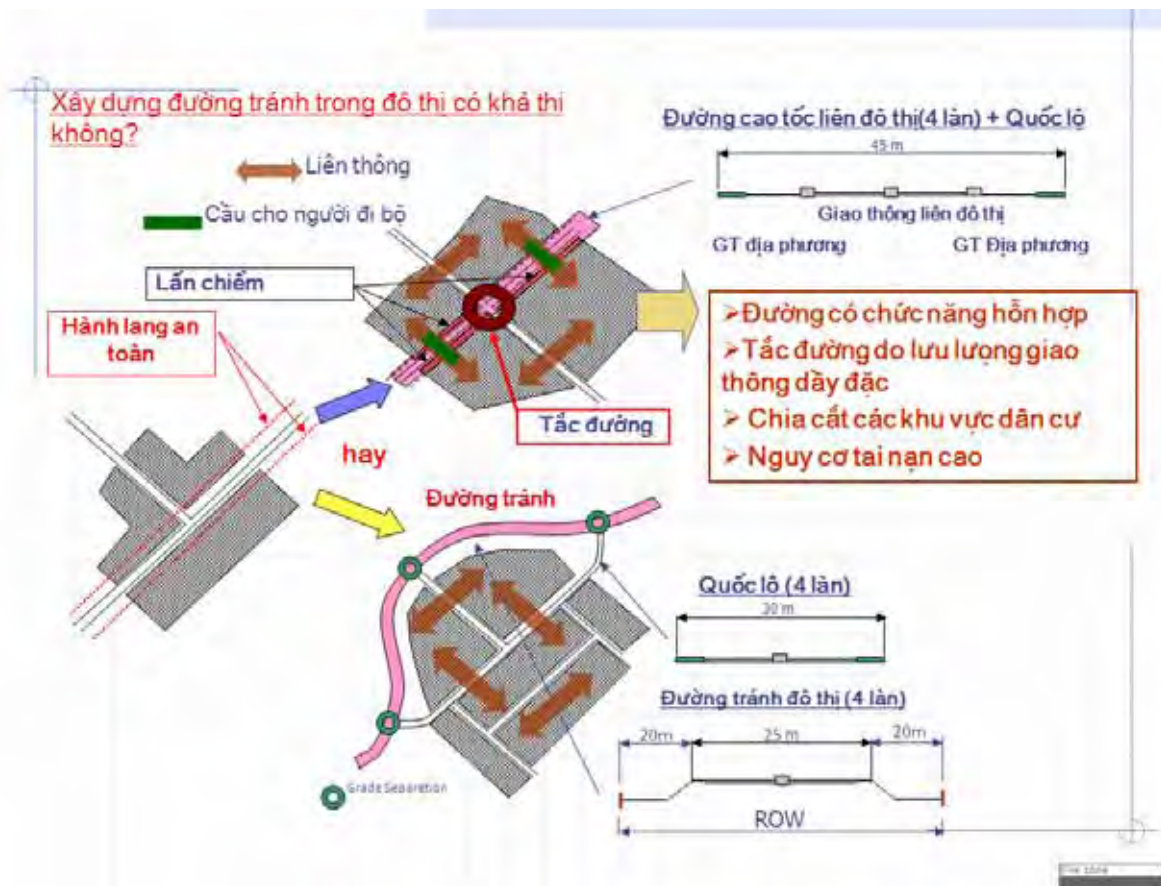
- Mục tiêu trung hạn
  - Phát triển đường tránh và đường vành đai trong 5 thành phố

**Bảng 3.4.4 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí bắt buộc hàng năm (triệu US\$)															Tổng chi phí (triệu US\$)
	2008-2010			2011-2015					2016-2020							
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5			
<b>4. Kế hoạch cải thiện ATGT trên quốc lộ</b>																
1) Phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống																
<i>[Xây dựng tiêu chuẩn thiết kế thực tế/ Hướng dẫn ATGT]</i>																
2) Cải tiến các tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên các đặc điểm giao thông của	5.0	5.0	5.0												15.0	
3) Cải tiến tiêu chuẩn và hướng dẫn thiết kế dựa trên đặc điểm từng vùng và tình hình ngân	5.0	5.0	5.0												15.0	
4) Thống nhất tiêu chuẩn thiết kế và xây dựng tài liệu hướng dẫn				5.0	5.0	5.0									15.0	
5) Xây dựng bản vẽ thiết kế theo tiêu chuẩn							5.0	5.0	5.0						15.0	
<i>[Cải thiện hệ thống thể chế/tổ chức quản lý ATGT]</i>																
6) Cải thiện quy định và vận hành giao thông phù hợp với điều kiện địa phương	1.3	1.3													2.5	
7) Cải thiện quy định về giao thông trên quốc lộ		1.3	1.3												2.5	
<i>[Phát triển giao thông thông suốt/thuận tiện]</i>																
8) Cải thiện nơi giao cắt đường	15.0	15.0	15.0												45.0	
9) Phát triển đường dịch vụ ở khu dân cư và đoạn đô thị				10.0	10.0	10.0	10.0	10.0							50.0	
10) Kiểm soát giao thông và phát triển hệ thống thông tin đường bộ liên thành phố				25.0	25.0	25.0	25.0	25.0							125.0	
11) Phát triển hệ thống tín hiệu và kiểm soát giao thông	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0							200.0	
12) Cải tạo nút giao	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	24.6	320.0	
13) Phát triển làn đường vượt và trạm đường bộ cho các tuyến đường bộ liên thành phố										5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	25.0	
14) Cải thiện phương tiện đảm bảo ATGT	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	130.0	
<i>[Cải thiện lưu lượng giao thông tại khu vực cư trú/buôn bán]</i>																
15) Cải thiện phương tiện an toàn đường bộ tại khu dân cư				10.0	10.0	10.0	10.0	10.0							50.0	
16) Cải thiện mạng lưới đường có hệ thống tại khu dân cư và khu thương mại										20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	100.0	
<b>Tổng :</b>	<b>85.9</b>	<b>87.1</b>	<b>85.9</b>	<b>109.6</b>	<b>109.6</b>	<b>114.6</b>	<b>109.6</b>	<b>109.6</b>	<b>59.6</b>	<b>59.6</b>	<b>59.6</b>	<b>59.6</b>	<b>59.6</b>	<b>59.6</b>	<b>1,110.0</b>	

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**Hình 3.4.1 So sánh việc xây dựng đường tránh với việc mở rộng quốc lộ**



**(iv) Các thành phần của chương trình**

**(1) Phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống với sự phân chia chức năng phù hợp**

Tình hình phát triển mạng lưới đường bộ ở Việt Nam đang tiến triển và việc phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống phù hợp với nhu cầu giao thông, nhu cầu sử dụng đất ven đường phải được đẩy mạnh nhằm thực hiện được chính sách phát triển quốc gia cũng như đảm bảo an toàn giao thông cơ bản.

Tỷ lệ tai nạn giao thông xảy ra trên các tuyến đường nội bộ khu dân cư đã tăng lên và việc thiếu mạng lưới đường bộ có hệ thống được cho là yếu tố chính dẫn đến tình trạng này. Vì vậy phải đẩy mạnh việc nâng cấp một cách có hệ thống mạng đường bộ nhằm đảm bảo phân chia vai trò phù hợp giữa các loại đường khác nhau bao gồm cả đường trục chính tiêu chuẩn cao và đường phố nội bộ khu dân cư ở Việt Nam như sau;

- Phát triển các đường tránh, đường tránh quy mô nhỏ, đường vành đai để hạn chế giao thông quá cảnh và phân tán giao thông một cách có hiệu quả với mục tiêu cuối cùng là ngăn ngừa tắc nghẽn giao thông và tai nạn giao thông thường xảy ra trong các khu đô thị.

*Dự án phát triển công trình: Phát triển đường vành đai và đường tránh*

**Bảng 3.4.5 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí bắt buộc hàng năm (triệu US\$)												Tổng chi phí (triệu US\$)	
	2008-2010			2011-2015					2016-2020					
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4		5
5. Kế hoạch xây dựng đường tránh đô thị														
<sup>1)</sup> Xây dựng đường tránh và đường vành đai														

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

## 6) Chương trình ngăn ngừa tai nạn giao thông đối với người sử dụng đường dễ bị tai nạn

### (i) Mục tiêu của chương trình

Tai nạn giao thông liên quan đến những người tham gia giao thông dễ bị nguy hiểm (người đi bộ và đi xe đạp) và ô tô chiếm 40% năm 2006 và con số này đang tăng lên. Vì người đi bộ và đi xe đạp là những người dễ bị nguy hiểm khi tham gia giao thông và có thể bị thiệt hại nghiêm trọng do tai nạn, do đó họ cần được bảo vệ. Tuy nhiên, các công trình, thiết bị để đảm bảo an toàn cho những người như vậy không được lắp đặt đầy đủ ở rất nhiều đoạn đường. Mặc dù vỉa hè ở các khu vực đô thị khá phát triển, nhưng nhiều đoạn không được nối với nhau. Công trình qua đường cho người đi bộ cũng không đủ. Người đi bộ phải đi qua đường trong điều kiện nguy hiểm như vậy. Xe đạp hiện vẫn còn là phương tiện đi lại quan trọng trong các hoạt động hàng ngày, đặc biệt là ở khu vực nông thôn, nhưng làn đường dành cho xe đạp không được phát triển đầy đủ.

Vì vậy để đảm bảo an toàn cho người đi bộ và đi xe đạp, cần ưu tiên các công trình cho người đi bộ và đi xe đạp.

### (ii) Các giải pháp của chương trình

- (1) Phát triển khu vực an toàn cho người đi bộ
  - Đảm bảo an toàn cho người đi bộ và xúc tiến việc tách làn giao thông
  - Đảm bảo an toàn khu vực trường mẫu giáo và tiểu học
- (2) Tách làn giao thông ô tô khỏi phương tiện nhẹ và phát triển các công trình cho phương tiện nhẹ
  - Đảm bảo an toàn cho người đi xe đạp và xúc tiến việc tách làn giao thông

### (iii) Mốc thực hiện chương trình

Những mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình:

- (1) Mục tiêu ngắn hạn
  - Xây dựng đường cho người đi bộ tới các trường học nằm trên các tuyến quốc lộ
- (2) Mục tiêu dài hạn
  - Giảm số người chết trong các khu vực dân cư và thương mại ở năm thành phố

#### (iv) Các thành phần của chương trình

##### (1) Phát triển khu vực an toàn cho người đi bộ

Việc đưa vào áp dụng chính sách hướng tới con người cho phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ là rất cần thiết trong việc xem xét môi trường đường bộ mong muốn cho những người tham gia giao thông để bị nguy hiểm. Điều đặc biệt nguy hiểm là không có đủ các công trình đường bộ mà nó có thể tách giao thông cơ giới và thô sơ trên các tuyến đường có nhiều người đi bộ. Đặc biệt trên các tuyến đường tới trường học nơi cần phải có sự quan tâm đặc biệt, các biện pháp an toàn giao thông phù hợp chưa được thực hiện. Xét các điều kiện nêu trên các biện pháp sau đây cần được thực hiện.

- Phát triển đường dành cho người đi bộ trên các tuyến đường tới trường học để đảm bảo an toàn cho học sinh, bao gồm xem xét các tiêu chuẩn và các hướng dẫn về lựa chọn và xây dựng công trình.
- Thực hiện cải tạo nâng cấp đường dành cho người đi bộ ở những nơi có rủi ro cao nằm trong các khu dân cư hoặc khu thương mại để đảm bảo an toàn và thuận tiện cho người đi bộ, và xúc tiến tháo dỡ các cột dây điện trên các tuyến đường trực với mục đích đảm bảo không gian an toàn và thuận tiện cho người đi bộ.

*Dự án phát triển công trình*

- (a) Cải tạo các công trình cho người đi bộ dọc theo các tuyến đường tới trường
- (b) Cải tạo các công trình cho người đi bộ ở các khu vực có nguy cơ tai nạn cao

##### (2) Tách giao thông ô tô khỏi phương tiện nhẹ và phát triển các công trình cho phương tiện nhẹ

Cải thiện môi trường tổng thể cho việc sử dụng xe đạp như là có làn xe dành riêng cho xe đạp và tạo điều kiện thuận tiện, an toàn cho việc sử dụng xe đạp như là một phương tiện đi lại phù hợp trong đô thị.

*Dự án phát triển công trình: Phát triển làn xe dành riêng cho xe*

#### 7) Chương trình phát triển ATGT trên đường cao tốc

##### (i) Mục tiêu của chương trình

Việc đánh giá các biện pháp ATGT đối với đường cao tốc cần phải xem xét những đặc điểm lái xe không mong muốn mà nó có thể gây tai nạn giao thông như là lái xe với tốc độ cao, tách và nhập làn cũng như vượt xe với tốc độ cao ở Việt Nam. Vì vậy việc chủ động đánh giá các biện pháp an toàn giao thông trên đường cao tốc là rất quan trọng.

**Bảng 3.4.6 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí bắt buộc hàng năm (triệu US\$)												Tổng chi phí (triệu US\$)	
	2008-2010			2011-2015					2016-2020					
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4		5
<b>6. Kế hoạch Phòng chống tai nạn cho đối tượng dễ bị tai nạn khi tham gia giao thông đường bộ</b>														
1) Nâng cấp phương tiện an toàn cho người đi bộ tại các tuyến đường gần trường học	10.0	10.0	10.0											
2) Nâng cấp phương tiện an toàn cho người đi bộ tại những khu vực dễ xảy ra tai nạn	10.0	10.0	10.0											
3) Xây dựng phương tiện an toàn cho người đi xe đạp				5.0	5.0	5.0								
<b>Tổng:</b>	<b>20.0</b>	<b>20.0</b>	<b>20.0</b>	<b>5.0</b>	<b>5.0</b>	<b>5.0</b>								<b>75.0</b>

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**(ii) Các giải pháp của chương trình**

- (1) Phát triển mạng lưới đường bộ với sự phân chia chức năng phù hợp
  - Phát triển có hệ thống mạng lưới đường trục chính, đường phụ và đường gom theo các đặc điểm của địa phương.
- (2) Đẩy mạnh các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông trên đường cao tốc.
  - Phát triển các công trình an toàn để ngăn ngừa tai nạn trên đường cao tốc.
  - Đưa vào áp dụng hệ thống kiểm soát giao thông tiên tiến trên đường cao tốc.

**(iii) Mốc thực hiện chương trình**

Những mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình:

- (1) Mục tiêu ngắn hạn
  - Hoàn thành hướng dẫn các biện pháp ATGT cho đường cao tốc
- (2) Mục tiêu trung hạn
  - Lắp đặt hệ thống ETC (hệ kiểm soát lưu thông trên đường cao tốc) cho tất cả các tuyến cao tốc đã phát triển

**(iv) Các thành phần của chương trình**

**(1) Phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống với sự phân chia chức năng phù hợp**

Tình hình phát triển mạng lưới đường bộ ở Việt Nam đang tiến triển và việc phát triển mạng lưới đường bộ có hệ thống phù hợp với nhu cầu giao thông, nhu cầu sử dụng đất ven đường phải được đẩy mạnh nhằm thực hiện được chính sách phát triển quốc gia cũng như đảm bảo an toàn giao thông cơ bản.

Tỷ lệ tai nạn giao thông xảy ra trên các tuyến đường nội bộ khu dân cư đã tăng lên và việc thiếu mạng lưới đường bộ có hệ thống được cho là yếu tố chính dẫn đến tình trạng này. Vì vậy phải đẩy mạnh việc nâng cấp một cách có hệ thống mạng đường bộ nhằm đảm bảo phân chia vai trò phù hợp giữa các



loại đường khác nhau bao gồm cả đường trục chính tiêu chuẩn cao và đường phố nội bộ khu dân cư ở Việt Nam như sau;

- Tăng cường phát triển đường cao tốc, loại đường này an toàn hơn có tỷ lệ tử vong và thương vong thấp hơn so với đường bộ nói chung và tạo điều kiện thuận lợi cho việc sử dụng đường cao tốc.

*Dự án phát triển công trình: Phát triển mạng lưới đường cao tốc*

## **(2) Tăng cường kiểm soát giao thông theo những đặc điểm địa phương và chức năng của đường**

Cần thiết phải hoàn thiện các quy định pháp luật về giao thông ở Việt Nam trong đó bao gồm việc phát triển và xem xét những quy định giao thông mang tính chiến lược hơn góp phần giảm bớt tai nạn giao thông cùng với các biện pháp an toàn giao thông khác. Hơn nữa các quy định giao thông phải được xây dựng phù hợp thông qua việc xem xét các quy định giao thông hiện nay trong phạm vi toàn bộ mạng lưới đường bộ để đảm bảo tính tương thích của chúng với điều kiện thực tế của các loại đường tương ứng bao gồm chức năng xã hội, kết cấu đường, tình trạng các công trình an toàn giao thông, các điều kiện về lưu lượng giao thông

- Xem xét các quy định giao thông ở các nước khác để đảm bảo an toàn giao thông và giao thông thông suốt trên các đường cao tốc mới, có xét đến các yếu tố kết cấu đường, tình trạng các công trình an toàn giao thông ở Việt Nam. Ngoài ra các bài học kinh nghiệm từ các tuyến đường cao tốc hiện nay cũng cần được đánh giá..

*Dự án phát triển thể chế: Phtas triển các quy định giao thông cho đường cao tốc*

## **(3) Tăng cường các biện pháp ngăn ngừa tai nạn giao thông trên đường cao tốc**

Quá trình phát triển mạng lưới đường cao tốc ở Việt Nam hiện đang ở giai đoạn đầu và Chính phủ Việt Nam đã lập quy hoạch cho mạng lưới đường cao tốc, do chức năng của đường cao tốc khác với chức năng của các loại đường khác nên cần có quan điểm khác về ngăn ngừa tai nạn giao thông trên đường cao tốc so với các loại đường khác.. Vì vậy, việc xây dựng các công trình an toàn giao thông trên đường cao tốc với quan điểm thực hiện các biện pháp ATGT toàn diện cần phải được tiến hành ngay ở Việt Nam.

- Phát triển tài liệu hướng dẫn về các biện pháp an toàn giao thông trên đường cao tốc dựa trên cơ sở phân tích tai nạn xảy ra trên QL 1 và các tuyến quốc lộ cấp cao khác, bao gồm cả các tai nạn xảy vào các ngày mưa hoặc vào ban đêm. Các biện pháp phù hợp như lắp đặt rào bảo vệ trên dải phân cách giữa, đèn đường, cọc tiêu phản quang, mặt đường chức năng cao, tầm nhìn tốt cần được đưa vào trong tài liệu hướng dẫn cùng với phương pháp áp dụng phù hợp.
- Đưa vào áp dụng hệ thống Thu phí điện tử (ETC) để giảm bớt tắc nghẽn giao thông và tạo điều kiện thuận tiện cho người tham gia giao thông trên đường cao tốc.

- Thiết lập hệ thống hợp tác giữa cảnh sát giao thông và Công ty đường cao tốc Việt Nam để đảm bảo duy trì an toàn giao thông trên đường cao tốc, có tham khảo những kinh nghiệm ở các nước phát triển khác về quản lý an toàn giao thông.

*Dự án phát triển thể chế*

(a) Thành lập cơ quan hợp tác giữa VEC và Cảnh sát giao thông về kiểm soát giao thông trên đường cao tốc

(b) Lập tài liệu hướng dẫn về các biện pháp ATGT cho đường cao tốc

*Dự án phát triển công trình: phát triển Hệ thống kiểm soát giao thông tiên tiến cho đường cao tốc.*

**Bảng 3.4.7 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí bắt buộc hàng năm (triệu US\$)										Tổng chi phí (triệu US\$)				
	2008-2010			2011-2015					2016-2020						
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2		3	4	5	
<b>7. Kế hoạch xây dựng ATGT đường cao tốc</b>															
1) Xây dựng mạng lưới đường cao tốc															
2) Thành lập cơ chế phối hợp có hiệu quả giữa Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) và CSGT để kiểm soát giao thông trên đường cao tốc	2.5														2.5
3) Xây dựng quy chế giao thông cho các tuyến cao tốc		1.3	1.3												2.5
4) Xây dựng hướng dẫn thực hiện biện pháp ATGT cho đường cao tốc	2.5	2.5	2.5												7.5
5) Xây dựng hệ thống kiểm soát giao thông hiện đại (ETC) cho đường cao tốc				20.0	20.0	20.0	20.0	20.0							100.0
<b>Tổng :</b>	<b>5.0</b>	<b>3.8</b>	<b>3.8</b>	<b>20.0</b>	<b>20.0</b>	<b>20.0</b>	<b>20.0</b>	<b>20.0</b>							

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**8) Chương trình phát triển ATGT thông qua công tác bảo dưỡng đường**

**(i) Mục tiêu của chương trình**

Công tác bảo trì đường không đạt tiêu chuẩn thường gây ra tai nạn giao thông. Ví dụ như: tổng chiều dài vỉa hè rải sỏi và đoạn đường không lát tại các trục đường quốc lộ và tỉnh lộ năm 2006 là 10,743km, tức là khoảng 26% tổng số. Vỉa hè rải sỏi và đường không lát được coi là nơi dễ xảy ra tai nạn do tính chất cấu trúc không bền vững và mặt đường trơn trong mùa mưa. Công tác bảo trì yếu kém dẫn đến những vấn đề nguy hiểm như xuất hiện ổ gà và hạn chế tầm nhìn. Ngay cả với những đoạn đường nhựa, dù khoảng một nửa trong số này được thi công theo kiểu DBST ( Trãi nhựa mặt đường hai lần), vẫn có nguy cơ bị lồi lõm nếu như không bảo trì hợp lý. Vì vậy, việc bảo trì đường đúng cách và định kỳ là rất cần thiết để đảm bảo sự an toàn và ổn định của hệ thống đường.

## **(ii) Các giải pháp của Chương trình**

- (1) Phát triển một hệ thống bảo dưỡng đường hợp lý và triển khai có hiệu quả
  - Xây dựng hệ thống quản lý công tác bảo dưỡng đường toàn diện
  - Phát triển các biện pháp nhằm ngăn ngừa tai nạn trong quá trình thi công

## **(iii) Các mốc thực hiện chương trình**

Những mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình:

- (1) Ngắn hạn:
  - Hoàn thiện cơ sở dữ liệu và hệ thống phát triển quản lý đường toàn diện đối với các đường quốc lộ.

## **(iv) Các thành phần của chương trình**

### **(1) Phát triển và thực hiện hệ thống bảo dưỡng đường hiệu quả.**

Điều cốt yếu để duy trì giao thông thuận tiện và đảm bảo an toàn giao thông là phải thực hiện bảo dưỡng và sửa chữa định kỳ cũng như nâng cấp cải tạo kịp thời các đoạn đường bị hư hỏng. Việc sử dụng cơ sở dữ liệu thống kê đường bộ là rất hữu ích đối với công tác bảo dưỡng đường, cũng như hệ thống quản lý bảo dưỡng đường tiên tiến có thể giúp lập kế hoạch đầu tư bảo dưỡng dài hạn và kế hoạch thực hiện.

Cục ĐBVN đã đưa vào áp dụng hệ thống HDM-4, đó là hệ thống quản lý bảo dưỡng đường tiên tiến do Ngân hàng Thế giới thiết lập, và đã được sử dụng cho công tác quản lý và bảo dưỡng các tuyến quốc lộ. Cơ sở dữ liệu thống kê đường bộ đã được phát triển thông qua một số dự án thí điểm do các cơ quan nước ngoài tài trợ như WB và ADB. Tuy nhiên, phương pháp quản lý bảo dưỡng đường trước đây vẫn còn khá phổ biến đối với các cơ quan quản lý đường bộ, mặc dù lợi ích của phương pháp quản lý bảo dưỡng đường tiên tiến đã được công nhận.

Mặt đường bê tông Asphalt được áp dụng phổ biến ở Việt Nam. Nói chung, chi phí sửa chữa mặt đường asphalt sẽ tăng lên nhanh chóng sau khi chu kỳ tuổi thọ mặt đường kết thúc. Việc bảo dưỡng mặt đường có hiệu quả kinh tế mà nó về lâu dài sẽ góp phần tiết kiệm chi phí, có thể đạt được bằng việc thực hiện công tác bảo dưỡng định kỳ trên cơ sở phân tích chu kỳ tuổi thọ mặt đường và đánh giá kinh tế

Vì vậy, cần phải phát triển hệ thống bảo dưỡng đường cho các tuyến quốc lộ thông qua hoàn thành cơ sở dữ liệu thống kê đường bộ và sử dụng hệ thống quản lý bảo dưỡng đường tiên tiến.

Nói chung, công tác bảo dưỡng và xây dựng mở rộng đường thường gây cản trở giao thông, gây tắc nghẽn và tai nạn giao thông nếu không áp dụng các biện pháp đối phó thích hợp. Các biện pháp hiệu quả trong quá trình bảo dưỡng và thi công đường chưa được thực hiện đầy đủ ở Việt nam. Vì vậy, cần ban hành quy định và hướng dẫn cũng như cơ cấu tổ chức để thực hiện các biện pháp an toàn trong quá trình thi công đường.

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Ban hành quy định và tài liệu hướng dẫn về các biện pháp an toàn giao thông trong quá trình thi công xây dựng đường.
- (b) Phát triển cơ sở dữ liệu về bảo dưỡng đường bộ và hệ thống quản lý toàn diện cho các tuyến quốc lộ.

**Bảng 3.4.8 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí bắt buộc hàng năm (triệu US\$)										Tổng chi phí (triệu US\$)			
	2008-2010			2011-2015					2016-2020					
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2		3	4	5
<b>8. Kế hoạch phát triển ATGT cho công trình đường bộ</b>														
1) Xây dựng CSDL và hệ thống quản lý toàn diện về cải tạo nâng cấp đường bộ cho các tuyến quốc lộ	2.5	2.5												
2) Xây dựng quy chế và hướng dẫn thực hiện các biện pháp AT trong quá trình xây dựng và duy tu đường bộ	7.5	7.5												
<b>Tổng:</b>	<b>10.0</b>	<b>10.0</b>												

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**9) Chương trình giám sát và duy trì dự án ATGT**

**(i) Mục tiêu của chương trình**

An toàn giao thông phụ thuộc vào khả năng quy hoạch và triển khai của các cơ quan quản lý, cũng như sự ổn định của các nguồn tài chính. Tuy nhiên, do nguồn nhân lực và vật lực của các cơ quan địa phương có hạn, việc lên kế hoạch và triển khai các biện pháp toàn diện và có hiệu quả để đảm bảo an toàn giao thông có thể gặp nhiều khó khăn. Do đó, cần nâng cao năng lực của hệ thống quy hoạch, triển khai và quản lý, và thành lập các cơ quan triển khai ở cả cấp trung ương và địa phương.

**(ii) Các giải pháp của Chương trình**

- (1) Nâng cao năng lực quy hoạch và triển khai các biện pháp cải thiện môi trường giao thông an toàn
  - Nâng cao năng lực quy hoạch và triển khai của chính quyền địa phương
  - Đảm bảo nguồn tài chính để cải thiện môi trường giao thông an toàn ở chính quyền địa phương

**(iii) Các dấu mốc của chương trình**

Các mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình phát triển:

- (1) Mục tiêu trung hạn:
  - Hoàn thiện việc bố trí các cơ quan quản lý và đánh giá

**(iv) Các thành phần của Chương trình**

**(1) Nâng cao năng lực quy hoạch và thực hiện cải thiện môi trường giao thông an toàn**

Các cơ quan quản lý đường bộ có trách nhiệm triển khai các biện pháp an toàn giao thông đã đề cập ở trên. Kết quả phụ thuộc vào khả năng quy hoạch và thực hiện của các cơ quan này, cũng như sự ổn định của các nguồn tài chính. Tuy nhiên, do nguồn nhân lực và vật lực của các cơ quan địa phương có hạn, việc quy hoạch và triển khai các biện pháp an toàn giao thông một cách toàn diện và hiệu quả có thể gặp khó khăn. Để giải quyết vấn đề này, ở Anh có cơ quan Quy hoạch Giao thông Địa phương, chịu trách nhiệm lập chiến lược giao thông và kế hoạch đầu tư. Chính phủ sẽ đánh giá và quản lý cơ quan này. Các cơ quan trực thuộc được thành lập dựa trên các kết quả đánh giá. Cách tổ chức như vậy có thể nâng cao năng lực của cơ quan triển khai chính sách đường bộ ở địa phương, đồng thời quản lý tài chính có hiệu quả hơn.

Do đó, cần nâng cao năng lực của hệ thống quy hoạch, triển khai và quản lý, và thành lập các cơ quan triển khai ở cả cấp trung ương và địa phương. Để quá trình đánh giá đảm bảo tính minh bạch và để nâng cao năng lực cho các cơ quan địa phương, nên có một tổ chức độc lập chịu trách nhiệm về những công việc trên đây.

*Dự án Phát triển Thể chế*

- (a) Hệ thống quản lý và đánh giá khả năng quy hoạch của địa phương
- (b) Thành lập cơ quan quản lý và đánh giá kế hoạch an toàn đường bộ

**Bảng 3.4.9 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí hàng năm (triệu US\$)												Tổng chi phí (triệuUS\$)		
	2008-2010			2011-2015					2016-2020						
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4		5	
<b>9. Kế hoạch theo dõi và bảo dưỡng các dự án ATGT</b>															
1) Thành lập một cơ quan giám sát và đánh giá các kế hoạch ATGT				15.0	15.0										30.0
2) Xây dựng hệ thống giám sát và đánh giá để xây dựng quy hoạch địa phương						1.7	1.7	1.7							5.0
<b>Tổng:</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>15.0</b>	<b>15.0</b>	<b>1.7</b>	<b>1.7</b>	<b>1.7</b>							

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**10) Chương trình phát triển quy hoạch ATGT đô thị**

**(i) Mục tiêu của chương trình**

Các vấn đề ATGT trong các khu vực đô thị có liên quan chặt chẽ tới các công trình đường bộ, đặc điểm giao thông, vấn đề sử dụng đất hai bên đường cũng như việc sử dụng đường cho loại giao thông riêng hay giao thông hỗn hợp. Vì vậy việc xem xét các biện pháp ATGT đô thị phải được thực hiện trên các quan điểm toàn diện.

Những vấn đề lớn về an toàn giao thông đô thị ở Việt Nam là giao thông hỗn hợp với số lượng xe máy rất lớn, hệ thống điều khiển giao thông không đủ như biển báo và đèn tín hiệu giao thông, đỗ xe trái phép trên vỉa hè và lòng đường, hành vi của lái xe và người đi bộ không đúng quy định, thiếu sự cưỡng chế giao thông và phát triển cơ cấu thể chế. Những vấn đề này là rất phổ biến ở các thành phố ở Đông Nam Á. Hơn nữa, sự chuyển đổi phương thức từ xe máy sang xe ô tô 4 bánh trong một tương lai gần và thiếu cơ sở hạ tầng đường bộ có thể gây ra tắc nghẽn giao thông nghiêm trọng và làm xấu đi môi trường an toàn giao thông. Vì vậy, việc thực hiện kịp thời các biện pháp ATGT toàn diện để đáp ứng nhu cầu đô thị hóa và cơ giới hóa là rất cần thiết theo như những bài học kinh nghiệm của các thành phố lớn khác như Bangkok và Manila. Việc quản lý nhu cầu giao thông nhằm tạo điều kiện cho việc chuyển đổi phương thức đi lại từ phương tiện cá nhân sang vận tải công cộng và đẩy mạnh việc tổ chức giao thông hợp lý về không gian và thời gian là một trong những biện pháp quan trọng để giải quyết các vấn đề giao thông đô thị nêu trên.

## **(ii) Các giải pháp của chương trình**

- (1) Tăng cường kiểm soát giao thông để đáp ứng các đặc điểm địa phương và chức năng của đường
  - Tăng cường kiểm soát giao thông theo chức năng và vai trò của từng tuyến đường
- (2) Đẩy mạnh nâng cấp và phát triển hệ thống tín hiệu giao thông
  - Tăng cường áp dụng hệ thống tín hiệu giao thông và biện pháp ngăn ngừa tai nạn giao thông
- (3) Phát triển các khu vực đỗ xe và tăng cường cưỡng chế đối với đỗ xe trái phép
  - Ban hành các quy định về đỗ xe
  - Ban hành các quy định về đỗ xe
- (4) Tăng cường kiểm soát nhu cầu giao thông
  - Đẩy mạnh việc sử dụng vận tải công cộng
  - Đẩy mạnh tổ chức giao thông lệch giờ để giảm tắc nghẽn vào giờ cao điểm

## **(iii) Mốc thực hiện chương trình**

Những mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình:

- (1) Mục tiêu ngắn hạn
  - Lắp đặt hệ thống tín hiệu giao thông trên các tuyến hành lang hay bị ùn tắc trong các thành phố
  - Giảm bớt tình trạng đỗ xe trái phép trên các tuyến hành lang trong các thành phố
- (2) Mục tiêu trung hạn
  - Lắp đặt hệ thống điều khiển tín hiệu giao thông linh hoạt trong các thành phố
- (3) Mục tiêu dài hạn
  - Đưa vào áp dụng hệ thống đỗ xe ngoại vi ở T.P HCM và Hà Nội

#### **(iv) Các thành phần của chương trình**

##### **(1) Tăng cường kiểm soát giao thông theo các đặc điểm địa phương và chức năng của đường**

Cần thiết phải hoàn thiện các quy định pháp luật về giao thông ở Việt Nam trong đó bao gồm việc phát triển và xem xét những quy định giao thông mang tính chiến lược hơn góp phần giảm bớt tai nạn giao thông cùng với các biện pháp an toàn giao thông khác. Hơn nữa các quy định giao thông phải được xây dựng phù hợp thông qua việc xem xét các quy định giao thông hiện nay trong phạm vi toàn bộ mạng lưới đường bộ để đảm bảo tính tương thích của chúng với điều kiện thực tế của các loại đường tương ứng bao gồm chức năng xã hội, kết cấu đường, tình trạng các công trình an toàn giao thông, các điều kiện về lưu lượng giao thông

- Tăng cường các quy định giao thông trong các khu vực đô thị và cố gắng phân bổ hợp lý luồng giao thông và lưu lượng giao thông nhằm để đảm bảo giao thông đô thị an toàn và các qui định giao thông để đảm bảo an toàn và ưu tiên cho xe buýt.

*Dự án phát triển thể chế:* Hoàn thiện các quy định về giao thông đường bộ đô thị

##### **(2) Đẩy mạnh nâng cấp và phát triển hệ thống tín hiệu giao thông hiệu quả**

Tăng cường kiểm soát lưu lượng giao thông trên đường đô thị là vấn đề quan trọng để đảm bảo việc sử dụng an toàn và hiệu quả mạng lưới đường bộ. Để giải quyết sự phức tạp và đa dạng của vấn đề đô thị hóa ở Việt Nam, việc đưa vào áp dụng và nâng cấp hệ thống kiểm soát giao thông bao gồm hệ thống điều khiển tín hiệu giao thông và tín hiệu giao thông thông minh cần phải được thực hiện

- Tăng cường chức năng của tín hiệu giao thông để điều tiết lưu lượng giao thông một cách có hiệu quả với việc đưa vào áp dụng hệ thống kết hợp giữa tín hiệu song song và hệ thống tín hiệu phân kỳ đa chức năng.
- Đưa vào áp dụng các hệ thống điều khiển tín hiệu giao thông để tăng cường kiểm soát giao thông chính xác và trên khu vực rộng, cung cấp thiết bị phân kỳ tín hiệu và theo dõi lưu lượng giao thông, điều khiển tín hiệu từ xa cùng với việc lắp đặt thiết bị theo dõi tại các nút giao quan trọng.

*Dự án phát triển công trình*

(a) Phát triển hệ thống tín hiệu giao thông

(b) Phát triển hệ thống điều khiển tín hiệu giao thông trong thành phố

##### **(3) Phát triển không gian đỗ xe và sự tuân thủ quy định đỗ xe trái phép.**

Đỗ xe đang trở thành một vấn đề quan trọng, đặc biệt tại các trung tâm đô thị, do sự gia tăng nhanh chóng của số lượng xe ô tô 4 bánh và do không mở rộng cơ sở hạ tầng đỗ xe. Việc cải thiện mang tính chiến lược vấn đề đỗ xe là tất yếu để duy trì hoạt động chung của đô thị và để đảm bảo hoạt động nhịp nhàng của mạng lưới giao thông. Vì vậy, cần phải thúc đẩy các biện pháp toàn diện điều chỉnh việc đỗ xe, dựa trên điều kiện giao thông ở địa phương và nhu

cầu giao thông của khu vực.

- Xem xét các quy định đỗ xe hiện hành, tương ứng với lưu lượng giao thông theo giờ, ngày, tuần. Dựa trên điều kiện từng khu vực, cần tập trung vào việc sử dụng đất hai bên đường, ví dụ như trường học, chợ, để thiết lập những nơi đỗ xe có tổ chức, đáp ứng điều kiện giao thông và nhu cầu đỗ xe cụ thể.
- Thiết lập hệ thống cấm đỗ xe sai quy định tại các nút giao, những nơi mà việc dừng đỗ xe sẽ cản trở giao thông.
- Phát triển các chương trình cải thiện điểm đỗ xe ở cấp địa phương. Ngoài ra, cần phát động các chiến dịch nâng cấp các bãi đỗ xe, đặc biệt là những nơi thường xuyên tắc đường.
- Đưa ra các quy định hướng dẫn các đơn vị thi công các tòa nhà cao tầng cần có hạ tầng đỗ xe đầy đủ và hợp lý cho khách hàng và người thuê. Bên cạnh đó, cần hỗ trợ các cá nhân trong việc cải thiện nơi đỗ xe, thông qua các thể chế khác nhau.
- Thúc đẩy việc phát triển cơ sở hạ tầng hệ thống “dừng và đi” bằng việc xây dựng các bãi đỗ xe, để hạn chế tình trạng quá tải giao thông do xe từ vùng ngoại ô tràn vào thành phố và tránh tình trạng tắc đường.

*Dự án phát triển cơ sở hạ tầng*

(a) Tăng cường thiết bị ngăn chặn tình trạng đỗ xe sai quy định.

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Phát triển hệ thống quy định toàn diện về đỗ xe
- (b) Đưa ra các quy định bắt buộc về hạ tầng đỗ xe tại tất cả các công trình cao tầng.
- (c) Phát triển kế hoạch toàn diện về hệ thống đỗ xe

#### **(4) Cải thiện công tác quản lý giao thông theo nhu cầu**

Quản lý giao thông theo nhu cầu (TDM) là biện pháp hạn chế, áp dụng với hình thức giao thông cá nhân. Mục tiêu của TDM là hạn chế việc sử dụng phương tiện cá nhân, và khuyến khích sử dụng vận tải công cộng, đẩy mạnh việc tổ chức giao thông hợp lý về không gian và thời gian, nâng cao hiệu quả giao thông bằng việc phát triển hệ thống “dừng và đi”, đưa ra thời gian làm việc và học tập lệch nhau, hoặc một hệ thống giờ linh hoạt, v.v. Thông qua các loại hình truyền thông đại chúng và hoạt động giáo dục đa dạng để phổ biến các biện pháp quản lý giao thông theo nhu cầu.

- Thực hiện các biện pháp khuyến khích sử dụng xe buýt, bao gồm việc giới thiệu các tuyến xe buýt ngoại vi và ưu tiên, hệ thống tín hiệu giao thông ưu tiên cho xe buýt, và các thiết bị đối phó với nạn tắc đường tại các đô thị.
- Giới thiệu hệ thống giờ lệch nhau và dịch vụ cung cấp thông tin về tắc đường để hạn chế lưu lượng giao thông trong giờ cao điểm.

*Dự án phát triển hạ tầng*

(a) Phát triển giao thông công cộng, ưu tiên phát triển cơ sở hạ tầng



*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Khuyến khích sử dụng giao thông công cộng
- (b) Các biện pháp giảm lưu lượng giao thông trong giờ cao điểm
- (c) Phát triển hệ thống “dừng và đi”

**Bảng 3.4.10 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí hàng năm (triệu US\$)										Tổng chi phí (triệu US\$)			
	2008-2010			2011-2015					2016-2020					
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2		3	4	5
<b>10. Kế hoạch Phát triển ATGT đường bộ đô thị</b>														
1) Tăng cường quy chế giao thông đối với tuyến đô thị		1.3	1.3											
<i>[Nâng cấp hệ thống tín hiệu giao thông]</i>														
1) Xây dựng hệ thống đèn tín hiệu được điều phối	15.0	15.0	15.0	15.0	15.0									
2) Phát triển hệ thống điều khiển giao thông linh hoạt trên diện rộng				10.0	10.0	10.0	10.0	10.0						
<i>[Tăng cường công tác quản lý đỗ xe]</i>														
3) Xây dựng cơ sở vật chất ngăn chặn tình trạng đỗ xe không đúng nơi quy định	5.0	5.0												
4) Xây dựng hệ thống quy chế đỗ xe hiệu quả	12.5	12.5												
5) Xây dựng quy chế bắt buộc phải có nơi đỗ xe đúng quy định tại mỗi tòa nhà				2.5										
6) Xây dựng kế hoạch về hệ thống đỗ xe toàn diện			5.0	5.0	5.0									
<i>[Cải thiện khả năng kiểm soát nhu cầu vận tải]</i>														
7) Xây dựng phương tiện ưu tiên vận tải công cộng	15.0	15.0	15.0											
8) Đẩy mạnh sử dụng các phương tiện giao thông công cộng	5.0	5.0	5.0											
9) Xây dựng biện pháp phân luồng giao thông vào giờ cao điểm				2.5	2.5	2.5								
10) Phát triển hệ thống dành cho xe đi và xe đỗ				5.0	5.0	5.0	5.0	5.0						
<b>Tổng:</b>	<b>52.5</b>	<b>53.8</b>	<b>41.3</b>	<b>40.0</b>	<b>37.5</b>	<b>17.5</b>	<b>15.0</b>	<b>15.0</b>						<b>272.5</b>

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**11) Chương trình Nghiên cứu và Phát triển Nguồn nhân lực**

**(i) Mục tiêu của Chương trình**

Cơ cấu tổ chức quản lý đường bộ hiện nay chưa có một cơ quan hay bộ phận nào chịu trách nhiệm quản lý an toàn các thiết bị đường bộ. Vì vậy, ngoài việc phát triển nguồn nhân lực nêu trên, cần phải triển khai các biện pháp bền vững và hiệu

quả để có thể giải quyết tình trạng gia tăng về tai nạn giao thông và lưu lượng giao thông. Do đó, trong cơ cấu tổ chức quản lý giao thông, cần thiết phải có một cơ quan chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn giao thông.

Để nâng cao năng lực và hiệu quả của hệ thống cải thiện an toàn giao thông, cần xây dựng các cơ chế hỗ trợ sau đây:

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

## **(ii) Các giải pháp của chương trình**

- Tăng cường những quy định về nghĩa vụ và quyền hạn của các ban ngành liên quan, giáo dục và mở rộng chương trình Thẩm định An toàn giao thông đường bộ.
- Thiết lập hệ thống cấp phép/ ủy nhiệm cơ chế phát triển nguồn nhân lực cho các thẩm định viên an toàn đường bộ.
- Tận dụng cơ sở dữ liệu phục vụ công tác thẩm định, phát triển các thiết bị hỗ trợ và thành lập các cơ quan có thẩm quyền.
- Phân tích khoa học các tai nạn giao thông, đánh giá hiệu quả việc triển khai chương trình Thẩm định An toàn giao thông đường bộ, phân tích tính kinh tế, và cơ chế phản hồi về kết quả nhằm sử dụng một cách hợp lý.
- Quản lý sau khi thẩm định để theo dõi kết quả và thành lập các bộ phận chức năng.
- Hỗ trợ kỹ thuật cho công tác xây dựng tiêu chuẩn thiết kế
- Thành lập các tổ chức nghiên cứu và phát triển hỗ trợ việc xây dựng tiêu chuẩn thiết kế và phát triển các thể chế.
- Tận dụng cơ sở dữ liệu về việc cải thiện các điểm đen, phát triển các thiết bị hỗ trợ và thành lập các cơ quan chuyên trách.
- Tiếp tục phát huy kết quả sau theo dõi của công tác cải thiện điểm đen.

## **Các dấu mốc của Chương trình**

Các dấu mốc sau đây được đề xuất như là những mục tiêu của chương trình phát triển:

### **(1) Mục tiêu ngắn hạn:**

- Triển khai các dự án thí điểm về Thẩm định An toàn giao thông đường bộ và thành lập hệ thống dữ liệu Thẩm định An toàn giao thông đường bộ
- Sự hợp tác toàn diện của các cơ quan liên quan đến Thẩm định An toàn giao thông đường bộ

### **(2) Mục tiêu trung hạn:**

- Thành lập các viện nghiên cứu và phát triển tiêu chuẩn thiết kế và hướng dẫn.
- Thành lập hệ thống cấp giấy đăng ký và đánh giá chất lượng cho các thẩm định viên của chương trình Thẩm định An toàn Giao thông đường bộ

- Thành lập trung tâm nghiên cứu về an toàn giao thông

**(3) Mục tiêu dài hạn:**

- Giảm 50% số người tử vong hàng năm do tai nạn giao thông trên những đoạn đường đã được thẩm định an toàn giao thông đường bộ

**(iii) Các thành phần của Chương trình**

**(1) Tận dụng cơ sở dữ liệu của công tác cải thiện điểm đen, phát triển các thiết bị hỗ trợ và thành lập các cơ quan chuyên trách**

Để nâng cao hiệu quả của hệ thống cải thiện điểm đen, các bộ máy hỗ trợ sau đây sẽ được tăng cường:

- Thành lập hệ thống thông tin về các điểm đen phổ biến
- Chuẩn bị các hình thức dữ liệu và cơ sở dữ liệu về điểm đen
- Chế độ truy cập mở cho cảnh sát giao thông về dữ liệu điểm đen và giao thông.

Các bộ máy hỗ trợ trên đây sẽ được triển khai cùng với sự thành lập của cơ quan nghiên cứu và phát triển như phân tích tai nạn giao thông, phân tích kết quả thực hiện và tính kinh tế, cũng như tăng cường hướng dẫn an toàn giao thông.

**(2) Tiếp tục theo dõi sau khi cải tạo điểm đen**

Công tác sau theo dõi về việc cải thiện điểm đen là rất quan trọng để đánh giá được hiệu quả của các biện pháp đã triển khai cũng như đánh giá tiến bộ của các cơ quan quản lý đường bộ. Cơ quan thực hiện đã được đề cập sẽ chịu trách nhiệm phát triển hệ thống quản lý để đánh giá sự tiến triển và hiệu quả của việc cải tạo điểm đen, đồng thời có khả năng cung cấp cho cơ quan quản lý đường bộ ý kiến phản hồi, đánh giá chuyên môn, và những đề xuất an toàn giao thông.

*Dự án phát triển thể chế*

- (a) Xây dựng cơ chế hỗ trợ để nâng cao hiệu quả cải tạo điểm đen, chẳng hạn như cơ sở dữ liệu và các hướng dẫn.
- (b) Đẩy mạnh việc thành lập một cơ quan thực thi độc lập chuyên về tổ chức và quản lý đường bộ, chịu trách nhiệm giảm nhẹ ATGT
- (c) Thành lập cơ sở nghiên cứu cải tạo điểm đen.

**(3) Xây dựng hệ thống cấp phép/ủy nhiệm cơ chế phát triển nguồn nhân lực cho thẩm định viên an toàn đường bộ**

Với tư cách là một kỹ sư thiết kế và quy hoạch đường bộ, thẩm định viên An toàn giao thông đường bộ phải có khả năng đánh giá mục tiêu của kế hoạch phát triển đường bộ và thiết kế có phù hợp với tiêu chuẩn thiết kế hay không. Kể cả khi mục tiêu của kế hoạch đạt tiêu chuẩn, thẩm định viên cần tập trung tìm hiểu nguyên nhân của những điểm thường xuyên xảy ra tai nạn là do kết cấu đường hay do thiết kế. Điều đó có thể được thực hiện bằng việc nghiên cứu các trường hợp cụ thể về kết cấu đường, điều kiện giao thông và môi trường xung quanh của nơi thường xảy ra tai nạn, ngoài việc tìm hiểu quá trình kế hoạch và thi công. Ở Vương quốc Anh, ngay từ khi Thẩm định An toàn

giao thông đường bộ được áp dụng, người ta đã nêu ra vấn đề thiết lập cơ sở dữ liệu và hệ thống thông tin về việc đào tạo đội ngũ thẩm định viên và các trường hợp thẩm định cụ thể. Ngày nay, các thiết bị hỗ trợ an toàn giao thông được phát triển để phù hợp với kết quả của các đánh giá chi tiết tính chất và những nghiên cứu đã có về an toàn đường bộ. Do những đặc điểm đa dạng về giao thông đường bộ của Việt Nam, có thể triển khai các dự án thí điểm để giới thiệu các kỹ thuật quy hoạch và quản lý đường bộ (RMS) của Vương quốc Anh. Thông qua các dự án thí điểm này, các phân tích, biện pháp và đánh giá về tình hình giao thông và tai nạn có thể được sử dụng để huấn luyện các thẩm định viên, và để thiết lập hệ thống cơ sở dữ liệu. Qua đó, trình độ của các thẩm định viên An toàn đường bộ sẽ được cải thiện và nâng cao.

*Dự án phát triển thể chế:* Hệ thống cấp phép/ ủy nhiệm cho các thẩm định viên An toàn đường bộ.

**(4) Sử dụng các cơ sở dữ liệu hỗ trợ công tác thẩm định, phát triển các công cụ hỗ trợ và thành lập cơ quan chuyên trách.**

Hệ thống cơ sở dữ liệu hiện có của cảnh sát giao thông về tai nạn giao thông và báo cáo của các cơ quan quản lý đường bộ đều giúp ích cho công tác thẩm định an toàn đường bộ. Dữ liệu về tai nạn giao thông bao gồm thông tin về thời gian, địa điểm xảy ra tai nạn, những người có liên quan và hậu quả của tai nạn. Tuy nhiên, dữ liệu này không ghi lại hoàn cảnh cụ thể hay phác họa lại hiện trường vụ tai nạn. Dữ liệu tóm tắt cũng không cung cấp thông tin cụ thể về hiện trạng nút giao, nhân chứng, bằng chứng và những hình phạt đã thi hành. Vì vậy, có thể sẽ rất khó để đưa ra được những biện pháp thích hợp để phòng ngừa và dự báo tai nạn giao thông. Tuy nhiên, những dữ liệu hiện có vẫn có thể được sử dụng để phân loại tai nạn và đưa ra các biện pháp khắc phục, trong một chừng mực nhất định. Khi đã thiết lập được cơ sở dữ liệu cho việc Thẩm định an toàn đường bộ và bản đồ theo dõi rủi ro, cơ sở dữ liệu hiện tại có thể được kết nối để phân tích những điểm tương đồng trong những vấn đề quan trọng.

Ngoài ra, có thể thành lập một cơ quan chịu trách nhiệm nghiên cứu các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông và duy trì hệ thống thông tin hiện có và cung cấp các dữ liệu liên quan khác.

**(5) Phân tích khoa học về tai nạn giao thông, đánh giá hiệu quả của việc triển khai Thẩm định An toàn đường bộ, phân tích tính kinh tế, và cơ chế phản hồi về kết quả nhằm sử dụng một cách hợp lý.**

Để cải thiện công tác đánh giá hiệu quả Thẩm định an toàn đường bộ, việc phân tích khoa học các tai nạn giao thông, nghiên cứu hiệu quả triển khai Thẩm định An toàn giao thông và hiệu quả kinh tế trên phạm vi cả nước là rất quan trọng. Để triển khai các biện pháp trên, cơ sở dữ liệu (iv) và thông tin tổng hợp về hiệu quả của RSA là không thể thiếu được. Ngoài ra, những thể chế mới đã được đề cập trên đây cần phải hợp tác chặt chẽ với các ban ngành liên quan để thành lập một cơ chế phản hồi về kết quả thực hiện RSA, và cung cấp thông tin, số liệu cho các thẩm định viên.

(a) Theo dõi kết quả sau thẩm định để và thành lập cơ quan chuyên trách.

Theo dõi kết quả sau thẩm định ATGT là một khâu quan trọng để cơ quan chuyên trách có thể phân tích hiệu quả triển khai RSA nói chung và đánh giá việc thực hiện RSA ở các cơ quan liên quan khác. Ngoài ra, cơ quan chuyên trách trên cần tiếp cận và đánh giá việc thực hiện và hiệu quả của RSA tại các cơ quan chủ quản của từng tuyến đường và cung cấp ý kiến phản hồi cho họ. Đồng thời, cơ quan này cần có khả năng đưa ra các đề xuất trong công tác chuẩn bị và đánh giá các chính sách ATGT của cơ quan quản lý đường bộ.

*Dự án phát triển thể chế: Thành lập một cơ quan mới chịu trách nhiệm phân tích ATGT.*

#### **(6) Hỗ trợ kỹ thuật cho công tác xây dựng tiêu chuẩn thiết kế**

Rất nhiều tiêu chuẩn đường bộ tại Việt Nam, chẳng hạn như 22TCN-273-01 được mô phỏng theo tiêu chuẩn thiết kế của các nước phát triển. Tuy nhiên, những tiêu chuẩn này được thiết kế phù hợp với điều kiện tự nhiên, kinh tế xã hội, tài chính và giao thông vận tải của từng nước. Những tiêu chuẩn thiết kế đường bộ này đã được các chuyên gia, chính phủ và viện nghiên cứu, cùng với các viện chuyên môn, các cơ sở nghiên cứu và phát triển khác thảo luận kỹ càng. Tính khả thi của những tiêu chuẩn đó cũng được tiếp cận trên nhiều phương diện khác nhau.

Vì vậy, để tiêu chuẩn thiết kế đường bộ của Việt Nam phù hợp với nước sở tại, cần phải tính đến những đặc điểm về giao thông, môi trường tự nhiên, kinh tế xã hội và tình hình tài chính.

Để đáp ứng nhu cầu về hệ thống tiêu chuẩn thiết kế đường bộ phù hợp cho Việt Nam, cần có một viện nghiên cứu và phát triển để hỗ trợ công tác chuẩn bị.

Dưới đây là tóm tắt những biện pháp khắc phục cụ thể đã được trình bày ở trên.

*Dự án phát triển thể chế: Thành lập viện nghiên cứu và phát triển để xây dựng tiêu chuẩn thiết kế và nâng cao hiệu quả hướng dẫn.*

### **3.5 Chiến lược triển khai**

#### **1) Mục tiêu của lĩnh vực kỹ thuật trong Kế hoạch hành động**

Khoảng 50% số vụ tai nạn ở Việt Nam xảy ra trên quốc lộ, 20% tiếp theo xảy ra tại đường nội đô và con số này được dự báo sẽ tiếp tục tăng lên cùng với tốc độ đô thị hoá và cơ giới hoá nhanh hiện nay. Do đó, cần tập trung vào các biện pháp hạn chế TNGT tại quốc lộ và đường nội đô. Kế hoạch hành động Quy hoạch tổng thể do vậy sẽ bắt đầu với kế hoạch hành động 5 năm, và mục tiêu cụ thể như sau:

**Bảng 3.4.11 Chương trình và kế hoạch thực hiện**

Nội dung chương trình	Chi phí hàng năm (triệu US\$)													Tổng chi phí (triệuUS\$)
	2008-2010			2011-2015					2016-2020					
	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
<b>11. Kế hoạch Nghiên cứu &amp; Phát triển, Phát triển nguồn nhân lực</b>														
1) Thành lập viên nghiên cứu và triển khai để xây dựng tiêu [Cải tạo điểm đen]		25.0	25.0											
2) Xây dựng cơ chế hỗ trợ để nâng cao hiệu quả của việc cải tạo điểm đen, chẳng hạn như CSDL và các hướng dẫn		2.5	2.5											
3) Đẩy mạnh việc thành lập một đơn vị thực thi độc lập chuyên về tổ chức và quản lý đường bộ, chịu trách nhiệm giảm nhẹ ATGT				2.5	2.5									
4) Thành lập thể chế nghiên cứu cải thiện điểm đen						1.7	1.7	1.7						
[Phát triển hệ thống Kiểm định ATGT]														
5) Thành lập thể chế chuyên trách về phân tích ATGT				15.0	15.0									
6) Thiết lập và củng cố cơ chế phối hợp hoạt động giữa các cơ quan liên quan				2.5	2.5									
7) Hệ thống cấp phép/ủy quyền cho thẩm định viên ATGT					10.0									
<b>Tổng:</b>		<b>27.5</b>	<b>27.5</b>	<b>20.0</b>	<b>30.0</b>	<b>1.7</b>	<b>1.7</b>	<b>1.7</b>						
Tổng cộng:	202.1	255.9	203.4	222.9	230.4	173.8	160.4	160.4	60.4	60.4	60.4	59.6	59.6	1,910.0

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**(i) Quốc lộ**

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

**(ii) Đường đô thị**

- Đến năm 2012, số vụ tai nạn trên các tuyến đường đô thị sẽ giảm 15% so với năm 2007.

**2) Ưu tiên các biện pháp an toàn giao thông**

**(i) Các biện pháp về hạ tầng**

Những biện pháp tập trung vào đường quốc lộ và đường đô thị sau đây cần phải được triển khai:

### **(1) Quốc lộ**

- Tăng cường và đẩy mạnh việc xử lý/cải tạo các điểm đen.
- Xây dựng và triển khai dự án tăng cường ATGT đường bộ quốc gia, gồm những giải pháp sau đây:
  - Cải thiện các nút giao nhau theo tiêu chuẩn thiết kế đã được xác định.
  - Phân luồng theo loại phương tiện lưu thông theo tiêu chuẩn thiết kế đã được xác định.
  - Nâng cấp trang thiết bị an toàn ở những đoạn giao cắt với đường sắt.
  - Lắp đặt trạm cân đo tải trọng phương tiện giao thông để giảm nhẹ tai nạn do xe chở quá tải.
  - Tăng cường các biện pháp giảm nhẹ tai nạn về ban đêm trên những đoạn đường có lưu lượng giao thông lớn và có nhiều nguy cơ xảy ra tai nạn.
  - Bố trí phân đường cho người đi bộ, người đi xe đạp và các phương tiện hỗ trợ người đi bộ ở những đoạn cần thiết dựa trên những tiêu chí thiết kế đã được xác định.

### **(2) Đường đô thị**

- Cải tạo và nâng cấp các biện pháp an toàn ở các nút giao, đảm bảo an toàn cho người đi bộ khi qua đường.
- Tăng cường cải tạo cơ sở hạ tầng đường bộ để giảm nhẹ tai nạn do phóng nhanh vượt ẩu/chuyển làn đột ngột.

### **(ii) Biện pháp an toàn trong xây dựng đường cao tốc**

Do có rất nhiều dự án xây dựng đang được triển khai và một số khác đang trong giai đoạn thiết kế chi tiết, cần thiết phải có một hệ thống thể chế quản lý ATGT phù hợp. Cần thành lập những thể chế sau đây:

- Thành lập một cơ quan chịu trách nhiệm giám sát, trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải.
- Xây dựng quy định/quy chế vận hành và ATGT trên các tuyến đường cao tốc.
- Xây dựng tiêu chuẩn quản lý/vận hành giao thông và tiêu chuẩn kỹ thuật về phương tiện/thiết bị ATGT, do Bộ Giao thông Vận tải đảm trách.
- Xây dựng một khung đảm bảo ATGT trong các dự án về đường cao tốc hoặc trong khi vận hành, có sử dụng hệ thống kiểm định ATGT.

### **(iii) Tổ chức thể chế để hỗ trợ các biện pháp ATGT**

Những thể chế sau đây cần được thành lập để hỗ trợ các biện pháp về CSHT:

#### **(1) Cải tạo điểm đen**

- Thiết lập những tiêu chuẩn thực tế để xác định điểm đen.
- Thực hiện các chương trình nâng cao năng lực cải tạo điểm đen dưới sự hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới và Ngân hàng JBIC của Dự án ATGT. Đồng thời thành lập chương trình đào tạo cán bộ huấn luyện.
- Giới thiệu sách hướng dẫn cải tạo điểm đen.

## **(2) Hệ thống Thẩm định ATGT**

- Đưa ra các hướng dẫn để phối hợp và thực hiện chương trình nâng cao năng lực dưới sự hỗ trợ của Dự án ATGT của Ngân hàng Thế giới.
- Giới thiệu các hướng dẫn đảm bảo an toàn trong quá trình thi công công trình giao thông cho các thẩm định viên.
- Giới thiệu các hướng dẫn thẩm định ATGT để hỗ trợ công tác thiết kế của kỹ sư và công tác thẩm định của các thẩm định viên.

## **(3) Quy hoạch/ Thiết kế/ Theo dõi ATGT**

- Hướng dẫn đánh giá lợi ích của ATGT trong đó có phương pháp đánh giá thiệt hại.
- Lập tiêu chuẩn kỹ thuật thiết kế nút giao, phân làn cho các loại phương tiện, công trình cho người đi bộ và đi xe đạp, phù hợp với điều kiện giao thông, và hướng dẫn phân pha hệ thống tín hiệu giao thông, nhằm tăng cường các biện pháp đảm bảo ATGT với đường đô thị.
- Đưa ra khung quản lý/ đánh giá ATGT sau khi thực hiện các biện pháp cơ sở hạ tầng.

## **(4) Hệ thống bảo dưỡng phù hợp cho các quốc lộ chính**

- Giới thiệu hệ thống bảo dưỡng dài hạn, cơ bản trên các quốc lộ chính.
- Triển khai dự án thí điểm bảo dưỡng tại các đoạn quốc lộ có tỷ lệ tai nạn cao và đưa ra các tiêu chuẩn/ yêu cầu đối với công tác bảo dưỡng.

## **(5) Phục hồi hành lang ATGT**

- Đưa ra các giai đoạn được ưu tiên trong quá trình phục hồi hành lang ATGT.
- Thiết lập khung pháp lý, chẳng hạn như hệ thống luật pháp để hướng dẫn cưỡng chế hay giải phóng mặt bằng và di dân. Ngoài ra, cần thiết lập hệ thống tư vấn để hỗ trợ công tác phục hồi hành lang ATGT.



## 4. CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN AN TOÀN ĐỐI VỚI PHƯƠNG TIỆN VÀ LÁI XE

### 4.1 Phương pháp Quy hoạch và các vấn đề ưu tiên

#### 1) Xác định các vấn đề ưu tiên

Bảng dưới đây tổng hợp các vấn đề chính đối với hệ thống hoạt động vận tải. Bảng này cho thấy thực tế rằng hệ thống hoạt động vận tải không luôn luôn phù hợp với điều kiện giao thông đường bộ hiện tại. Cùng với tốc độ cơ giới hóa nhanh, tình hình giao thông trở nên phức tạp do sự hỗn hợp nhiều loại phương tiện. Bởi vậy, cần xây dựng một hệ thống phù hợp với thời đại.

**Bảng 4.1.1 Tổng hợp các vấn đề chính trong hệ thống hoạt động vận tải**

Khái quát		
Sát hạch và cấp GPLX	Cải tiến nội dung tài liệu	Tài liệu cần được cải tiến để dễ hiểu hơn và chú trọng đến ATGT.
	Đào tạo định kỳ cho lái xe	Cần đào tạo định kỳ cho lái xe để cập nhật luật đường bộ mới và môi trường đường bộ mới.
	Bồi dưỡng định kỳ cho giáo viên và sát hạch viên	Chất lượng của đội ngũ giáo viên cần được nâng cao. Thêm vào đó, mặc dù công nghệ ô tô xe máy ngày càng phát triển, giáo viên vẫn chưa được bồi dưỡng đầy đủ và chưa có hệ thống bồi dưỡng định kỳ.
	Phù hợp với nhu cầu trong tương lai	Hoạt động vận tải phải phù hợp với nhu cầu tương lai, do đó yêu cầu phải có hệ thống thích hợp.
	Phí đào tạo không đủ	Có vẻ phí đào tạo th khi một người muốn học để thi lấy GPLX là không đủ, nhất là khi giá xăng dầu đang tăng.
	Xe máy	
	Cải tiến giáo trình	Thời gian đào tạo đối với xe máy quá ngắn so với ô tô.
	Cải tiến phương pháp sát hạch	Trong khi thi thực hành, mới chỉ có kỹ năng lái xe cơ bản. Do đó, cần cải tiến phương pháp sát hạch.
	Đối với xe dưới 50cc	Dự đoán số lái xe là học sinh phổ thông sẽ tăng lên trong tương lai gần. Do đó, cần có một hệ thống hướng dẫn và cấp phép thích hợp.
	Lái xe chuyên nghiệp (Công ty vận tải)	
Hệ thống quản lý lái xe tải và xe khách	Những tai nạn nghiêm trọng xảy ra ở khu vực nông thôn do xe tải và xe khách gây ra. Do đó, cần có biện pháp khắc phục.	
Đăng kiểm phương tiện	Đăng kiểm định kỳ đối với xe máy	Hiện tại không yêu cầu đăng kiểm định kỳ đối với xe máy. Nếu có, hệ thống sẽ góp phần tăng an toàn cho phương tiện
	Hệ thống CSDL đăng kiểm	Sự phối hợp giữa Cục Đường bộ và CSGT là chưa đủ. Hệ thống này có ích trong việc góp phần ngăn chặn tình trạng đăng kiểm bất hợp pháp, vi phạm giao thông, tìm ra những bộ phận lỗi, v.v.
	Hệ thống tái đăng kiểm	Có thể tìm kiếm nguồn ngân sách nhờ việc áp dụng hệ thống này. Đây là vấn đề quan trọng khi khảo sát hệ thống hoạt động vận tải.

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 2) Phương pháp quy hoạch

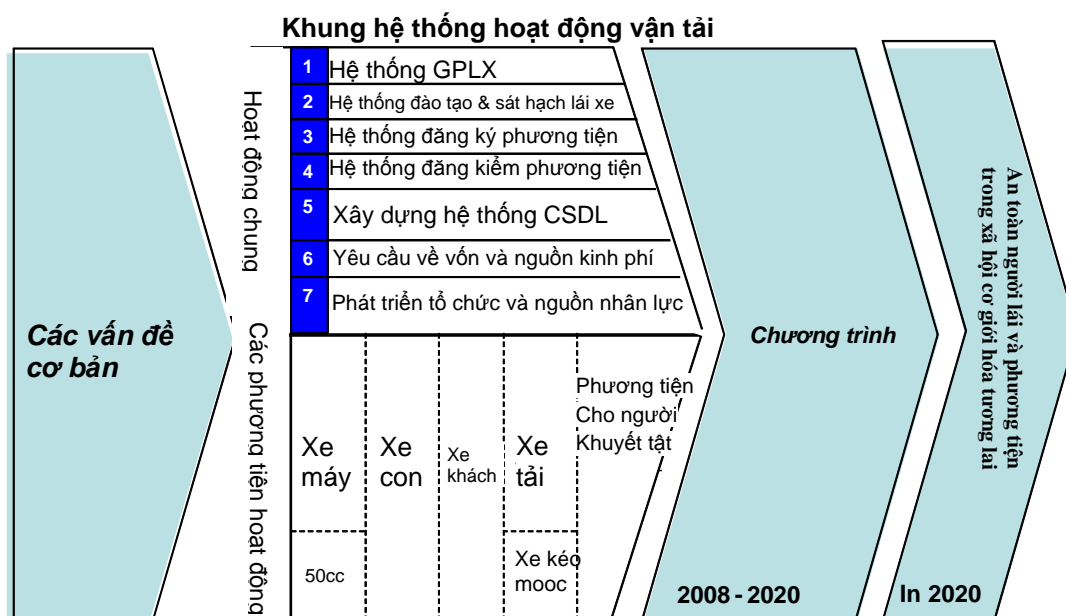
Dựa vào các vấn đề đã đề cập ở trên, khung phân tích nhằm đạt được các mục tiêu an toàn người lái và phương tiện trong xã hội cơ giới hóa tương lai ở Việt Nam được thể hiện trong Hình 4.1.1. Các hoạt động chung như trong hình từ 1 đến 7 là những nội

dung chính. Thêm vào đó, còn tồn tại những vấn đề khác theo từng loại phương tiện, do vậy, quan sát dưới góc độ theo loại phương tiện cũng rất quan trọng. Ví dụ, các biện pháp đối với người lái xe máy dưới 50cc và lái xe rơ moóc sẽ trở nên cần thiết trong tương lai. Ngoài ra, cần có phương tiện phù hợp cho người khuyết tật.

Kết quả của nghiên cứu phân tích này sẽ được lựa chọn và các chương trình hướng tới một xã hội ATGT trong tương lai sẽ được thiết lập:

- (1) Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe (GPLX) cơ bản
- (2) Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe dựa theo lỗi vi phạm giao thông
- (3) Hệ thống cấp giấy phép lái xe mô tô cho các vùng nông thôn
- (4) Hệ thống cấp GPLX cho xe máy dưới 50cc
- (5) Hệ thống GPLX cho các lái xe mới
- (6) Chương trình tổng thể về đào tạo và sát hạch lái xe
- (7) Hệ thống quản lý lái xe an toàn trong các công ty vận tải
- (8) Hệ thống tái đăng kiểm phương tiện
- (9) Kiểm định kỹ thuật đối với xe mô tô
- (10) Các biện pháp đối với phương tiện dành cho người khuyết tật
- (11) Phát triển nguồn nhân lực cho giáo viên dạy lái xe

**Hình 4.1.1 Khung hệ thống hoạt động vận tải**



#### 4.2 Hệ thống cấp GPLX trong xã hội cơ giới hóa tương lai

Tình hình giao thông đường bộ đang thay đổi do tốc độ cơ giới hóa đang tăng nhanh và chắc sẽ vẫn còn tiếp diễn dù đến năm 2020. Cũng vì lý do đó, môi trường đường bộ của lái xe sẽ tiếp tục thay đổi. Do vậy, cần rà soát lại luật giao thông đường bộ để thích

ứng với những diễn biến này. Thêm vào đó, đề xuất xây dựng một hệ thống cấp GPLX bền vững để tiến tới một xã hội ATGT.

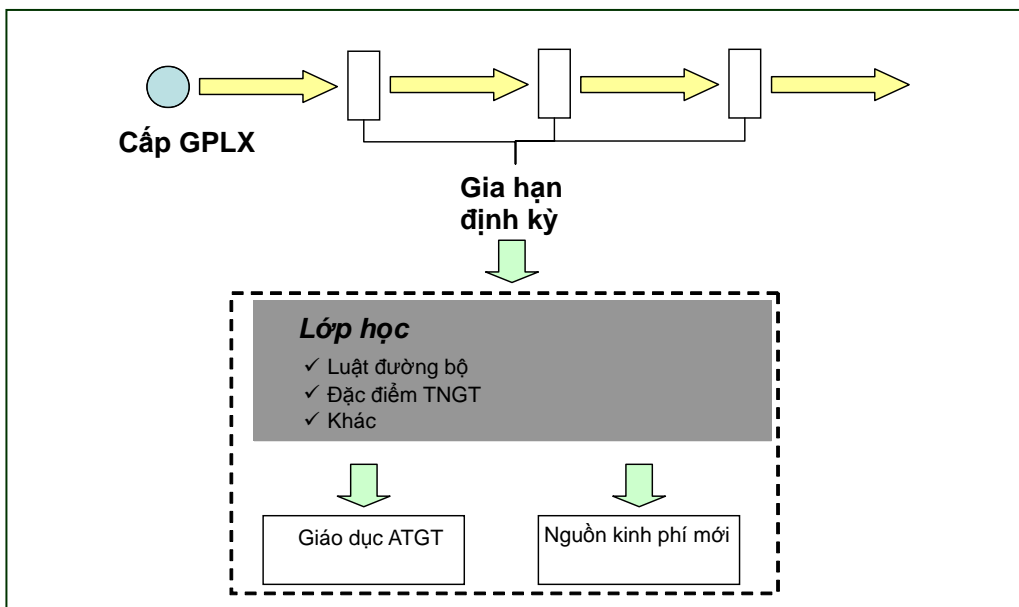
## 1) Hệ thống gia hạn GPLX

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

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

Về các trang thiết bị hỗ trợ các lớp học bồi dưỡng trong giai đoạn gia hạn GPLX, sẽ tận dụng tối đa các trung tâm đào tạo, sát hạch và trang thiết bị hiện có. Tuy nhiên, cũng cần có cơ sở vật chất và trang thiết bị mới. Nguồn kinh phí cho việc đầu tư trang thiết bị này có thể thu từ học phí thu của lái xe tham gia hệ thống gia hạn GPLX định kỳ.

Hình 4.2.1 Giới thiệu lớp học bồi dưỡng trong quá trình gia hạn GPLX định kỳ



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

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

Ở bước thứ 2, đề xuất rằng nội dung của khóa học bồi dưỡng và giai đoạn gia hạn được xây dựng dựa trên những vi phạm của lái xe. Ví dụ, trong trường hợp lái xe không vi phạm, giai đoạn phải gia hạn sẽ dài hơn, thời gian khóa học bồi dưỡng ngắn hơn. Ngược lại, lái xe thường xuyên vi phạm sẽ phải học lâu hơn và thời gian gia hạn sẽ ngắn hơn so với người không vi phạm. Kết quả, những lái xe hay vi phạm sẽ được giáo dục đầy đủ. Ngoài ra, cần thiết lập một giai đoạn bắt đầu cho những lái xe trẻ.

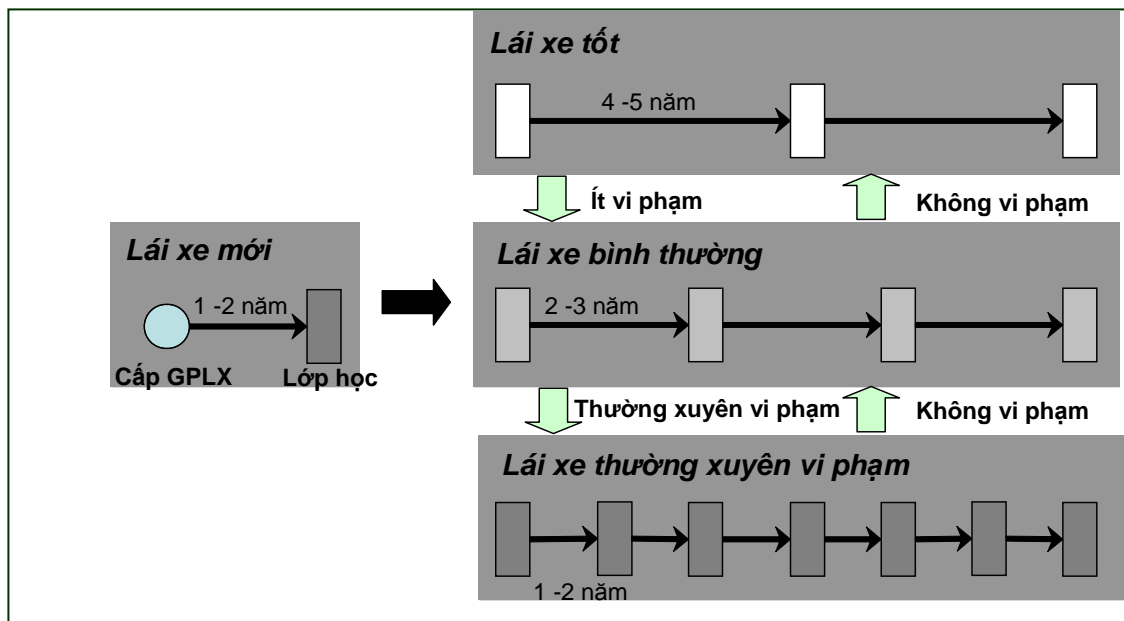
Hệ thống này cần có sự phối hợp giữa Cục Đường bộ, Ban ATGT tỉnh, trung tâm đào tạo lái xe, Sở GTCC, cảnh sát. Hệ cơ sở dữ liệu vi phạm cá nhân sẽ cần cho sự vận hành của hệ thống này. Ngoài ra, cần nghiên cứu làm rõ đặc điểm giữa

tính cách lái xe và vi phạm ở Việt Nam trước khi áp dụng hệ thống này. Do đó, chương trình này mang tính trung hạn - dài hạn.

### (iii) Phương án áp dụng mạch tích hợp (con chip) trong giấy phép lái xe

Có thể sử dụng con chip gắn vào GPLX giúp tăng hiệu quả việc quản lý cơ sở dữ liệu và kiểm soát giao thông. Tuy nhiên việc áp dụng hệ thống công nghệ cao này đòi hỏi kinh phí lớn. Đồng thời cũng làm tăng đáng kể phí đối với người sử dụng. Do đó cần có nghiên cứu kỹ hơn về phương pháp này sau khi đã thực hiện thành công hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm giao thông.

Hình 4.2.2 Hệ thống gia hạn cho người có GPLX



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

### (iv) Lộ trình thực hiện

#### (1) Chương trình thực hiện

Chi phí hoạt động và quản lý được trang trải bằng cách thu phí từ lái xe. Vai trò của các cơ quan liên quan được thể hiện dưới đây;

- Nội dung do Cục Đường bộ và UBATGTQG cung cấp
- Ban ATGT tỉnh quản lý và vận hành hệ thống này
- Giảng viên trong trường đào tạo lái xe chịu trách nhiệm giảng dạy trên lớp

#### (2) Lộ trình thực hiện

Bảng 4.2.1 dưới đây minh họa đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống gia hạn GPLX. Bước 2 cần thiết lập hệ thống CSDL mà các cơ quan liên quan có thể truy cập.

**Bảng 4.2.1 Đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống gia hạn GPLX**

Hoạt động chính		Năm							
		2008-2010		2010-2012		2012-2015		2015-2020	
Bước 1	Chuẩn bị	■	■	■					
	Đào tạo giáo viên			■	■				
	Ban hành luật			■	■				
	Giới thiệu hệ thống			■	■				
Bước 2	Xây dựng CSDL		■	■	■				
	Chuẩn bị			■	■				
	Phối hợp với các cơ quan liên quan			■	■				
	Đào tạo giáo viên				■	■			
	Thực thi						■	■	■

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 2) Đẩy mạnh hệ thống cấp GPLX ở khu vực nông thôn

### (i) Đưa vào áp dụng các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe di động

Trên cơ sở tình hình phát triển kinh tế và tốc độ cơ giới hóa nhanh chóng ở Việt Nam, nhu cầu về GPLX đối với mô tô xe máy đã tăng lên đáng kể không chỉ ở các khu vực đô thị mà còn cả ở khu vực nông thôn. Mặc dù với những cố gắng gần đây về tăng số lượng các trung tâm đào tạo lái xe trên cả nước, nhưng vẫn có khó khăn trong việc tổ chức các trung tâm đào tạo lái xe tại các vùng nông thôn, đặc biệt những khu vực có dân tộc thiểu số. Vì vậy, những trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe di động này là nhằm giải quyết tình hình trên đối với các đối tượng chưa có GPLX ở các khu vực nông thôn. Giáo viên và các trang thiết bị đào tạo cần thiết sẽ được đưa đến những khu vực nông thôn dự kiến nơi việc đào tạo và sát hạch sẽ được thực hiện trước khi Sở GTVT cấp GPLX.

Do có một số nhóm dân tộc thiểu số ở khu vực nông thôn nên nội dung đào tạo và trình tự sát hạch cần được đơn giản hóa. Mặt khác, với tình hình giao thông phức tạp ở các khu vực nông thôn, GPLX cấp cho những người thuộc dân tộc thiểu số cần có mức độ sử dụng hạn chế.

Tuy nhiên, khi điều kiện kinh tế ở các khu vực nông thôn được cải thiện, dân trí được nâng cao và tỷ lệ tham gia các khóa học chính thức tăng lên, thì hình thức đào tạo và sát hạch lái xe di động sẽ kết thúc vào năm 2015, chẳng hạn.

### (ii) Kế hoạch thực hiện

Bảng 5.2.2 trình bày kế hoạch thực hiện dự kiến, nó cho thấy hệ thống này sẽ được thực hiện ít nhất trong thời gian 5 năm.

**Bảng 4.2.2 Kế hoạch thực hiện đẩy mạnh hệ thống cấp GPLX mô tô ở khu vực nông thôn**

Hoạt động chính		Năm							
		2008-2010		2011-2012		2013-2015		2016-2020	
	Công tác chuẩn bị	■	■	■					
	Đào tạo giáo viên			■	■				
	Thực hiện				■	■			

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 3) Hệ thống cấp GPLX cho xe máy dưới 50cc

#### (i) Các phương án về hệ thống cấp GPLX

Xem xét tình hình xã hội cơ giới hóa trong tương lai, nhận thấy cần có hệ thống cấp GPLX cho xe máy dưới 50cc. Bảng dưới đây đưa ra giải pháp lựa chọn, dựa trên kinh nghiệm của một số nước xung quanh. Vấn đề đầu tiên cần chú ý là giới hạn về độ tuổi. Vẫn tồn tại mối lo lắng về TNGT đối với học sinh. Mặt khác, quan trọng cũng cần có sự cơ động cho học sinh, đặc biệt ở vùng nông thôn.

**Bảng 4.2.3 Các giải pháp lựa chọn dành cho xe máy dưới 50cc**

Giải pháp lựa chọn	Giải pháp 1	Giải pháp 2	Giải pháp 3
Hiệu lực	Giống như xe máy > 50cc		Giáo dục ATGT trong nhà trường
Nội dung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khóa học ngắn hạn về kỹ năng lái xe và kiến thức về luật, an toàn đường bộ (2 -4h)</li> <li>Thi lý thuyết</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Khóa học ngắn hạn về kỹ năng lái xe và kiến thức về luật, an toàn đường bộ (2 -4h)</li> </ul>
GPLX	Cấp		-
Đối tượng	Trên 16 tuổi	Trên 18 tuổi (giống các đối tượng lái xe khác)	Trên 16 tuổi (học sinh phổ thông)
Ưu điểm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Có thể giảm được tai nạn do người tham gia giao thông đã có kỹ năng và kiến thức lái xe</li> <li>Ngăn ngừa tai nạn trong lái xe là học sinh</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tất cả học sinh được học về kỹ năng và kiến thức lái xe. Kết quả, sẽ ngăn ngừa được TNGT đối với người đi bộ, đi xe đạp và xe máy</li> </ul>
Nhược điểm		<ul style="list-style-type: none"> <li>Giảm sự cơ động của học sinh (khu vực nông thôn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích học sinh sử dụng xe máy và tăng số vụ tai nạn do học sinh gây ra</li> <li>Vấn đề về tính phù hợp đối với các đối tượng không phải là học sinh</li> </ul>

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Bảng dưới đây tóm tắt quy chế đối với xe máy dưới 50cc ở Nhật Bản, Đài Loan, và Thái Lan. Tất cả các nước trên đều áp dụng hệ thống cấp phép cho loại xe này. Nội dung có sự khác biệt tương đối giữa các nước. Nhật Bản cho phép việc cấp phép cho học sinh phổ thông, nhưng Đài Loan và Thái Lan thì không. Nhật Bản và Thái Lan cũng có chế độ các bài giảng bắt buộc từ năm 1990, khi mọi người thi lấy bằng lái. Kết quả là, TNGT do xe máy dưới 50cc đã giảm, dựa theo điều tra của “Hiệp hội quốc tế về khoa học ATGT”. Thái Lan cũng quy định có 2 giờ đồng hồ học bắt buộc.

**Bảng 4.2.4 Khảo sát quy chế đối với xe máy dưới 50cc ở một số quốc gia**

Quốc gia	Nhật Bản	Đài Loan	Thái Lan
Nội dung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiểm tra mắt</li> <li>• Thi lý thuyết</li> <li>• Khóa học kỹ năng lái xe (3h)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thi lý thuyết (30')</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiểm tra mắt</li> <li>• Kiểm tra phản xạ</li> <li>• Học luật giao thông và an toàn lái xe (2h)</li> <li>• Thi lý thuyết</li> <li>• Thi thực hành</li> </ul>
Độ tuổi	Trên 16 tuổi	Trên 18 tuổi	Trên 18 tuổi
Đặc điểm	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gia hạn 3-5 năm một lần (25-35 USD)</li> <li>• Có bài giảng (30'-2h tùy vào vi phạm)</li> <li>• Thi thực hành áp dụng từ năm 1990</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gia hạn 6 năm một lần (7-8 USD)</li> <li>• Nội dung thi bao gồm luật giao thông, các biển báo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gia hạn 5 năm 1 lần (8 USD)</li> </ul>

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(ii) Lộ trình thực hiện:**

Trên cơ sở thảo luận, đánh giá chung và nghiên cứu thêm về các cơ quan có liên quan trong giai đoạn trung hạn, cơ cấu cuối cùng của hệ thống cấp GPLX cho xe máy dưới 50 cc sẽ được thiết lập.

Vấn đề trước tiên cần xem xét là một hệ thống thực tế sẽ được quyết định dựa trên cơ sở thảo luận giữa các cơ quan có liên quan trong quá trình điều tra trung hạn.

Thực tế, xe máy dưới 50 cc là loại phương tiện không thể thiếu đối với người sử dụng, đặc biệt là ở khu vực nông thôn. Vì vậy việc thực hiện hệ thống này cần được điều tra cẩn thận để theo kịp tình hình thực tế.

**4) Hệ thống giấy phép lái xe cho người mới lái**

Theo kinh nghiệm của các nước phát triển, thiết lập một hệ thống phù hợp cho lái xe mới là một trong những vấn đề quan trọng trong tương lai.

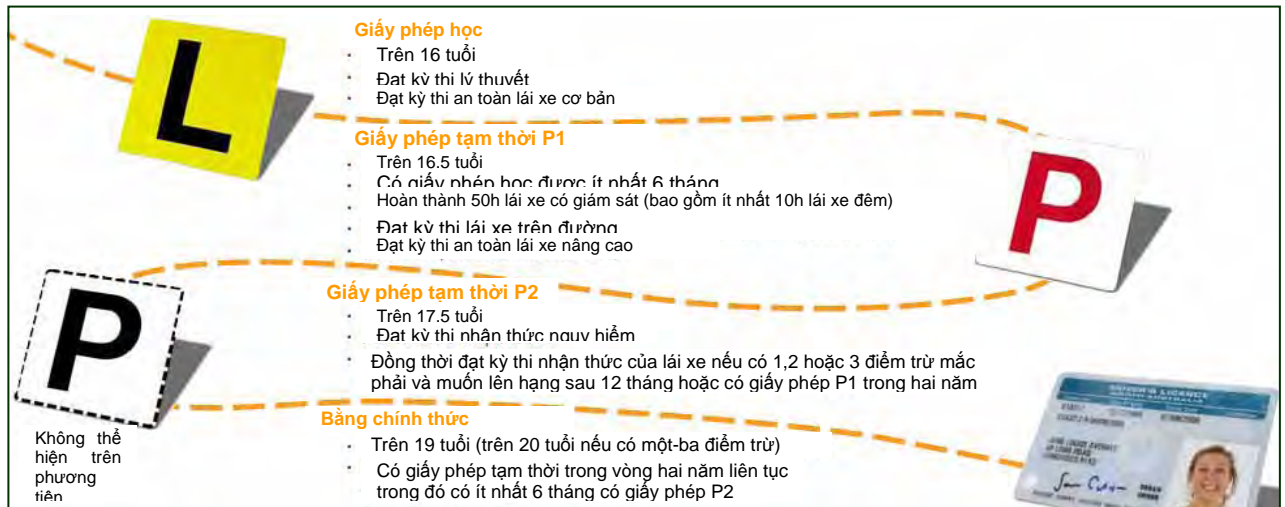
Chương trình cấp phép tốt nghiệp cho lái xe (GDLS) là một trong những chương trình hiệu quả để giảm TNGT do lái xe trẻ gây ra. Thống kê ở New Zealand cho thấy những lái xe trẻ, đặc biệt ở độ tuổi 20, có nguy cơ bị TNGT nghiêm trọng cao hơn ba lần. GDLS được giới thiệu để giải quyết vấn đề này ở New Zealand, Australia, và Mỹ. Chương trình này có thể giúp giảm mạnh về tai nạn trước và sau khi lấy bằng lái xe, dựa trên báo cáo nghiên cứu an toàn “Cấp phép cho lái xe mới tốt nghiệp: kinh nghiệm của New Zealand”

Chương trình này là một quá trình trước khi được lấy giấy phép lái xe chính thức - một quá trình từng bước bao gồm:

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

Quy trình cấp giấy phép tốt nghiệp GDLS được minh họa trong hình 5.2.3 dưới đây.

Hình 4.2.3 Chương trình cấp giấy phép tốt nghiệp cho lái xe (GDLS)



Nguồn: “Graduated License Scheme” của chính quyền Bang Nam Úc, Phòng Giao thông

Có thể việc nghiên cứu khảo sát chương trình này cần một thời gian trung hạn và dài hạn (sau 2015), tùy thuộc vào tình hình đặc điểm TNGT trong tương lai.

### 4.3 Khảo sát các chiến lược cải thiện hệ thống đào tạo và sát hạch lái xe

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

Để đáp ứng tình hình giao thông đường bộ đang thay đổi nhanh với tốc độ cơ giới hóa cao và việc rà soát luật giao thông đường bộ, cần cải tiến nội dung chương trình sát hạch và đào tạo lái xe, bao gồm tương tác an toàn với tất cả các loại đối tượng tham gia giao thông. Do đó, đề xuất có chương trình tổng thể bao gồm các hoạt động chi tiết sau đây:

- Hợp tác với các tổ chức và cá nhân liên quan
- Biên soạn tài liệu đào tạo lái xe
- Biên soạn sổ tay cho lái xe chuyên nghiệp ở các công ty vận tải
- Xây dựng hệ thống đào tạo giáo viên (Xây dựng chương trình đào tạo)
- Xây dựng chương trình đào tạo và sát hạch cho xe máy dưới 50cc
- Xây dựng chương trình đào tạo và sát hạch cho xe kéo mooc
- Hỗ trợ hoạt động tài chính đầy đủ cho các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe của nhà nước

#### (i) Đối với xe kéo mooc

Liên quan đến xe kéo mooc, hiện tại, số lượng công ten nơ xuất khẩu và nhập khẩu ngày càng tăng nhanh tại các cảng chính ở Việt Nam (tỷ lệ tăng hàng năm khoảng 11%). Điều này nghĩa là những đầu kéo công ten nơ loại 20 feet và 40 feet cũng sẽ tăng nhanh trên các đường chính trong tương lai gần. Trong tình hình này, việc đào tạo đầy đủ để lái xe có kiến thức về phương tiện kéo là cần thiết, vì loại phương tiện này có những đặc điểm khác biệt so với các loại phương tiện khác.



**(ii) Thành lập nhóm làm việc**

Lĩnh vực này có các vấn đề liên quan đến nhiều ngành, đòi hỏi sự hợp tác giữa quản lý đường bộ, cảnh sát và ngành giáo dục. Do đó, đề xuất thành lập nhóm làm việc để tiếp tục hệ thống đào tạo và sát hạch lái xe. Nhóm này sẽ tổ chức thành ban hỗ trợ, với Bộ GTVT và Cục Đường bộ giữ vai trò lãnh đạo. Thành viên ban này bao gồm UBATGTQG, Bộ Tài chính, Bộ Giáo dục và đào tạo, Ban ATGT tỉnh, đại diện các trung tâm đào tạo lái xe, cảnh sát, học viện cảnh sát, và những người có kinh nghiệm hoặc trình độ học vấn cao. Mỗi người chịu trách nhiệm một mảng giúp xây dựng hệ thống thực tế. Ví dụ, tài liệu hướng dẫn kỹ năng lái xe để phòng tránh TNGT cần được xây dựng, dựa trên các dữ liệu đặc điểm do Học viện cảnh sát cung cấp.

**(iii) Lộ trình thực hiện**

Chương trình thực hiện được minh họa trong bảng dưới đây. Việc xây dựng tài liệu và sổ tay cho lái xe cần thực hiện cập nhật ít nhất 5 năm một lần.

**Bảng 4.3.1 Đề xuất lộ trình thực hiện đối với đào tạo và sát hạch lái xe**

Hoạt động chính	Năm	2008-2010				2010-2012				2012-2015				2015-2020			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Công tác chuẩn bị																	
1. Phối hợp với cơ quan liên quan																	
2. Xây dựng tài liệu																	
3. Xây dựng tài liệu cho lái xe chuyên nghiệp																	
4. Xây dựng hệ thống đào tạo giáo viên																	
5. Nội dung đào tạo và sát hạch cho xe máy dưới 50cc																	
6. Nội dung đào tạo và sát hạch cho xe kéo mooc																	
7. Hỗ trợ hoạt động tài chính																	

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Mặc dù ngân sách ban đầu vẫn dựa vào nhà nước, nhưng sau đó có thể duy trì nguồn tài chính bằng việc bán những tài liệu mới như tài liệu học cho lái xe.

**2) Giáo dục lái xe ở các công ty vận tải**

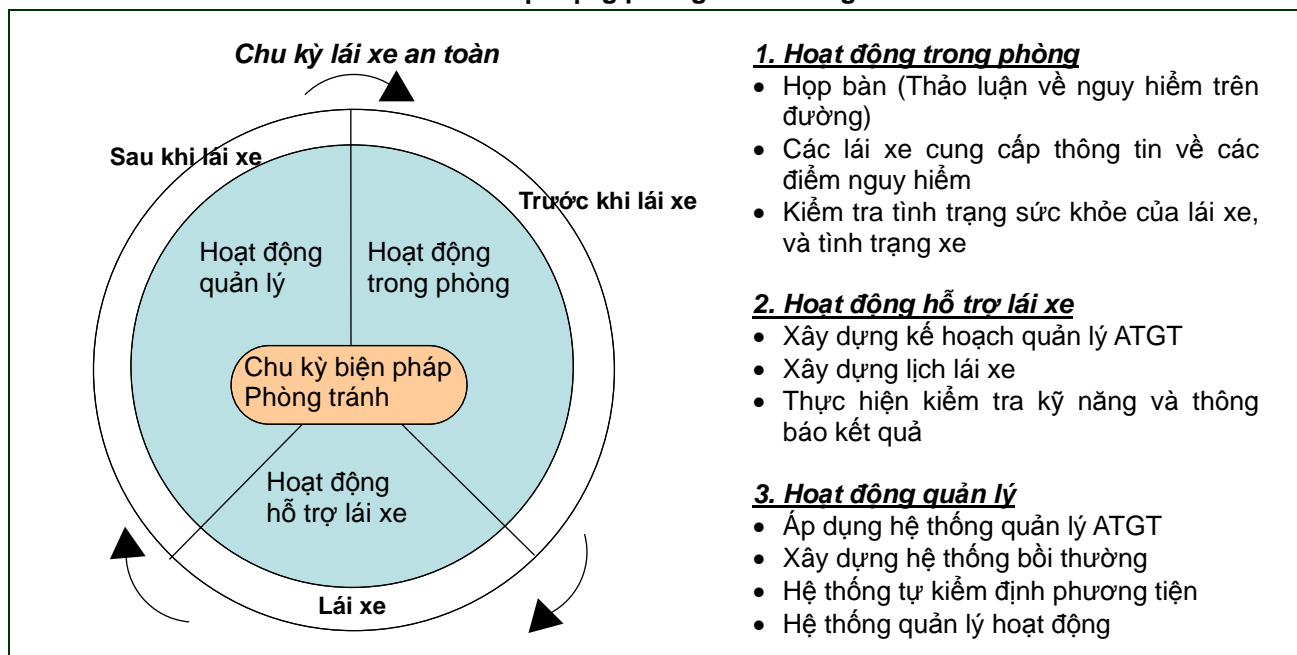
Để đảm bảo an toàn người lái trong xã hội cơ giới hóa tương lai, cần có hệ thống quản lý an toàn lái xe trong các công ty vận tải, vì những nguyên nhân của TNGT: quá tải (hàng và hành khách), quá tốc độ, và phán đoán sai vì mệt mỏi, lái xe trong một thời gian dài, gây ra do xe khách và xe tải thuộc sở hữu của các công ty vận tải. Hệ thống này được hy vọng sẽ góp phần vào việc giáo dục và quản lý lái xe.

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

Đề xuất nội dung luật hoạt động kinh doanh cần được cải thiện trên quan điểm hoạt động ngăn chặn TNGT. Các hoạt động ngăn chặn TNGT của hệ thống này có thể chia làm 3 dạng, như được mô tả trong hình dưới đây. Dạng thứ nhất là hoạt động trong phòng trước khi lái xe: thảo luận về các mối nguy hiểm trên đường, kiểm tra

điều kiện phương tiện bao gồm tình trạng tải hàng (kiểm tra tình trạng quá tải). Các chương trình này là có thể góp phần ngăn chặn tai nạn xảy ra. Dạng thứ hai là hoạt động hỗ trợ lái xe khi lái phương tiện. Một công ty vận tải cần phải hiểu tình hình ngủ, nghỉ, sự mệt mỏi của lái xe, và công ty phải có trách nhiệm xây dựng một lịch lái xe thích hợp. Dạng thứ ba là hoạt động quản lý. Công ty sẽ xây dựng các chế tài nội bộ đa dạng đối với người lái xe, bao gồm việc khen thưởng và xử phạt.

**Hình 4.3.1 Các hoạt động phòng tránh trong ATGT**



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**(ii) Lộ trình thực hiện:**

Bảng 4.3.2 dưới đây giới thiệu (để thăm dò thêm ý kiến) về lộ trình đưa hệ thống này vào trong các công ty vận tải. Cần chú ý rằng nghiên cứu thử nghiệm được tiến hành trên các công ty vận tải có quy mô lớn. Nếu thành công, hệ thống này sẽ đặt các công ty vận tải theo nguyên tắc bắt buộc. Khi đó, công ty vận tải sẽ sắp xếp người quản lý lái xe. Và các khóa học ngắn hạn sẽ được tổ chức cho họ.

**Bảng 4.3.2 Đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống quản lý an toàn lái xe (thăm dò ý kiến)**

Hoạt động chính		Năm	2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020
Bước 1	Chuẩn bị		■			
	Phối hợp với cơ quan liên quan			■		
	Xây dựng sổ tay cho các công ty vận tải		■			
	Nghiên cứu thử nghiệm			■		
Bước 2	Đề nghị luật mới			■		
	Khóa học ngắn hạn cho người quản lý lái xe			■		
	Ban hành luật mới				■	
	Thực thi					■

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

#### 4.4 Hệ thống tái đăng ký phương tiện

##### 1) Hệ thống đăng ký phương tiện hiện nay

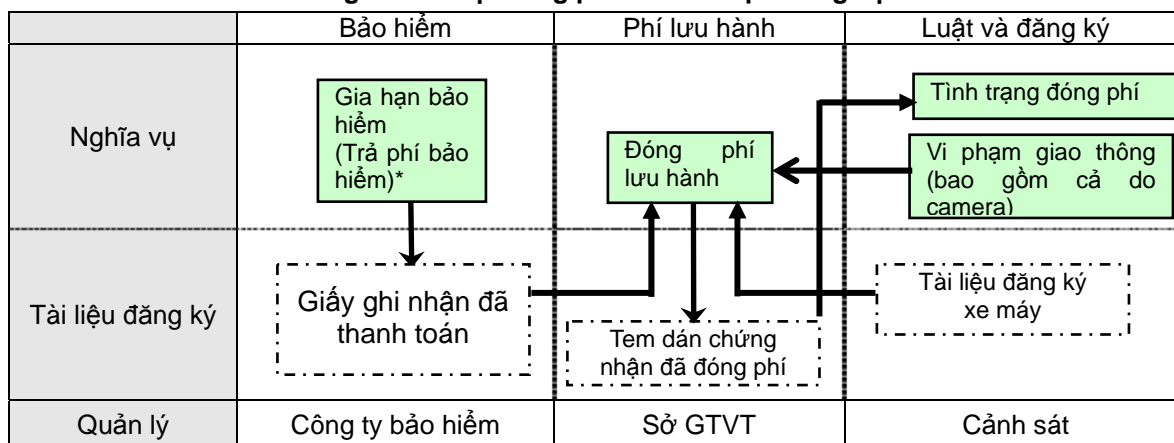
Hiện tại ở Việt Nam không có hệ thống tái đăng ký, do đó, người lái xe không phải luôn luôn là chủ phương tiện. Xe đã qua sử dụng sẽ có xu hướng tăng trong tương lai gần. Cần phải có hệ thống tái đăng ký, từ đó, cảnh sát sẽ kiểm soát được người vi phạm qua việc sử dụng hệ thống camera. Vấn đề cần nhanh chóng thảo luận là quản lý cả xe máy và ô tô như thế nào.

##### 2) Đề xuất hệ thống tái đăng ký phương tiện

Bảng dưới đây minh họa hệ thống quản lý phương tiện. Điểm then chốt nằm ở:

- Bảo hiểm (bảo hiểm trách nhiệm phương tiện) mang tính bắt buộc với tất cả các chủ phương tiện. Sở GTVT kiểm tra bằng chứng này khi người sở hữu phương tiện đóng phí lưu hành hàng năm hoặc hai năm một lần. Ngoài ra, họ cũng kiểm tra cả tài liệu đăng ký. Do đó, phương tiện đã qua sử dụng có thể được đăng ký lại. Cuối cùng, người sở hữu phương tiện nhận được tem dán đã đóng phí sau khi họ nộp phí lưu hành hàng năm. Kết quả là cảnh sát có thể kiểm soát người vi phạm bằng cách kiểm tra tem dán.
- Việc thu chi phí người sử dụng là một phương pháp hợp lý. Phí thu được sẽ được sử dụng để hỗ trợ việc xây dựng đường và các biện pháp ATGT đường bộ.
- Bảo hiểm trách nhiệm phương tiện có thể bồi thường cho người gây tai nạn và nạn nhân khi TNGT nghiêm trọng xảy ra.
- Hệ thống bảo hiểm cũng có thể góp phần thu thập dữ liệu về các tai nạn nhẹ. Các công ty bảo hiểm trả tiền theo tình hình TNGT, do đó, họ có thể thu thập dữ liệu này.
- Sở GTVT có thể theo dõi chính xác số lượng phương tiện.

**Bảng 4.4.1 Hệ thống phí lưu hành phương tiện**



\* : Bảo hiểm trách nhiệm bên thứ ba đối với phương tiện  
 Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Cả Nhật Bản và Thái Lan đều đã áp dụng hệ thống này. Chi phí được thể hiện trong bảng 4.4.2 sau đây. Ví dụ, ở Thái Lan, hàng năm phòng giao thông thu từ 3-4 USD cho mỗi xe máy. So sánh với mức phí ở Thái Lan thì ở Nhật Bản cao hơn. Vì các khoản phí này được dùng cho việc xây dựng đường xá và các biện pháp ATGT như

là các quỹ riêng cho đường bộ trong thời kỳ kinh tế Nhật Bản phát triển cao, có thể kết luận rằng hệ thống này cần thiết cho cả sự phát triển của nền kinh tế và một xã hội ATGT.

**Bảng 4.4.2 Phí lưu hành phương tiện ở Thái Lan và Nhật Bản**

		Bảo hiểm (Xấp xỉ)	Phí lưu hành (Xấp xỉ)	Luật & Đăng ký
Xe máy	Thái Lan	10 US\$/năm	3-4 US\$/năm	-
	Nhật Bản	50-80 US\$/năm	20 US\$/năm	Tối đa 2,700*- 4,500** US\$ (Phạt)
Xe con	Thái Lan	45 US\$/năm	Hơn 10 US\$/năm ***	Kiểm tra tại nơi đăng kiểm
	Nhật Bản	140 US\$/năm	100 US\$/tấn/năm	
Xe kinh doanh vận tải	Thái Lan	-	Hơn 20 US\$/năm***	
	Nhật Bản	290 US\$/ năm****	50 US\$/tấn/năm	

\* : Chi phí mức phạt trong trường hợp lái xe không dán tem trên biển số tối đa là 2,700 USD

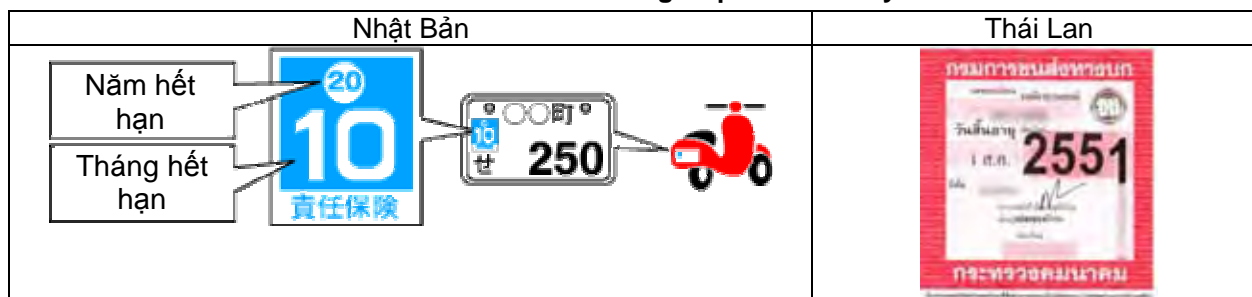
\*\* : Chi phí mức phạt trong trường hợp lái xe không đóng loại phí này tối đa là 4,500 USD

\*\*\*: Chi phí dựa trên kích thước phương tiện

\*\*\*\*: Xe tải 2 tấn

Nhật Bản và Thái Lan đã áp dụng quy chế này. Mẫu tem dán được thể hiện trong hình 4.4.1 dưới đây. Kết quả, cảnh sát có thể dễ dàng theo dõi.

**Hình 4.4.1 Tem chứng nhận cho xe máy**



Nguồn: <http://jibai.exblog.jp/>

**Lộ trình thực hiện:** Đầu tiên, cần có sự đồng thuận từ phía chính quyền và các tổ chức liên quan, trong giai đoạn 2 năm đầu. Việc xây dựng hệ thống bảo hiểm và luật là yếu tố thứ hai cần xem xét.

**Bảng 4.4.3 Đề xuất lộ trình thực hiện đối với hệ thống thu phí phương tiện (thăm dò ý kiến)**

Hoạt động chính	Năm	2008-2010		2010-2012		2012-2015		2015-2020	
	Công tác chuẩn bị								
Phối hợp với cơ quan liên quan									
Phát triển hệ thống									
Xây dựng hệ thống bảo hiểm									
Ban hành luật mới									
Thực thi									

#### 4.5 Khảo sát hệ thống đăng kiểm phương tiện

Việt Nam đã có một hệ thống đăng kiểm ô tô đầy đủ. Vấn đề còn lại là làm thế nào để quản lý chất lượng xe máy. So sánh với các quốc gia châu Á khác, số người sử dụng xe máy ở Việt Nam cao hơn rất nhiều. Do đó, cần có biện pháp đối với người điều khiển xe máy. Ngoài ra, biện pháp đối với phương tiện cho người khuyết tật cũng là một vấn đề quan trọng trong việc hiện thực hóa xã hội an toàn giao thông.

##### 1) Đăng kiểm xe máy

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

- Từ năm thứ năm gia hạn đăng ký xe máy, người sở hữu xe máy phải cho xe đi đăng kiểm tại trung tâm đăng kiểm được chứng nhận, và xuất trình giấy chứng nhận khi đóng phí lưu hành. Trong trường hợp này, nhà sản xuất xe máy và một số cửa hàng xe máy có thể được giao công tác đăng kiểm. Khung chương trình được biểu diễn trong Bảng 4.5.1.
- Tiêu chuẩn cho việc đăng kiểm xe máy cần được Cục Đường bộ biên soạn. Khi đó, các tiêu chuẩn môi trường để kiểm soát khí thải sẽ được xây dựng.

Hệ thống này đã được áp dụng ở Thái Lan. Chi phí đăng kiểm xấp xỉ 2 USD.

Ở Nhật Bản, hệ thống đăng kiểm chủ yếu nhằm vào đối tượng xe máy trên 250cc. Và phương thức đăng kiểm cũng tương tự như ở xe hơi vì số lượng xe máy ở Nhật thấp. Do đó, đây không phải là vấn đề cấp bách ở Nhật.

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

**(ii) Kế hoạch thực hiện:** Hệ thống này hoạt động cùng với hệ thống phí lưu hành phương tiện được đề xuất. Việc triển khai các dự án thí điểm ở các thành phố lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP HCM là một cách thực tế trước khi áp dụng trên toàn quốc.

**Bảng 4.5.1 Đề xuất hệ thống quản lý phương tiện (từ khi đóng phí gia hạn năm thứ 5)**

	Bảo hiểm	Phí lưu hành	Luật và đăng ký	Kiểm định
Nghĩa vụ	Gia hạn bảo hiểm (Trả phí bảo hiểm)*	Đóng phí lưu hành	Tình trạng đóng phí Vi phạm giao thông (bao gồm cả do camera)	Kiểm định xe mô tô
Tài liệu cần thiết	Giấy ghi nhận đã thanh toán	Tem dán chứng nhận đã đóng phí	Tài liệu đăng ký xe máy	Giấy chứng nhận kiểm định
Q.Lý	Công ty bảo hiểm	Sở GTVT	Cảnh sát	Cục Đường bộ (Nhà SX và cửa hàng)

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

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.5.2 Đề xuất lộ trình thực hiện đối với đăng kiểm xe máy**

Hoạt động chính	Năm	2008-2010			2011-2012			2013-2015			2016-2020		
Công tác chuẩn bị		■	■	■									
Phối hợp với cơ quan liên quan			■	■	■	■	■						
Xây dựng hệ thống			■	■	■	■	■						
Ban hành tiêu chuẩn mới					■	■	■						
Hướng dẫn nhà sản xuất và cửa hàng					■	■	■						
Ban hành luật mới								■	■	■			
Thực thi								■	■	■	■	■	■

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

## 2) Các biện pháp đối với phương tiện dành cho người khuyết tật

Vấn đề quan trọng cần thảo luận là làm thế nào để cải thiện tình trạng phương tiện cho người khuyết tật. Do vấn đề đi lại an toàn cho người khuyết tật cũng là một vấn đề khẩn cấp trong tương lai.

Dường như một trong những biện pháp phổ biến là việc miễn trừ thuế đối với phương tiện cho người khuyết tật. Ngoài ra, có một số xử lý ưu đãi, như thể hiện dưới đây:

- Hệ thống hỗ trợ lái GPLX
- Hỗ trợ mua và cải tạo phương tiện
- Ưu tiên dừng đỗ xe

Để cho phép cải tạo phương tiện, những tiêu chuẩn phương tiện sau đây cần được xác lập:

- Thiết bị trợ lái
- Tăng tốc bằng chân trái
- Xi nhan bằng chân
- Thiết bị phanh dừng xe
- Chỗ ngồi lái xe

Ở bước 1, cần có một Ủy ban chuẩn bị do các cơ quan liên quan lập ra. Chương trình thực hiện thử nghiệm được thể hiện trong bảng 4.5.3 dưới đây.

**Bảng 4.5.3 Đề xuất lộ trình đối với phương tiện cho người khuyết tật (thăm dò ý kiến)**

Hoạt động chính	Năm	2008-2010			2010-2012			2012-2015			2015-2020		
Chuẩn bị thành lập ban		■	■	■									
Nghiên cứu hệ thống hỗ trợ					■	■	■						
Thực thi luật								■	■	■			
Nghiên cứu tiêu chuẩn phương tiện					■	■	■						
Xây dựng tiêu chuẩn								■	■	■			
Thực thi								■	■	■	■	■	■

## **4.6 Xây dựng tổ chức và nguồn lực**

### **1) Chức năng của tổ chức đối với chiến lược hoạt động vận tải**

So sánh với các chương trình ATGT thông thường, các chương trình được đề xuất cần có sự phối hợp liên ngành (Bảng 5.6.1). Bảng 5.6.2 tổng hợp chức năng và nhiệm vụ của từng tổ chức trong các chương trình đề xuất.

### **2) Xây dựng hệ thống CSDL và cơ chế truy cập giữa các cơ quan liên quan**

CSDL về GPLX và phương tiện được quản lý như thế nào trong hệ thống hoạt động vận tải đề xuất là rất quan trọng. Hệ thống CSDL, việc quản lý tổ chức và các cơ quan có thể truy cập nó được thể hiện trong bảng 5.6.1 dưới đây. CSDL về GPLX nên được chia sẻ giữa Cục Đường bộ, Sở GTCC, Sở GTVT và cảnh sát. CSDL đăng kiểm phương tiện có thể được truy cập bởi Cục Đường bộ, Sở GTCC, Sở GTVT. Kết quả có thể củng cố các chương trình đề xuất.

### **3) Tìm kiếm nguồn ngân sách**

#### **(i) Nguồn ngân sách mới**

Để đảm bảo việc thực hiện các chương trình, việc tìm kiếm nguồn ngân sách là rất cần thiết. Một số chương trình đề xuất có thể giúp thu thập nguồn kinh phí, như thể hiện trong bảng 5.6.2 dưới đây, đặc biệt, hệ thống phí phương tiện có thể tạo ra một nguồn ngân quỹ lớn. Dường như những chương trình này sẽ khả thi thông qua việc phân bổ ngân sách này.

#### **(ii) Xem xét lại chi phí đào tạo lái xe**

Sự hoạt động của trung tâm đào tạo lái xe đang gặp phải khó khăn. Có thể cần đến sự kiểm soát giá cả linh hoạt để phù hợp với tình hình tăng giá nhiên liệu hoặc khoảng cách giữa các vùng miền.

**Bảng 4.6.1 Chức năng của từng cơ quan**

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

**Bảng 4.6.2 CSDL và cơ quan quản lý**

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

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

\*\* Trường hợp của giải pháp 1 và 2



**Bảng 4.6.3 Nguồn kinh phí mới**

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

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

#### 4) Phát triển nguồn nhân lực

Hệ thống này được con người vận hành. Nếu cả chất lượng và số lượng đều không được cải thiện, sẽ khó triển khai hệ thống này.

##### (i) Thành lập nhóm làm việc để đào tạo giáo viên

Hiện nay, việc Cục ĐBVN trực tiếp đào tạo giáo viên là vẫn khả thi vì số lượng giáo viên ở mức vẫn còn quản lý được. Tuy nhiên số lượng giáo viên cần phải được tăng lên ít nhất là 100% tương ứng với sự gia tăng tỷ lệ cơ giới hóa được dự báo vào năm 2020. Vì vậy việc thành lập nhóm làm việc để giải quyết vấn đề giáo dục đào tạo lái xe là cần thiết. Đặc biệt cần tập trung vào việc đào tạo giáo viên lái xe, sát hạch viên và cán bộ quản lý lái xe ở các công ty vận tải.

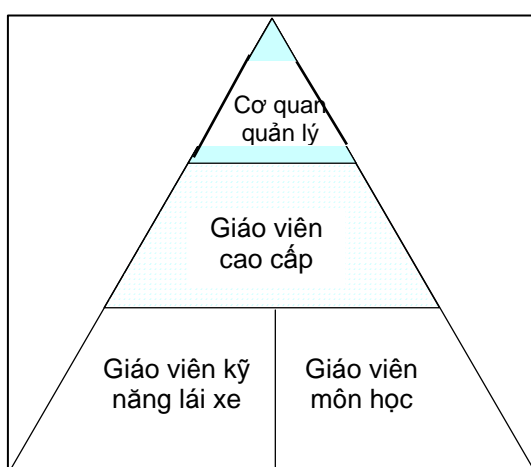
Đầu tiên, việc chuẩn bị hệ thống và nội dung nên bắt đầu từ 2010 đến 2012. Thứ hai, các chương trình được giới thiệu sẽ có hiệu lực và mở rộng để đáp ứng nhu cầu sau năm 2012. Cuối cùng, các chuyên gia có trình độ cao ở từng lĩnh vực sẽ đóng vai trò tích cực.

**Bảng 4.6. 4 Đề xuất lộ trình thực hiện đối với phát triển nguồn nhân lực**

Năm		2008-2010			2011-2012			2013-2015			2016-2020		
Hoạt động chính													
	Chuẩn bị hệ thống và nội dung												
	Đào tạo nhân lực												

Một ví dụ về phát triển nguồn nhân lực là xây dựng hệ thống đào tạo giáo viên, như (Hình 5.6.1), trong đó trách nhiệm quản lý tập trung cho Cục Đường bộ để đào tạo giáo viên cao cấp cho Sở GTCC và GTVT, và xây dựng hệ thống và nội dung. Tiếp đó, giáo viên cao cấp sẽ đảm trách công tác đào tạo. Thực tế đây là hệ thống đào tạo từng bước.

**Hình 4.6.1 Hệ thống đào tạo giáo viên**



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

## 4.7 Các chiến lược thực hiện (xem xét lộ trình)

### 1) Mốc và mục tiêu

Mục tiêu của phần này là thiết lập một hệ thống toàn diện để có thể quản lý hệ thống lái xe và phương tiện an toàn cho xã hội cơ giới tương lai vào năm 2020. Vì vậy lộ trình và mục tiêu của từng chương trình được đặt ra như trình bày trong bảng 4.7.1.

Về hệ thống cấp GPLX, hệ thống gia hạn giấy phép lái xe đối với lái xe mô tô sẽ được thực hiện vào năm 2012. Ngoài ra, trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe di động cho các lái xe mô tô chưa có bằng cũng sẽ được đưa vào áp dụng để đáp ứng nhu cầu đặc biệt là ở khu vực nông thôn. Với chiến lược lâu dài, hệ thống gia hạn GPLX trên cơ sở vi phạm giao thông sẽ được đưa vào áp dụng để quản lý những số liệu và thông tin về người lái xe bao gồm cả những vi phạm của lái xe. Hệ thống này sẽ đi vào hoạt động từ năm 2015.

Các chương trình đào tạo lái xe bao gồm việc cập nhật nội dung đào tạo và công tác đào tạo giáo viên. Hệ thống quản lý lái xe an toàn trong các công ty vận tải sẽ được đưa vào áp dụng từ năm 2015.

Về đăng ký và đăng kiểm phương tiện, phát triển nguồn nhân lực, Việt Nam sẽ cần các chương trình hoàn toàn mới để quản lý phương tiện an toàn, đảm bảo ngân sách và

khuyến khích các giáo viên lành nghề. Vì vậy năm năm đầu tiên sẽ là giai đoạn chuẩn bị để thành lập những hệ thống này. Và những hệ thống này sẽ được đưa vào áp dụng trong năm 2015.

**2) Xem xét lộ trình**

Lộ trình chi tiết cho chiến lược phát triển về lái xe an toàn và an toàn phương tiện đến năm 2020 (kế hoạch thực hiện dự kiến) được trình bày trong Bảng 4.7.2 đến bảng 4.7.4.

Như được nêu trong Bảng 4.7.4, nhu cầu ngân sách trong lĩnh vực này là trong phạm vi khoảng 50 triệu USD cho từng giai đoạn cho đến năm 2020 hoặc tổng số đến năm 2020 xấp xỉ 227,8 triệu USD.

**Bảng 4.7.1 Lộ trình và mục tiêu trong lĩnh vực này**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**Bảng 4.7.2 Dự kiến kế hoạch thực hiện 1**

Các chương trình		Mục đích	Mục tiêu	Chiến lược thực hiện	Lộ trình				2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020	Nhu cầu ngân sách cho 5 năm <sup>1</sup> (Triệu. USD)	Nguồn ngân sách dự kiến <sup>2</sup>	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp			
					08-10	10-12	13-15	15-20											
Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản (Bước 1)	Công tác chuẩn bị	Đảm bảo quản lý hiệu quả GPLX. Ngăn ngừa những hành vi lái xe nguy hiểm	Không chỉ đối với loại giấy phép B1 trở lên mà cả đối với loại từ A1 đến A4	Các lái xe ô tô sẽ được tham gia khóa bồi dưỡng về luật giao thông đường bộ v.v. Các lái xe mô tô sẽ được cung cấp tài liệu giáo trình khi gia hạn GPLX	Khóa bồi dưỡng, tài liệu giáo trình								21.9	AB	Cục ĐBVN	Bộ GDĐT			
	Đào tạo giáo viên				Đào tạo cho giáo viên												Cục ĐBVN	Bộ GDĐT, Sở GTVT	
	Ban hành luật				Ban hành quyết định												AB	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	
	Thực hiện				Thực hiện												UC	Sở GTVT	Cục ĐBVN
Hệ thống gia hạn GPLX theo vi phạm giao thông (bước2)	Thiết lập cơ sở dữ liệu	Giáo dục thích hợp đối với lái xe thường vi phạm	Lái xe hay vi phạm	Nội dung khóa bồi dưỡng và thời gian gia hạn được căn cứ trên những vi phạm của người lái xe.	Phát triển hệ thống cơ sở dữ liệu								7.0	DL	Bộ CA, Cục ĐBVN	-			
	Thiết kế hệ thống và phát triển giáo trình				Khóa bồi dưỡng, giáo trình												DL	UBAT GT QG, Cục ĐBVN	Bộ GDĐT
	Phối hợp với các cơ quan có liên quan				Thành lập ủy ban											AB	Bộ CA	Bộ GTVT, Cục ĐBVN, Sở GTVT	
	Đào tạo giáo viên				Đào tạo cho giáo viên											AB	Cục ĐBVN	Bộ GDĐT, Sở GTVT	
	Ban hành luật				Ban hành quyết định														

<sup>1</sup> Đây là yêu cầu ngân sách cho 5 năm (từ 2008 đến 2012).

<sup>2</sup> AB: Ngân sách cơ quan; UC: phí người sử dụng; RF: Quỹ đường bộ; VI: Bảo hiểm phương tiện; DL: Vốn vay phát triển; PS: khu vực tư nhân

Tập 2, Phần I: Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ năm 2020  
**Chương 4**

Các chương trình	Mục đích	Mục tiêu	Chiến lược thực hiện	Lộ trình				2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020	Nhu cầu ngân sách cho 5 năm <sup>1</sup> (Triệu USD)	Nguồn ngân sách dự kiến <sup>2</sup>	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
				08-10	10-12	13-15	15-20								
	Thực hiện					Thực hiện							UC	Sở GTVT	Cục ĐBVN Bộ CA
Tăng cường cấp GPLX mô tô cho khu vực nông thôn	Công tác chuẩn bị	Tăng cường cấp GPLX mô tô cho khu vực nông thôn bao gồm cả dân tộc thiểu số	Người dân ở khu vực nông thôn bao gồm cả dân tộc thiểu số	Các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe di động tạo cơ hội thuận tiện hơn trong việc lấy GPLX	Thiết bị							1.8	AB, DL	Cục ĐBVN	Sở GTVT
	Đào tạo giáo dục giáo viên												AB, DL	Cục ĐBVN	Sở GTVT
	Thực hiện				Thực hiện								AB, UC	Sở GTVT	
Hệ thống giấy phép lái xe đối với xe máy dưới 50cc	Điều tra	Để giảm tai nạn do người điều khiển xe máy dưới 50 cc gây ra.	Ít nhất 16 tuổi	-								-	AB	Cục ĐBVN, UBAT GTQG	Bộ GDĐT, Sở GTVT
Hệ thống GPLX cho lái xe mới	Điều tra	Để giáo dục lái xe mới	Lái xe mới	-								-	AB	Cục ĐBVN, UBAT GTQG	Bộ GDĐT, Sở GTVT

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**Bảng 4.7.2 Dự kiến kế hoạch thực hiện (tiếp)**

Các chương trình	Mục đích	Mục tiêu	Chiến lược thực hiện	Lộ trình				2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020	Nhu cầu ngân sách cho 5 năm (Triệu USD)	Nguồn ngân sách dự kiến	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp				
				08-10	10-12	13-15	15-20												
Đào tạo và sát hạch lái xe	Công tác chuẩn bị	Để đáp ứng nhu cầu thay đổi điều kiện giao thông đường bộ do tốc độ cơ giới hóa nhanh chóng và sửa đổi luật giao thông đường bộ T	Tất cả các lái xe	sửa đổi chương trình đào tạo và sát hạch lái xe nhằm đưa vào tương tác an toàn giữa tất cả những người sử dụng đường	Thành lập ủy ban								4.3	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	UBATGT QG, Bộ GDĐT				
	Phối hợp với các cơ quan có liên quan													DL, PS, AD	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	UBATGT QG, Bộ GDĐT, Sở GTVT			
	Chuẩn bị giáo trình					Chuẩn bị giáo trình về đào tạo lái xe											UC	Cục ĐBVN, Sở GTVT	Bộ GDĐT
	Chuẩn bị sách hướng dẫn cho lái xe chuyên nghiệp					Sách hướng dẫn cho lái xe chuyên nghiệp											UC	Cục ĐBVN, Sở GTVT	Bộ GDĐT
	Phát triển hệ thống đào tạo giáo viên					Đào tạo cho giáo viên											DL	Cục ĐBVN, Sở GTVT	Bộ GDĐT
	Tài liệu có nội dung mới cho đào tạo và sát hạch lái xe cho xe kéo móc					Giáo trình cho lái xe kéo móc											DL	Cục ĐBVN, Sở GTVT	Bộ GDĐT
	Hỗ trợ tài chính để đảm bảo hoạt động bền vững					Xem xét lại các quy định											AB	Bộ GTVT, Bộ tài chính	Cục ĐBVN

Tập 2, Phần I: Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ năm 2020  
**Chương 4**

Các chương trình		Mục đích	Mục tiêu	Chiến lược thực hiện	Lộ trình				2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020	Nhu cầu ngân sách cho 5 năm (Triệu USD)	Nguồn ngân sách dự kiến	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp			
					08-10	10-12	13-15	15-20											
Hệ thống Quản lý lái xe an toàn trong các công ty vận tải	Bước 1	Công tác chuẩn bị	Tăng cường việc lái xe an toàn của các loại xe khách xe tải do các công ty vận tải sở hữu	Lái xe của các công ty vận tải	Nội dung của luật kinh doanh cần được tăng cường trên quan điểm hoạt động ngăn ngừa tai nạn giao thông	Thành lập ủy ban								2.4	AB	Bộ GTVT, Cục ĐBVN			
		Phối hợp với các cơ quan có liên quan													AB	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Bộ y tế, Bộ lao động, Bộ GDĐT		
		Chuẩn bị sách hướng dẫn cho các công ty vận tải													AB	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Sở GTVT		
		Tiến hành nghiên cứu thử nghiệm					Thực hiện								AB, PS	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Sở GTVT		
	Bước 2	Khóa đào tạo ngắn hạn cho cán bộ quản lý lái xe				Lập các khóa ngắn hạn											AB	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Cục ĐBVN
		Ban hành luật				Ban hành quyết định											AB	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Cục ĐBVN
		Thực hiện					Thực hiện									AB, PS	Cục ĐBVN	Sở GTVT	

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA



**Bảng 4.7.2 Dự kiến kế hoạch thực hiện (tiếp)**

Các chương trình	Mục đích	Mục tiêu	Chiến lược thực hiện	Lộ trình				2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020	Nhu cầu ngân sách cho 5 năm (Triệu USD)	Nguồn ngân sách dự kiến	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp		
				08-10	10-12	13-15	15-20										
Hệ thống tái đăng ký phương tiện	Công tác chuẩn bị	Đảm bảo các nguồn ngân sách mới. Bảo hiểm có thể trợ giúp cho cả người vi phạm và nạn nhân. Theo dõi chính xác số lượng phương tiện. Xác định những người vi phạm bằng hệ thống theo dõi CCTV	Hệ thống bảo hiểm buộc tất cả chủ phương tiện phải chịu trách nhiệm. Sở GTVT yêu cầu tài liệu chứng nhận bảo hiểm và đăng ký khi chủ phương tiện gia hạn đăng ký phương tiện hàng năm (hoặc 2 năm). Chủ phương tiện nhận được tem đăng ký gia hạn và phải trả phí theo quy định. Cảnh sát có thể kiểm soát những người vi phạm bằng việc kiểm tra tem đăng ký.	Thành lập ủy ban								37.1	AB	Bộ GTVT	Cục ĐBVN		
	Phối hợp với các cơ quan có liên quan													AB, DF	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Bộ CA	
	Phát triển hệ thống				Thiết lập hệ thống										AB, DF	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Bộ CA
	Xây dựng hệ thống bảo hiểm				Xây dựng hệ thống bảo hiểm										AB, PS	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Công ty bảo hiểm tư nhân
	Ban hành luật				Ban hành quyết định										AB	Bộ GTVT	Cục ĐBVN
	Thực hiện				Thực hiện										UC, VI	Bộ GTVT, Cục ĐBVN	Bộ CA, Sở GTVT, Ủy ban huyện
Kiểm định kỹ thuật đối với mô tô xe máy	Công tác chuẩn bị	Phát triển đầy đủ hệ thống kiểm định mô tô xe máy. Đảm bảo nguồn ngân sách	Cưỡng chế sẽ nhằm vào xe máy cũ. Những người chủ xe máy phải đưa xe đi kiểm định tại những nơi kiểm định được ủy quyền và trình chứng nhận kiểm định khi gia hạn đăng ký xe máy. Các hãng sản xuất xe máy hoặc các nhà phân phối có thể được chỉ định là nơi thực hiện kiểm định theo ủy quyền.	Thành lập ủy ban								37.9	AB, PS	Cục Đăng kiểm, Cục ĐBVN	Nhà sản xuất		
	Phối hợp với các cơ quan có liên quan													AB, PS	Cục Đăng kiểm, Cục ĐBVN	Nhà sản xuất	
	Phát triển hệ thống				Phát triển hệ thống									AB	Cục Đăng kiểm, Cục ĐBVN		
	Ban hành các tiêu chuẩn mới				Ban hành quyết định									AB	Cục Đăng kiểm,		
	Hướng dẫn đối với các nhà sản xuất và kinh doanh				Thành lập ủy ban về mô tô xe máy									AB, PS	Cục Đăng kiểm,	Nhà sản xuất	
	Ban hành luật				Ban hành quyết định									AB	Cục Đăng kiểm,		
	Thực hiện				Thực hiện									UC	Cục Đăng kiểm,	Cục ĐBVN, Sở GTVT	

Tập 2, Phần I: Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ năm 2020  
**Chương 4**

Các chương trình		Mục đích	Mục tiêu	Chiến lược thực hiện	Lộ trình				2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020	Nhu cầu ngân sách cho 5 năm (Triệu USD)	Nguồn ngân sách dự kiến	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
					08-10	10-12	13-15	15-20								
Chiến lược cải thiện điều kiện phương tiện cho người tàn tật	Tổ chức ủy ban chuẩn bị	Đảm bảo sự đi lại cơ động cho người tàn tật	Người tàn tật	Xem xét một số biện pháp như miễn thuế phương tiện và phí đăng ký ưu tiên xử lý và tiêu chuẩn phương tiện	Thành lập ủy ban								1.0	AB	Cục Đăng kiểm, Cục ĐBVN	Bộ y tế
	Đánh giá hệ thống hỗ trợ				Phát triển hệ thống									AB	Cục ĐBVN	Cục Đăng kiểm, bộ y tế
	Ban hành luật					Ban hành quyết định								AB	Cục ĐBVN	
	Điều tra tiêu chuẩn phương tiện				Điều tra									AB	Cục ĐBVN	Cục ĐBVN, Bộ y tế
	Thiết lập tiêu chuẩn					Ban hành quyết định								AB	Cục ĐBVN	
	Thực hiện					Thực hiện								RF, VI	Cục Đăng kiểm, Cục ĐBVN	
Phát triển nguồn nhân lực	Chuẩn bị hệ thống và nội dung	Phát triển nguồn nhân lực	Giáo viên dạy lái xe và sát hạch viên	Cục ĐBVN sẽ đào tạo giáo viên cho các Sở GTVT và những giáo viên này sau đó sẽ trở thành người đào tạo giáo viên.		Phát triển hệ thống và nội dung						0.5	AB, DL	Cục ĐBVN		
	Đào tạo cán bộ					Đào tạo bắt buộc								AB, DL	Cục ĐBVN	Sở GTVT
Yêu cầu ngân sách trong phần này đến năm 2020 (triệu USD)									64.1	49.8	57.0	57.0	113.9	Tổng : USD227.8 triệu		

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 5 XÂY DỰNG QUY HOẠCH TỔNG THỂ CƯỜNG CHẾ GIAO THÔNG

### 5.1 Phương pháp quy hoạch và các vấn đề ưu tiên

Bảng sau đây tóm tắt các vấn đề ưu tiên chính trong lĩnh vực cường chế giao thông.

**Bảng 5.1.1 Các vấn đề ưu tiên chính trong lĩnh vực cường chế giao thông**

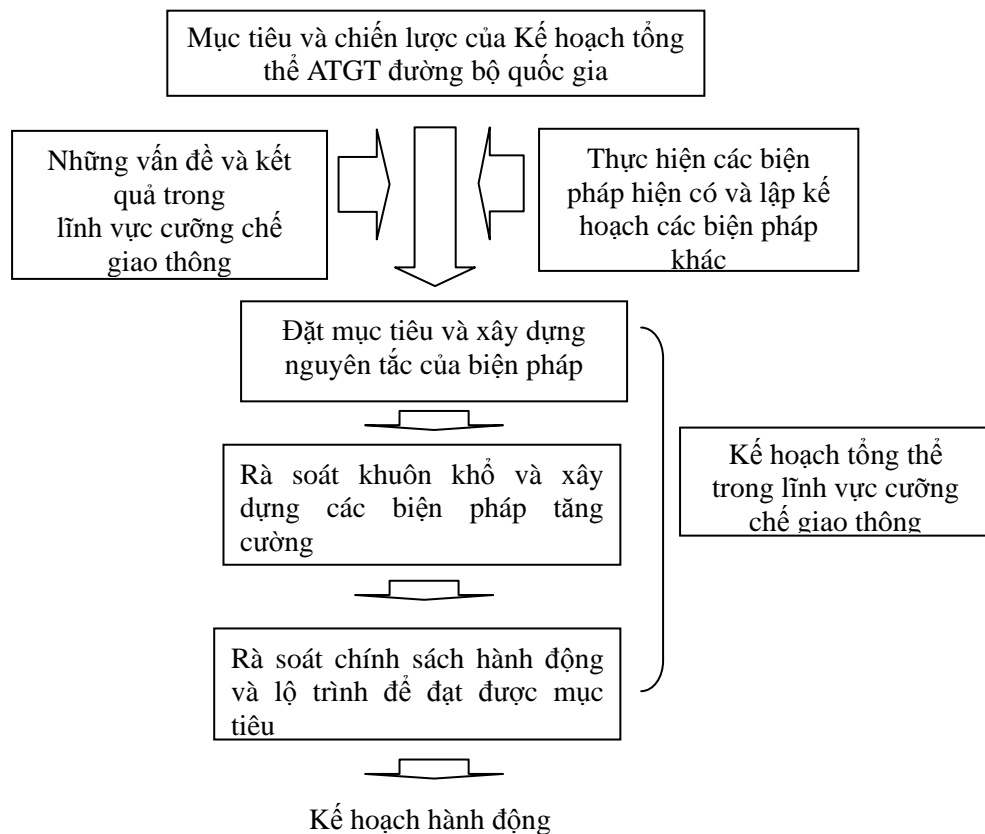
Nhóm	Vấn đề
CSGT	<ul style="list-style-type: none"><li>Cơ cấu tổ chức lực lượng CSGT để đảm bảo thực hiện hiệu quả các nhiệm vụ trong điều kiện nguồn lực có hạn.</li><li>Phát triển nguồn nhân lực của CSGT để đáp ứng các yêu cầu ngày một tăng hiện nay và mai sau.</li><li>CSGT cần được trang bị đủ phương tiện đi lại, thiết bị, công cụ và điều kiện làm việc thích hợp để thực hiện tốt các nhiệm vụ của họ.</li></ul>
Thanh tra GTVT	<ul style="list-style-type: none"><li>Củng cố tổ chức để thực hiện tốt các nhiệm vụ (ví dụ tăng biên chế, cung cấp thiết bị và công cụ...)</li><li>Xem xét tách riêng lực lượng Thanh tra hiện nay thành hai lực lượng thanh tra chuyên ngành giao thông và lực lượng thanh tra hành chính để các thanh tra viên được chuyên môn hóa hơn. Tuy nhiên việc này có những khó khăn nhất định về khuôn khổ pháp lý</li></ul>

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Chiến lược chung, mục tiêu và các vấn đề chính của “Kế hoạch tổng thể ATGT đường bộ quốc gia” đã được mô tả ở phần trên. Để thu được kết quả tối đa, điều quan trọng là thực hiện các biện pháp cụ thể của mỗi chuyên ngành. Trong lĩnh vực cường chế luật giao thông, các bước sau đây được thực hiện để đề ra quy hoạch:

- (i) Đặt mục tiêu và xây dựng các nguyên tắc của các biện pháp trong lĩnh vực cường chế giao thông,
- (ii) Rà soát và xây dựng các biện pháp tăng cường và cuối cùng
- (iii) Rà soát chính sách hành động và lộ trình để đạt mục tiêu của các biện pháp tăng cường.

**Hình 5.1.1 Quá trình rà soát kế hoạch tổng thể trong lĩnh vực cưỡng chế giao thông**



## 5.2 Đặt mục tiêu và xây dựng nguyên tắc của các biện pháp

### 1) Lĩnh vực xây dựng chính sách và mục tiêu

Ý tưởng cơ bản của kế hoạch tổng thể ATGT đường bộ quốc gia là “thực hiện một xã hội giao thông đầy tình thân ái để xóa xung đột và tai nạn giao thông”, và theo kế hoạch tổng thể đến năm 2020, sẽ giảm 50% số người chết do giao thông và tổ chức một cách hệ thống các cơ quan hữu quan. Trong “Lĩnh vực cưỡng chế giao thông”, là một trong những trụ cột chính của các biện pháp đối phó ATGT toàn diện gọi là “4Es”, ý tưởng cơ bản là “thực hiện một cách đầy đủ, hiệu quả các hoạt động theo trách nhiệm và để xứng đáng là một trong 4 mặt hoạt động chính (4Es) mà người dân đang ủng hộ rộng rãi và hơn nữa, đang hi vọng lớn”

Hơn nữa, khi rà soát các biện pháp đối phó trong lĩnh vực cưỡng chế giao thông các mục tiêu sau đây của lĩnh vực này đã được đặt ra:

“Đóng góp 20% trong mục tiêu kế hoạch tổng thể, (mục tiêu đó là giảm 50% số người chết do TNGT) bằng các biện pháp ATGT của lĩnh vực cưỡng chế giao thông”

### 2) Xây dựng nguyên tắc của các biện pháp

Vai trò của ngành cưỡng chế giao thông là quan trọng để đạt mục tiêu của Quy hoạch tổng thể nhằm giảm 50% số người chết do TNGT. Tuy nhiên, điều quan trọng là phải đảm bảo tính hiệu quả, hiệu lực của các biện pháp, bởi vì phải cần nhiều chi phí lớn để thực hiện các biện pháp cưỡng chế giao thông, đặc biệt là chi phí về con người và thời gian để đảm bảo tính hiệu lực, hiệu quả của các biện pháp. Cần tập trung vào các

vụ vi phạm gây ra TNGT. Các tai nạn đó phải làm rõ qua việc phân tích TNGT cùng với các việc sau:

- Thực hiện các hoạt động một cách có kế hoạch và hệ thống
- Rà soát thứ tự, nội dung, địa điểm và các đoạn trên cơ sở phân tích khoa học
- Thực hiện một cách toàn diện trên cơ sở tình hình hiện hữu (cả về tình hình cưỡng chế giao thông và cả tình hình đường xá, cơ sở vật chất và quản lý giao thông)
- Phát triển và cải tạo các thiết bị, vật chất một cách hệ thống, trong đó gồm cả các hệ thống mới theo quan điểm lâu dài
- Phát triển nguồn nhân lực một cách hệ thống theo quan điểm lâu dài cùng với việc đảm bảo các nguồn tài chính cần có.

### **5.3 Rà soát cơ cấu tổ chức và xây dựng các biện pháp tăng cường trong lĩnh vực cưỡng chế giao thông**

#### **1) Quan hệ giữa nguyên nhân vi phạm và các biện pháp đối phó**

Khi tiến hành cưỡng chế luật giao thông đối với người vi phạm, điều cơ bản và quan trọng nhất là hiểu rõ được nguyên nhân thật sự tại sao xảy ra việc vi phạm. Tất nhiên, người lái xe có lỗi vì họ vi phạm luật và phải chịu trách nhiệm. Tuy nhiên, không phải lúc nào cũng đổ lỗi cho người lái xe.

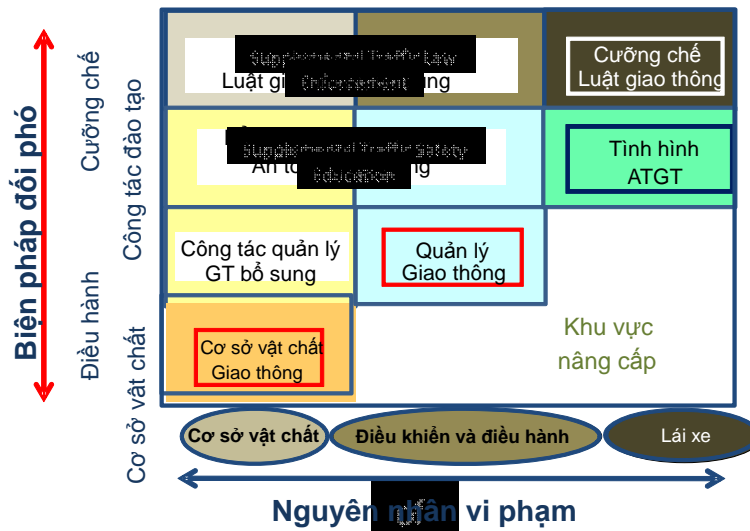
Hiểu điều này là quan trọng và không thể thiếu để xếp việc “Cưỡng chế luật giao thông” vào loại “các biện pháp không thể thiếu” để giữ “xã hội giao thông” an toàn và trật tự và thậm chí còn đưa “Cưỡng chế luật giao thông” vào loại “được nhân dân mong đợi và ủng hộ”. Đây là ý tưởng quan trọng nhất về “sự vi phạm”, không phải lúc nào cũng biện hộ cho việc thực hiện việc cưỡng chế luật giao thông, song điều quan trọng nhất là tìm ra nguồn vi phạm và biện pháp.

Bằng việc thực hiện cưỡng chế luật giao thông sau khi đã công nhận rõ ràng là chỉ có thể tìm ra các biện pháp thiết yếu bằng việc tìm ra nguồn gốc vi phạm, người sử dụng đường kể cả người đi xe đạp và đi bộ sẽ hiểu sự cần thiết của việc cưỡng chế luật giao thông và dễ dàng chấp nhận các hoạt động và thậm chí hiểu đó là các hoạt động xã hội cần thiết.

Hình 5.3.1 cho thấy khái niệm của ý tưởng nói trên. Ví dụ, nếu sự vi phạm là do bất nguồn từ “thiếu cơ sở vật chất giao thông”, thì biện pháp đối phó chủ yếu tất nhiên là “cải tạo cơ sở vật chất giao thông”, và trong các tình huống này, công tác cưỡng chế luật giao thông chỉ được đặt ở vị trí là một biện pháp để bổ xung cho sự thiếu hụt này.

Trên cơ sở các ý tưởng này, biện pháp chủ yếu trong “hoạt động cưỡng chế luật giao thông” được xác định trên cơ sở xem xét các mức dịch vụ của các cơ sở vật chất giao thông và quản lý giao thông.

**Hình 5.3.1 Quan hệ giữa nguyên nhân vi phạm và biện pháp đối phó**



**2) Ưu tiên các hoạt động cường chế giao thông**

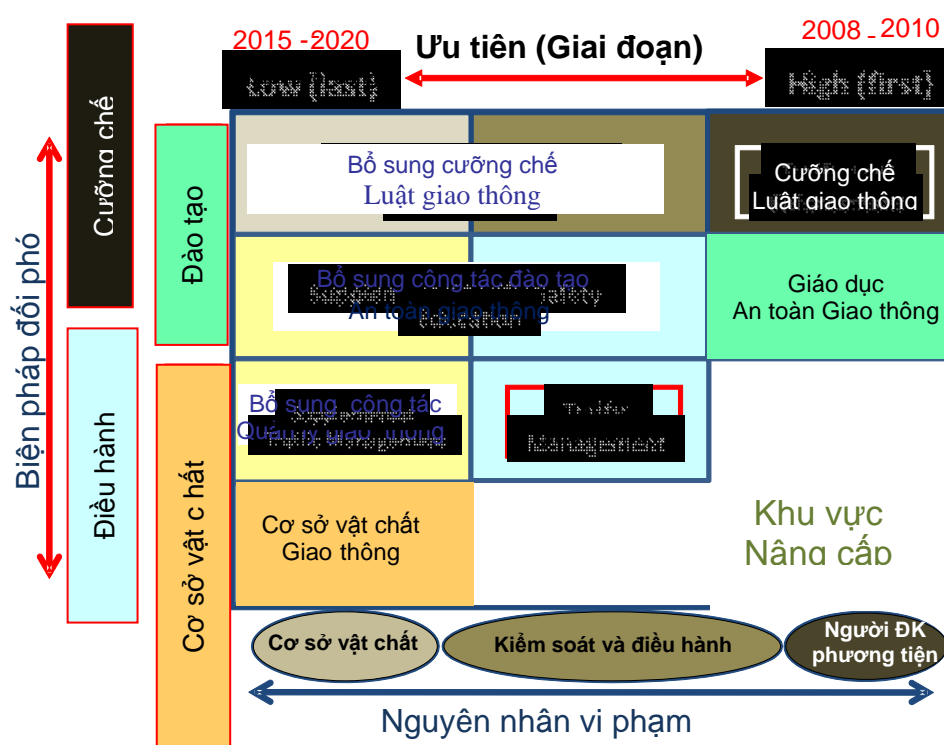
Sau khi xem xét các quan hệ giữa nguyên nhân vi phạm và các biện pháp đối phó, thứ tự ưu tiên về các hoạt động cường chế giao thông gồm cả hướng dẫn giao thông được thể hiện ở hình 5.3.2.

Đó là, việc ưu tiên hướng dẫn giao thông và cường chế cần được xác định trên quan điểm mức độ phục vụ của cơ sở vật chất giao thông và quản lý giao thông hiện có mà chúng chính là bối cảnh dẫn đến ứng xử vi phạm giao thông. Hơn nữa, thứ tự ưu tiên của các hoạt động cường chế luật giao thông có thể theo thứ tự “cường chế giao thông”, “hướng dẫn/ cường chế giao thông” và “hướng dẫn giao thông”.

Một khi đã hoàn thiện việc nâng cấp cơ sở vật chất giao thông và nâng cao công tác quản lý giao thông, nguyên nhân vi phạm chỉ do tự bản thân “người điều khiển phương tiện”, khi ấy cần cường chế nghiêm khắc xử lý vi phạm. Ngược lại, trong thực trạng môi trường giao thông chưa hoàn thiện, nghĩa là tình hình cơ sở vật chất và công tác quản lý giao thông vẫn chưa hoàn chỉnh, “các biện pháp cường chế/ hướng dẫn giao thông” là các hoạt động cường chế chính để bổ sung thực trạng môi trường giao thông chưa hoàn thiện.

Bằng việc thực hiện các hoạt động theo trật tự đề cập bên trên, các hoạt động có thể “được dân ủng hộ rộng rãi, được tổ chức tốt với mục tiêu rõ ràng”. Hơn nữa, khi xác định trật tự thực hiện trong kế hoạch tổng thể, điều quan trọng là cần nghĩ đến các thứ tự được đề cập ở trên. Đây là một trong những ý tưởng chính, ý tưởng về việc tuân thủ thứ tự thực hiện.

**Hình 5.3.2 Thứ tự ưu tiên về cưỡng chế và hướng dẫn giao thông**

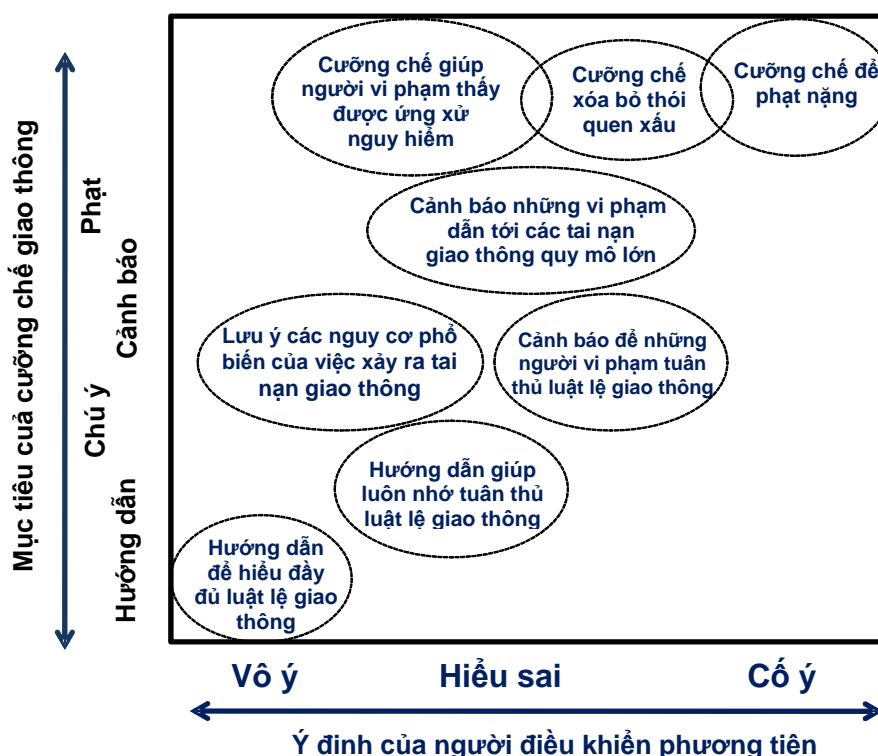


**3) Các hoạt động cưỡng chế giao thông và mong muốn của người điều khiển phương tiện**

Điều cũng rất quan trọng khi thực hiện các hoạt động cưỡng chế giao thông là việc xem xét mức độ vi phạm của người điều khiển phương tiện. Khi thực hiện cưỡng chế luật giao thông nếu người điều khiển có hành động cố ý vi phạm thì cần phải nghiêm khắc xử phạt. Mặt khác, nếu người điều khiển phương tiện vi phạm lỗi đơn giản không cố ý thì cần chỉ cho họ thấy rõ lỗi vi phạm và họ cần giữ cảnh giác trước lỗi vi phạm.

Hoạt động cưỡng chế giao thông nên dựa trên việc xem xét mức độ vi phạm của người điều khiển phương tiện, cần xem xét ý thức của người vi phạm khi thực hiện cưỡng chế để việc thực hiện các hoạt động được dân ủng hộ, thậm chí được mong muốn.

**Hình 5.3.3** Khái niệm về xác định chương trình cưỡng chế an toàn giao thông



**Bảng 5.3.1** Ví dụ về mức độ cưỡng chế theo lỗi của người vi phạm

Vi phạm	Mức độ cưỡng chế
Đi vội vào ngã tư khi đèn tín hiệu giao thông bật đỏ	phạt nặng
Mặc dù người vi phạm biết được tốc độ giới hạn nhưng vẫn lái xe với tốc độ cao do công việc gấp	phạt nặng
Do mới đi lần đầu đường này nên không biết chỗ nào cấm rẽ trái	cảnh cáo
Không dự tính có người đi bộ đột ngột chạy ra	cảnh cáo
Người đi bộ vượt nhanh qua đường vì tín hiệu đèn dành cho người đi bộ chuyển sang màu đỏ	cảnh cáo
Đỗ xe do không biết đó điểm cấm đỗ xe	cảnh cáo

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 4) Khung biện pháp cưỡng chế giao thông mạnh

Sau khi xem xét những bản chất chủ yếu được đề cập trên, và các khái niệm để xác định chương trình cưỡng chế an toàn giao thông, khuôn khổ về các hoạt động cưỡng chế luật giao thông trong Quy hoạch tổng thể sẽ được rà soát. Kết quả là, “chiến lược tổng thể” về hoạt động cưỡng chế luật giao thông trong Quy hoạch tổng thể được đặt ra như sau: “Thúc đẩy các hoạt động cưỡng chế luật giao thông hiệu quả được người dân ủng hộ rộng khắp, được tổ chức tốt cùng với các mục tiêu rõ ràng”

Trên cơ sở này, cần đề ra các biện pháp thực hiện chủ yếu cho chiến lược cơ bản từ chiến lược 1 đến chiến lược 6 nêu trên:

- (i) Hướng dẫn an toàn giao thông đối với công tác đào tạo những người sử dụng



đường còn yếu kém hoặc thiếu kinh nghiệm.

(ii) Hướng dẫn giao thông để hướng người sử dụng đường bộ yếu kém hoặc thiếu kinh nghiệm tới xã hội giao thông an toàn.

(iii) Cưỡng chế luật giao thông mạnh và tích cực để loại trừ hoàn toàn những tội phạm trong xã hội giao thông

**Bảng 5.3.2 Khuôn khổ của các biện pháp thực hiện cưỡng chế luật giao thông trong kế hoạch tổng thể và phân bổ kinh phí thiết bị của Bộ Công an**

Tổng 615,5 triệu USD

Chiến lược	Số	Chiến thuật	Giai đoạn				Cơ quan chủ đạo	Các cơ quan tham gia	Ngân sách (triệu USD) (Bộ CA)
			I	II	III	IV			
Thúc đẩy các hoạt động cưỡng chế giao thông hiệu quả, được ủng hộ rộng rãi của người dân và được tổ chức tốt với các mục tiêu rõ ràng.	1	Hướng dẫn an toàn giao thông để đào tạo tốt những người sử dụng đường còn yếu kém hay thiếu kinh nghiệm					Bộ CA	Bộ GD & ĐT Bộ GTVT	17,5
		Hướng dẫn giao thông để hướng người sử dụng đường thiếu kinh nghiệm đến xã hội giao thông an toàn					Bộ CA	Bộ GD & ĐT Bộ GTVT	28,1
		Cưỡng chế luật giao thông mạnh và tích cực để xóa kẻ tội phạm trong xã hội giao thông					Bộ CA	Bộ GD & ĐT Bộ GTVT	33,1
	2	Quan hệ công cộng về Cưỡng chế và hướng dẫn an toàn giao thông					Bộ CA	Bộ GD & ĐT Bộ GTVT	45,3
	3	Phối hợp với các cơ quan hữu quan về các biện pháp đối phó an toàn giao thông					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GD & ĐT	36,0
	4	Lưu hồ sơ tài liệu về cưỡng chế và hướng dẫn an toàn giao thông, và các bản đánh giá hoạt động					Bộ CA	Bộ GTVT	45,7
5	Phát triển nguồn nhân lực về cưỡng chế và hướng dẫn an toàn giao thông					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GD & ĐT	64,3	
6	Chuẩn bị và phát triển các thiết bị về cưỡng chế và hướng dẫn an toàn giao thông					Bộ CA	Bộ GTVT	26,2	
Thiết bị								319,2	
		Một số chương trình bắt đầu thực hiện							
		Hơn một nửa chương trình bắt đầu thực hiện							
		Tất cả chương trình đang thực hiện							

\*) "Số" là chiến lược cơ bản số, lộ trình I: 2008-2010, II: 2010-2012, III: 2012-2015, IV: 2015-2020

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 5.4 Chương trình phát triển năng lực cưỡng chế giao thông

### 1) Hướng dẫn an toàn giao thông về công tác đào tạo người sử dụng đường bộ còn yếu kém hoặc thiếu kinh nghiệm

Nội dung của chương trình, địa điểm thực hiện, sắp xếp nhân sự, yêu cầu thiết bị, chi phí cần có, mục tiêu chương trình và các vấn đề để đạt mục tiêu, lộ trình và giai đoạn và kết quả dự kiến được tóm tắt ở bảng 5.4.1.

**Bảng 5.4.1 Tổng kết chương trình thực hiện**

Sách lược	Hướng dẫn an toàn giao thông để đào tạo cho những người sử dụng đường bộ thiếu kinh nghiệm hoặc còn yếu kém				
Chương trình số.	1-1-1~5	Cơ quan chủ chốt	Bộ CA	Cơ quan tham gia	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
<b>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN</b>	Hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố cho người đi xe máy, lái xe trẻ, người đi bộ và v.v... và hướng dẫn an toàn giao thông tại chỗ cách lái xe tại các điểm và các đoạn đen.				
Nội dung	1-1-1 Hướng dẫn an toàn giao thông người đi xe máy, người đi bộ 1-1-2 Hướng dẫn cách lái xe an toàn tại các điểm và các đoạn đen. 1-1-3 Hướng dẫn cách lái xe an toàn trong các giờ cao điểm trên đường phố. 1-1-4 Hướng dẫn mạnh về an toàn giao thông đối với các lái xe trẻ 1-1-5 Hướng dẫn cách lái xe an toàn khi đi sát xe tải và xe bus				
Địa điểm thực hiện	Tại các địa điểm thấy nhiều vi phạm và nơi qua đường người đi bộ đi qua nguy hiểm. cộng với các điểm đen, đoạn đen.				
Sắp xếp nhân sự	3-5 Cảnh sát/địa điểm (Đồn công an sẽ đặt tại SC-XX; mã đồn)				
Các thiết bị cần có	3-5 còi, 3-5 gậy tuần đêm, 3-5 bộ đàm không dây/địa điểm trừ xe mô tô và ô tô tuần tra của cảnh sát (1 Còi 1 gậy tuần đêm, 1 bộ đàm không dây/cảnh sát)				
Chi phí cần có	Quy hoạch, chi phí lưu trữ và đánh giá, không bao gồm chi phí các thiết bị và nhân sự				
Mục tiêu chương trình	Đào tạo những người sử dụng đường bộ thiếu kinh nghiệm hay còn yếu kém.				
Các vấn đề để đạt mục tiêu	Số lượng và năng lực của Cảnh sát còn hạn chế cùng với hạn chế về các thiết bị cần có.				
Lộ trình \$ Giai đoạn	2013 đến 2020 (Thời điểm thực hiện sẽ thích hợp sau khi cảnh sát đã được tin cậy qua việc thực hiện phạt nghiêm khắc)				
Kết quả mong đợi	Giảm hơn 80% vụ vi phạm do kinh nghiệm yếu kém và người sử dụng đường bộ thiếu kinh nghiệm (người đi bộ, người đi xe máy và lái xe)				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 2) Hướng dẫn giao thông để dẫn những người sử dụng đường bộ thiếu kinh nghiệm đến với xã hội giao thông an toàn

Nội dung của chương trình, địa điểm thực hiện, sắp xếp nhân sự, yêu cầu thiết bị, chi phí cần có, mục tiêu chương trình và các vấn đề để đạt mục tiêu, lộ trình và giai đoạn và kết quả như mong muốn được đúc kết ở bảng 5.4.2.

**Bảng 5.4.2 Tóm tắt chương trình thực hiện**

Sách lược	Hướng dẫn giao thông để dẫn những người sử dụng đường bộ thiếu kinh nghiệm đến với xã hội giao thông an toàn				
Chương trình số.	1-2-1~5	Cơ quan chủ chốt	Bộ CA	Cơ quan tham gia	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN	Hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố và cảnh báo người đi xe máy, lái xe trẻ, và v.v...và hướng dẫn trên đường cách lái xe an toàn tại các điểm và các vùng đen.				
Nội dung	1-2-1 Hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh báo người đi xe máy, người đi bộ 1-2-2 Hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh báo cách lái xe tại các điểm và các vùng đen. 1-2-3 Hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh báo cách điều khiển xe trong suốt giờ cao điểm trên các đường phố. 1-2-4 Hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh cáo mạnh mẽ đối với lái xe trẻ 1-2 5 Hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh báo cách lái xe chạy sát xe tải và xe bus				
Địa điểm thực hiện	Những địa điểm thấy nhiều người đi xe máy vi phạm và nơi qua đường của người đi bộ thấy nhiều người đi bộ vượt qua nguy hiểm.				
Bố trí nhân sự	3-5 Cảnh sát/địa điểm (Đồn công an sẽ dựa trên SC-XX; mã đồn)				
Các thiết bị cần có	3-5 còi, 3-5 gậy tuần đêm, 3-5 radio không dây/địa điểm ngoại trừ xe mô tô và ô tô tuần tra của cảnh sát (1 Còi 1 gậy tuần đêm, 1 bộ đàm vô tuyến/cảnh sát)				
Chi phí cần có	Quy hoạch, lập hồ sơ và chi phí đánh giá, không bao gồm chi phí về thiết bị và nhân sự				
Mục tiêu chương trình	Hướng người sử dụng đường bộ thiếu kinh nghiệm đến với xã hội giao thông an toàn				
Các vấn đề để đạt mục tiêu	Số lượng và năng lực của Cảnh sát cộng với hạn chế về các thiết bị cần có.				
Lộ trình \$ Giai đoạn	2011 đến 2020 (Thời gian thực hiện sẽ thích hợp sau khi thực hiện phạt nghiêm khắc)				
Kết quả mong đợi	Giảm hơn 80% vụ vi phạm do các lái xe còn thiếu kinh nghiệm, yếu kém)				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 3) Tăng cường và củng cố mạnh mẽ để xoá hoàn toàn tội phạm trong xã hội giao thông

Nội dung chương trình, địa điểm thực hiện, sắp xếp nhân sự, thiết bị yêu cầu, chi phí cần có, mục tiêu chương trình và các vấn đề để đạt mục tiêu, lộ trình và giai đoạn và kết quả như mong muốn được tóm tắt ở bảng 5.4.3.

**Bảng 5.4.3 Tóm tắt chương trình thực hiện**

Sách lược	Tăng cường và cưỡng chế mạnh để xoá hoàn toàn tội phạm trong xã hội giao thông				
Chương trình số.	1-3-1~5	Cơ quan chủ chốt	Bộ CA	Cơ quan tham gia	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN	Tăng cường và cưỡng chế giao thông mạnh đối với kẻ vi phạm đạo đức, đặc biệt đối với vượt tốc độ, vượt đèn đỏ, thiếu niên lái xe.				
Nội dung	Tăng cường và cưỡng chế giao thông mạnh đối với kẻ vi phạm đạo đức : 1-3-1 Vượt quá tốc độ, vượt đèn đỏ và v.v... 1-3-2 Tại các điểm đen và các khu vực đen 1-3-3 Trên các đường phố 1-3-4 Thiếu niên điều khiển phương tiện 1-3-5 Người lái xe tải và xe buýt				
Địa điểm thực hiện	Địa điểm thấy nhiều vi phạm đạo đức, đặc biệt là thiếu niên điều khiển phương tiện và những người lái xe tải và xe buýt				
Tổ chức nhân sự	4-8 Cảnh sát/địa điểm (Đồn công an sẽ đặt tại SC-XX; mã đồn)				
Các thiết bị cần	4-8 Còi, 4-8 gậy tuần đêm, 4-8 radio không dây/địa điểm 1-2 thiết bị bắn tốc độ, 1-2 máy camera, 1-2 camera kỹ thuật số ngoại trừ xe mô tô và ô tô tuần tra của cảnh sát. (1 Còi, 1 gậy tuần đêm, 1 bộ đàm vô tuyến/cảnh sát) (1-2 thiết bị bắn tốc độ/địa điểm, 1-2 camera/ địa điểm, các biện pháp khác)				
Chi phí cần có	Quy hoạch, lập hồ sơ và chi phí đánh giá, không bao gồm chi phí về thiết bị và nhân sự				
Mục tiêu chương trình	Tăng cường và cưỡng chế mạnh để triệt để hoàn toàn t ội phạm trong xã hội giao thông				
Các vấn đề để đạt mục tiêu	Số lượng và năng lực của Cảnh sát còn hạn chế cộng với sự hạn chế về các thiết bị cần có				
Lộ trình \$ Giai đoạn	2008 đến 2020 (Chương trình này là ưu tiên đầu tiên của kế hoạch thực hiện)				
Kết quả mong đợi	Giảm hơn 95% vụ vi phạm do người vi phạm và giảm 95% số vụ tai nạn do người vi phạm gây ra				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 4) Quan hệ công cộng và hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế

Nội dung chương trình, địa điểm thực hiện, sắp xếp nhân sự, thiết bị yêu cầu, chi phí cần có, mục tiêu chương trình và các vấn đề để đạt mục tiêu, lộ trình và giai đoạn và kết quả như mong muốn được đúc kết ở bảng 5.4.4.

**Bảng 5.4.4 Tóm tắt chương trình thực hiện**

PHƯƠNG PHÁP	Quan hệ công chúng về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế				
Chương trình số.	2-1-1~3	Cơ quan chủ chốt	Bộ CA	Cơ quan tham gia	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN	Quan hệ công chúng về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế, bao gồm tình hình hiện tại về vi phạm giao thông, kế hoạch thực hiện và kết quả thực hiện				
Nội dung	2-1-1 Rà soát và thiết lập các quan hệ công chúng về hướng hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế 2-1-2 Tình hình hiện tại về vi phạm giao thông và kế hoạch thực hiện hướng dẫn an toàn giao thông/cưỡng chế 2-1-3 Kết quả thực hiện hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế				
Địa điểm thực hiện	Những địa điểm thấy nhiều người đi xe máy vi phạm và nơi qua đường của người đi bộ thấy nhiều người đi bộ vượt qua nguy hiểm				
Tổ chức nhân sự	3-5 Cảnh sát/địa điểm (địa điểm khác) (Đồn công an đặt tại SC-XX; mã đồn)				
Các thiết bị cần	3-5 Còi, 3-5 gậy tuần đêm, 3-5 bộ đàm vô tuyến /địa điểm ngoại trừ xe mô tô và ô tô tuần tra của cảnh sát. (1 Còi, 1 gậy tuần đêm, 1 bộ đàm vô tuyến /cảnh sát)				
Chi phí cần	Quy hoạch, lập hồ sơ và chi phí đánh giá, không bao gồm chi phí về thiết bị và nhân sự				
Mục tiêu chương trình	Giảm số vụ vi phạm giao thông, và nâng cao hiểu biết của người sử dụng đường bộ về quy tắc giao thông và tinh thần chấp hành luật				
Các vấn đề để đạt mục tiêu	Số lượng và năng lực hướng dẫn tại chỗ và cưỡng chế của CS còn hạn chế.				
Lộ trình & Giai đoạn	2008 đến 2020 (Thực hiện từng bước là mong muốn của kế hoạch)				
Kết quả mong đợi	Giảm hơn 90% vụ vi phạm giao thông do thiếu hiểu biết về luật lệ giao thông				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### **5) Sự phối hợp giữa các cơ quan hữu quan trong những biện pháp đối phó an toàn giao thông**

Nội dung chương trình, địa điểm thực hiện, sắp xếp nhân sự, thiết bị yêu cầu, chi phí cần có, mục tiêu chương trình và các vấn đề để đạt mục tiêu, lộ trình và giai đoạn và kết quả như mong muốn được đúc kết ở bảng 5.4.5

**Bảng 5.4.5 Tóm tắt chương trình thực hiện**

Sách lược	Phối hợp giữa các cơ quan hữu quan về những biện pháp đối phó an toàn giao thông				
Chương trình số.	3-1-1~3	Cơ quan chủ chốt	Bộ CA	Cơ quan tham gia	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN	Phối hợp giữa các cơ quan hữu quan về những biện pháp đối phó an toàn giao thông, trao đổi quan điểm với tất cả những người tham gia				
Nội dung	<p>3-1-1 Rà soát và thiết lập các quan hệ công chúng về cách phối hợp với các cơ quan hữu quan</p> <p>3-1-2 Trình bày tình hình hiện tại về việc hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế, và trao đổi quan điểm với tất cả những người tham gia.</p> <p>3-1-3 Trình bày các vấn đề hiện tại về cơ sở vật chất giao thông và công tác quản lý giao thông liên quan tới hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế, và trao đổi quan điểm với tất cả những người tham gia.</p>				
Địa điểm thực hiện	Chưa xác định Chủ yếu họp trong phòng				
Tổ chức nhân sự	1-2 Cảnh sát quy hoạch/(đồn cảnh sát) và 2-3 cảnh sát phụ trách/(đồn cảnh sát)				
Các thiết bị cần	Chưa xác định Chỉ cần các thiết bị bàn giấy thông thường				
Chi phí cần	Chi phí quy hoạch và đánh giá ngoại, trừ chi phí về thiết bị và nhân sự				
Mục tiêu chương trình	Có công nhận chung của các cơ quan hữu quan				
Các vấn đề để đạt mục tiêu	Phối hợp hệ thống gặp khó khăn vì khó trong việc chọn lựa của lãnh đạo				
Lộ trình \$ Giai đoạn	2008 đến 2020 (thực hiện từng bước đạt được mong muốn của kế hoạch)				
Kết quả mong đợi	Tăng hơn 50% các biện pháp đối phó toàn diện nhờ phối hợp của các cơ quan hữu quan				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### **6) Hồ sơ hoạt động và đánh giá về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế**

Nội dung chương trình, địa điểm thực hiện, sắp xếp nhân sự, thiết bị yêu cầu, chi phí cần có, mục tiêu chương trình và các vấn đề để đạt mục tiêu, lộ trình và giai đoạn và kết quả như mong muốn được đúc kết ở bảng 5.4.6.

**Bảng 5.4. 6 Tóm tắt chương trình thực hiện**

Sách lược	Hồ sơ hoạt động và đánh giá về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế				
Chương trình số.	4-1-1~3	Cơ quan chủ chốt	Bộ CA	Cơ quan tham gia	Bộ GDĐT, Bộ GTVT
<b>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN</b>	Lập hồ sơ và đánh giá của hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế và quy hoạch hoạt động trên cơ sở đánh giá				
Nội dung	4-1-1 Lập hồ sơ về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế 4-1-2 Đánh giá các hoạt động 4-1-3 Quy hoạch hoạt động trên cơ sở đánh giá				
Địa điểm thực hiện	Không có hạng mục thích hợp				
Tổ chức nhân sự	1-2 Cảnh sát quy hoạch/(đồn cảnh sát) và 2-3 cảnh sát phụ trách/( đồn cảnh sát)				
Các thiết bị cần có	1 máy tính trạm/( đồn cảnh sát), 1 máy tính trung tâm/(thành phố hoặc tỉnh), 1 máy tính trung tâm (Bộ CA)				
Chi phí cần	Chi phí quy hoạch và đánh giá ngoại trừ chi phí về thiết bị và nhân sự				
Mục tiêu chương trình	Có thể quy hoạch hệ thống các hoạt động cưỡng chế				
Các vấn đề để đạt mục tiêu	Sự thống nhất định dạng đầu vào, phát triển hệ thống mạng nội bộ, phụ trách phát triển nhân sự				
Lộ trình \$ Giai đoạn	2008 đến 2020 (thực hiện từng bước đạt được mong muốn của kế hoạch )				
Kết quả mong đợi	Tăng hơn 50% chi phí/lợi ích của các hoạt động cưỡng chế				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 7) Phát triển nguồn nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế

Nội dung của chương trình, địa điểm thực hiện, sắp xếp nhân sự, thiết bị yêu cầu, chi phí cần thiết, mục tiêu chương trình và các vấn đề để đạt mục tiêu, lộ trình và giai đoạn và kết quả như mong muốn được đúc kết ở bảng 5.4.7.

**Bảng 5.4.7 Tóm tắt chương trình thực hiện**

PHƯƠNG PHÁP		Phát triển nguồn nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế			
Chương trình số.	5-1-1~5	Cơ quan chủ chốt	Bộ CA	Cơ quan tham gia	Bộ GTVT, Bộ GDĐT
<b>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN</b>	Rà soát chính sách phát triển nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế, và phát triển hệ thống đào tạo trong việc phát triển nhân lực				
<b>Nội dung</b>	5-1-1 Rà soát chính sách phát triển nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế 5-1-2 Phát triển hệ thống đào tạo về việc phát triển nhân lực 5-1-3 Đào tạo người mới bắt đầu 5-1-4 Đào tạo các lãnh đạo trung cấp 5-1-5 Đào tạo các nhà cấp cao				
<b>Địa điểm thực hiện</b>	Đơn vị đào tạo của cảnh sát tỉnh Học viện cảnh sát quốc gia				
<b>Tổ chức nhân sự</b>	20 đến 30 cảnh sát/học viện cấp tỉnh (/cấp thành phố) 30 đến 50 cảnh sát/học viện quốc gia				
<b>Các thiết bị cần có</b>	Tài liệu đào tạo				
<b>Chi phí cần có</b>	Chi phí quy hoạch, lập hồ sơ và đánh giá ngoại trừ chi phí thiết bị và nhân sự				
<b>Mục tiêu chương trình</b>	Phát triển khả năng cảnh sát về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế				
<b>Các vấn đề để đạt mục tiêu</b>	Đào tạo giảng viên, phù hợp với hệ thống thăng cấp				
<b>Lộ trình \$ Giai đoạn</b>	2008 đến 2020 (thực hiện từng bước đạt được mong muốn của kế hoạch)				
<b>Kết quả mong đợi</b>	Tăng hơn 60% về mức tin cậy của cảnh sát				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### **8) Chuẩn bị và phát triển các thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế**

Nội dung của chương trình, địa điểm thực hiện, sắp xếp nhân sự, thiết bị yêu cầu, chi phí cần, mục tiêu chương trình và các vấn đề để đạt mục tiêu, lộ trình và giai đoạn và kết quả như mong muốn được đúc kết ở bảng 5.4.8.



**Bảng 5.4. 8 Tóm tắt chương trình thực hiện**

PHƯƠNG PHÁP	Chuẩn bị và phát triển các thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế				
Chương trình số.	6-1-1~3	Cơ quan chủ chốt	Bộ CA	Cơ quan tham gia	Bộ GTVT
CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN	Mua các thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế và yêu cầu phát triển các thiết bị mới				
Nội dung	6-1-1 Mua các thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế 6-1-2 Yêu cầu phát triển các thiết bị mới về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế 6-1-3 Tăng cường thiết bị hướng dẫn và cưỡng chế mới, kể cả hình thành kế hoạch mua sắm 6-1-4 Phát triển hệ thống camera IT trên một số quốc lộ chính				
Địa điểm thực hiện	Cảnh sát thành phố và cảnh sát tỉnh				
Tổ chức nhân sự	1-2 cảnh sát quy hoạch/(đồn cảnh sát) và 2-3 cảnh sát phụ trách/( đồn cảnh sát)				
Các thiết bị cần	Không có hạng mục thích hợp				
Chi phí cần	Chi phí quy hoạch và đánh giá ngoại trừ chi phí nhân sự				
Mục tiêu chương trình	1) Tăng hiệu quả về hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế				
Các vấn đề để đạt mục tiêu	Thăng cấp nhân sự (Cần thành lập viện nghiên cứu quốc gia về khoa học cảnh sát )				
Lộ trình & Giai đoạn	2008 đến 2020 (thực hiện từng bước đạt được mong muốn của kế hoạch)				
Kết quả mong đợi	Tăng hơn 30% chi phí/lợi ích của các hoạt động cưỡng chế giao thông				

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 5.5 Tăng cường năng lực công tác của Thanh tra GTVT

Quốc hội ngày 13 tháng 11 năm 2008 đã thông qua Luật giao thông đường bộ sửa đổi. Điều 86 quy định, Thanh tra đường bộ là thanh tra chuyên ngành và có nhiệm vụ, quyền hạn như sau:

- 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;
- 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;

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

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 (xem phần II.6.10, hình II.6.10.1). 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.

Chương trình nâng cao năng lực công tác của Thanh tra GTVT gồm 03 thành phần chính như sau:

### **1) Khuôn khổ thể chế và tổ chức**

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).

Việc đầu tiên là đề xuất xem xét tách riêng lực lượng thanh tra chuyên ngành giao thông và lực lượng thanh tra hành chính. Như đã nêu trong phần II, chương 6; 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.

Việc thứ hai là về thể chế. Hệ thống Thanh tra GTVT được thành lập theo Nghị định số 136/2004/NĐ-CP ngày 16-06-2004 của Chính phủ, theo đó, có Thanh tra GTVT không những ở cấp Bộ và Sở GTVT, mà còn có Thanh tra GTVT ở cấp Cục (như Cục Đường bộ VN). Trong khi đó, Luật Thanh tra số 22/2004/QH11 do Quốc hội thông qua trước một ngày, ngày 15-06-2004, lại không quy định có Thanh tra ở cấp Cục. Do vậy, việc hài hòa các quy định pháp luật ở đây cần được thực hiện.

Việc thứ ba, các thanh tra GTVT trong khi làm nhiệm vụ, cần có quan hệ công tác chặt chẽ với chính quyền địa phương, CSGT, Cục Đăng kiểm cùng các lực lượng hỗ trợ khác. Do vậy, cần có các quy chế công tác và phối hợp chặt chẽ.

### **2) Phát triển nguồn nhân lực**

Trong giai đoạn củng cố và phát triển này, có các nội dung công việc như sau:

- Củng cố về nhân lực sao cho thanh tra GTVT ở các cấp có đủ nhân lực cần thiết cho nhiệm vụ của mình. Có thể thực hiện trong việc xây dựng đề án Tăng cường biên chế, trang thiết bị, giai đoạn 2009-2010 và trình duyệt.

- Hoàn chỉnh một hệ thống chương trình đào tạo ban đầu và đào tạo nâng cao cho Thanh tra GTVT ở các bậc, ngạch khác nhau;
- Nghiên cứu hình thành một bộ phận chuyên trách về đào tạo, bồi dưỡng Thanh tra GTVT tại một vài cơ sở đào tạo.

### **3. Cải thiện điều kiện làm việc**

Như đã biết, thanh tra GTVT không cần những thiết bị đặc chủng, họ chỉ dùng các thiết bị thông thường như xe ô, máy văn phòng và các công cụ cường chế đơn giản. Do vậy, đây không phải là vấn đề lớn, những vấn đề cần được quan tâm. Nhưng điều kiện về mặt bằng làm việc thì nhiều nơi còn khó khăn, do đó cần được lưu ý giải quyết.

## **5.6 Chiến lược thực hiện**

Lộ trình thực hiện mục tiêu được xác định trên cơ sở các chính sách hành động, còn các chính sách này phụ thuộc vào bản chất riêng của hoạt động cường chế, như sau:

- (i) Cường chế nghiêm khắc, chặt chẽ và kiên trì đối với những người cố tình vi phạm. Đây là ưu tiên đầu tiên.
- (ii) Mặt khác, mức cường chế cần bớt nghiêm khắc hơn với những người mới bắt đầu hoặc ít biết hoặc dễ bị tổn thương bởi TNGT vì thiếu hiểu biết hay thiếu khả năng
- (iii) Ngoài ra, mức độ dịch vụ của hạ tầng cơ sở và mức độ tuyên truyền giáo dục cũng cần để ý để xác định mức độ ưu tiên. Chính sách này là cần thiết để đồng đảo quần chúng thấy tính hợp lý của công tác cường chế.

Quá trình hướng dẫn giao thông và thực hiện cường chế thấy trong hình 5.6.1. Như thấy trong hình này, có 5 bước trong quá trình và nội dung của từng bước được tóm tắt như sau:

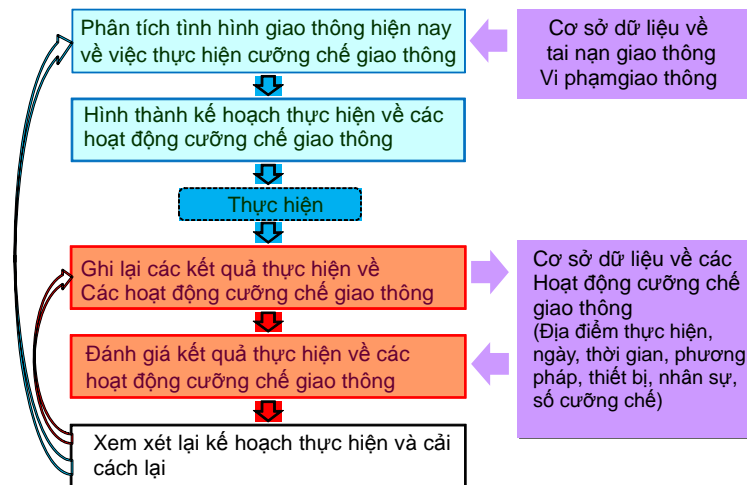
- (i) Là bước đầu tiên, để hiểu rõ tình hình giao thông hiện nay liên quan tới hướng dẫn giao thông và các hoạt động cường chế, phân tích dữ liệu về tai nạn giao thông và vi phạm giao thông là cần thiết. Trong bước này, cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông và vi phạm giao thông là không thể thiếu, tuy nhiên, nó vẫn chưa sẵn sàng cho việc sử dụng, cần xem xét về các phương tiện khác. Dữ liệu thu được như qua phiếu điều tra khảo sát đối với những người cảnh sát giỏi, kinh nghiệm hay những người thích hợp phụ trách có thể là một nguồn trong những dữ liệu liên quan mặc dù độ tin cậy của dữ liệu thấp.

Kết quả từ bước này cho thấy loại vi phạm nào phải dùng cường chế nghiêm công với loại hình vi phạm chỉ cần hướng dẫn hay đào tạo tốt để dẫn tới xã hội an toàn giao thông. Thêm vào đó, các địa điểm và thời gian thực hiện cần phải rõ ràng bằng những kết quả của bước này.

- (ii) Đối với bước kế tiếp, dựa trên kết quả của bước đầu, hướng dẫn giao thông và kế hoạch thực hiện cường chế sẽ được xây dựng. Ở đây, địa điểm thực hiện, thời gian và tần suất hơn nữa các phương pháp thực hiện sẽ được xây dựng và các kế hoạch mua các thiết bị và nhân công được yêu cầu cũng được thực hiện

- (iii) Bước 3 lập hồ sơ các hoạt động thực hiện và các kết quả này. Các vụ vi phạm điển hình, phương pháp, tình hình thực hiện và nhân sự, địa điểm, ngày, thời gian của hướng dẫn giao thông và thực hiện cưỡng chế cùng với kết quả thực hiện đều được lưu. Vì vậy, ngay từ lúc bắt đầu của bước này, trước khi thực hiện, các tài liệu cần và thiết bị liên quan cho việc lập hồ sơ cần được chuẩn bị. Chúng là các dạng hồ sơ, phương tiện đầu vào và đầu ra, hệ thống và v.v...

Hình 5.6.1 Quá trình thực hiện cưỡng chế giao thông



- (iv) Và bước thứ 4 là đánh giá kết quả thực hiện. Ở đây, trước khi đánh giá cần phân tích:

- Số vụ cưỡng chế giao thông do vi phạm, địa điểm, thời gian và phương pháp.
- Thay đổi số vụ vi phạm theo năm.

Và 2 kiểu đánh giá được xem xét như sau:

- Đánh giá ngắn hạn của các hoạt động cưỡng chế giao thông: hiệu quả của các hoạt động được đánh giá bằng tỉ lệ cưỡng chế đối với nhân sự và / hoặc thiết bị.
- Đánh giá dài hạn của các hoạt động cưỡng chế giao thông: hiệu quả của các hoạt động được đánh giá bằng tỉ lệ giảm vi phạm.

- (v) Và bước cuối cùng là xem xét lại kế hoạch thực hiện và cải cách kế hoạch thực hiện. Ở đây, thực hiện lại kế hoạch thực hiện và bố trí cho kế hoạch các năm tiếp theo sẽ được tiến hành.

Tài liệu và kết quả được yêu cầu của từng bước được tổng kết như bảng 5.6.1. Tóm tắt nội dung chương trình trong lĩnh vực cưỡng chế được ghi trong bảng 5.6.2.

**Bảng 5.6.1 Tài liệu cần và kết quả về quá trình thực hiện**

Các bước	Tài liệu cần	Kết quả
Phân tích tình hình giao thông hiện nay về việc cưỡng chế giao thông	Dữ liệu tai nạn giao thông, Dữ liệu vi phạm giao thông	Cưỡng chế mạnh đối với hình thức vi phạm, địa điểm, và thời gian
Hình thành kế hoạch thực hiện về các hoạt động cưỡng chế	Số lượng nhân sự hiện có, số lượng thiết bị hiện có	Chương trình thực hiện
Lập hồ sơ các kết quả thực hiện về các hoạt động cưỡng chế	Dạng hồ sơ, phương tiện đầu vào và đầu ra, hệ thống ghi	Dữ liệu lũy tiến về các hoạt động cưỡng chế
Đánh giá kết quả thực hiện về các hoạt động cưỡng chế	Thiết bị đánh giá dữ liệu	Hiệu quả của các hoạt động (đánh giá ngắn hạn và dài hạn)
Xem xét lại kế hoạch thực hiện và sự cải cách	Thiết bị đánh giá dữ liệu	Kế hoạch thực hiện đã cập nhật

**Bảng 5.6.2 Tóm tắt chương trình thực hiện cưỡng chế và hướng dẫn an toàn giao thông**

Chiến lược cơ bản số.	Sách lược	Chương trình thực hiện	Mã chương trình số.	Giai đoạn				Cơ quan chủ chốt	Cơ quan tham gia
				2008 - 2010	2011 - 2012	2013 - 2015	2018 - 2020		
1	Hướng dẫn an toàn giao thông để đào tạo tốt những người mới sử dụng đường bộ	Hướng dẫn an toàn giao thông cho người đi xe máy trên đường chuyển làn xe, rẽ trái hoặc rẽ phải, báo đèn xi nhan, v.v ...	1-1-1					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông tại hiện trường cách lái xe trên đường tại những điểm đen và khu vực đen	1-1-2					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông cách chuyển làn xe, xin rẽ trái hoặc rẽ phải, tránh những chỗ gồ ghề và v.v... trong các giờ cao điểm trên các đường phố	1-1-3					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Tăng cường hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố cho các lái xe trẻ	1-1-4					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố cách lái xe khi đang chạy sau, đang chạy song song, và vượt qua xe tải và xe bus	1-1-5					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT

Tập 2, Phần I: Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ năm 2020  
**Chương 5**

Chiến lược cơ bản số.	Sách lược	Chương trình thực hiện	Mã chương trình số.	Giai đoạn				Cơ quan chủ chốt	Cơ quan tham gia
				2008 - 2010	2011 - 2012	2013 - 2015	2018 - 2020		
	Hướng dẫn an toàn giao thông để hướng người sử dụng đường bộ thiếu kinh nghiệm đến xã hội an toàn giao thông	Hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố và cảnh báo những người đi xe máy trên đường chuyển làn xe, rẽ trái hoặc rẽ phải, và báo đèn xi nhan	1-2-1					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông tại hiện trường và cảnh báo cách lái xe trên đường tại những điểm đen và đoạn đen	1-2-2					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh báo cách chuyển làn xe, xin rẽ trái hoặc rẽ phải, bóp còi v.v... trong các giờ cao điểm trên các đường phố	1-2-3					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố và cảnh cáo nghiêm khắc đối với các lái xe trẻ	1-2-4					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố và cảnh báo lái xe cách chạy theo sau, chạy hướng song song, và vượt qua xe tải và xe bus	1-2-5					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
	Tăng cường và cưỡng chế mạnh để triệt để hoàn toàn những kẻ tội phạm trong xã hội giao thông	Tăng cường cưỡng chế giao thông mạnh đối với kẻ vi phạm như vượt quá tốc độ, vượt đèn đỏ, v.v...	1-3-1					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Tăng cường cưỡng chế giao thông mạnh đối với kẻ vi phạm tại các điểm đen và các đoạn đen	1-3-2					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Tăng cường cưỡng chế giao thông mạnh đối với kẻ vi phạm như vi phạm tốc độ, vượt đèn đỏ, lái xe khi say rượu, chuyển làn xe nguy hiểm, rẽ trái hoặc rẽ phải trên đường phố, v.v...	1-3-3					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Tăng cường và cưỡng chế giao thông mạnh đối với thanh niên vi phạm	1-3-4					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Tăng cường cưỡng chế giao thông mạnh đối với người lái xe tải và xe bus vi phạm	1-3-5					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
2	Các quan hệ công cộng về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	Rà soát và thiết lập các quan hệ công cộng về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	2-1-1					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT

Chiến lược cơ bản số.	Sách lược	Chương trình thực hiện	Mã chương trình số.	Giai đoạn				Cơ quan chủ chốt	Cơ quan tham gia
				2008 - 2010	2011 - 2012	2013 - 2015	2018 - 2020		
		Các quan hệ công cộng về tình trạng vi phạm giao thông hiện nay và kế hoạch thực hiện hướng dẫn giao thông/ cưỡng chế	2-1-2					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
		Các quan hệ công cộng về kết quả thực hiện hướng dẫn giao thông và cưỡng chế	2-1-3					Bộ CA	Bộ GDĐT Bộ GTVT
3	Phối hợp với các cơ quan liên quan về biện pháp đối phó an toàn giao thông	Rà soát và thiết lập các quan hệ công chúng bằng cách phối hợp với các cơ quan liên quan về biện pháp đối phó an toàn giao thông	3-1-1					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDĐT
		Trình bày tình trạng hiện nay về hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế và đánh giá, trao đổi những quan điểm với người tham gia	3-1-2					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDĐT
		Thảo luận về các vấn đề hiện tại về cơ sở vật chất giao thông và công tác quản lý giao thông liên quan đến hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế, và trao đổi quan điểm với tất cả người tham gia.	3-1-3					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDĐT
4	Hồ sơ lưu hoạt động và đánh giá về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	Rà soát lại cách lưu tệp dữ liệu về hướng dẫn giao thông và các hoạt động cưỡng chế và đánh giá, hình thành theo một hệ thống	4-1-1					Bộ CA	Bộ GTVT
		Lập hồ sơ và tệp dữ liệu kết quả hoạt động về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế	4-1-2					Bộ CA	Bộ GTVT
		Đánh giá các kết quả của hoạt động về hướng dẫn ATGT và cưỡng chế	4-1-3					Bộ CA	Bộ GTVT
5	Phát triển nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	Rà soát chính sách phát triển nhân lực về việc hướng dẫn ATGT, và vạch ra kế hoạch phát triển nhân lực	5-1-1					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDĐT
		Phát triển nhân lực về việc hướng dẫn ATGT và cưỡng chế (đào tạo dành cho cán bộ người mới bắt đầu)	5-1-2					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDĐT
		Phát triển nhân lực về việc hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế (đào tạo các lãnh đạo cấp trung gian)	5-1-3					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDĐT

Tập 2, Phần I: Quy hoạch tổng thể ATGT đường bộ năm 2020  
**Chương 5**

Chiến lược cơ bản số.	Sách lược	Chương trình thực hiện	Mã chương trình số.	Giai đoạn				Cơ quan chủ chốt	Cơ quan tham gia
				2008 - 2010	2011 - 2012	2013 - 2015	2018 - 2020		
		Phát triển nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông cưỡng chế (đào tạo các lãnh đạo cấp cao)	5-1-4					Bộ CA	Bộ GTVT Bộ GDĐT
6	Chuẩn bị và phát triển các thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	Vạch ra kế hoạch mua sắm các thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	6-1-1					Bộ CA	Bộ GTVT
		Thực hiện kế hoạch mua các thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế	6-1-2					Bộ CA	Bộ GTVT
		Xây dựng các hướng dẫn về thiết bị an toàn giao thông và cưỡng chế, mua vào các thiết bị	6-1-3					Bộ CA	Bộ GTVT
		Phát triển hệ thống camera ITS trên một số quốc lộ chính	6-1-4					Bộ CA	Bộ GTVT

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA