

6 GIÁO DỤC ATGT TRONG NHÀ TRƯỜNG VÀ PHÁT TRIỂN VĂN HÓA ATGT TRONG CỘNG ĐỒNG

6.1 Toàn cảnh

Giáo dục an toàn giao thông đã được giới thiệu tại Việt Nam trong vài năm gần đây. Những nỗ lực của chính phủ trong giáo dục an toàn giao thông phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế xã hội đến năm 2010, mở rộng từ chiến lược phát triển giáo dục và đào tạo toàn quốc từ năm 2005, được qui định tại Chương II của Luật Giáo dục.

Điều 35 của Hiến pháp hiện hành (ban hành năm 1992) có qui định giáo dục là ưu tiên hàng đầu trong chính sách của nhà nước. Điều 86 của luật giáo dục qui định khung thể chế về quản lý giáo dục của chính phủ của, bao gồm: hình thức, hướng dẫn, kế hoạch về chính sách và chiến lược phát triển giáo dục.

Kể từ đó, mặc dù chính phủ đã có nhiều nỗ lực, thông qua nhiều hoạt động cụ thể chỉ đạo những hoạt động, nhưng phương pháp tiếp cận chưa có hệ thống để có thể đảm bảo tính bền vững của những hoạt động này.

Những hoạt động giáo dục an toàn giao thông trong trường học sẽ nâng cao nhận thức an toàn giao thông và điều chỉnh những hành vi nguy hiểm khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, những chương trình giáo dục và đào tạo cần phải được kéo dài trong suốt cuộc đời mỗi người, chia theo các nhóm tuổi, và mỗi cá nhân phải thấy được tầm quan trọng của một xã hội giao thông an toàn do chính họ xây dựng. Đồng thời, cần thiết phải nâng cao sự quan tâm đối với những người tham gia giao thông dễ bị tổn thương, bao gồm người tàn tật, người cao tuổi, trẻ em bên cạnh việc nâng cao nhận thức về sự nguy hiểm và ý thức phòng tránh tai nạn giao thông, nhằm cải thiện chất lượng cuộc sống và an sinh xã hội. Do đó, vấn đề hiện nay là phải xây dựng được chương trình giáo dục an toàn giao thông có hệ thống, chia theo nhóm tuổi, phù hợp với sự phát triển trí tuệ và thể chất của mỗi cá nhân.

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

1) Giáo dục An toàn giao thông trong trường học

Giáo dục an toàn giao thông cho đối tượng từ trẻ mẫu giáo đến sinh viên đại học nhằm để dạy luật giao thông cơ bản và hình thành một thái độ tôn trọng luật, thực hiện các hành vi giao thông thích hợp trên cơ sở sự phát triển tâm lý và thể chất của đối tượng cũng như các yêu cầu theo yêu cầu từng khu vực. Ngoài ra, nó cũng nhằm dạy các kỹ năng cơ bản và kiến thức cần thiết cho việc sử dụng đường xá một cách an toàn trong đời sống hàng ngày. Thông qua việc thực hiện các hoạt động giáo dục an toàn giao thông ở tất cả các cấp trường học, hi vọng rằng sẽ hình thành được những thế hệ “công dân tốt, chấp hành nghiêm chỉnh luật giao thông”.

Phương pháp luận được sử dụng cần tập trung vào việc tham gia của học sinh,

các kinh nghiệm thực tế và việc thực hành. Cơ quan chịu trách nhiệm chính là Bộ Giáo dục & Đào tạo.

2) Phát triển Văn hóa An toàn giao thông

(Giáo dục an toàn giao thông trong cộng đồng bao gồm việc tuyên truyền và vận động an toàn giao thông).

Chính sách của Chính phủ Việt Nam mở cửa nền kinh tế thị trường đã đưa đất nước bước vào một sự thay đổi cách mạng trong việc đi lại của người dân, biểu hiện ở tốc độ cơ giới hóa tăng nhanh chóng. Không may là tốc độ tăng nhanh cơ giới hóa này đã xuất hiện khi chưa chuẩn bị đầy đủ cho người dân về an toàn giao thông đường bộ.

Hơn nữa, thói quen vốn có của người dân về đi bộ tự do hoặc đi đường nhỏ đã thay đổi cơ bản do việc phát triển mạng lưới đường bộ. Văn hóa di chuyển bằng việc đi bộ hoặc xe bò kéo hay bằng xe đạp đã nhanh chóng chuyển thành sử dụng xe cơ giới, đem lại sự thuận tiện hơn và rút ngắn thời gian đi lại. Sự thay đổi nhanh chóng của văn hóa đi lại, từ phi cơ giới sang cơ giới, đã tạo ra sự quan tâm đến vấn đề liệu những người sử dụng đường có nhận thức rõ ràng về những rủi ro có thể đối với sự an toàn của họ khi phải chia sẻ không gian đường với những phương thức vận tải khác hay không.

Do đó, để điều chỉnh theo sự thay đổi nhanh chóng của xã hội giao thông, cần phải giới thiệu và tăng cường việc giáo dục an toàn giao thông có hiệu quả đối với các nhóm đối tượng mục tiêu khác nhau ở cả các cộng đồng nông thôn và thành thị, từ trẻ em đến học sinh, từ lao động nhập cư tại các công trình xây dựng hoặc bán hàng trên đường, dân cư nói chung và đặc biệt người già trong xã hội, người làm việc cho các tổ chức tư nhân hoặc chính phủ. Đặc biệt, cần rất chú ý đến đối tượng người dân sống ở nông thôn và miền núi thông qua việc giáo dục đồng bộ và hiệu quả về an toàn giao thông và cung cấp các chương trình đào tạo cũng như các chiến dịch vận động.

Trẻ em, thanh niên và người già khi đi bộ, đi xe đạp, là hành khách, lái xe thường hay liên quan đến các vụ va chạm trên đường. Thái độ và hành vi cho việc đi đường an toàn của trẻ em, thanh niên và người già thay đổi khi đối tượng lớn lên và phát triển. Khi đối tượng ngày càng độc lập và di chuyển nhiều hơn, họ từ chỗ chủ yếu là hành khách trong xe ô tô và là khách bộ hành đi cùng người lớn chuyển sang đi xe đạp, sử dụng phương tiện giao thông công cộng và cuối cùng học lái xe. Việc giáo dục và hướng dẫn an toàn giao thông cho họ phải phù hợp với giai đoạn phát triển và mức độ độc lập của họ với tư cách là người tham gia giao thông.

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

(i) Lý do giới thiệu Văn hóa ATGT tại Việt Nam

Vì đây là yếu tố căn bản để:

- Xác định những thói quen nguy hiểm và cách người tham gia giao thông nhìn nhận nguyên nhân tai nạn, khiến nó trở thành yếu tố nguy hiểm.
- Nhận biết yếu tố nào có thay đổi thói quen tham gia giao thông của người Việt Nam, từ quan tâm đến lợi ích cá nhân (chỉ nhằm lợi ích cá nhân mà không quan tâm đến những người khác) chuyển sang lợi ích xã hội (ý thức trách nhiệm đối với xã hội) trong khía cạnh văn hoá và tâm lý (giá trị, niềm tin, tiêu chuẩn, thái độ, quan điểm, trách nhiệm, thói quen cố hữu v.v..)
- Nhận thấy sự khác biệt giữa văn hóa an toàn giao thông ở nông thôn và thành thị. Những dân nông thôn có vẻ bảo thủ, độc lập hơn và khó chấp nhận ý tưởng mới như người thành phố. Đây là lý do tại sao tỷ lệ không đội mũ bảo hiểm ở nông thôn cao hơn thành thị.
- Quan trọng nhất là xây dựng một môi trường giao thông an toàn hơn, với thói quen tuân thủ luật lệ của người dân Việt Nam, quan tâm và cần nhắc đến những người tham gia giao thông khác.

(ii) Định nghĩa văn hoá an toàn giao thông

Văn hoá an toàn giao thông là: “Sự thiện chí tìm hiểu, thực hành và thực hiện những hành vi lái xe an toàn, đúng mực hàng ngày của mỗi cá nhân, phù hợp với luật lệ giao thông và quan tâm đến người tham gia giao thông khác”.

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

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

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

Sự phát triển của văn hoá an toàn giao thông trong xã hội Việt Nam là nhân tố cốt lõi để đạt được mục tiêu xã hội giao thông an toàn, không có tai nạn Việt Nam. Đặc biệt, sự tích hợp hiệu quả của cả 3 biện pháp 3E (giáo dục, cưỡng chế, hạ tầng kỹ thuật) sẽ không chỉ nâng cao chất lượng đường bộ, hình thành nhận thức cơ bản, mà còn hình thành thói quen, hành vi tham gia giao thông an toàn cho người dân Việt Nam, vì vậy, dẫn đến văn hoá giao thông an toàn ở Việt Nam.

Phát triển văn hoá an toàn giao thông ở VN sẽ được thể hiện thông qua những điểm sau:

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

Có rất nhiều hình thức giáo dục và vận động phát triển văn hoá an toàn giao thông: từ chiến dịch vận động toàn quốc như là bắt buộc đội mũ bảo hiểm đối với tất cả người đi xe máy, đến chiến dịch trên các phương tiện truyền thông đại chúng như tivi, đài, báo, biển hiệu và mạng internet. Hiện nay, giáo dục an toàn giao thông trong cộng đồng đang là mối quan tâm chính của nhiều ban ngành và tổ chức. Nhiều tổ chức quần chúng như Hội Phụ nữ, Hội Nông dân, Đoàn Thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh ở tất cả các cấp đã thực hiện nhiều chương trình cổ động, quảng cáo và chương trình hành động với nội dung thích hợp với từng ban ngành và tổ chức. Những hoạt động đó đã mang đến sự thay đổi trong nhận thức và thái độ của người tham gia giao thông, và đã tạo nên nhu cầu giáo dục an toàn giao thông.

Tuy vậy, để những thay đổi mang tính lâu dài, phát triển văn hóa an toàn giao thông không chỉ cần đến biện pháp 3E như đã đề cập ở trên mà cả sự tham gia của các cơ quan liên quan và sự ủng hộ của lãnh đạo cấp cao từ các cơ quan chủ chốt trong chính phủ, từ cấp trung ương đến địa phương, từ tỉnh, huyện đến xã.

6.2 Các chiến lược và lĩnh vực trọng điểm

1) Nguyên tắc và mục tiêu quy hoạch theo ngành

(i) Tầm nhìn

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

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

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

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

thuận giữa các ban ngành liên quan.

(ii) Mục đích chung

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

(iii) Mục tiêu

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

(1) Những hành vi có nguy cơ cao gây ra tai nạn giao thông

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

(2) Nhóm tuổi

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

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

(3) Quy mô

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

2) Các chiến lược cơ bản và các lĩnh vực trọng điểm

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

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

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

(i) Giáo dục An toàn giao thông trong trường học

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

- Chương trình thực hành giáo dục an toàn giao thông đối với trẻ em mầm non
- Chương trình giáo dục an toàn giao thông dành cho học sinh tiểu học đến

sinh viên đại học

- Chương trình có sự tham gia của cộng đồng
- Các khung thể chế và tổ chức

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

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

6.3 Chương trình Giáo dục an toàn giao thông trong trường học

Rõ ràng, giáo dục là chính sách ưu tiên hàng đầu của đất nước như đã được quy định trong điều 35 của hiến pháp hiện hành. Bởi vậy, việc thực thi các chương trình giáo dục an toàn giao thông không chỉ ảnh hưởng đến thái độ mà còn ảnh hưởng đến hành vi của thế hệ trẻ đối với việc chấp hành luật lệ giao thông. Do đó, trường học tại các vùng khác nhau đóng vai trò rất quan trọng, là tiền đề để thực thi các chương trình giáo dục an toàn giao thông một cách hiệu quả và liên tục.

Tuy nhiên, hiện nay, giáo dục an toàn giao thông chưa đến được với tất cả trẻ em, sinh viên, và học sinh. Việc thiếu tài liệu và thiết bị học và dạy vẫn rất phổ biến trong trường học. Hơn nữa, nội dung giáo dục an toàn giao thông không trọng trung vào những đặc điểm giao thông cụ thể của từng vùng. Vì vậy, việc tái đào tạo giáo viên cũng là một nhu cầu cấp thiết.

1) Chương trình thực hành giáo dục an toàn giao thông đối với trẻ em mầm non

Các chiến lược cơ bản cho trẻ em là để trang bị khả năng cơ bản về an toàn, chẳng hạn như khả năng an toàn băng qua đường phố một mình trước khi tiếp cận với trường tiểu học. Sau đây là những chương trình đề xuất đối với trẻ em mẫu giáo.

(i) Chương trình phát triển giáo dục an toàn giao thông cho trẻ mẫu giáo

Giáo dục an toàn giao thông cho trẻ mẫu giáo nhằm dạy trẻ luật giao thông cơ bản và phát triển một thái độ tôn trọng luật, thực hành những hành vi giao thông phù hợp theo yêu cầu phát triển tâm lý và thể chất của trẻ cũng như các yêu cầu của địa phương, đồng thời cũng dạy những kỹ năng, kiến thức cơ bản cần thiết khi đi đường trong cuộc sống của trẻ. Chương trình này bao gồm việc xây dựng các giáo trình (nội dung giảng dạy an toàn, phương pháp luận), tài liệu giảng dạy, thiết bị và các phương tiện hỗ trợ.

(ii) Chương trình phát triển khả năng qua đường an toàn

Chương trình này mang tính then chốt và là một nội dung giảng dạy chuyên biệt vì trẻ nói chung thường có khuynh hướng “đột nhiên lao ra đường”

(iii) Chương trình an toàn giao thông lưu động dành cho trẻ em mẫu giáo nhưng không đến trường

Vì tương lai của mọi trẻ em, giáo dục an toàn giao thông cần đến được mọi em bé dù có đi học mẫu giáo hay không.

Do đó, lớp học an toàn giao thông lưu động (lớp học an toàn giao thông trên xe) đã được đề xuất đặc biệt là cho các đối tượng ở miền núi. Xe (thông thường là xe buýt hay xe tải nhỏ) được cải tiến thành một lớp học di động với đầy đủ tài liệu giảng dạy cần thiết và thiết bị trợ giảng, với giảng viên và giáo viên về an toàn giao thông. Bức ảnh dưới đây cho thấy một ví dụ của một chiếc xe tải giảng dạy an toàn giao thông tại Iwate, Nhật Bản

Hình 6.3. 1 Ví dụ về một xe giảng dạy an toàn giao thông ở in Iwate, Nhật Bản



(iv) Chương trình phát triển giáo dục cho phụ huynh

Phụ huynh đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả công tác giáo dục an toàn giao thông cho trẻ em, Do đó, chương trình cần phối hợp đầy đủ với gia đình.

Các hoạt động sẽ được thực hiện là xây dựng một cuốn sách an toàn gia đình, thực hiện hội thảo an toàn và các hoạt động an toàn phổ biến khác chẳng hạn “kiểm tra an toàn giao thông quanh nhà”.

2) Chương trình giáo dục an toàn giao thông dành cho học sinh tiểu học đến sinh viên

Chiến lược cơ bản cho giáo dục học sinh là “phát triển một khả năng dự đoán rủi ro và có thói quen đi lại an toàn”. Điều này có nghĩa là học sinh, sinh viên sẽ có khả năng phát hiện rủi ro và nguy hiểm khi tham gia giao thông và tự bản thân kiểm soát chúng. Trong khi đó, các đối tượng này cũng đạt được khả năng để bắt đầu trở thành người điều khiển xe gắn máy. Dưới đây là những chương trình đề xuất cho sinh viên, học sinh.

(i) Chương trình cải thiện giáo dục an toàn giao thông tại trường phổ thông cơ sở và phổ thông trung học

Giáo dục An toàn giao thông cho học sinh nhằm dạy những kỹ năng và kiến thức cần thiết cho người đi bộ hoặc đi xe đạp phù hợp với sự phát triển tâm lý thể chất của các em và yêu cầu của địa phương. Thêm nữa, nó cũng nhằm dạy các em cải thiện thái độ và khả năng để chuẩn bị tốt trước các nguy hiểm tiềm tàng trên đường và tránh các mối nguy hiểm bằng cách đánh giá các điều kiện về giao thông và đường. Đặc biệt, vì đối tượng thanh thiếu niên chiếm một tỉ lệ lớn trong các vụ tai nạn giao thông ở Việt Nam, chương trình cần giới thiệu và

cải thiện việc lái xe máy an toàn tại trường trung học trước khi học sinh có giấy phép lái xe, trên cơ sở kết quả đào tạo ở cấp phổ thông trung học và thấp hơn.

Chương trình bao gồm việc xây dựng giáo trình (nội dung giảng dạy an toàn, phương pháp luận), tài liệu giảng dạy, thiết bị và các phương tiện hỗ trợ.

(ii) Chương trình đi xe đạp an toàn

Có hai mục tiêu cơ bản của chương trình này: dạy và hướng dẫn người đi xe đạp, chuẩn bị cho các em trước khi đi xe máy.

Phần chính của chương trình sẽ bao gồm các cuộc thi đi xe đạp an toàn. Cuộc thi sẽ được tổ chức cho mỗi cấp trường học ở tất cả các vùng, tỉnh và cuối cùng là ở cấp quốc gia.

(iii) Vùng an toàn giao thông (tuyến đường đi từ nhà đến trường)

Chương trình này nhằm ngăn ngừa các tai nạn giao thông cho học sinh khi đi từ nhà đến trường và ngược lại. Trường sẽ phối hợp với phụ huynh, chính quyền địa phương và cảnh sát để đảm bảo an toàn giao thông và tránh tắc nghẽn giao thông trên đường từ nhà đến trường bằng cách lựa chọn một số tuyến riêng và thực hiện các biện pháp đặc biệt. Mỗi học sinh cần sử dụng các tuyến này khi đi từ nhà đến trường và ngược lại.

Trong giai đoạn đầu, chương trình này chủ yếu sẽ được giới thiệu cho các trường nằm dọc các đường quốc lộ.

(iv) Chương trình lái xe máy an toàn tại cấp trung học phổ thông, đại học và cao đẳng

Vì sinh viên và thế hệ trẻ nói chung gây ra một số lượng lớn các vụ tai nạn xe máy tại Việt Nam, chương trình lái xe an toàn sẽ được giới thiệu tại cấp trung học phổ thông dựa trên kết quả học tập tại cấp tiểu học và trung học cơ sở trước khi các em trở được cấp giấy phép lái xe.

Chương trình này bao gồm cải thiện chương trình giảng dạy (nội dung và phương pháp an toàn), tài liệu, thiết bị giảng dạy và hỗ trợ giảng dạy. Nó chủ yếu nhằm vào sinh viên cao đẳng, đại học, các trường trung học dạy nghề và trung học phổ thông, những người mới lái xe, những người lái xe có hoặc chưa có bằng lái.

Chương trình sẽ được phối hợp thực hiện với các nhà sản xuất xe máy và các công ty có liên quan khác.

3) Chương trình có sự tham gia của cộng đồng

Chiến lược cơ bản là sự hợp tác giữa nhà trường và cộng đồng để cộng đồng trở thành mảnh đất nuôi dưỡng các kiến thức và kỹ năng về an toàn giao thông được truyền thụ cho học sinh trong nhà trường.

Chương trình sẽ do trẻ em/học sinh, sinh viên và các thành viên của cộng đồng cùng thực hiện và hi vọng sẽ nâng sự hiểu biết và nhận thức về những nỗ lực và tầm quan trọng của giáo dục an toàn tại trường học đối với người dân trong cộng đồng.

(i) Văn hóa an toàn giao thông tại trường học

Chương trình nhằm chủ yếu đến đối tượng là học sinh tiểu học và gia đình. Trong chương trình này, học sinh tiểu học đóng vai trò trung tâm trong cộng đồng, sẽ thực hiện một trường học an toàn giao thông vào một chủ nhật mỗi tháng. Chương trình cũng hi vọng sẽ giáo dục người lớn tuổi bằng cách khuyến khích ông/bà cũng tham gia trường học an toàn.

(ii) Chương trình xác định các điểm nguy hiểm/điểm đen

Chương trình nhằm tăng cường ý thức an toàn của người dân trong cộng đồng và xây dựng bộ dữ liệu tốt về điều kiện đường, là đầu vào cho việc cải thiện độ an toàn của đường trong cộng đồng.

Chương trình này cần có sự tham gia của cả học sinh và người dân trong cộng đồng, thông qua việc xác định những điểm đen/điểm nguy hiểm dựa trên đánh giá của học sinh và hướng dẫn của người lớn. Những điểm này sau đó sẽ được đưa vào bản đồ địa phương.

(iii) Chương trình trẻ em sang đường an toàn

Vào giờ cao điểm buổi sáng, các nhóm phụ huynh học sinh được giao nhiệm vụ đứng gác tại lối đi bộ qua đường của trường học trên các tuyến đường đông hoặc các điểm rủi ro cao.

4) Phát triển thể chế và tổ chức

Việc giới thiệu và phát triển giáo dục an toàn giao thông sẽ không thể thực hiện được nếu thiếu sự đồng bộ của luật lệ, công tác cưỡng chế và ngân sách, .v.v. Do vậy, những chiến lược cơ bản để đảm bảo thực hiện có hiệu quả các chương trình trên như sau:

(i) Thể chế hoá giáo dục an toàn giao thông trong trường học

Do các hoạt động giáo dục an toàn giao thông trong trường học chưa được thể chế hóa, hiện nay chưa có sự phối hợp và tham gia có hệ thống của các tổ chức có liên quan từ bên ngoài để bổ sung vào giáo dục trong trường học. Chương trình này sẽ cải thiện việc thể chế hóa giáo dục an toàn giao thông trong trường học.

(ii) Phát triển chương trình giảng dạy

Để giáo dục an toàn giao thông toàn diện cho tất cả học sinh, cần xem xét lại nội dung và phương pháp giảng dạy chương trình học chính khóa và ngoại khóa để bổ sung chương trình giáo dục an toàn giao thông hiện nay của Bộ Giáo dục & Đào tạo. Khi phát triển chương trình học, mối quan tâm chủ yếu là làm sao để đảm bảo sự phát triển liên tục và phù hợp với sự phát triển thể chất, trí tuệ của học sinh ở những giai đoạn khác nhau. Chương trình này cũng bao gồm việc cải thiện nội dung giáo dục cho cộng đồng.

(iii) Phát triển tài liệu giảng dạy và thiết bị hỗ trợ

Chương trình nhằm phát triển sách giáo khoa cho học sinh, hướng dẫn giảng dạy cho giảng viên, tài liệu phụ và phương tiện hỗ trợ tại tất cả các cấp trường học. Các tài liệu và phương tiện hỗ trợ sẽ được phát triển cho phù hợp với sự

phát triển tâm lý và thể chất của từng nhóm tuổi học sinh.

(iv) Chương trình phát triển nguồn nhân lực

Vai trò của giáo viên là rất quan trọng trong việc giới thiệu giáo dục an toàn giao thông tại trường học. Chương trình này nhằm đào tạo và tái đào tạo hợp lý cho giáo viên tham gia giảng dạy an toàn giao thông dựa trên cơ sở chương trình giảng dạy và tài liệu mới.

(v) Chương trình phát triển phương pháp giảng dạy mới

Các phương pháp luận giảng dạy sáng tạo sẽ được phát triển chẳng hạn như học thực tế và học qua kinh nghiệm, các cách thức giảng dạy thực tế khác để đảm bảo một môi trường học tập hiệu quả cho cả học viên lẫn giáo viên ở trường và ở cộng đồng.

(vi) Chương trình phát triển hệ thống liên lạc giữa nhà trường và cảnh sát

Đối với quản lý an toàn tại trường, chương trình này sẽ được phát triển nhằm thiết lập việc trao đổi thông tin giữa nhà trường và cảnh sát để duy trì sự an toàn giao thông cho học sinh. Chương trình này yêu cầu có một cơ chế phản hồi thông tin một cách hệ thống của cảnh sát đối với trường học về các hành vi lái xe nguy hiểm và trái luật của sinh viên cũng như các hoạt động như lái xe không có GPLX, quá tốc độ, vượt đèn đỏ...Chương trình này rất cần sự phối hợp giữa Bộ GDĐT và Bộ Công An

(vii) Hướng dẫn quản lý và đánh giá giáo dục An toàn giao thông trong nhà trường

Hiện tại đang thiếu các tiêu chuẩn toàn diện dành riêng cho các trường học có thực hiện chương trình an toàn giao thông cũng như thiếu các qui định để đánh giá kết quả giáo dục An toàn giao thông theo cơ sở hành vi, kỹ năng và thái độ của người học. Do đó, chương trình này sẽ có hiệu quả với các cơ quan liên quan ở các cấp.

(viii) Nâng cao chức năng đảm bảo an toàn tại các phòng ban hiện nay

Cần khuyến khích Bộ Giáo dục & Đào tạo đẩy mạnh chức năng đảm bảo an toàn thông qua việc thành lập Bộ phận Giáo dục và Nghiên cứu An toàn để hoạt động có hiệu quả hơn. Bộ phận này được đề xuất có những chức năng sau:

- Đảm bảo sự phối hợp hiệu quả giữa các trường trong giáo dục an toàn giao thông.
- Tư vấn cho các giảng viên An toàn giao thông, những người sẽ chịu trách nhiệm về giáo dục an toàn giao thông tại các Sở và Phòng Giáo dục Đào tạo các quận, huyện.
- Giới thiệu Hệ thống Báo cáo Tai nạn của Học sinh tại các tỉnh, thành phố.
- Thu thập và phân tích thông tin về tai nạn giao thông liên quan đến học sinh dưới sự quản lý của nhà trường.

- Báo cáo với Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia về tất cả những tai nạn liên quan đến học sinh.
- Triển khai các hoạt động nghiên cứu và phát triển phương pháp, tài liệu, chương trình giảng dạy và đánh giá giáo dục an toàn giao thông, phối hợp với các ban ngành liên quan.

Tổng thể các chương trình thực hiện đề xuất cho giáo dục an toàn giao thông trong nhà trường đến năm 2020, bao gồm các cơ quan chủ chốt và các cơ quan phối hợp, cùng với chi phí dự kiến được trình bày trong Bảng 6.3.1.

Bảng 6.3. 1 Chương trình Giáo dục an toàn giao thông đến năm 2020

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

Bảng 6.3. 1 Chương trình Giáo dục an toàn giao thông đến năm 2020 (tiếp)

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

6.4 Những vấn đề chính cần xem xét khi triển khai chương trình Giáo dục An toàn giao thông trong trường học

Do nguồn nhân lực, thời gian cũng như ngân sách của Chính phủ còn hạn chế, các chương trình giáo dục an toàn giao thông được đề xuất triển khai theo giai đoạn. Khi xem xét để ưu tiên một chương trình, cần tính đến những yếu tố sau đây:

- 1) Tính cấp bách của chương trình
- 2) Khả năng được chính phủ/chính quyền địa phương, trường học và người dân chấp nhận

Tính hoàn thiện của hệ thống (hoặc cơ quan có thẩm quyền) để triển khai giáo dục an toàn giao thông trong trường học.

6.5 Tóm tắt Chương trình Giáo dục An toàn giao thông trong trường học

Để triển khai toàn diện các sáng kiến về nhận thức an toàn giao thông trong trường học, 4 chiến lược cơ bản và 19 chương trình đã được đề xuất.

Để đạt mục tiêu giảm tối đa số vụ tai nạn giao thông đường bộ, những chương trình sau đây được xây dựng với đối tượng mục tiêu là từ học sinh mẫu giáo đến sinh viên đại học, cộng đồng xung quanh và các cơ quan liên quan như Bộ Giáo dục & Đào tạo, Bộ Công An.

Tổng chi phí cho việc thực hiện toàn diện nhận thức an toàn giao thông ước tính là 118,53 triệu USD dành cho toàn bộ các chiến lược đã đề xuất và chương trình thực hiện đến năm 2020..

Chiến lược cơ bản, chương trình thực hiện và ngân sách dự tính được tóm tắt trong bảng sau:

Bảng 6.5.1 Ước tính ngân sách cho Giáo dục An toàn giao thông ở trường học đến năm 2020

Chiến lược cơ bản	Chương trình số	Tên chương trình	Ngân sách (USD1,000)
1. Thực hành giáo dục an toàn giao thông cho trẻ tuổi mẫu giáo	1-1	Chương trình cải thiện giáo dục An toàn giao thông tại trường mẫu giáo	930
	1-2	Chương trình phát triển khả năng sang đường an toàn	6,750
	1-3	Chương trình an toàn giao thông lưu động cho trẻ ở tuổi mẫu giáo nhưng không đến trường	1,280
	1-4	Chương trình phát triển giáo dục cho phụ huynh	2,810
		Tổng cộng	11,770
2. Giáo dục an toàn cho học sinh	2-1	Chương trình cải thiện giáo dục an toàn giao thông tại trường tiểu học	14,930
	2-2	Chương trình đi xe đạp an toàn cho học sinh tiểu học và trung học cơ sở	14,930
	2-3	Vùng an toàn giao thông (tuyến đường đi từ nhà đến trường)	14,930
	2-4	Chương trình đi xe máy an toàn cho sinh viên	2,180
		Tổng cộng	46,970
3. Chương trình tham gia của cộng đồng	3-1	Chương trình văn hóa an toàn giao thông tại trường học	1,079
	3-2	Chương trình xác định các điểm nguy hiểm/điểm đen	2,000
	3-3	Chương trình trẻ em sang đường an toàn	2,000
		Tổng cộng	5,079
4. Phát triển thể chế và tổ chức	4-1	Thể chế hóa giáo dục an toàn giao thông tại trường học	2,241
	4-2	Phát triển chương trình giảng dạy	27
	4-3	Phát triển tài liệu giảng dạy và thiết bị hỗ trợ	4,550
	4-4	Chương trình phát triển nguồn nhân lực	3,475
	4-5	Chương trình phát triển phương pháp luận giảng dạy mới	5,680
	4-6	Chương trình phát triển hệ thống liên lạc giữa Nhà trường-Cảnh sát	1,590
	4-7	Hướng dẫn về quản lý và đánh giá giáo dục An toàn giao thông	18
	4-8	Nâng cao chức năng an toàn tại các phòng ban hiện nay	1,130
		Tổng cộng	54,711
		Tổng ngân sách giáo dục tại trường học	118,530

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

6.6 Đề xuất thực hiện Giáo dục An toàn giao thông trong trường học

Trước khi triển khai những chương trình đã được đề xuất, cần thiết phải thực hiện một nghiên cứu đánh giá và một cuộc điều tra khảo sát thứ cấp để đảm bảo tính thích hợp của các chương trình này.

Nội dung giáo dục an toàn giao thông cần được lựa chọn hợp lý và hệ thống để đảm bảo hiệu quả cho từng nhóm tuổi và từng khu vực (ví dụ: cho trẻ em; cho các khu vực làm việc liên quan đến an toàn giao thông, cho những đối tượng làm việc trong ngành vận tải như lái xe, công ty vận tải, cho người sống gần khu vực hay xảy ra tai nạn...)

Các hình thức giáo dục/tuyên truyền và phương pháp tiến hành cần được thường

xuyên cải tiến. Các hoạt động không chỉ nên thực hiện một cách độc lập mà còn nên được kết hợp vào các hoạt động văn hóa, giáo dục, xã hội và chính trị.

Các biện pháp toàn diện cần được xây dựng để đảm bảo rằng các nguồn lực sau cho giáo dục/tuyên truyền được quan tâm đầy đủ:

- Nguồn nhân lực, đặc biệt là đào tạo, hình thành và phát triển một hệ thống chuyên gia đào tạo trong lĩnh vực đào tạo/tuyên truyền an toàn giao thông.
- Cần thiết lập và cải tiến kịp thời khung thể chế
- Tài liệu, thiết bị, sử dụng lâu dài và đúng thời hạn
- Ngân sách nên vừa do Nhà nước, chính quyền địa phương cấp và vừa do tư nhân đóng góp.

6.7 Chương trình phát triển văn hóa An toàn giao thông

Người dân Việt Nam bản tính vốn hiền hậu, dễ cảm thông và tôn trọng người lớn tuổi. Những tính cách vốn có này cần phải được truyền từ thế hệ này sang thế hệ khác.

Tuy nhiên, những thay đổi nhanh chóng về các điều kiện kinh tế xã hội của nhân dân phần nào cũng làm thay đổi những hành vi và các ưu tiên về cuộc sống hàng ngày của họ nhiều khi lấn át những vấn đề như rủi ro về tai nạn giao thông.

Do đó, để thực hiện được những cải tiến đề xuất cho hành vi sử dụng đường an toàn, và cuối cùng để có được một xã hội giao thông đường bộ an toàn bền vững, việc xây dựng một nền văn hóa an toàn giao thông có tính thực tế đã được đề xuất.

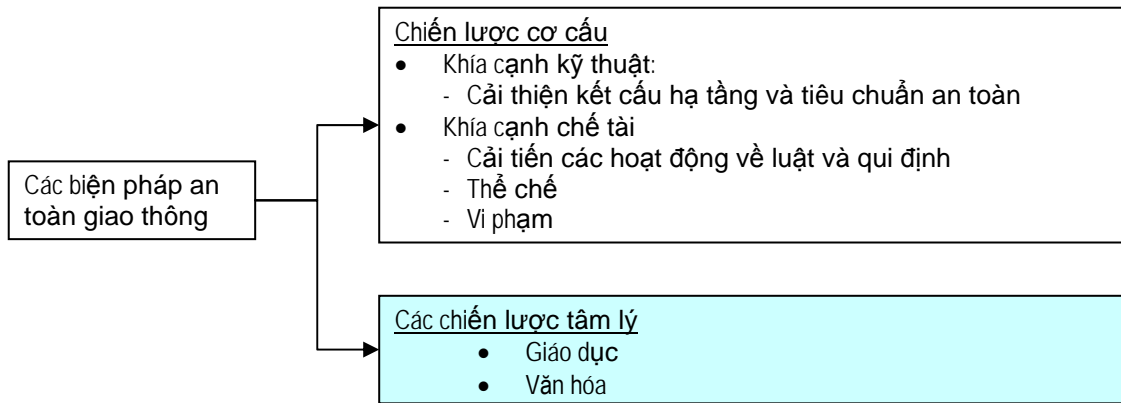
1) Phân loại các biện pháp an toàn giao thông

Việc cải thiện an toàn giao thông đường bộ không phải yêu cầu một biện pháp đối phó đơn lẻ mà là cả một cách tiếp cận tích hợp 4E: Kỹ thuật, cưỡng chế, giáo dục và cấp cứu y tế.

Để cải thiện hành vi của người sử dụng đường và nâng cao ý thức của cộng đồng về lái xe an toàn và sử dụng đường an toàn, cần có các chương trình từng bước dựa trên cơ sở quá trình tâm lý xã hội. Khía cạnh văn hóa cũng được tích hợp vào Quy hoạch tổng thể này như là một chiến lược tâm lý để hiểu được các yếu tố ảnh hưởng đến hành vi sử dụng đường và cách thức để thay đổi các hành vi rủi ro cao. Hình 6.7.1 minh họa khung các biện pháp về an toàn giao thông

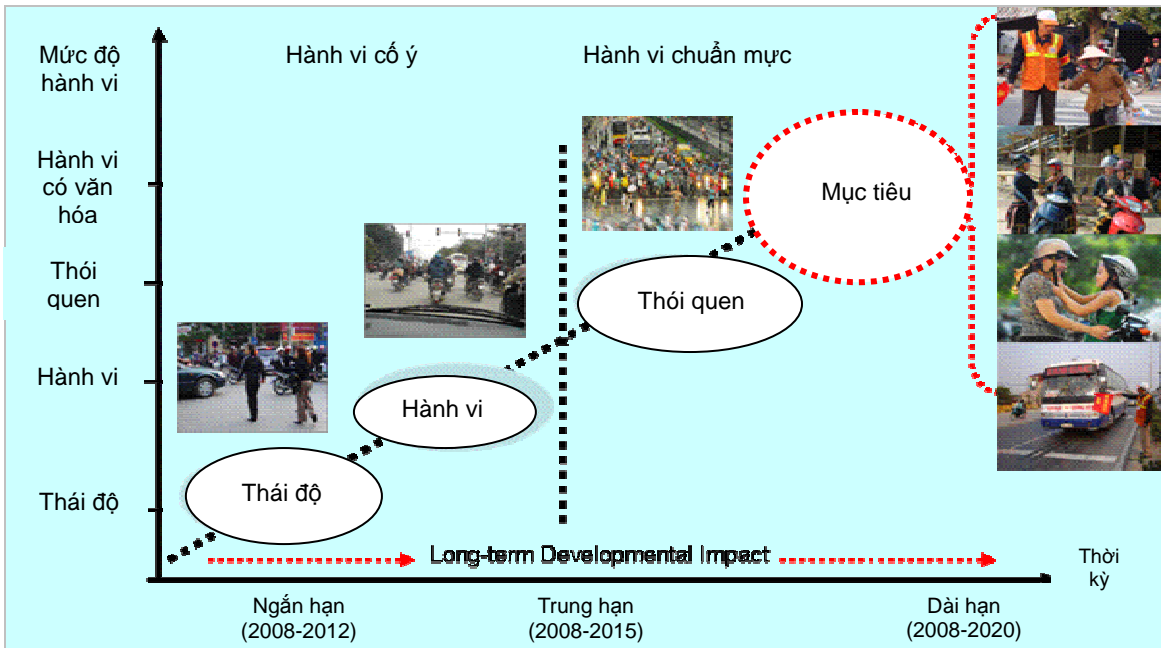
Quá trình thay đổi hành vi của người sử dụng giao thông sẽ diễn ra từng bước để người dân có thời gian điều chỉnh bản thân và thanh đổi những quan niệm, thái độ, nhận thức, thay đổi tiêu chuẩn một cách phù hợp với hoàn cảnh và lối sống của họ. Hình 6.7.2 minh họa các bước và khung thời gian để cải thiện hành vi sử dụng đường nhằm tạo ra các ảnh hưởng bền vững.

Hình 6.7.1 Khung các biện pháp an toàn giao thông



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Hình 6.7.2 Các bước và khung thời gian để thay đổi hành vi của người tham gia giao thông



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

2) Các hành động ưu tiên cần thiết

Điều hết sức quan trọng là cần khuyến khích nhân dân quan tâm hơn đến an toàn đường bộ với cả với tư cách là người dân và người điều khiển xe. Là công dân, người dân sẽ ủng hộ nhiều hơn chính sách và pháp luật, đồng thời yêu cầu hiệu quả của việc thực hiện chương trình. Tuy nhiên, việc quan tâm về chương trình an toàn đường bộ không nhất thiết có nghĩa là một sự cải thiện hành vi của người lái xe trên đường.

Quan niệm của người dân "tai nạn giao thông đường bộ là một vấn đề lớn, nhưng đó không phải là vấn đề của tôi" và "tai nạn sẽ không bao giờ xảy ra đối với tôi" là những thách thức lớn nhất đối với sự phát triển của một nền văn hóa an toàn giao thông. Làm thế nào để thay đổi thái độ này trở thành trách nhiệm cá nhân một

cách bền vững đòi hỏi một sự tích hợp chi tiết của một cách tiếp cận hệ thống với trọng tâm là thay đổi các hành vi rủi ro cao để tạo ra một văn hóa an toàn của cộng đồng.

Việc giới thiệu các chính sách mới để phát triển một nền văn hóa an toàn nhằm tác động đến các thay đổi bền vững trong các hành vi rủi ro cao của người sử dụng đường là hết sức cần thiết. Cần thực hiện ngay các hoạt động sau:

- (i) Thiết lập một đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông dưới dạng Quỹ hoặc một cơ quan.
- (ii) Lập các kế hoạch khả thi và thực tế
- (iii) Hoạt động thực hiện.

3) Khung thể chế cho Phát triển Văn hóa An toàn giao thông

Văn hóa An toàn giao thông là một lĩnh vực và một mô hình mới trong lập kế hoạch an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam. Nó đòi hỏi hiểu biết toàn diện về văn hóa, các thành tố cơ bản của hệ thống giao thông, an toàn giao thông và các thành phần của nó. Đặc biệt, người sử dụng đường (ví dụ: lái xe, người đi trên xe, hành khách và các đối tượng sử dụng đường dễ bị tổn thương như người đi xe đạp và người đi bộ) là hạt nhân của một hệ thống giao thông tương tác trong đó phương tiện giao thông, tuyến đường, môi trường giao thông và luật lệ được liên kết với nhau.

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

4) Xác định các cơ quan tiềm năng để là đơn vị điều phối An toàn giao thông

Việc cải thiện tình hình an toàn giao thông đường bộ có thể cần mất nhiều năm để đạt một mức giảm tai nạn giao thông nhất định. Điều cốt yếu là làm cho các nhà ra quyết định/nhà hoạch định chính sách, nhà quản lý, người thực hiện chính và cộng đồng tại cơ sở hiểu được mức độ nghiêm trọng của vấn đề tai nạn giao thông đường bộ. TNGT không chỉ làm ảnh hưởng hệ thống giao thông mà còn cả hệ thống kinh tế, y tế, việc làm, gia đình và toàn xã hội.

Do đó, xác định cơ quan nào có thể phù hợp để đảm đương vai trò là đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông là yêu cầu cấp bách và thiết yếu. Sau đây là một số ví dụ về các tổ chức đóng vai trò là điều phối văn hóa giao thông ở các quốc gia khác.

(i) Văn hóa Giao thông ở Hoa Kỳ

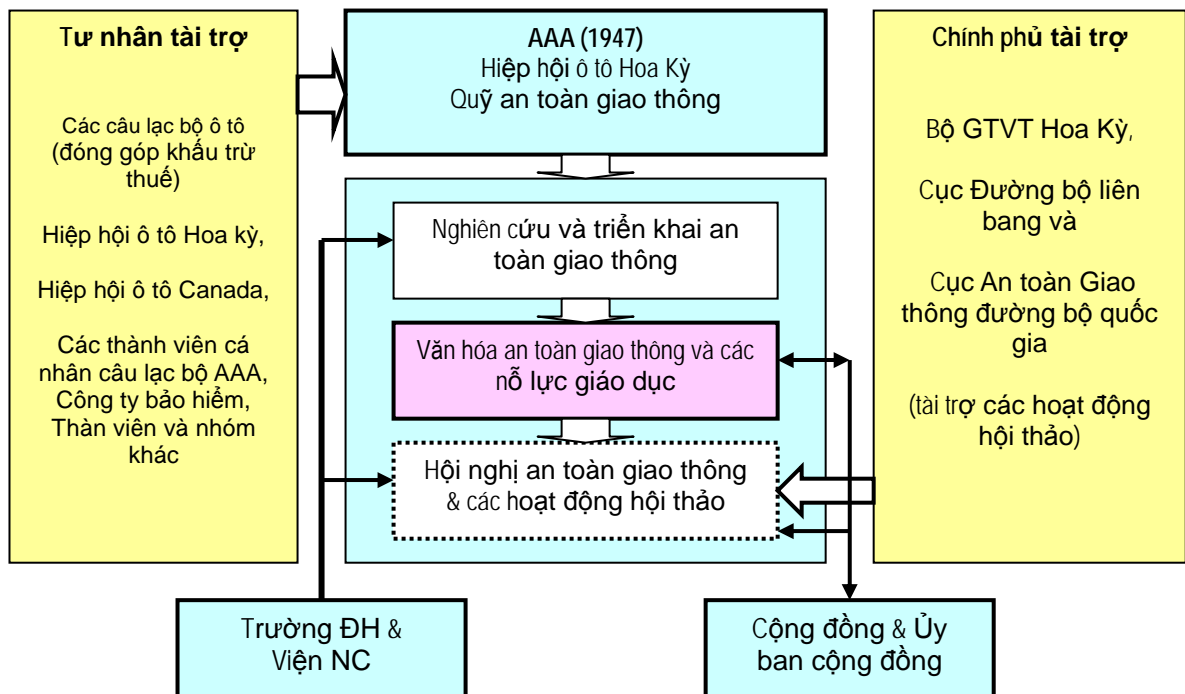
Hiệp hội giao thông Hoa Kỳ (AAA) đóng vai trò tích cực trong việc nghiên cứu và triển khai an toàn giao thông ở Hoa Kỳ. Quỹ AAA (1947) là một tổ chức phi lợi nhuận thuộc AAA và các câu lạc bộ ô tô AAA, đóng vai trò hỗ trợ việc nghiên cứu và triển khai các sản phẩm giáo dục để nâng cao an toàn giao thông kể cả văn hóa an toàn.

AAA nhận được sự hợp tác và hỗ trợ thường xuyên của các cơ quan chính phủ

chẳng hạn Bộ GTVT Hoa Kỳ, Cục Đường bộ Liên bang và Cục An toàn đường bộ quốc gia. Vào tháng 10/2005, AAA đã phát động “văn hóa an toàn” là một trong các lĩnh vực ưu tiên về nghiên cứu và giáo dục để thay đổi hành vi của người sử dụng đường trong cộng đồng.

Hiện nay, văn hóa an toàn giao thông đã trở thành một vấn đề cốt yếu trong việc sử dụng đường an toàn và một xã hội an toàn trên khắp cả nước. AAA tài trợ thường dưới dạng lưu niệm cho một thành viên trong gia đình hoặc bạn bè bằng đóng góp tự nguyện, các khoản đóng góp từ khấu trừ thuế từ các câu lạc bộ ô tô liên kết với Hiệp hội Ô tô Hoa Kỳ và Hiệp hội Ô tô Canada, các thành viên cá nhân của câu lạc bộ AAA, các công ty bảo hiểm các nhóm và các nhân khác. Cấu trúc văn hóa an toàn giao thông bao trùm bởi AAA được biểu diễn trong hình 6.7.3.

Hình 6.7.3 Khung thể chế Văn hóa An toàn giao thông ở Hoa Kỳ



Nguồn: www.aaa.com và Nhóm nghiên cứu JICA

(ii) Văn hóa Giao thông ở Victoria, Úc

Có một số tổ chức ở Úc giải quyết các vấn đề về an toàn giao thông và phần lớn các tổ chức này do chính quyền liên bang và địa phương quản lý. Một trong những tổ chức này nằm ở Bang Victoria.

Chiến lược an toàn giao thông đường bộ quốc gia Úc và các chiến lược mới phát triển ở Victoria và Western Australia đang ít tập trung hơn vào các biện pháp can thiệp để thay đổi hành vi lái xe mà tập trung nhiều hơn vào một hệ thống an toàn, hệ thống này đang cải thiện cơ sở hạ tầng đường, đặc biệt là tập trung giải quyết các điểm đen, cải tiến công nghệ và lập các chương trình camera tốc độ cao. Do đó, về cơ bản, văn hóa an toàn ở Úc do chính phủ chỉ đạo.

(iii) Văn hóa an toàn giao thông ở Thái Lan

(1) Khu vực chính phủ

Ở Thái Lan có một số tổ chức liên quan đến an toàn giao thông. Cục Ngăn ngừa và giảm nhẹ thảm họa (DDPM), Bộ Nội vụ chịu trách nhiệm lập chính sách cùng với các vấn đề khác và tài trợ cho chương trình phát triển nguồn nhân lực về an toàn giao thông. DDPM làm việc và phối hợp với Bộ Y tế công để giải quyết các chấn thương tai nạn và tử vong trên cả nước.

Tại Bộ GTVT, có các Cục Đường quốc lộ và Cục Đường nông thôn chịu trách nhiệm về thiết kế đường, cải thiện cơ sở hạ tầng và phương tiện đường bộ trên các đường quốc lộ và nông thôn trong khi Cục Vận tải đường bộ (DLT) thì chịu trách nhiệm về hệ thống cấp chứng nhận, giám định và đổi mới phương tiện vận tải cũng như qui định cước phí vận tải công cộng. DLT và Cục Cảnh sát phối hợp với nhau để xử lý vấn đề vi phạm giao thông.

Văn phòng Lập kế hoạch và Chính sách Giao thông và Vận tải (OTP) thuộc Bộ GTVT có một bộ phận về an toàn giao thông là Nha An toàn giao thông (TSB) chịu trách nhiệm lập chính sách và thực hiện chẳng hạn như các chương trình kiểm toán an toàn giao thông đường bộ, thông tin về giao thông và vận tải và các đơn vị điều tra tai nạn. TSB làm việc chặt chẽ với các trường đại học về nghiên cứu và phát triển an toàn giao thông.

(2) Khu vực tư nhân và tổ chức phi chính phủ

Quỹ Say-Không-Lái xe do Trung tâm thúc đẩy y tế thuộc DDPM tài trợ đóng vai trò hỗ trợ tích cực trong an toàn giao thông tại Băng Cốc. Quỹ này đã tài trợ đáng kể cho các chiến dịch tuyên truyền đại chúng để nâng cao ý thức của người sử dụng đường về hành vi say-không-lái xe và an toàn cho trẻ nhỏ. Điều thú vị nhất là nguồn tài chính mà Quỹ này nhận là từ thuế đồ uống có cồn và thuốc lá. Thuế này trước hết được trao cho Trung tâm Xúc tiến sức khỏe và Trung tâm lại tài trợ cho Quỹ từ tiền thuế này (được gọi là "Sin-Tax"). Đến lượt mình, Quỹ lại sử dụng tiền tài trợ trên cho các hoạt động tuyên truyền đại chúng.

Khu vực tư nhân ví dụ, các công ty ô tô, công ty tin học... cũng đóng vai trò hỗ trợ để góp phần vào giáo dục an toàn giao thông và các hoạt động đại chúng. Chẳng hạn, họ đã tổ chức khóa học lái xe cho những người muốn có bằng lái xe miễn phí hay tài trợ việc đặt biển báo giao thông trên khắp cả nước. Chính phủ và khu vực tư nhân cùng hợp tác trong việc làm giao thông an toàn hơn vì cộng đồng và vì một nền văn hoá an toàn ở Thái Lan. Hình 6.7.4 minh họa các đối tượng chính trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ ở Thái Lan.

Hình 6.7.4 Các thành phần chủ yếu của An toàn giao thông ở Thái Lan



5) Kỳ vọng về vai trò và khung văn hoá An toàn giao thông (đơn vị điều phối)

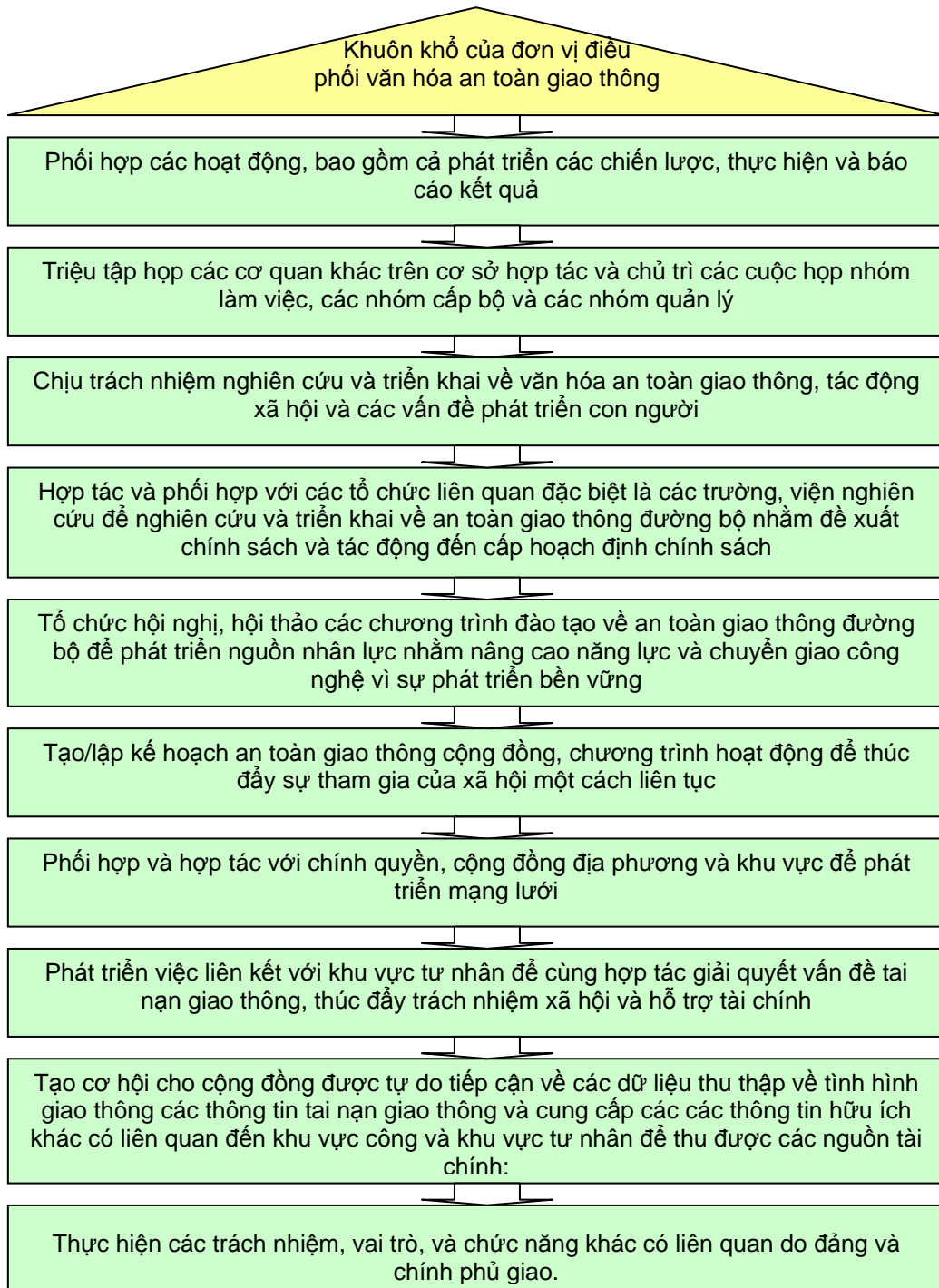
Một nền văn hoá an toàn giao thông có thể coi là một cam kết hệ thống của các cá nhân, cơ quan, tổ chức, cộng đồng và các đối tượng liên quan khác để công nhận và giải quyết vấn đề tử vong không thể chấp nhận được do lỗi của con người và áp dụng các chiến lược thực tế nhất nhằm giảm mức tử vong.

Việc lựa chọn một đơn vị hạt nhân sẽ đóng vai trò tích cực trong các nghĩa vụ/cam kết về mặt hành chính và quản lý để:

- (i) Đưa đến việc phối hợp các hoạt động, bao gồm phát triển và thực hiện chiến lược, báo cáo việc thực hiện và;
- (ii) Triệu tập họp các cơ quan khác trên cơ sở hợp tác;
- (iii) Chủ trì các cuộc họp của các nhóm làm việc, các nhóm cấp bộ và các nhóm quản lý, các cuộc họp này được luân phiên tiến hành giữa các cơ quan có liên quan;
- (iv) Chịu trách nhiệm về nghiên cứu và triển khai văn hóa an toàn, tác động xã hội và các vấn đề về phát triển nguồn nhân lực, tạo ra các qui chuẩn và sự kiểm soát của xã hội để thay đổi các hành vi của người sử dụng đường nhằm tránh thương tật, tử nạn, và các vi phạm.
- (v) Hợp tác và phối hợp với các tổ chức có liên quan đặc biệt là các trường đại học, các viện nghiên cứu về nghiên cứu và triển khai các chính sách về an toàn giao thông đường bộ nhằm tác động đến cấp hoạch định chính sách;
- (vi) Tổ chức các hội nghị, hội thảo, các chương trình đào tạo về an toàn giao thông đường bộ để phát triển nguồn nhân lực nhằm nâng cao năng lực, chuyển giao công nghệ vì sự phát triển bền vững;
- (vii) Tạo ra/lập kế hoạch an toàn giao thông cộng đồng các chương trình hoạt động để thúc đẩy việc tham gia của xã hội một cách liên tục;
- (viii) Phối hợp và hợp tác với chính quyền, cộng đồng địa phương và khu vực để phát triển mạng lưới;
- (ix) Phát triển việc liên kết với khu vực tư nhân để cùng hợp tác giải quyết vấn đề tai nạn giao thông, thúc đẩy trách nhiệm xã hội và hỗ trợ tài chính;
- (x) Tạo cơ hội cho cộng đồng được tự do tiếp cận về các dữ liệu thu thập về tình hình giao thông các thông tin tai nạn giao thông và cung cấp các thông tin hữu ích khác có liên quan đến khu vực công và khu vực tư nhân để thu được các nguồn tài chính ;
- (xi) Thực hiện các trách nhiệm, vai trò, và chức năng khác có liên quan do đảng và chính phủ giao.

Các vai trò và khuôn khổ của đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông được minh họa tại Hình 6.7.5

Hình 6.7. 5 Vai trò và khuôn khổ của đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông



6) Chương trình thực hiện Phát triển Văn hóa an toàn giao thông

(Giáo dục văn hóa an toàn giao thông trong cộng đồng bao gồm tuyên truyền và vận động an toàn giao thông)

Ở Việt Nam, khoảng 80% số tai nạn giao thông là do lỗi của người lái xe, đặc biệt là người đi xe máy. Do tai nạn giao thông có liên quan trực tiếp đến an sinh xã hội, cần ưu tiên việc nâng cao hiểu biết của người dân về tác động của tai nạn giao thông đối với cuộc sống và môi trường xung quanh họ.

Những nghiên cứu tập trung vào các vấn đề nổi cộm như sự phân tán của người điều khiển phương tiện và lợi ích của việc chi phí cải thiện đường bộ cần phải được tiếp tục hỗ trợ. Điều này đòi hỏi sự tham gia và ủng hộ của cộng đồng đối với các hoạt động có quy mô lớn đã được đề xuất trong Quy hoạch tổng thể và những phần trên. Do vậy, phải triển khai từng bước để đảm bảo đạt được mục tiêu đã đề ra.

Với khả năng giáo dục và tác động đến toàn bộ cộng đồng, hoạt động tuyên truyền, vận động là cần thiết để những người tham gia giao thông nhất định hiểu rõ mối nguy hiểm của tai nạn giao thông. Đặc biệt, giáo dục người tham gia giao thông về những yếu tố hình thành hành vi giao thông an toàn, thay đổi quan niệm của họ là phương pháp tích cực cho việc phát triển văn hóa an toàn giao thông.

Để triển khai toàn diện giáo dục và những sáng kiến an toàn giao thông trong cộng đồng, 12 chương trình đã được đề xuất trong Quy hoạch tổng thể này, với ngân sách dự kiến là 140 triệu USD. Trong đó, chương trình sử dụng phương tiện truyền thông và tuyên truyền được coi là trọng tâm. Do đó, tầm nhìn về phát triển văn hóa an toàn giao thông đến năm 2020 như sau:

- (i) Trước tiên, thành lập quỹ tài trợ an toàn giao thông, hỗ trợ các hoạt động văn hóa và giáo dục an toàn giao thông. Quỹ này cần có những biện pháp chiến lược được đề cập ở phần sau.
- (ii) Thúc đẩy việc nghiên cứu và phát triển về tai nạn giao thông, thay đổi hành vi, ngăn ngừa tai nạn, lái xe an toàn và tham gia giao thông an toàn, trong tương quan với các vấn đề về y tế và an sinh xã hội khác.
- (iii) Đẩy mạnh giáo dục, nâng cao nhận thức về giáo dục và đào tạo an toàn giao thông, trong đó đặc biệt nhấn mạnh các hoạt động cộng đồng và chiến dịch tuyên truyền.
- (iv) Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực, tập trung vào nâng cao năng lực và chuyển giao công nghệ về bí quyết phát triển an toàn trong cộng đồng thông qua các hội thảo, trao đổi về vấn đề này.
- (v) Xây dựng hiểu biết chung của cộng đồng về các vấn đề giao thông đường bộ và hậu quả chết người hay bị thương, các mức độ nguy hiểm chấp nhận được và không chấp nhận được.

- (vi) **Đẩy mạnh cam kết đảm bảo an toàn giao thông bằng tuyên truyền và vận động, ưu tiên các vấn đề về an toàn và an sinh xã hội, ví dụ như an toàn cho người đi bộ, đi xe máy, và đi ô tô.**
- (vii) **Khuyến khích sự tham gia của cộng đồng vào các hoạt động an toàn giao thông, và phát triển thành mạng lưới trên cả nước.**
- (viii) **Xây dựng niềm tin và sự ủng hộ của cộng đồng với khu vực dân cư an toàn, khu vực trường học an toàn, khu vực làm việc an toàn, và khu vực mua sắm/dulich an toàn.**
- (ix) **Xây dựng hình ảnh Việt Nam với “văn hóa an toàn”.**
- (x) **Nâng cao tiêu chuẩn an toàn giao thông thông qua phổ biến thông tin trên các kênh truyền thông hiệu quả, để tiếp cận và lắng nghe ý kiến phản hồi của người dân.**
- (xi) **Đẩy mạnh quy mô hợp tác, phân chia trách nhiệm giữa tất cả các ban ngành.**
- (xii) **Phát triển hệ thống quản lý định kỳ và báo cáo tiến độ về tất cả các hoạt động theo kế hoạch và đánh giá kết quả. (Chỉ tiêu Đánh giá hiệu quả chính so với Chỉ tiêu Đánh giá thành công)**

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

Yếu tố thiết yếu để triển khai các hoạt động là công tác chuẩn bị về cơ bản. Vì vậy, trong quá trình chuẩn bị bước đầu, cần phải thực hiện điều tra khảo sát, hoặc thu thập thông tin liên quan đến từng chương trình, đảm bảo các hoạt động tập trung vào đúng các nhóm mục đích đã đề ra theo đúng thời hạn và địa điểm.

Ngoài ra, cần thiết phải lựa chọn kỹ càng và tuyên truyền liên tục về an toàn giao thông, bằng các hình ảnh cụ thể, thông điệp lôi cuốn, thông tin về các vụ tai nạn thực tế trên các phương tiện như tivi, đài, báo, mạng internet, .v.v., đề cập trực tiếp đến cuộc sống hàng ngày và ý kiến của những người bị tai nạn giao thông.

Phần lớn các quốc gia Châu Á bao gồm cả Việt Nam tận dụng các kỹ thuật tuyên truyền an toàn giao thông như áp phích, báo, biểu ngữ và thỉnh thoảng là vô tuyến truyền hình. Đặc biệt ở Việt Nam, đài phát thanh phường là một hoạt động đặc trưng.

Trên cơ sở tình hình giao thông ở Việt Nam gần đây, các thành phần chủ yếu của một chiến dịch tuyên truyền vận động cần được xem xét, gồm:

- 1) **Đánh giá vấn đề**
- 2) **Thiết kế chiến dịch**
- 3) **Thông điệp của chiến dịch**
- 4) **Lựa chọn đối tượng**
- 5) **Thử nghiệm**
- 6) **Giám sát, đánh giá và báo cáo**

Để triển khai các hoạt động có hiệu quả, cần đảm bảo các yếu tố sau đây:

- 1) Chính phủ sẽ thực hiện các chiến dịch vận động toàn quốc trên cơ sở kết hợp nỗ lực của các hộ gia đình, các trường học, nơi làm việc và các cộng đồng cũng như các cuộc vận động sâu thông qua phối hợp các nỗ lực của khu vực tư nhân và khu vực công, sử dụng truyền thông đa phương tiện.
- 2) Vì vai trò của các hộ gia đình là rất quan trọng trong việc thúc đẩy an toàn giao thông, chính phủ sẽ làm việc để cải thiện việc tuyên truyền tập trung vào đối tượng hộ gia đình bằng cách tận dụng triệt để các phương tiện truyền thông hướng tới đối tượng này và thúc đẩy việc cung cấp thông tin thông qua các tổ chức công tại địa phương hay các nhóm cộng đồng, để giúp bảo vệ người đi bộ tránh tai nạn giao thông một cách hiệu quả cũng như loại trừ việc lái xe ẩu, say rượu đặc biệt là đối tượng đi xe máy.
- 3) Với mục đích hỗ trợ các tổ chức tư nhân trong việc xúc tiến các hoạt động tuyên truyền, chính quyền trung ương và địa phương sẽ cung cấp thông tin, tài liệu về an toàn giao thông một cách nhiều nhất, và yêu cầu sự hợp tác của các phương tiện truyền thông đại chúng để tạo ra chiến dịch vận động toàn quốc hướng tới thúc đẩy an toàn giao thông.

6.9 Tóm tắt về Phát triển Văn hóa an toàn giao thông

Phát triển Văn hóa an toàn giao thông (giáo dục an toàn giao thông trong cộng đồng cần phải gắn với việc vận động và tuyên truyền) sẽ là yếu tố then chốt để mang lại sự thay đổi lâu dài trong cộng đồng nói chung, và để những hành vi giao thông chuẩn mực trở thành thói quen hàng ngày của người dân.

Để thúc đẩy sự thay đổi đó, một biện pháp đơn lẻ sẽ là không đủ và do đó, cần tổng hợp nhiều biện pháp về giáo dục, hạ tầng kỹ thuật và cưỡng chế, đi đôi với việc khuyến khích sự tham gia của cộng đồng và đánh giá kết quả.

Trong khuôn khổ Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể, chúng tôi đề xuất thành lập một quỹ tài trợ an toàn giao thông. Khi được thành lập, quỹ này sẽ hỗ trợ thường xuyên và có hệ thống các hoạt động phát triển văn hóa an toàn giao thông và giáo dục an toàn giao thông, bao gồm công tác tuyên truyền và vận động. Các cơ quan trung ương, địa phương, cảnh sát giao thông và các tổ chức tư nhân sẽ phối hợp nhằm mục tiêu nâng cao nhận thức an toàn giao thông của người dân và khuyến khích họ quan sát những hành vi chuẩn mực và phù hợp với luật lệ giao thông.

Một nhóm 12 chương trình đang được đề xuất triển khai trên toàn quốc, thông qua các phương tiện thông tin đại chúng và chiến dịch tuyên truyền các hoạt động. Thông tin đại chúng rất có hiệu quả trong cuộc sống hằng ngày của người dân, và việc tuyên truyền có tác dụng nâng cao nhận thức và cải thiện hành vi của người tham gia giao thông. Chiến dịch tuyên truyền và vận động càng được chuẩn bị kỹ lưỡng sẽ càng có hiệu quả lâu dài. Toàn bộ các chương trình đề xuất được tóm tắt trong bảng 6.9.1

Bảng 6.9.1 Tóm tắt các Chương trình Phát triển Văn hóa An toàn giao thông
(Chương trình giáo dục và tuyên truyền An toàn giao thông trong cộng đồng)

Tổng chi phí: (US\$ 140,000,000)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

7 KẾ HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẤP CỨU

7.1 Cách tiếp cận và các lĩnh vực ưu tiên

Phương pháp tiếp cận để xây dựng kế hoạch tổng thể là so sánh các dự báo về tình hình TNGT đến năm 2020 với khả năng đáp ứng về cấp cứu nạn nhân của Ngành Y tế để đưa ra các mục tiêu và hoạt động phù hợp với tình hình và khả năng của đất nước.

1) Các dự báo về TNGT đến năm 2020

- (i) Dự báo 1: Đến năm 2020, số phương tiện giao thông của nước ta sẽ là: 35,62 triệu phương tiện trong đó 2,62 triệu ô tô và 33 triệu mô tô¹
- (ii) Dự báo 2: Đến năm 2020, số phương tiện giao thông của nước ta sẽ là 52,6 triệu phương tiện tham gia giao thông

Với số lượng phương tiện tham gia giao thông tăng như vậy, việc kìm chế tốc độ gia tăng của tai nạn giao thông và làm giảm số chết do TNGT thực sự là một thách thức lớn đối với đất nước và đối với Ngành Y tế.

2) Chăm sóc y tế trước khi đến bệnh viện

- (i) Công tác y tế và hệ thống thông tin cấp cứu:
 - a) Các thông tin về cấp cứu còn chậm, không đáp ứng được nhu cầu về “thời gian vàng” trong cấp cứu chấn thương
 - b) Cấp cứu tại hiện trường còn thấp, phần lớn do cộng đồng thực hiện.
- (ii) Hệ thống vận chuyển cấp cứu nạn nhân

Nhiều nạn nhân không được vận chuyển đến bệnh viện bằng các xe cấp cứu chuyên dụng mà bằng các phương tiện khác như xe taxi, xe ôm hoặc thậm chí bằng cả xe tải do nhiều nguyên nhân trong đó có nguyên nhân do thiếu xe cấp cứu.

3) Chăm sóc y tế tại các bệnh viện

- (i) Đến năm 2020, Ngành Y tế sẽ được đầu tư tốt hơn về trang thiết bị và nâng cấp về chuyên môn kỹ thuật, các Trung tâm y tế chuyên sâu được hình thành trên các vùng, miền sẽ tiếp nhận cấp cứu nạn nhân tốt hơn. Các bệnh viện tuyến huyện được nâng cấp có khả năng xử trí tại chỗ các trường hợp TNGT mà không phải chuyển lên tuyến trên.
- (ii) Hệ thống bệnh viện tư nhân phát triển mạnh không chỉ tập trung tại các đô thị mà còn phát triển đến các huyện tại các địa bàn kinh tế trọng điểm. Các bệnh viện tư sẽ được trang bị hiện đại, có cán bộ chuyên môn chất lượng cao đóng vai trò tích cực trong việc cấp cứu, điều trị nạn nhân TNGT.

¹ Nguồn: <http://vietnamnet.vn/kinhte/thitruong/2005/10/502269/> trên cơ sở thông tin của Bộ Giao thông VN và kế hoạch phát triển công nghiệp mô tô xe máy Việt Nam 2006-2015 và tầm nhìn 2020 Hội thảo ngày 22-01-2008 tại Hà Nội.

4) Đào tạo nguồn nhân lực cho cấp cứu nạn nhân TNGT

- (i) Nhu cầu đào tạo về cấp cứu hồi sức của các bệnh viện tuyến tỉnh và huyện rất lớn. Hiện nay các Trường đại học Y chỉ đào tạo bác sỹ đa khoa.
- (ii) Trong vòng 5-10 năm tới sẽ tăng cường đào tạo chuyên khoa về hồi sức cấp cứu để bố trí công tác tại các Trung tâm 115, các bệnh viện tuyến tỉnh và tuyến huyện.

5) Vai trò của cộng đồng trong cấp cứu ban đầu

- (i) Qua điều tra nghiên cứu tại các địa phương của Bộ Y tế cho thấy gần 70% nạn nhân nhận được cấp cứu ban đầu là do cộng đồng, 15% do cán bộ y tế và 15% do các đối tượng khác.
- (ii) Vì vậy cần thiết phải có hướng dẫn, tập huấn cho cộng đồng về 5 kỹ thuật cấp cứu thông thường như cầm máu, băng vết thương, cố định gãy xương, hồi sinh và vận chuyển nạn nhân. Năm kỹ thuật cấp cứu nói trên đã có thời gian được phổ cập sâu rộng trong nhân dân (trong thời kỳ chiến tranh tại miền Bắc) nhưng đến nay đã mai một đi, cần thiết được khôi phục lại trong tình hình thiên tai, thảm họa nói chung và tai nạn giao thông nói riêng đang ngày càng tăng như hiện nay.

6) Thảm họa và tai nạn gây chấn thương hàng loạt

- (i) Tai nạn giao thông đối với xe khách là phương tiện chở nhiều người nên hậu quả xảy ra rất nghiêm trọng. Tuy nhiên hiện nay các khu vực thu dung phân loại, hồi sức cấp cứu, phòng mổ chỉ đủ khả năng cấp cứu cho khoảng 20 nạn nhân. Trường hợp nạn nhân đến cùng một lúc trên 50 người do tai nạn thì gây lúng túng trong tiếp nhận, phân loại, điều trị và làm rối loạn các hoạt động bình thường của các bệnh viện.
- (ii) Các kiến thức cần thiết đối phó với tình huống tai nạn giao thông có nhiều nạn nhân nói chung còn yếu; phần lớn chưa được đào tạo bài bản, chỉ dựa vào kinh nghiệm hoặc hướng dẫn từ khi còn học đại học. Một số kiến thức còn yếu là: giải quyết nạn nhân tại hiện trường, phân loại nạn nhân, phân công người chỉ huy, phát ngôn với báo chí và bảo vệ bệnh viện để các thầy thuốc tập trung vào công tác cấp cứu nạn nhân.

7.2 Mục tiêu

1) Mục tiêu tổng quát: Đến năm 2020 sẽ đạt được

Làm giảm số chết do TNGT tại các bệnh viện xuống còn 50% so với năm 2006 (cụ thể còn 0,68/100.000 dân so với 1,36/100.000 dân năm 2006).

2) Các mục tiêu cụ thể

(i) Nâng cao năng lực cho các bệnh viện

Tất cả các bệnh viện tuyến tỉnh phải được nâng cấp cả về năng lực chuyên môn cũng như trang thiết bị để đủ năng lực cấp cứu, điều trị các trường hợp nạn nhân bị tai nạn giao thông nghiêm trọng.

Các bệnh viện tuyến huyện cũng được nâng cấp để có đủ khả năng tham

gia cấp cứu ban đầu cho các nạn nhân bị tổn thương nặng trước khi chuyển về các bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố nếu cần thiết.

(ii) Tăng cường năng lực cấp cứu trước khi chuyển đến bệnh viện

(1) Thiết lập hệ thống thông tin cấp cứu y tế

Hệ thống thông tin cấp cứu y tế sẽ được thiết lập, sử dụng kỹ thuật định vị vệ tinh toàn cầu vào năm 2020; Thiết lập các trạm điện thoại cấp cứu dọc theo các tuyến quốc lộ quan trọng nhằm giải quyết sớm các trường hợp cấp cứu nạn nhân bị TNGT.

(2) Thiết lập hệ thống vận chuyển cấp cứu y tế 115

Triển khai rộng rãi hệ thống vận chuyển cấp cứu đến năm 2020 sẽ đảm bảo bao phủ được trên 90% dân số. Trên 80% số nạn nhân TNGT sẽ được vận chuyển đến bệnh viện trong vòng một giờ kể từ khi bị tai nạn.

(iii) Thiết lập hệ thống đào tạo về cấp cứu chấn thương

Toàn bộ bác sĩ tuyến tỉnh và tuyến huyện đủ khả năng tham gia cấp cứu chấn thương và toàn bộ bác sĩ của hệ thống vận chuyển cấp cứu đều qua tham gia lớp đào tạo về cấp cứu chấn thương.

Các kỹ thuật cấp cứu thông thường được tuyên truyền giáo dục đến tất cả cán bộ y tế cơ sở, học sinh đến trường và cộng đồng

Các tài liệu hướng dẫn phổ cập và giáo trình đào tạo về cấp cứu chấn thương được chuẩn bị và phân phối đến tất cả các tuyến.

Ba Trung tâm đào tạo về cấp cứu chấn thương được thành lập tại ba miền: Bắc, Trung, Nam nhằm đào tạo cho các đối tượng cần thiết.

(iv) Chuẩn bị sẵn sàng đối phó với tai nạn đặc biệt nghiêm trọng có nhiều nạn nhân

Các bệnh viện phải được chuẩn bị sẵn sàng đối phó với các trường hợp TNGT đặc biệt nghiêm trọng có nhiều nạn nhân hàng loạt cả về diện tích phục vụ, nhân lực, trang thiết bị, thuốc và các vật tư khác. Bệnh viện tuyến tỉnh có đủ năng lực tiếp nhận và cấp cứu cho trên 50 nạn nhân đến cùng một lúc; bệnh viện tuyến huyện có đủ năng lực cấp cứu cho trên 20 nạn nhân đến cùng một lúc.

(v) Tăng cường hệ thống phục hồi chức năng

Phục hồi chức năng phải được tiến hành ngay sau khi nạn nhân được điều trị ổn định. Nhiều tuyến phục hồi chức năng cho nạn nhân được thiết lập tại tuyến tỉnh, huyện và tại cộng đồng.

(vi) Tăng cường hệ thống thông tin báo cáo

Việc thiết lập hệ thống thông tin báo cáo về tai nạn thương tích là rất quan trọng để đảm bảo cung cấp các thông tin chính xác về nạn nhân bị TNGT để các cơ quan thuộc Chính phủ có cơ sở ban hành các chính sách, kế hoạch tổng thể cũng như chia sẻ thông tin với các nước, các tổ chức quốc tế.

7.3 Kế hoạch tổng thể phát triển hệ thống cấp cứu y tế

1) Phát triển hệ thống cấp cứu trước khi đưa đến bệnh viện

(i) Tăng cường hệ thống thông tin cấp cứu y tế:

- (1) Thời gian trong cấp cứu nói chung và trong cấp cứu tai nạn giao thông nói riêng có vai trò quyết định đến chất lượng cấp cứu. Giới hạn “thời gian vàng” trong cấp cứu TNGT là trong 1 giờ đầu, nếu để quá giới hạn này sẽ gây ra các biến chứng phức tạp, đôi khi quyết định đến cả tính mạng bệnh nhân và khả năng phục hồi chức năng sau điều trị.
- (2) Phương tiện thông tin: Ngày nay hệ thống thông tin cố định và di động được trải rộng hầu khắp đất nước. Tuy nhiên do cơ chế chính sách; do cấu tạo của mạng thông tin dẫn đến tình trạng nhân dân không thể gọi đến các cơ sở y tế khi phát hiện có nạn nhân tai nạn giao thông. Để tạo điều kiện thuận lợi hơn cho nhân dân thông tin đến các cơ sở y tế, xin đề xuất các giải pháp sau:
 - Thống nhất trên cả nước mã thông tin cấp cứu là 115. Ngành Bưu chính - Viễn Thông tổ chức sao cho người dân có thể gọi số 115 miễn phí tại bất cứ nơi nào trên lãnh thổ. Hệ thống tự động của bưu điện sẽ kết nối ngay với cấp cứu y tế của bệnh viện huyện gần nhất (có thể khác địa giới hành chính).
 - Tổ chức các điểm gọi điện thoại công cộng trên dọc các tuyến đường giao thông, có dấu hiệu để mọi người tham gia giao thông đều biết. Các hộp điện thoại này chỉ có một nút bấm duy nhất, gọi được cho cảnh sát giao thông và 115 để đồng thời cả cảnh sát giao thông và y tế đều nắm được thông tin để đến hiện trường xử lý (nếu là cảnh sát) và cấp cứu nạn nhân (nếu là y tế). Có biện pháp thông tin, tuyên truyền và giao cho chính quyền địa phương vận động nhân dân tham gia bảo vệ và sử dụng đúng hệ thống thông tin này.
 - UBND các tỉnh, huyện có văn bản giao nhiệm vụ cho hệ thống cảnh sát giao thông và hệ thống y tế phải kịp thời đáp ứng khi nhận được các thông tin về tai nạn giao thông; phải kịp thời xử lý ngay, không phân biệt địa bàn lãnh thổ. Thí dụ năm 2005, cả hệ thống cấp cứu của Đà Nẵng và Huế đều được huy động và tham gia tích cực trong cấp cứu hàng trăm nạn nhân bị đổ tàu Thống nhất tại Lăng Cô (Huế)
 - Nhà nước cần đầu tư để từng bước đưa vào sử dụng hệ thống định vị vệ tinh toàn cầu, trước hết là cho ô tô. Việc áp dụng này sẽ giúp xác định ngay vị trí nơi xảy ra tai nạn để công tác tìm kiếm, cấp cứu nạn nhân được nhanh chóng.
 - Tăng cường hệ thống thông tin, chỉ huy hiện đại để khắc phục hậu quả tai nạn giao thông: Tại các đô thị lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Huế, Đà Nẵng, Cần Thơ, thành phố Hồ Chí Minh... nghiên cứu sớm đưa hệ thống điều hành thông tin cấp cứu đô thị bằng bản đồ số và

hệ thống điều hành trung tâm như các đô thị lớn trên thế giới để từng bước tiếp cận và theo kịp các nước trong khu vực và trên thế giới.

(ii) Cấp cứu và vận chuyển cấp cứu

- (1) Theo thống kê hiện nay có tới 30,16% số nạn nhân tai nạn giao thông được chuyển ngay đến các bệnh viện mà không được xử trí cấp cứu ban đầu tại hiện trường. Tình trạng này đã làm tăng nguy cơ tử vong, làm nặng thêm và để lại nhiều di chứng cho nạn nhân sau điều trị. Vì vậy việc tăng cường năng lực cấp cứu ngay tại hiện trường có vai trò đặc biệt quan trọng. Cần thực hiện phương châm “4 tại chỗ” là chỉ huy tại chỗ, lực lượng tại chỗ, phương tiện tại chỗ và hậu cần tại chỗ đối với cấp cứu nạn nhân TNGT.
- (2) Thực tế hiện nay chỉ có 37,55% nạn nhân được vận chuyển đến bệnh viện bằng xe cấp cứu chuyên dụng, còn lại được vận chuyển bằng các phương tiện giao thông khác không có đủ phương tiện cấp cứu, vận chuyển không đúng cách, không được xử trí ban đầu đã làm tăng nguy cơ tử vong hoặc trầm trọng hơn các thương tích ban đầu. Để làm tốt hơn cần thực hiện các khuyến cáo sau đây:
 - Các bệnh viện tuyến huyện, nhất là ở những nơi thường xuyên hay xảy ra tai nạn giao thông nghiêm trọng cần được trang bị ít nhất 2 xe ô tô cấp cứu có đủ thiết bị chuyên môn sẵn sàng vận chuyển nạn nhân tai nạn giao thông.
 - Trường hợp ở xa cơ sở y tế, không liên lạc được do thiếu phương tiện thông tin có thể vận chuyển bằng các phương tiện khác nhưng cần đảm bảo vận chuyển đúng cách và được sơ cứu ban đầu trước khi vận chuyển. Có phương án kết hợp quân – dân y trong cấp cứu nạn nhân TNGT. Trường hợp có nhiều nạn nhân lại xa cơ sở y tế, đường vận chuyển khó khăn thì có thể thiết lập đội điều trị dã chiến để cấp cứu nạn nhân, khi ổn định mới chuyển đến cơ sở y tế tuyến cao hơn.
 - Ngành đường sắt cần bố trí nơi cấp cứu và phương tiện vận chuyển nạn nhân đến các cơ sở y tế, nhất là đối với các cung đường nằm xa khu dân cư và cơ sở y tế.
- (3) Tăng cường năng lực cấp cứu cho cán bộ y tế cơ sở:
 - Cán bộ y tế cơ sở (Huyện, xã) là nơi tiếp xúc sớm nhất đối với nạn nhân tai nạn giao thông. Cán bộ y tế phải thành thạo các kỹ thuật cấp cứu cơ bản nhất như: cầm máu, băng bó, cố định gãy xương, hồi sức ban đầu và vận chuyển nạn nhân đến cơ sở y tế.
 - Sẵn sàng các phương tiện, thuốc cấp cứu, các đội cấp cứu lưu động để khi cần có thể triển khai hoạt động được ngay.

- Thường xuyên thực tập, diễn tập các tình huống cấp cứu nạn nhân trên địa bàn để khi xảy ra tai nạn giao thông có thể cấp cứu nạn nhân kịp thời.
- Có kế hoạch phối hợp với y tế tuyến trên (tuyến tỉnh, thành phố) để yêu cầu chi viện khi có tình huống tai nạn giao thông nghiêm trọng có nhiều nạn nhân hoặc tình trạng nạn nhân vượt quá khả năng của tuyến cơ sở.

(iii) Phát triển hệ thống cấp cứu 115

- (1) Hiện nay, hệ thống cấp cứu 115 chủ yếu làm nhiệm vụ cấp cứu các bệnh thông thường, số nạn nhân TNGT được vận chuyển, cấp cứu bằng 115 còn thấp, chỉ chiếm khoảng 10 - 15% số nạn nhân TNGT đến các cơ sở y tế. Nhiều trường hợp bệnh cấp cứu kể cả nạn nhân TNGT phải vận chuyển bằng các phương tiện không đảm bảo chuyên môn dễ gây biến chứng hoặc tử vong trước khi đến bệnh viện. Để khắc phục cần tập trung vào các trọng tâm sau đây:
 - Khôi phục lại hệ thống vận chuyển cấp cứu 115 hiện chỉ còn tồn tại tại các tỉnh, thành phố lớn. Nhiều địa phương đã giải thể các Trạm vận chuyển cấp cứu 115, gắn với các bệnh viện tỉnh để tăng hiệu suất sử dụng phương tiện ô tô cấp cứu.
 - Khi kinh tế xã hội phát triển thì nhu cầu cấp cứu ban đầu cho trẻ nhỏ, người già ngày càng cao. Hệ thống vận chuyển cấp cứu 115 không chỉ làm nhiệm vụ cấp cứu TNGT mà còn rất cần thiết để cấp cứu các bệnh khác. Theo cơ chế thị trường, nhân dân sẵn sàng chi trả chi phí cấp cứu và vận chuyển cấp cứu đến các bệnh viện vì nếu đi bằng các phương tiện khác như xe taxi nhân dân vẫn phải trả tiền mà không được hỗ trợ kỹ thuật từ cán bộ y tế.
- (2) Bộ Y tế đã ban hành Quyết định số 01/2008/QĐ-BYT ngày 21/01/2008 về việc ban hành quy chế cấp cứu, hồi sức tích cực và chống độc trong đó đã có quy định rõ về hệ thống cấp cứu ngoài bệnh viện như sau:
 - Tại tuyến tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thành lập Trung tâm cấp cứu ngoài bệnh viện (Trung tâm cấp cứu 115). Trung tâm này là đơn vị sự nghiệp có thu chi trực thuộc Sở Y tế. Đối với các địa phương chưa có điều kiện thành lập trung tâm cấp cứu 115, trước mắt thành lập Tổ cấp cứu 115 thuộc bệnh viện đa khoa tỉnh. Bệnh viện tuyến quận, huyện thị xã phải thành lập Tổ cấp cứu ngoài bệnh viện (Tổ cấp cứu 115)
 - Các Trung tâm cấp cứu 115 phải có hệ thống vận chuyển cấp cứu 115 được trang bị đầy đủ xe ô tô cấp cứu (theo định mức khuyến cáo của WHO là 15 xe cho 1 triệu dân); có đủ diện tích làm việc, có nơi để xe ô tô cấp cứu, hệ thống thông tin, thuốc, trang thiết bị và số cán bộ phục vụ theo quy định thống nhất cả nước.

- Các nơi khác (thị xã, thành phố loại 3, các bệnh viện huyện) có thể gắn với bệnh viện nhưng phải coi nhiệm vụ cấp cứu ngoài bệnh viện đối với nạn nhân tai nạn giao thông là nhiệm vụ thường xuyên và không được từ chối bất cứ lí do nào. Bệnh viện phải bố trí người trực điện thoại cấp cứu 115 liên tục và tham gia phục vụ theo yêu cầu khi nhận được thông tin.
 - Các điểm dừng ven đường quốc lộ chính, các nhà ga đường sắt được trang bị xe cấp cứu hoặc liên hệ chặt chẽ với bệnh viện huyện để có thể gọi xe cấp cứu được ngay khi có nhu cầu vận chuyển cấp cứu hành khách và nạn nhân.
 - Cải tiến hệ thống thông tin cấp cứu 115 thống nhất trên cả nước theo hướng thông tin sẽ được chuyển về cơ sở y tế gần nhất, không phải chạy vòng vèo, không bố trí qua tổng đài tự động để giảm thời gian chờ kết nối và không yêu cầu phải có địa chỉ điện thoại cố định, tạo điều kiện cho mọi người dân có thể gọi 115 khi có nhu cầu cấp cứu nạn nhân tai nạn giao thông.
- (3) Thực hiện chính sách xã hội hóa công tác cấp cứu 115:
- Xã hội hoá công tác y tế là chủ trương đúng đắn của Đảng và Nhà nước ta nhằm phát huy khả năng tham gia của các thành phần kinh tế và nhân dân, góp phần giảm bớt gánh nặng ngân sách cho Nhà nước, dành ngân sách để đầu tư cho các trọng tâm y tế khác.
 - Thực tế các năm qua, đã có một số hoạt động vận chuyển cấp cứu 115 tư nhân tại Nghệ An, Quảng Ninh và một số địa phương khác góp phần vận chuyển cấp cứu nạn nhân với mức phí phù hợp được nhân dân chấp nhận.
 - Cho phép tư nhân tham gia vận chuyển cấp cứu 115 dưới sự kiểm soát về chuyên môn kỹ thuật của Ngành Y tế và dưới sự quản lý của chính quyền địa phương sẽ tốt hơn việc phát triển loại vận chuyển cấp cứu không phép với các phương tiện cũ nát ảnh hưởng đến an toàn của bệnh nhân
 - Khắc phục được tình trạng nạn nhân tai nạn giao thông phải vận chuyển bằng các phương tiện thông thường chiếm tới trên 60% như hiện nay.
- (4) Cơ chế quản lý tài chính đối với hệ thống cấp cứu 115:
- Thực hiện đúng quy chế cấp cứu đã nêu rõ: “Trung tâm cấp cứu 115 là đơn vị sự nghiệp có thu trực thuộc Sở Y tế”. Các khoản thu của Trung tâm 115 được sử dụng thống nhất theo cơ chế thu viện phí là được trích 30% dành để thưởng cho những người trực tiếp làm công tác này bao gồm cán bộ y tế và những cán bộ làm công tác phục vụ khác (trực tổng đài, lái xe...). Làm tốt việc này sẽ không tạo ra khoảng cách về chế độ chính sách đối với cán bộ làm công tác 115 với cán bộ công tác tại các bệnh viện.

- Đối với các cơ sở 115 trực thuộc Ngành Y tế các địa phương: áp dụng thống nhất mức phí vận chuyển cấp cứu ít nhất cũng tương đương mức phí áp dụng đối với xe taxi trên cùng địa bàn cộng với phí dịch vụ y tế đang thực hiện tại địa phương. Các nơi có điều kiện thực hiện “Miễn phí” thì Ủy ban nhân dân quyết định và chi trả cho Ngành Y tế chi phí đã phục vụ nạn nhân
- Trường hợp cấp cứu nạn nhân tai nạn giao thông, không đặt vấn đề thu tiền lên trước mà phải coi việc vận chuyển cấp cứu là quan trọng hơn hết. Việc thanh toán sẽ qua hệ thống bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc do Ủy Ban nhân dân thanh toán đối với các trường hợp không thu được.

(5) Chính sách khuyến khích cán bộ y tế công tác tại hệ thống cấp cứu 115:

- Thực tế hệ thống vận chuyển cấp cứu 115 ít thu hút được cán bộ y tế tham gia vì nhiều lí do như: Chế độ phụ cấp không được như công tác tại bệnh viện; không có cơ hội nâng cao trình độ chuyên môn kỹ thuật và phải công tác vất vả thường xuyên cả ngày, đêm, ngày lễ, ngày tết.
- Thực hiện từng bước việc tiêu chuẩn hóa cán bộ y tế tham gia công tác trong hệ thống cấp cứu y tế tại bệnh viện hoặc hệ thống 115 như: Phải học qua chuyên khoa sơ bộ về cấp cứu; Trường Khoa cấp cứu bệnh viện tuyển tình, thành phố phải đạt trình độ chuyên khoa cấp 1 trở lên về cấp cứu hồi sức.
- Gắn công việc của cán bộ y tế tại 115 với hoạt động của các bệnh viện theo mô hình Trung tâm cấp cứu 115 Trung Vương, thành phố Hồ Chí Minh. Khi không có nhiệm vụ trực cấp cứu, cán bộ y tế được tham gia các hoạt động khám, chữa bệnh và được hưởng các quyền lợi tại bệnh viện. Mô hình này có thể áp dụng đối với cán bộ làm nhiệm vụ vận chuyển cấp cứu 115 tại các bệnh viện huyện
- Có chế độ đào tạo trên đại học đối với cán bộ làm công tác cấp cứu; thực hiện đào tạo chuyên khoa cấp cứu tại các trường đại học y. Nếu chưa thực hiện được thì cũng được đào tạo chuyên khoa sơ bộ, khắc phục tình trạng hiện nay hầu hết cán bộ y tế tại các Trung tâm cấp cứu 115 đều không được đào tạo chuyên khoa về cấp cứu y tế và là hình thức động viên cán bộ y tế có thể học tập để nâng cao trình độ chuyên môn như cán bộ làm tại bệnh viện.

2) Đào tạo cán bộ cho hệ thống cấp cứu y tế

Thực tế hiện nay là nguồn nhân lực cho công tác cấp cứu nạn nhân tai nạn giao thông rất thiếu. Hầu hết cán bộ y tế của hệ thống 115 không được đào tạo chuyên sâu về cấp cứu như các kiến thức đặc biệt về cấp cứu ngoại khoa chấn thương, giải thoát nạn nhân khỏi phương tiện bị tai nạn. Nhân dân không được cung cấp các kiến thức cần thiết để tự cứu mình và giúp đỡ nạn nhân ngay tại

nơi xảy ra tai nạn. Vì vậy công tác đào tạo về cấp cứu ban đầu cần được coi trọng và tập trung vào các trọng tâm sau đây:

(i) Xác định nhu cầu

- (1) Thực hiện khảo sát đánh giá nhanh thực trạng được đào tạo về cấp cứu y tế cho cán bộ đang công tác tại hệ thống 115 và các Khoa hồi sức cấp cứu bệnh viện trung ương, bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố.
- (2) Đánh giá điều kiện đào tạo về cấp cứu y tế tại các trường Đại học Y trên cả nước về trình độ năng lực chuyên môn của đội ngũ giáo viên, trang thiết bị phải được cập nhật sát với thực tế trang thiết bị y tế của nước ta và đi trước một bước so với thực trạng hiện nay. Khắc phục tình trạng dạy chay, khi ra trường không biết sử dụng máy móc thiết bị hồi sức cấp cứu đang ngày càng hiện đại.
- (3) Thực hiện cơ chế hợp đồng giữa các bệnh viện với các cơ sở đào tạo cấp cứu: Bệnh viện đăng ký nhu cầu và sẵn sàng tiếp nhận học viên của các cơ sở đào tạo cấp cứu khi ra trường. Bệnh viện cử cán bộ đi học có thời hạn và chịu chi phí cho người của mình cử đi trong suốt thời gian học tập...

(ii) Chuẩn hóa giáo trình đào tạo

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

(iii) Hình thành các Trung tâm đào tạo tại 3 miền

- (1) Theo Quy chế cấp cứu mới ban hành thì Trung tâm cấp cứu 115 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có chức năng huấn luyện, đào tạo về kỹ thuật cấp cứu cho cán bộ y tế và cho cộng đồng trên địa bàn tỉnh, thành phố.
- (2) Thành lập 3 Trung tâm đào tạo cấp cứu đặt tại các Trường Đại học Y Hà Nội (hoặc Hải Phòng) cho các tỉnh phía Bắc, tại Đại học Y Huế (cho các tỉnh Miền Trung và Tây nguyên) và tại Thành phố Hồ Chí Minh (Hoặc Cần Thơ) cho các tỉnh Nam bộ để thực hiện chức năng đào tạo chuyên khoa sâu, đào tạo trên đại học về cấp cứu.
- (3) Lập kế hoạch và ký hợp đồng với các bệnh viện, các Trung tâm 115 để đào tạo chuyên khoa sơ bộ cho số bác sỹ đang công tác hiện nay chưa qua đào tạo chuyên khoa cấp cứu chấn thương

- (4) Chuẩn bị tài liệu bổ túc chuyên khoa để đào tạo cho giảng viên tuyển tỉnh. Sau khi tốt nghiệp sẽ về địa phương bổ túc chuyên khoa cho cán bộ y tế tuyển huyện và tổ chức các lớp đào tạo ngắn ngày cho cộng đồng.

(iv) Biên soạn và in ấn tài liệu giảng dạy

- (1) Xây dựng chương trình tổng thể đào tạo và đào tạo lại về cấp cứu cho cán bộ y tế cả nước đến năm 2020
- (2) Thiết kế chương trình, giáo trình giảng dạy cho các loại hình đào tạo như bác sỹ chuyên khoa hệ chính quy, chuyên khoa cấp 1, thạc sỹ, tiến sỹ về cấp cứu chấn thương để báo cáo Bộ Giáo dục và Đào tạo phê duyệt. Nghiên cứu mở rộng mô hình đào tạo cử nhân hồi sức cấp cứu của Trường Đại học Y Dược Thành phố Hồ Chí Minh vì rất gần với mô hình Paramedic của các nước Châu Âu, Nhật, Mỹ. Cán bộ loại hình này phù hợp với các cơ sở cấp cứu và việc đào tạo ngắn hạn hơn (4 năm) đào tạo bác sỹ chuyên khoa (6 năm chung + 1 năm chuyên khoa)
- (3) In ấn tài liệu chuyên môn, phác đồ 5 kỹ thuật cấp cứu cơ bản (băng vết thương, cầm máu, cố định gãy xương, hồi sinh và vận chuyển nạn nhân) thành sổ tay cấp cứu để phổ biến cho cán bộ y tế cơ sở và cho cộng đồng

(v) Tuyên truyền giáo dục cho cộng đồng và các trường học

Tổ chức hệ thống đào tạo cho cộng đồng, tập trung trước hết vào nhóm nguy cơ cao, trực tiếp tham gia giao thông như lái xe chở khách (cả xe honda); thanh thiếu niên học sinh trung học cơ sở và trung học phổ thông, sinh viên các trường đại học, hội viên Chữ thập đỏ, thành viên các đoàn thể như thanh niên, phụ nữ, cựu chiến binh, mặt trận TQVN... làm nòng cốt để phổ biến lại cho cộng đồng. Cụ thể như sau:

- (1) Tăng cường khả năng cấp cứu ban đầu cho cộng đồng
- Cộng đồng là những người sống gần các điểm hay xảy ra TNGT, là người đến hiện trường sớm nhất và thực tế cũng tham gia nhiều nhất vào việc giải thoát, cấp cứu ban đầu. Vì vậy họ cần được hiểu biết các kỹ thuật cấp cứu thông thường như: cầm máu, băng vết thương, cố định gãy xương, hồi sinh và kỹ thuật vận chuyển nạn nhân an toàn đến các cơ sở y tế. Làm tốt công tác này sẽ góp phần đáng kể vào việc giảm số chết trong 24 giờ đầu tiên cho nạn nhân.
 - Thường xuyên thông tin trên các phương tiện truyền thông đại chúng như phát thanh, truyền hình, báo chí tại trung ương và địa phương về các kỹ thuật giải thoát và cấp cứu ban đầu cho nạn nhân.
 - Cán bộ y tế làm nòng cốt trong việc hướng dẫn các kỹ thuật cấp cứu thông thường cho cộng đồng tại cơ sở xã, phường, thôn, bản. Hướng dẫn cách sử dụng các vật liệu hiện có tại cộng đồng, cung cấp một số phương tiện như băng tiệt trùng, nẹp cố định để nhân dân có thể thực hiện các kỹ thuật đơn giản như băng, cầm máu vết thương, cố định gãy xương và vận chuyển đúng cách về các cơ sở y

tế nhất là tại các vùng sâu, vùng xa là nơi mà cán bộ y tế chậm tiếp cận với nạn nhân TNGT.

- Công bố số điện thoại cấp cứu của các cơ sở y tế để nhân dân dễ dàng gọi điện thoại khi có nạn nhân bị tai nạn giao thông hoặc kết nối tự động để khi gọi 115 là điện thoại thẳng đến cơ sở y tế gần nhất. Đây là biện pháp hữu hiệu nhất vì nhân dân khó nhớ số điện thoại của các bệnh viện.
- Hướng dẫn cho cán bộ lãnh đạo chính quyền nhất là cấp cơ sở và các đoàn thể quần chúng biết những việc cần làm khi có tai nạn giao thông có nhiều nạn nhân xảy ra tại địa phương.

(2) Giảng dạy cho học sinh các trường về cấp cứu tai nạn thông thường

- Ngành Y tế kết hợp chặt chẽ với ngành giáo dục trong việc đưa nội dung về các kỹ thuật cấp cứu thông thường vào giảng dạy tại các trường phổ thông. Bộ Giáo dục và Đào tạo cho ban hành tài liệu giảng dạy về cấp cứu thông thường vào giảng dạy chính khóa và ngoại khóa trên toàn bộ hệ thống giáo dục cả nước. Thời gian đầu trong khi chưa có giáo viên có thể mời cán bộ y tế đến giảng và hướng dẫn thực hành tại trường.

3) Cấp cứu thảm họa và tai nạn giao thông có nhiều nạn nhân

Với số lượng gần 50 triệu phương tiện tham gia giao thông vào năm 2020 trong đó có trên một triệu là ô tô, xe chở khách nên nguy cơ xảy ra TNGT có nhiều nạn nhân rất cao. Ngành Y tế và chính quyền các cấp cần quan tâm đầu tư cả về kiến thức, nguồn lực và tổ chức cấp cứu khi có tình huống xấu xảy ra. Thực tế các năm gần đây, số vụ TNGT có trên 10 nạn nhân cùng một lúc xảy ra trên mọi cung đường vào mọi thời gian trong năm. Một số vụ đã xảy ra xa các bệnh viện lớn nên nhu cầu vận chuyển và cấp cứu là rất cấp bách. Để làm tốt nhiệm vụ này, cần chú ý các trọng tâm sau đây.

(i) Tăng cường năng lực cấp cứu của các bệnh viện

- (1) Hệ thống cấp cứu: Nơi tiếp nhận cấp cứu nạn nhân TNGT của các bệnh viện tỉnh, thành phố phải được nâng cấp có đủ cán bộ chuyên khoa cấp cứu và các thiết bị y tế cần thiết như: máy theo dõi (monitor), điện tim, X quang, máy thở... và bố trí giường đủ khả năng nhận được trên 20 nạn nhân TNGT vào cấp cứu cùng một lúc.
- (2) Bố trí nơi tiếp nhận, phân loại nạn nhân tại phòng khám cấp cứu: Trường hợp có TNGT nhiều nạn nhân cần cấp cứu hàng loạt (20-50 nạn nhân) phải có kế hoạch bố trí nơi tiếp nhận phân loại nạn nhân, nơi hồi sức cấp cứu để lần lượt đưa nạn nhân vào phòng mổ cấp cứu theo chỉ định chuyên môn.
- (3) Tăng thêm giường bệnh, trang thiết bị và cán bộ chuyên khoa cho các khoa hồi sức cấp cứu, phòng mổ và chăm sóc sau mổ: Có kế hoạch huy động thêm các phòng mổ hiện có của bệnh viện làm nhiệm vụ mổ cấp cứu để có thể mổ cấp cứu hết số nạn nhân trong thời gian ngắn

nhất. Trường hợp cần thiết có thể yêu cầu các bệnh viện trung ương đóng trên địa bàn chi viện thêm cả về cán bộ chuyên môn và trang thiết bị.

- (4) Xe cấp cứu của bệnh viện phải làm chức năng cấp cứu ngoại viện như 115: Khi có TNGT nhiều nạn nhân thì có sẵn xe cấp cứu để vận chuyển nạn nhân kịp thời về bệnh viện. Khi cần thiết phải huy động thêm xe cấp cứu của tất cả các bệnh viện đóng trên địa bàn của tỉnh, thành phố và có kế hoạch chuyển nạn nhân về các bệnh viện (tỉnh, huyện) tùy theo thương tổn và năng lực cấp cứu hiện có của các bệnh viện.
- (5) Bổ sung thêm dự trữ thuốc cấp cứu đủ đáp ứng các trường hợp cấp cứu khẩn cấp có nhiều nạn nhân. Có kế hoạch huy động thêm cán bộ chuyên môn đến hỗ trợ cho kịp trực nếu có số lượng lớn nạn nhân đến cấp cứu trong dịp trực.
- (6) Tăng cường năng lực cho các bệnh viện tuyến huyện có đủ khả năng thu dung, cấp cứu và điều trị các trường hợp TNGT có từ 5 đến 20 nạn nhân đến cùng một lúc để giảm tải cho bệnh viện tỉnh. Khi cần thiết, bệnh viện tỉnh, thành phố cử cán bộ chuyên môn kỹ thuật và thiết bị đến hỗ trợ.

(ii) Hệ thống bệnh viện vệ tinh

- (1) Các tỉnh, thành phố lớn tại các khu vực địa lý trọng điểm của đất nước như: Tây bắc, Đông Bắc, Bắc Trung bộ, Nam Trung bộ, Tây nguyên, Đông Nam bộ và Tây Nam bộ nhất thiết phải thành lập hệ thống bệnh viện vệ tinh bằng cách nâng cấp cả về chuyên môn và trang thiết bị cho các bệnh viện tỉnh xung quanh khu vực đồng thời nâng cấp một bệnh viện tỉnh, thành phố trở thành bệnh viện khu vực, có trách nhiệm nhận nạn nhân chuyển tuyến.
- (2) Phối hợp với Ngành Giao thông bố trí nơi khám chữa bệnh, cấp cứu cho hành khách tại các điểm dừng trên các cung đường giao thông. Theo kế hoạch thì trên các cung đường dài như tuyến giao thông Bắc Nam, các cung đường có độ dài trên 200km thì cần bố trí các điểm dừng có phục vụ ăn uống, nơi nghỉ ngơi, nơi khám chữa bệnh và bán các thuốc thông thường cho hành khách. Đây cũng là nơi tiếp nhận các trường hợp cấp cứu bệnh tật khi đang trên đường giao thông rất khó chuyển đến các bệnh viện (như cấp cứu, thai sản, bệnh trẻ em...) đồng thời là nơi tiếp nhận nạn nhân bị TNGT trên đường.
- (3) Khi lập kế hoạch xây dựng các điểm dừng dọc theo các tuyến giao thông, cần bố trí xây dựng cả nơi làm việc cho tổ y tế cấp cứu và bố trí kinh phí mua các trang thiết bị cần thiết cho công tác cấp cứu hành khách nói chung và TNGT nói riêng. Các Tổ cấp cứu này có thể làm công tác khám chữa bệnh cho nhân dân trong khu vực có điểm dừng. Kinh phí hoạt động thường xuyên của Tổ cấp cứu y tế được hạch toán trong kinh phí thu được do việc cung ứng các dịch vụ ăn uống, mua bán tại nơi đó bao gồm cả kinh phí thu được qua các dịch vụ y tế để

không tạo thêm gánh nặng cho y tế địa phương. Bộ Y tế (hoặc Sở Y tế địa phương) có trách nhiệm cung cấp danh mục thuốc và thiết bị y tế cần thiết; đào tạo và cung ứng cán bộ y tế làm việc tại các điểm này.

- (4) Nghiên cứu áp dụng mô hình cho tư nhân đấu thầu xây dựng các điểm dừng đa dịch vụ, đa lĩnh vực trong đó có cấp cứu y tế, thực hiện cơ chế khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực này với một số ưu đãi như: miễn thuế, giảm giá cho thuê đất... trong thời hạn nhất định (từ 5 đến 10 năm cho đến khi có lợi nhuận).

(iii) Triển khai cấp cứu khi có nhiều nạn nhân đến cùng một lúc

- (1) Tăng cường năng lực cho bệnh viện tỉnh đủ khả năng và kiến thức thu dung các trường hợp TNGT có trên 50 nạn nhân; sử dụng các nguồn lực hiện có là chủ yếu. Khi cần thiết có thể yêu cầu chi viện của các bệnh viện trung ương về cán bộ chuyên khoa sâu bằng các đội cấp cứu lưu động
- (2) Tập huấn cho lãnh đạo và cán bộ chủ chốt của địa phương biết qui trình hoạt động của bệnh viện khi có tai nạn nhiều nạn nhân như: thu dung phân loại, bảo vệ bệnh viện, hệ thống ghi chép thông tin nạn nhân, phân công người tiếp xúc với báo chí, đảm bảo hậu cần...
- (3) Có hệ thống nhà xác có thể lưu giữ được ít nhất 10-20 thi thể nạn nhân trong vòng 1 tuần. Liên hệ với cơ quan pháp y trung ương để nhận dạng nạn nhân bằng DNA khi cần thiết.
- (4) Luyện tập, diễn tập hàng năm: Kế hoạch nếu không được luyện tập, diễn tập thì khi tình huống khẩn cấp xảy ra vẫn lúng túng. Vì vậy các bệnh viện cần có kế hoạch để cán bộ y tế được luyện tập cấp cứu khi có nhiều nạn nhân TNGT đến cùng một lúc, qua đó sẽ rút ra kinh nghiệm để triển khai trên thực tế tốt hơn. Khi lập kế hoạch, cần bố trí cả kinh phí luyện tập, diễn tập. Tại các nơi trọng điểm thường hay xảy ra TNGT nhiều nạn nhân cần tổ chức diễn tập với sự tham gia của Lãnh đạo chính quyền các cấp, các ngành có liên quan như: Công an, Cảnh sát giao thông, y tế, thương binh xã hội, bảo hiểm, quân đội để khi có sự cố xảy ra thì việc phối hợp liên ngành sẽ tốt hơn.

(iv) Tổ chức Đội hỗ trợ y tế trong thảm họa (DMAT)

Tại tất cả các bệnh viện trung ương và bệnh viện vùng đều thành lập DMAT với đủ chuyên gia và thiết bị, luôn luôn sẵn sàng hỗ trợ các bệnh viện tỉnh, huyện khi chẳng may có thảm họa.

7.4 Tổ chức thực hiện và nguồn lực

Xây dựng Đề án tổng thể của ngành y tế cấp cứu nạn nhân tai nạn giao thông với sự hỗ trợ của JICA và các nhà tài trợ khác bao gồm:

1) Dự án Phòng chống tai nạn thương tích

Tiếp tục phát triển chương trình hiện có do WHO tài trợ nhằm vào mục đích dự phòng là chủ yếu, phát triển trên các tỉnh trọng điểm và từng bước mở rộng ra các tỉnh, thành phố khác trong cả nước. Dự án này đã và đang được WHO và một số tổ chức quốc tế tài trợ (SIDA).

Dự kiến kinh phí 800.000 US\$ giai đoạn 2009-2012

2) Dự án tăng cường năng lực cấp cứu y tế đối với tai nạn giao thông

Bao gồm 3 tiểu dự án với tổng kinh phí dự kiến là 2 triệu USD xin được JICA tài trợ, cụ thể như sau:

(i) Tăng cường công tác cấp cứu ban đầu tại một số tuyến QL trọng điểm

- Chọn 3 quốc lộ thường hay xảy ra TNGT là Quốc lộ 5 (Hà Nội – Hải Phòng), Quốc lộ 1 đoạn từ Nha Trang đi Phú Yên và Quốc lộ 51 thành phố Hồ Chí Minh đi Vũng Tàu và các tỉnh nằm trong phạm vi các quốc lộ đi qua để triển khai thí điểm dự án.
- Triển khai các hợp đồng thuê cấp cứu dọc theo quốc lộ, thiết lập các đơn vị cấp cứu y tế tại các điểm dừng với khoảng cách phù hợp, có cán bộ y tế, xe cấp cứu và các thiết bị cần thiết khác.
- Chuẩn bị tài liệu và triển khai công tác tập huấn về cấp cứu ban đầu cho cộng đồng trong đó chú trọng các đối tượng có khả năng tiếp cận nhanh chóng đối với nạn nhân như lái xe taxi, hon đơ, người bán hàng, nhân viên các trạm xăng dầu...
- Dự kiến kinh phí khoảng 700,000 US\$ cho giai đoạn 2008-2012

(ii) Tăng cường đào tạo nguồn nhân lực cho cấp cứu y tế

- Triển khai nghiên cứu về nhu cầu và nguồn cung cấp nhân lực để đào tạo. Chuẩn bị nội dung, giáo trình giảng dạy thông nhất cả nước.
- Hình thành 3 trung tâm đào tạo cán bộ y tế cấp cứu tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng trên cơ sở các trường Đại học hiện có.
- Biên soạn, in ấn và phân phối tài liệu, thiết bị giảng dạy.
- Triển khai đào tạo các bác sỹ, y tá đang công tác tại các trung tâm 115, các khoa hồi sức cấp cứu của các bệnh viện tuyến tỉnh và huyện.
- Kinh phí dự tính khoảng 800,000 US\$ giai đoạn 2009-2012

(iii) Tăng cường năng lực cấp cứu đối với tai nạn có nhiều nạn nhân

- Tăng cường khả năng của các bệnh viện tuyến tỉnh có thể tiếp nhận được các trường hợp TNGT có tới 50 nạn nhân đến cùng một lúc bằng các nguồn lực hiện có. Khi cần thiết sẽ chi viện bằng các đội lưu động với các bác sỹ chuyên khoa và thiết bị y tế cần thiết từ các bệnh viện trung ương hoặc bệnh viện khu vực từ các trung tâm y tế chuyên sâu đóng tại khu vực.

- Đào tạo cho lãnh đạo chính quyền các cấp, các đoàn thể quần chúng và lãnh đạo các bệnh viện về quy trình cấp cứu các trường hợp tai nạn có nhiều nạn nhân như: cấp cứu tại hiện trường, phân loại nạn nhân vận chuyển về các bệnh viện phù hợp với khả năng và tình trạng thương tích, tổ chức cấp cứu tại bệnh viện, bảo vệ khu vực cấp cứu, quản lý hậu cần phục vụ cấp cứu, hệ thống ghi chép, thống kê báo cáo và cung cấp thông tin cho các cơ quan truyền thông...
- Tại các khu vực trọng điểm, tổ chức luyện tập, diễn tập các tình huống cấp cứu tai nạn có nhiều nạn nhân với sự tham gia của các ngành liên quan như công an, cảnh sát, quân đội, y tế và chính quyền địa phương để khi có sự cố xảy ra có thể vận hành kế hoạch được tốt.
- Dự kiến kinh phí khoảng 500,000 US\$ cho giai đoạn 2009-2012

7.5 Lộ trình thực hiện

1) Giai đoạn 2008-2010

Đây là giai đoạn chuẩn bị mọi điều kiện cần thiết để thực hiện Chiến lược cấp cứu y tế đối với nạn nhân TNGT. Mọi tác động trực tiếp để hạ tỷ lệ chết tại bệnh viện chưa phát huy tác dụng như đầu tư nâng cấp các bệnh viện chưa đáng kể, chưa thể triển khai được ngay hệ thống cấp cứu ban đầu ngay tại hiện trường và số nạn nhân được vận chuyển cấp cứu bằng xe cấp cứu y tế chưa thể cải thiện ngay. Vì vậy mục tiêu đề ra cho giai đoạn này cần sát với thực tế như sau:

(i) Mục tiêu

- (1) Giữ mức số nạn nhân TNGT chết tại các bệnh viện tương tự như năm 2007 vì trong một vài năm đầu, có thể số tai nạn giao thông chưa giảm mà vẫn tăng so với năm 2007 nên việc cố gắng giảm số chết do TNGT tại các bệnh viện cũng là nhiệm vụ nặng nề đối với ngành Y tế
- (2) Thiết lập hệ thống cấp cứu y tế ban đầu (bao gồm cả hệ thống 115) tại 20 tỉnh, thành phố trọng điểm bao gồm các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tỉnh, thành phố được chọn làm thí điểm tại 8 vùng địa lý.
- (3) Đến năm 2010 có 10 bệnh viện trung ương và bệnh viện tỉnh, thành phố được nâng cấp về chuyên môn và trang thiết bị y tế (bao gồm cả xe cấp cứu)
- (4) Hoàn thành kế hoạch tổng thể đào tạo về cấp cứu y tế đến năm 2020

(ii) Các hoạt động chủ yếu

- (1) Triển khai thí điểm công tác cấp cứu ban đầu đối với nạn nhân TNGT tại một số quốc lộ trọng điểm thường hay xảy ra TNGT như: Quốc lộ 5 Hà Nội – Hải Phòng, Quốc lộ 1 đoạn từ Nha Trang đến Phú Yên và quốc lộ 51 từ thành phố HCM đi Vũng Tàu và một số trọng điểm khác tùy khả năng kinh phí

- (2) Củng cố, phát triển hệ thống cấp cứu 115 hiện có. Thiết lập lại hệ thống cấp cứu 115 tại các tỉnh trọng điểm theo 8 vùng địa lý, mỗi vùng chọn 1 tỉnh làm thí điểm
- (3) Xây dựng các bệnh viện khu vực theo 8 vùng địa lý đủ khả năng cấp cứu TNGT hàng loạt có trên 50 nạn nhân và là tuyến thu dung nạn nhân quá khả năng của các bệnh viện tỉnh trong khu vực.
- (4) Xây dựng chương trình, giáo trình đào tạo cấp cứu chấn thương đến 2020 để báo cáo Bộ Giáo dục và Đào tạo duyệt. Chuẩn bị và in ấn tài liệu phổ cập kiến thức cấp cứu tai nạn cho cộng đồng, trước hết tại các tỉnh trọng điểm. Phối hợp với Bộ Giáo dục và Đào tạo trong việc đưa các kiến thức về cấp cứu thông thường vào chương trình giáo dục phổ thông tại các trường học.
- (5) Khảo sát nhu cầu để xây dựng kế hoạch tổng thể đào tạo về cấp cứu tai nạn thương tích đến năm 2020
- (6) Xây dựng kế hoạch xã hội hoá hệ thống cấp cứu 115 và bệnh viện cấp cứu. Khuyến khích đầu tư nước ngoài, y tế tư nhân tham gia.
- (7) Cải tiến hệ thống thông tin cấp cứu nạn nhân TNGT tại các bệnh viện

2) Giai đoạn 2011-2012

(i) Mục tiêu

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

(ii) Các hoạt động chủ yếu

- (1) Thiết lập hệ thống cấp cứu 115 và bệnh viện cấp cứu tại tất cả các tỉnh, thành phố trên cả nước bằng cả nguồn đầu tư của Nhà nước, tư nhân và đầu tư nước ngoài.
- (2) Tăng cường năng lực cán bộ chuyên môn và trang thiết bị y tế của các bệnh viện tuyến huyện tại các địa bàn trọng điểm (mỗi tỉnh chọn 50% bệnh viện huyện làm điểm) đủ năng lực cấp cứu TNGT có dưới 20 nạn nhân, khi cần có chi viện của tuyến trên.
- (3) Bắt đầu triển khai đào tạo hệ chính quy và bổ túc chuyên môn về cấp cứu tai nạn thương tích theo nhu cầu của các địa phương. Triển khai đào tạo cấp cứu chấn thương cho các bộ y tế cơ sở (xã, phường) làm nòng cốt để huấn luyện cho cộng đồng

- (4) Triển khai công tác thông tin truyền thông rộng rãi cho cộng đồng về cấp cứu tai nạn thương tích. Phối hợp với Bộ Giáo dục và Đào tạo đưa chương trình giảng dạy về các kỹ thuật cấp cứu ban đầu vào giảng dạy tại các trường Trung học phổ thông trên cả nước trong đó cán bộ y tế tham gia làm giảng viên.
- (5) Triển khai rộng rãi hệ thống thông tin báo cáo thống nhất quốc gia về tai nạn thương tích, thống nhất cả nước chỉ có một số liệu chung phục vụ cho công tác lập kế hoạch, quản lý và điều hành kế hoạch tổng thể về an toàn giao thông.

3) Giai đoạn 2013-2015

(i) Mục tiêu

- (1) Giảm 30% số nạn nhân TNGT chết tại các bệnh viện so với năm 2007
- (2) Thiết lập thêm hệ thống cấp cứu y tế ban đầu (bao gồm cả hệ thống 115) tại tất cả các tỉnh, thành phố trên phạm vi cả nước.
- (3) Có thêm 20 bệnh viện trung ương và bệnh viện tỉnh, thành phố được nâng cấp về chuyên môn và trang thiết bị y tế (bao gồm cả xe cấp cứu), đưa tổng số các bệnh viện được nâng cấp lên 50 tỉnh, đạt 80% số bệnh viện tuyến tỉnh, thành phố của cả nước

(ii) Các hoạt động chủ yếu

- (1) Vận hành có hiệu quả hệ thống cấp cứu ban đầu tại hiện trường với sự tham gia của cộng đồng, các ngành, các cấp có liên quan.
- (2) Đưa hệ thống cấp cứu 115 vào hoạt động trên phạm vi cả nước, đảm bảo trên 60% số nạn nhân bị TNGT được cấp cứu và vận chuyển bằng xe cấp cứu chuyên dụng của 115 hoặc của các cơ sở y tế tuyến quận, huyện.
- (3) Các bệnh viện tuyến tỉnh được nâng cấp cả về chuyên môn và trang thiết bị y tế đủ khả năng tiếp nhận và xử trí cấp cứu các trường hợp tai nạn giao thông có nhiều nạn nhân
- (4) Các Trung tâm y tế chuyên sâu kỹ thuật cao được thành lập trên các vùng kinh tế xã hội, là nơi hỗ trợ có hiệu quả cho các bệnh viện thuộc các tỉnh, thành phố trong vùng.
- (5) Hệ thống bệnh viện tư nhân, bệnh viện có vốn đầu tư nước ngoài phát triển mạnh mẽ, hỗ trợ cho hệ thống bệnh viện công trong việc cấp cứu nạn nhân. Sẽ không còn khoảng cách trong lựa chọn của nhân dân đối với các bệnh viện do đó sẽ giảm đáng kể quá tải của các bệnh viện công trong việc cấp cứu nạn nhân tai nạn giao thông.
- (6) Các Trung tâm đào tạo cán bộ y tế cung cấp đủ nhu cầu cán bộ cho hệ thống 115 và các bệnh viện cả nước. Các cơ sở 115 thuộc các tỉnh, thành phố làm nòng cốt trong việc đào tạo các bộ y tế cấp cứu tại địa phương và hỗ trợ tích cực cho việc phổ biến các kỹ thuật cấp cứu thông thường cho cộng đồng.

4) Giai đoạn 2016 - 2020

(i) Mục tiêu (Hoàn thành các mục tiêu đề ra đến năm 2020)

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

(ii) Các hoạt động chủ yếu

- (1) Duy trì hoạt động và tiếp tục nâng cấp hệ thống bệnh viện đảm bảo tiếp nhận được nạn nhân TNGT trong bất cứ tình huống nào. Thực hiện rộng rãi việc xã hội hóa, có nhiều đơn vị cấp cứu 115 và bệnh viện tư nhân, bệnh viện có đầu tư vốn nước ngoài tham gia cấp cứu nạn nhân TNGT
- (2) Hệ thống cấp cứu 115 vận hành tốt với đầy đủ cán bộ chuyên môn và trang thiết bị cần thiết đảm bảo vận chuyển được 70-80% số nạn nhân TNGT đến các cơ sở y tế với 100% được xử trí cấp cứu ban đầu đúng chuyên môn kỹ thuật. Tại các thành phố lớn, triển khai hệ thống chỉ huy, điều hành cấp cứu 115 hiện đại vừa cấp cứu nạn nhân TNGT, vừa đáp ứng được các tình huống khẩn cấp khác như cháy nổ, thảm họa...
- (3) Triển khai công tác đào tạo chuyên sâu về cấp cứu y tế tại các Trung tâm đào tạo theo 3 vùng. Các cơ sở đào tạo tuyến tỉnh, thành phố đảm bảo đào tạo cho tuyến y tế cơ sở xã, phường và cộng đồng
- (4) Phát triển nhiều loại hình bảo hiểm TNGT, đảm bảo 100% nạn nhân được các quỹ bảo hiểm chi trả khi bị TNGT.
- (5) Kiện toàn hệ thống thông tin báo cáo về nạn nhân tai nạn giao thông. Cả nước có cơ sở dữ liệu thống nhất về tai nạn giao thông để làm cơ sở cho Chính phủ và các ngành chỉ đạo công tác dự phòng, giảm nhẹ

và khắc phục hậu quả, đồng thời chia sẻ thông tin với các nước, các tổ chức quốc tế.

8 CÁC CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGUỒN LỰC VÀ THỂ CHẾ

8.1 Kế hoạch tiếp cận và các vấn đề ưu tiên

Cải thiện an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam trong thời gian gần đây được xem là vấn đề cấp bách, tuy vậy còn nhiều vấn đề cho đến nay vẫn chưa được thực sự quan tâm. Để đảm bảo cho việc thực hiện chính sách an toàn giao thông một cách bền vững và tăng cường các biện pháp đối phó đạt hiệu lực và hiệu quả, cần phát triển; (1) thể chế cơ bản, (2) phát triển nguồn nhân lực và (3) phát triển các nguồn tài chính. Ví dụ, Hệ thống Thẩm định an toàn giao thông được thảo luận trong lĩnh vực kỹ thuật; mục tiêu và hiệu quả của hệ thống này được chấp thuận và cơ bản được chấp nhận để giới thiệu tại Việt Nam. Mặc dù vậy khuôn khổ thể chế như tổ chức, thủ tục pháp lý chi tiết và cũng như là sự hợp thức hoá của khuôn khổ này đến nay vẫn chưa được chuẩn bị. Thêm vào nữa, nguồn nhân lực đến nay chưa sẵn có, chi phí tăng và thực hiện kiểm toán đòi hỏi thời gian. Không chỉ là hệ thống này mà còn nhiều vấn đề diễn ra ở trong lĩnh vực cụ thể cũng như lĩnh vực liên ngành. Ở chương này sẽ thảo luận các vấn đề chung, với mục đích để nâng cao: (1) Tăng cường các biện pháp an toàn giao thông một cách toàn diện, và (2) Phát triển chính sách an toàn giao thông một cách bền vững.

Ba chương trình phát triển thể chế được thảo luận trong ba hợp phần có nội dung tương ứng như sau:

- (i) Chương trình tăng cường hành chính
 - Tăng cường cho Ủy ban An toàn giao thông quốc gia
 - Ban an toàn giao thông tỉnh/thành phố
 - Phòng / Ban an toàn giao thông thuộc Sở, Cục
 - Luật hoá Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và Kế hoạch an toàn giao thông
- (ii) Chương trình nghiên cứu và phát triển
 - Phát triển trung tâm an toàn giao thông
 - Phát triển cơ sở dữ liệu an toàn giao thông
- (iii) Chương trình phát triển các nguồn nhân lực
 - Phát triển Quỹ tài trợ an toàn giao thông
 - Hệ thống thuế xe cơ giới và Nguồn vốn khác
 - Phát triển nguồn nhân lực an toàn giao thông

“Chương trình tăng cường hành chính” nhằm nâng cao chức năng và năng lực cho việc phát triển chính sách an toàn giao thông một cách toàn bộ và bền vững. Nâng cao năng lực tổ chức trong lĩnh vực an toàn giao thông có thể được giám sát không chỉ ở cấp quản lý nhà nước ở Trung ương mà còn có ở các cơ quan nhà nước ở địa phương. Theo quan điểm khác thì tổ chức địa phương có thể được xem là nơi trọng yếu hơn với tư cách là cơ quan thực hiện. Dù thế nào, để thực hiện chính sách an toàn giao thông hiệu quả thích hợp ở một quốc gia, thì điều cần thiết tối thiểu của một

tổ chức nòng cốt phải là một tổ chức quản lý nhà nước ở cấp trung ương. Hợp thức hoá vấn đề này sẽ là quan trọng để phối hợp toàn bộ tổ chức liên quan đến vấn đề an toàn giao thông bao gồm cả lên kế hoạch và thực hiện.

“Chương trình nghiên cứu và phát triển” sẽ cho ra được một cơ sở cụ thể để phát triển an toàn giao thông bền vững. Cơ quan trung ương sẽ chịu trách nhiệm trong việc xét duyệt định kỳ Kế hoạch Tổng thể và Kế hoạch hành động dựa trên cách tiếp cận một cách khoa học. Cơ sở dữ liệu sẽ là một nền tảng cho việc tiếp cận một cách khoa học và cũng sẽ là một công cụ đặc biệt không thể thiếu được đối với các giải pháp mang tính tin học hoá hiện đại.

“Chương trình phát triển nguồn lực” sẽ bao gồm các phát triển nguồn lực nhân lực và nguồn lực tài chính. Do các nguồn lực luôn luôn trong tình trạng hạn chế, nên đây là vấn đề quan trọng để thu hút các nguồn lực ở từ các vùng khác nhau, như từ lĩnh vực tư nhân và các thành phần tham gia giao thông. Các tổ chức quốc tế như JICA, WB và các nhà tài trợ quốc tế sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển nguồn lực. Các phần tiếp theo sẽ thảo luận về các khái niệm phát triển của các nội dung đề cập trên.

8.2 Chương trình tăng cường quản lý hành chính

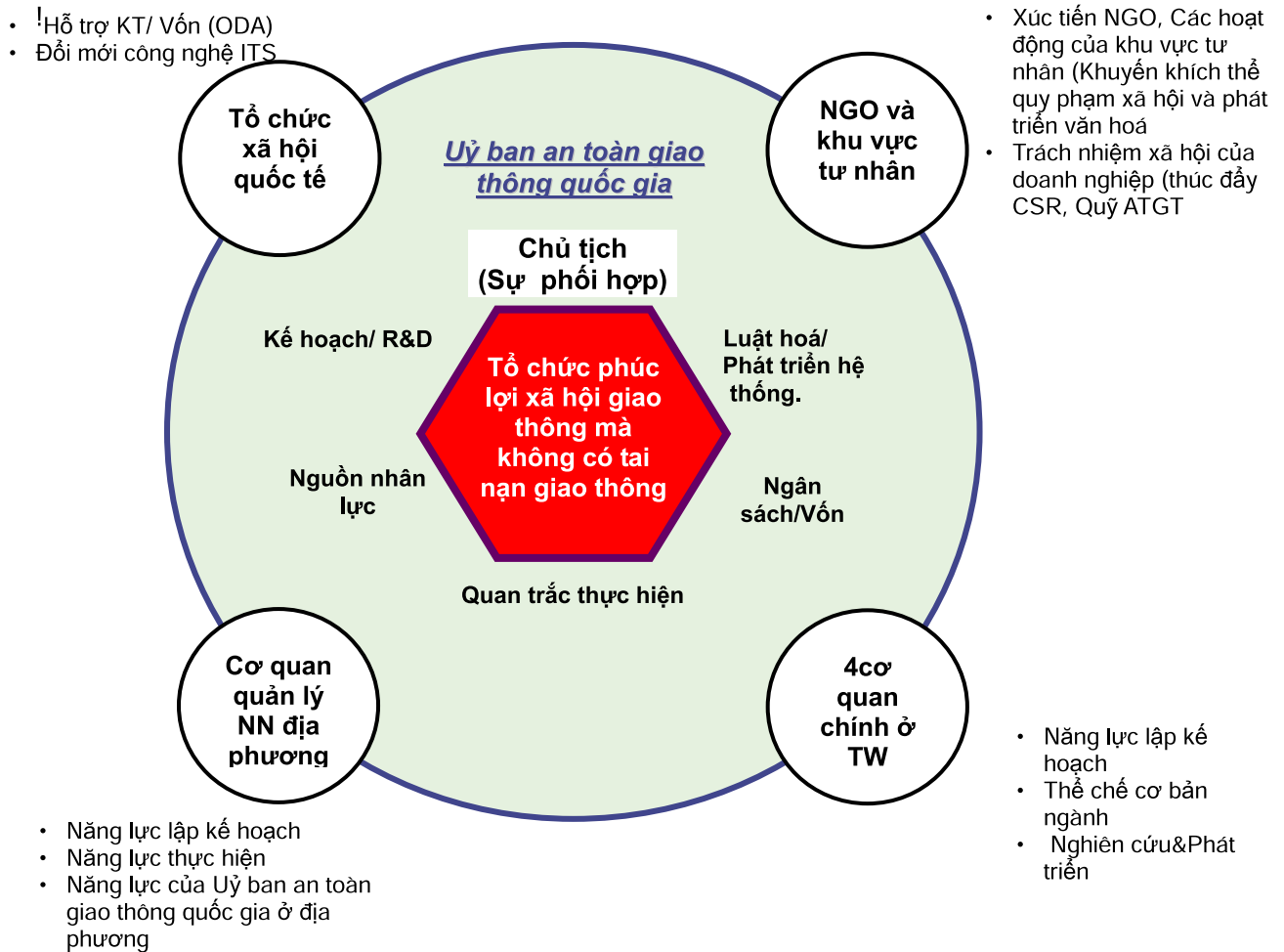
1) Tổ chức nòng cốt lý tưởng để phát triển an toàn giao thông

Một trong những mục tiêu của chương trình là phải nâng cao khả năng chịu trách nhiệm và chức năng của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia đối với việc phát triển an toàn giao thông bền vững tại Việt Nam. Điều quan trọng của các biện pháp an toàn giao thông toàn diện là phải đảm bảo được 4 chức năng sau: Thông tin liên lạc, Hợp tác, Phối hợp và Củng cố, giữa cơ quan và các tổ chức tham gia bất kỳ dự án an toàn giao thông nào và các hoạt động thực hiện.

Hình 8.2.1 minh họa cho một tổ chức nòng cốt quản lý nhà nước lý tưởng. Một tổ chức nòng cốt được đề xuất sẽ chịu trách nhiệm xúc tiến các biện pháp an toàn giao thông một cách toàn diện, tiếp sau đó là yêu cầu 6 chức năng chính để đạt được các nhiệm vụ của chính sách phát triển an toàn giao thông; Một Xã hội giao thông tốt đẹp không có tai nạn giao thông. Đó là Phát triển chính sách, Kế hoạch/Nghiên cứu&Phát triển, việc chuẩn bị quỹ và nguồn nhân lực, thực hiện và quan trắc các biện pháp an toàn, và cuối cùng là sự phối hợp giữa các Bộ và các tổ chức liên quan.

Một chức năng quan trọng khác nữa là phải tạo ra mối liên kết với các ngành khác, như là các cơ quan quản nhà nước ở địa phương và tổ chức phi chính phủ (NGO)/các tổ chức tư nhân, cũng như là các nhà tài trợ nước ngoài. Cụ thể hơn, tổ chức nòng cốt này nên là Ủy ban An toàn giao thông quốc gia. Thảo luận cụ thể hơn về cao năng lực Ủy ban An toàn giao thông quốc gia cũng như việc hợp thức hoá của tổ chức sẽ được thể hiện trong các phần tiếp theo sau đây.

Hình 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



2) Nâng cao năng lực cho Ủy ban an toàn giao thông (NTSC)

(i) Ủy ban An toàn giao thông quốc gia

Trách nhiệm chính của NTSC là phối hợp các cơ quan liên quan với nhau và các tổ chức để thực hiện các biện pháp an toàn giao thông hiệu quả và đưa ra được các đề xuất phù hợp lên Thủ tướng Việt Nam. Kết cấu tổ chức của NTSC đã được thảo luận tại Chương 3 của Tập 2. Ủy ban này hiện có các đại diện của tổ chức liên quan do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải làm chủ tịch. Văn phòng điều hành được thành lập từ năm 1997 thực hiện công việc hành chính của Ủy ban với số lượng nhân viên và các chức năng rất hạn chế. Ban Quản lý CSC dự án an toàn giao thông cũng được thành lập năm 2004 để thực hiện dự án VRSP của WB. Tổ chức này cũng bị giới hạn về các chức năng.

Để nâng cao phát triển an toàn giao thông một cách bền vững thì việc không thể thiếu được là nâng cao các chức năng của NTSC. Tổ chức này phải thể hiện được đầy đủ năng lực như của tổ chức phát triển an toàn giao thông nòng cốt mà đã thảo luận ở trên. Loại chức năng nào nên được tăng cường cho NTSC? Mục đích cuối cùng của chương trình nâng cao này là phải phát triển một cơ cấu tổ chức đề xuất lý tưởng, mặc dù vậy đây là các vấn đề dài hạn, các chức năng tổ chức và kết cấu sẽ

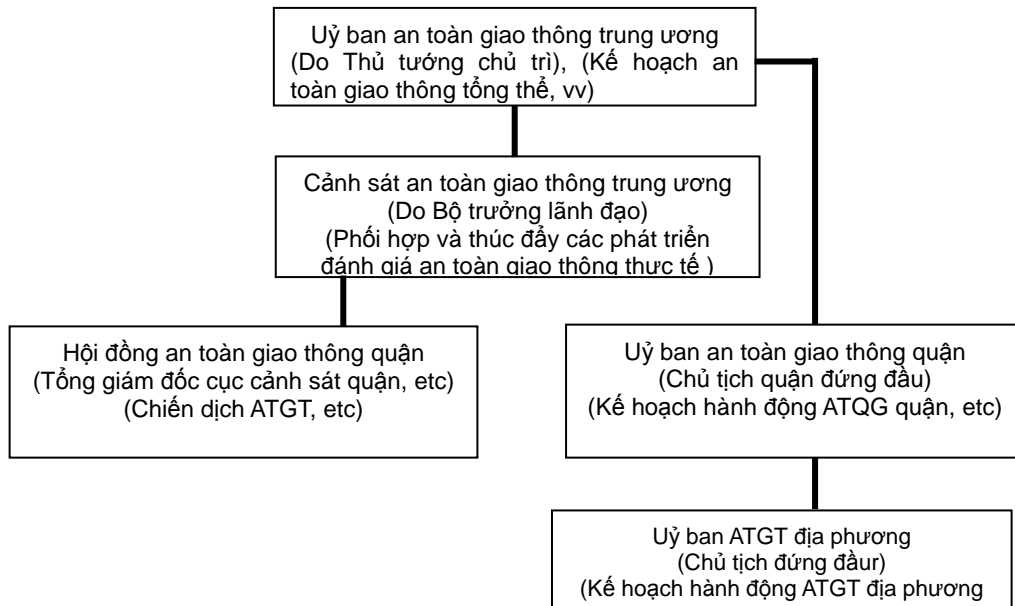
được nâng lên theo thời gian với các yêu cầu cho giai đoạn và thời kỳ phát triển kinh tế - xã hội.

Đa phần ở các quốc gia công nghiệp, thì một cơ quan phối hợp ở cấp trung ương, Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, hoặc là các tổ chức có chức năng tương tự được thành lập. Ở Nhật Bản, Ủy ban An toàn giao thông trung ương được thành lập năm 1970, được hỗ trợ bởi Luật an toàn giao thông. Cùng thời gian này, trực thuộc Ủy ban an toàn trung ương là Ban An toàn giao thông địa phương cũng được thành lập ở mỗi cấp quận quản lý. Ủy ban trung ương do Thủ tướng chính phủ làm chủ tịch, ngược lại Ủy ban địa phương sẽ do Chủ tịch quận chủ trì.

Chức năng chính của Ủy ban Trung ương là tổ chức thảo luận các chiến lược, các vùng trọng điểm và các hướng dẫn các biện pháp an toàn giao thông đặc biệt, Kế hoạch hành động 5 năm. Nhưng đôi khi có tai nạn nghiêm trọng xảy ra, thì Ủy ban này phải triệu tập và thảo luận đề ra các hành động ứng phó kịp thời. Các chiến lược, các vùng trọng điểm và các hướng dẫn được Ủy ban trung ương chấp thuận và được làm chỉ dẫn cho cơ quan quản lý ở địa phương thông qua Ủy ban an toàn giao thông địa phương. Cơ quan quản lý ở địa phương chuẩn bị kế hoạch hành động chi tiết dựa trên các chỉ dẫn của Cơ quan quản lý Trung ương. Là một cơ quan thực hiện công việc kế hoạch thực tế, Cảnh sát an toàn giao thông được thành lập cả ở cơ quan quản lý cấp Trung ương và cấp địa phương và Cơ quan cảnh sát này phải chuẩn bị kế hoạch và đề xuất lên các Ủy ban. Hình 8.2.2 biểu thị sơ đồ tổ chức cơ bản ở Nhật Bản, về việc tăng cường năng lực phát triển chính sách an toàn giao thông một cách toàn diện.

Đây là ví dụ. Một số quốc gia giao thêm chức năng quan trọng cho chính quyền địa phương. Nhưng cơ chế phối hợp giữa các ngành ban liên quan lại đa phần giống nhau. Một thông điệp quan trọng khác ở các quốc gia đang phát triển là có nhiều tổ chức và Viện nghiên cứu thuộc cơ quan quản lý nhà nước công ích đến cơ quan trong lĩnh vực tư vấn giải quyết vấn đề phát triển an toàn giao thông khác nhau theo cách tiếp cận vấn đề khác nhau, xét đến cùng đều góp phần nâng cao môi trường an toàn giao thông của quốc gia. Dĩ nhiên là, các hệ thống đa phương như thế này được phát triển dần dần trong thời gian dài và với rất nhiều nỗ lực.

Hình 8.2.2 Kết cấu tổ chức cơ bản cho chính sách phát triển an toàn giao thông một cách toàn diện ở Nhật Bản



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

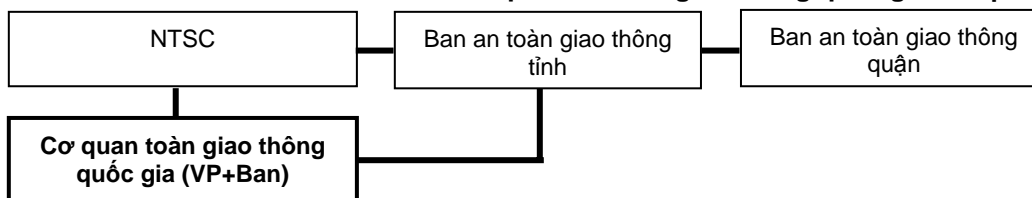
Mặc dù vậy, ở Việt Nam môi trường thể chế an toàn giao thông đến nay vẫn còn đang hoàn thiện, đang trong giai đoạn phát triển. Số cơ quan và các chức năng của tổ chức vẫn còn rất hạn chế. Trong hoàn cảnh hiện nay, Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và Ban An toàn giao thông địa phương được yêu cầu đóng vai trò đa năng được coi như là tổ chức lãnh đạo để phát triển an toàn giao thông một cách toàn diện, bao gồm năng lực thực tế thực hiện các biện pháp an toàn giao thông.

Đề xuất chính của Chương trình tăng cường năng lực UBATGTQG (NTSC) là thành lập một Cơ quan an toàn giao thông quốc gia, có khả năng phát triển các chính sách và các chiến lược và hỗ trợ thực hiện an toàn giao thông dưới sự giám sát của Ủy ban. Cơ quan An toàn giao thông này sẽ được thành lập dựa trên các tổ chức hiện thời bao gồm: Văn phòng điều hành và Ban Quản lý các dự án an toàn giao thông (TSPMU), Cơ quan này sẽ được chia thành sáu phòng ban thể hiện ở sơ đồ Hình 8.2.3.

Trong tổ chức đề xuất này, Các Công việc chung sẽ đóng một vai trò tương tự như vai trò của Văn phòng điều hành hiện thời và Phòng Quản lý dự án sẽ có chức năng tương tự như Ban Quản lý dự án an toàn giao thông hiện nay. Phòng Phát triển an toàn giao thông một cách toàn diện sẽ chịu trách nhiệm trong việc phát triển chính sách và lập các kế hoạch, và nó cũng có nhiệm vụ đặc biệt trong việc phát triển văn hoá an toàn giao thông kết hợp cùng với Trung tâm An toàn giao thông khác. Phòng An toàn giao thông địa phương sẽ cung cấp hỗ trợ cho Ban An toàn giao thông ở địa phương và các cơ quan khác trong việc chuẩn bị kế hoạch hành động và hỗ trợ dự án. Quỹ hỗ trợ an toàn giao thông và tổ chức của các Tổ chức phi Chính phủ sẽ trợ giúp các thông tin cần thiết cho các hoạt động thực hiện an toàn giao thông và cung cấp các hỗ trợ pháp lý. Phòng Nhân lực sẽ phát triển chương trình đào tạo thông qua việc hợp tác với các Viện nghiên cứu giáo dục cho những nhóm người thực hiện phát triển an toàn giao thông không chỉ ở cơ quan nhà nước ở cấp trung ương mà còn ở cấp địa phương.

Đây là các khuôn khổ lý thuyết, nó sẽ đòi hỏi xem xét kỹ trong tương lai để thực hiện trong thực tế thông qua việc xây dựng hợp tác giữa các cơ quan và các tổ chức liên quan đến an toàn giao thông. Thêm vào đó, để hệ thống mới này thực hiện chức năng thì việc phát triển tổ chức khác sẽ phải được thực hiện như là trung tâm an toàn giao thông, quỹ hỗ trợ an toàn giao thông và giữa các tổ chức khác nhau.

Hình 8.2.3 Cơ cấu tổ chức đề xuất cho Cơ quan An toàn giao thông quốc gia ở Việt Nam



Chức năng đề xuất cho Cơ quan An toàn giao thông

Phòng ban	Bộ phận cơ cấu	Chức năng
■ Công việc chung	• Phòng thuộc Ủy ban	✓ Tổ chức các cuộc họp NTSC
	• Hành chính	✓ Kế toán, Nhân sự và vấn đề khác
■ Phòng Phát triển an toàn giao thông toàn diện	• Lập kế hoạch và phát triển	✓ Các chiến lược và chính sách an toàn giao thông ✓ Phát triển chương trình an toàn giao thông một cách toàn diện ✓ Phát triển Kế hoạch tổng thể hướng và Kế hoạch hành động ✓ Chuẩn bị các báo cáo đánh giá hàng năm (Báo cáo bằng bản giấy)
	• Phát triển văn hoá giao thông	✓ Phần lớn các biện pháp đánh giá an toàn giao thông sẽ được thực hiện bởi các Bộ chuyên ngành : MOT, MOPS, MOET và MOH. Nhưng Phát triển văn hoá giao thông sẽ do Trung tâm an toàn giao thông quốc gia quản lý và hợp tác với cơ quan quản lý nhà nước ở địa phương. ✓ Trung tâm an toàn giao thông quốc gia sẽ phát triển một Chương trình phát triển và huấn luyện viên. ✓ Việc thực hiện chương trình xúc tiến NGO, cá nhân riêng lẻ và các nhóm cộng đồng khác nhau.
■ Phòng Quản lý dự án	(thiết lập các phương án cụ thể) • VRSP • JBIC	✓ Hành chính, Phối hợp giữa các cơ quan liên quan ✓ Mua sắm ✓ Quan trắc và giám sát
■ Phòng An toàn giao thông địa phương	• Khu vực phía Bắc	✓ Hướng dẫn và khuyến nghị Ủy ban an toàn giao thông tỉnh ✓ Cung cấp hỗ trợ trợ tài chính
	• Khu vực miền trung	✓ Như trên
	• Khu vực phía Nam	✓ Như trên
■ Quỹ tài trợ an toàn giao thông và Tổ đặc trách NGO	• Quỹ tài trợ an toàn giao thông	✓ (văn phòng chuẩn bị hỗ trợ vốn) Sau thành lập ✓ Phối hợp các hoạt động quỹ hỗ trợ
	• Phát triển quan hệ	✓ Xúc tiến các hoạt động an toàn giao thông của NGO ✓ Cung cấp hướng dẫn và trợ giúp
	• Tổ đặc trách NGO	✓ Thông tin an toàn giao thông ✓ Báo cáo An toàn giao thông bản giấy, vv
■ Phòng Phát triển nguồn nhân lực		✓ Phối hợp với các Viện đào tạo như là các trường đào tạo, Học viện cảnh sát và MOT, Trường đào tạo và thực hiện chương trình đào tạo cho cảnh sát giao thông, giám sát viên và các kỹ sư. ✓ Các khoá đào tạo cho huấn luyện viên

(ii) Ban an toàn giao thông tỉnh/thành phố

Ủy ban an toàn giao thông quốc gia (NTSC) sẽ tham gia hoạch định chính sách ở mức độ nhiều hoặc ít; còn các Ban An toàn giao thông địa phương sẽ có thể được đóng vai trò toàn diện hơn từ việc chuẩn bị các biện pháp an toàn đến việc thực hiện nhiệm vụ dựa trên các điều kiện cụ thể của từng địa phương.

Ở Nhật Bản, Ủy ban An toàn giao thông địa phương do Chủ tịch chủ trì, chịu trách nhiệm chuẩn bị kế hoạch hành động an toàn giao thông trên cơ sở Kế hoạch an toàn giao thông quốc gia. Biện pháp an toàn giao thông trong Kế hoạch an toàn giao thông địa phương sẽ được thực hiện chủ yếu bằng ngân sách của địa phương; tuy nhiên, các biện pháp được chuẩn bị dựa trên kế hoạch quốc gia sẽ được trợ cấp của ngân sách TW.

Mặc dù được kỳ vọng đóng vai trò quan trọng trong các uỷ ban an toàn giao thông địa phương, nhưng các nguồn lực và năng lực của đa phần cơ quan quản lý nhà nước ở địa phương còn rất hạn chế. Tình trạng này không chỉ đúng ở Việt Nam mà còn xảy ra ở Nhật Bản. Trong tình trạng hiện nay ở Việt Nam mà đã thảo luận ở Tập 2 của Báo cáo cuối cùng, việc thành lập Ban an toàn giao thông đã bị trì hoãn từ tỉnh thành này đến tỉnh thành khác và không có nhiều hoạt động được báo cáo nguyên nhân chính đều do thiếu nguồn vốn ngoài trừ các thành phố chính: Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Hà Nội.

Các uỷ ban an toàn giao thông địa phương được kỳ vọng là sẽ được tăng cường ở mỗi tỉnh, thành phố và sẽ chịu trách nhiệm phát triển an toàn giao thông. Nhiệm vụ đầu tiên của uỷ ban này là phải chuẩn bị kế hoạch hành động an toàn giao thông dựa trên Kế hoạch quốc gia, đây là sự phối hợp đầu tiên giữa cơ quan TW và chính quyền địa phương.

Ở cấp độ quản lý nhà nước ở địa phương, thì nguồn vốn và nguồn nhân lực sẽ luôn là các vấn đề quan trọng, ngoại trừ các khu đô thị chính như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Bởi vậy mà mục tiêu và các chiến lược cơ bản cho vấn đề phát triển giao thông địa phương được đề xuất như sau:

Mục tiêu của Kế hoạch tổng thể: “Vào năm 2015, toàn bộ Ban An toàn giao thông tỉnh và Ban An toàn giao thông thành phố trọng điểm sẽ nâng cao và Kế hoạch hành động an toàn giao thông địa phương (2015-2020) sẽ được chuẩn bị và được thực hiện.”

Các chiến lược đề xuất nâng cao năng lực của Ban giao thông địa phương như sau:

- (1) Phối hợp với NTSC; chính quyền địa phương của đô thị trọng điểm sẽ nâng cao năng lực cho chính Ban của họ. Và dựa trên các Chiến lược an toàn giao thông quốc gia, các Ban tương ứng sẽ chuẩn bị kế hoạch hành động.
- (2) Các tỉnh hiện đã hoặc có thể có cơ hội tham gia thực hiện các dự án an toàn giao thông của WB-VRSP và JBIC sẽ được ưu tiên thực hiện các biện pháp an toàn các dự án có nguồn vốn ODA.
- (3) Bắt đầu từ các đô thị chính (Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh) và bất kỳ tỉnh thành nào đã có sẵn nguồn vốn và nguồn nhân lực, các hoạt động cho Ban an toàn giao thông được đề xuất sẽ được xem xét. Tổng số các vụ tai nạn giao

thông ở cá khu đô thị chính được chiếm tỷ lệ lớn trong toàn bộ quốc gia, do vậy việc giảm thiểu số tai nạn sẽ được lưu tâm.

3) Phòng/Ban An toàn giao thông thuộc Sở Giao thông

Ở phần trước, chức năng của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia đã được thảo luận để phát triển an toàn giao thông một cách toàn diện. Thậm chí như vậy, cơ sở của các biện pháp toàn diện vẫn phụ thuộc vào các biện pháp mang tính chuyên ngành như là kỹ thuật, luật pháp và các biện pháp giáo dục. Hiện nay mới hoặc chưa có phòng chức năng hay bộ phận nào về lĩnh vực an toàn giao thông trong các cơ quan có liên quan. Bộ Giao thông vận tải hiện đang thành lập Vụ An toàn giao thông và tiếp theo là Cục Đường bộ. Các cơ quan và bộ phận này sẽ được hoạt động ngay khi có thể.

Nhiều Bộ khác như Bộ CA và Bộ GDĐT nên thành lập các bộ phận chuyên biệt liên quan đến phát triển an toàn giao thông, như đã được thảo luận ở lĩnh vực tương ứng. Tại các khu đô thị, Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh nên tăng cường năng lực an toàn giao thông, thiết lập bộ phận chuyên trách tại Sở giao thông.

Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và các Bộ hữu quan sẽ chuẩn bị một loạt các hướng dẫn cho tổ chức quản lý nhà nước ở địa phương. Do thiếu các nguồn nhân lực và tài chính, vấn đề quan trọng là cần phát triển các nguồn lực, tuy nhiên ở thời điểm này cơ quan quản lý nhà nước ở trung ương nên hỗ trợ các hoạt động tại các khu vực nông thôn. Nói cách khác, các cơ quan nhà nước Trung ương cần nâng cao năng lực không chỉ cho các hoạt động ở TW mà còn trợ giúp thêm một số hoạt động ở nông thôn.

4) Luật hoá Kế hoạch phát triển an toàn giao thông

(i) Kế hoạch phát triển an toàn giao thông một cách toàn diện

Bằng cách nào để giới thiệu và phổ biến tầm quan trọng của chương trình an toàn giao thông một cách toàn diện sẽ là một trong những chủ đề chính của kế hoạch tổng thể này. Vì các biện pháp an toàn giao thông sẽ được thực hiện thông qua các tổ chức khác nhau, cơ chế hợp tác và phối hợp của chương trình toàn diện này sẽ rất quan trọng. Như đã đề cập, bước đầu tiên để xúc tiến chương trình an toàn giao thông một cách toàn diện là phải thể chế hoá cách tiếp cận toàn diện, các trách nhiệm của tổ chức cũng như là sự chia sẻ chi phí giữa các cơ quan liên quan.

Về cơ bản, có hai lĩnh vực cho chương trình phổ cập: một là phòng ngừa tai nạn giao thông và phần khác là các biện pháp sau khi tai nạn xảy ra. Cách tiếp cận toàn diện phổ cập cho việc phòng ngừa tai nạn sẽ bao gồm ba hợp phần của 3Es (Kỹ thuật, Cưỡng chế và Giáo dục), mặc dù không phải lúc nào mỗi giải pháp cũng gồm 3Es (đôi lúc chỉ yêu cầu 2Es hoặc chỉ một E, ví dụ hợp phần giáo dục giành cho các trường học và các cộng đồng). Tuy nhiên vấn đề quan trọng hơn là ai sẽ chịu trách nhiệm trong việc phát triển và phổ biến các cách tiếp cận toàn diện.

Chương trình toàn diện giành cho các biện pháp sau tai nạn đã bàn đến các vấn đề về cấp cứu và điều trị nạn nhân tai nạn giao thông bao gồm bao hiểm tai nạn và bảo hiểm sinh mạng.

Các chương trình an toàn giao thông toàn diện được thực hiện như là một phần của dự án Phát triển nguồn nhân lực an toàn giao thông đang thực hiện tại Hà Nội (TRAHUD) - chương trình hợp tác kỹ thuật của JICA. Các chương trình thí điểm thực hiện với Sở cảnh công an Hà Nội, Sở giao thông Hà Nội (HDoT) và Tiểu ban Giáo dục an toàn giao thông Hà Nội, được phân công là các cơ quan có chức năng chính hợp tác với đội chuyên gia của JICA. Các thành viên nòng cốt phối hợp với Ủy ban nhân dân địa phương, Phòng cảnh sát địa phương và các tình nguyện viên cũng như là một nhóm truyền thông đại chúng để thực hiện thành công các dự án toàn diện này. Các dự án thí điểm được phổ cập trên diện rộng ở Hà Nội và thúc đẩy mức độ nhận thức an toàn giao thông và sự hiểu biết của người tham gia giao thông.

Trường hợp đối với các dự án thí điểm an toàn giao thông của TRAHUD, thì toàn bộ các thành viên tham gia chính trực thuộc Ủy ban nhân dân Hà Nội; còn với các tuyến liên đô thị hay liên vùng chẳng hạn các tuyến Quốc lộ có thể bao gồm các tổ chức có các cơ cấu và trách nhiệm khác nhau.

Quốc lộ số 5, con đường đầu tiên đạt tiêu chuẩn quốc lộ ở Việt Nam, đã được xem là "con đường chết" khi mà công chúng được biết đến con số lớn các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng đã xảy ra trong một thời gian ngắn. Kể từ đó, rất nhiều tai nạn giao thông vẫn xảy ra trên các đường nâng cấp mới, nó làm cho người ta nhận thức rằng "*đường mới làm chết càng nhiều người*". Để thay đổi nhận thức về vấn đề này và giải quyết vấn đề, trong quá trình lập kế hoạch phát triển đường cao tốc, việc đánh giá an toàn giao thông nên thực hiện một cách cẩn thận và nếu có tác động xấu không mong muốn thì các biện pháp bao gồm cưỡng chế và giáo dục cũng nên đưa vào là phần không thể thiếu trong dự án. Chính điểm này dẫn đến việc hình thành Thẩm định an toàn giao thông đây là một thủ tục bắt buộc giống như Đánh giá tác động môi trường của dự án.

Còn đối với an toàn giao thông trên các đường hiện có, thì vấn đề đầu tiên là xác định được các điểm đen và các đoạn gây tai nạn. Văn phòng thường trực Ban An toàn giao thông thành phố được thành lập tại Hà Nội và do Sở GTVT chủ trì. Các thành viên tham gia là công an và viên chức của các Công ty duy tu, vv. Trách nhiệm của nhóm này là phải xác định được các điểm đen, phân tích các nguyên nhân gây tai nạn và các biện pháp. Mặc dù vậy thì các thông tin sẵn có vẫn còn rất hạn chế do đó đây là vấn đề cần thiết để giới thiệu một hệ thống mới qua việc tập hợp các thông tin liên quan (như là mở một đường dây điện thoại nóng, vv).

Cách khác để thúc đẩy chương trình an toàn giao thông một cách toàn diện là cùng với các hoạt động diễn ra trong tháng an toàn giao thông quốc gia - tháng 9. Đây là cơ hội tốt cho các tổ chức tập trung vào các vấn đề tương tự và cũng là cơ hội để thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng. Mỗi một tỉnh hoặc thành phố có thể tổ chức tháng hay tuần lễ an toàn giao thông nhằm hướng tới cộng đồng dân cư hoặc là người sử dụng đường, thu hút họ vào các vấn đề an toàn giao thông cụ thể.

Căn cứ vào các thảo luận trên, các chiến lược được đề xuất tiếp theo sau đây để xúc tiến chính sách an toàn giao thông một cách toàn diện:

- (1) Kế hoạch an toàn giao thông tổng thể (các chiến lược) và Kế hoạch hành động của chương trình chỉ ra yêu cầu và sự cần thiết của chính sách an toàn giao thông một cách toàn diện là chính sách cơ bản (có thể là một trong những điều khoản của Luật các chính sách an toàn giao thông hoặc Luật giao thông đường bộ).
- (2) Cơ chế thực hiện sẽ được chuẩn bị bao gồm trách nhiệm của tổ chức thực hiện, đặc biệt vai trò của Ủy ban an toàn giao thông.
- (3) Đối với các dự án thi công đường mới (đường quốc lộ và đường cao tốc), Thẩm định an toàn giao thông hoặc Luật đánh giá tác động an toàn giao thông sẽ được giới thiệu và nếu thấy tác động tiêu cực đến an toàn giao thông thì các biện pháp phù hợp sẽ được tập hợp lại là một hợp phần của dự án đường bộ.
- (4) Hội đồng liên lạc sẽ được thành lập để liên lạc, phối hợp định kỳ, để xác định các dự án mục tiêu. Nhóm thường trực an toàn giao thông, các hoạt động ở Hà Nội có thể được phổ biến tới các khu vực hành chính khác.
- (5) Ban An toàn giao thông tỉnh hoặc thành phố nên đảm đương chức năng trung tâm trong việc thúc đẩy và thực hiện chương trình an toàn giao thông toàn diện.

(ii) Luật các chính sách an toàn giao thông

Điều quan trọng của phát triển chính sách an toàn giao thông là tìm cách để các biện pháp được thực hiện hiệu quả ở mỗi ngành và bằng cách nào để phát triển các các biện pháp toàn diện cũng như tính bền vững của chúng. Và ngoài ra bằng cách nào để phổ biến các biện pháp an toàn giao thông hiệu quả và nhanh gọn. Rất nhiều cơ quan quản lý nhà nước từ cấp trung ương đến địa phương được thực hiện phát triển an toàn giao thông. Do vậy các chức năng và các trách nhiệm giữa các tổ chức thực hiện và cơ chế phát triển chính sách cũng nên rõ ràng và được luật hóa.

Ở Nhật Bản, Luật an toàn giao thông đã được thông qua nhằm đảm bảo tính bền vững của các phát triển chính sách. Luật bao gồm việc thành lập Ủy ban an toàn giao thông ở cấp trung ương và cấp địa phương, chức năng của cấp này, cũng như là hướng dẫn chính sách cho Chương trình hành động 5 năm. Căn cứ vào Luật này, Nhật Bản hiện đang thực hiện hàng loạt các chương trình hành động từ năm 1970, đến nay là chương trình hành động 5 năm lần thứ 8 vẫn đang thực hiện.

Bảng 8.2.1 Kết cấu Luật An toàn giao thông tại Nhật Bản

<p>Kết cấu của Luật An toàn giao thông tại Nhật Bản gồm</p> <p>Chương 1: Điều khoản chung (Điều 1-13)</p> <ul style="list-style-type: none">– Mục đích ban hành– Định nghĩa– Trách nhiệm của Chính phủ– Trách nhiệm của cơ quan quản lý ở địa phương– Trách nhiệm của các nhà quản lý đường bộ và thiết bị– Trách nhiệm xe cơ cộ và các nhà máy sản xuất thiết bị giao thông– Trách nhiệm của người sử dụng– Trách nhiệm của các lái xe– Trách nhiệm của người đi bộ, và dân cư trú– Ngân sách và uỷ nhiệm báo cáo quốc hội <p>Chương 2: Ủy ban an toàn giao thông (Điều 14-21)</p> <ul style="list-style-type: none">– Ủy ban an toàn giao thông Trung ương, tổ chức– Ủy ban an toàn giao thông địa phương, tổ chức– Sự hợp tác giữa các cơ quan liên quan– Phối hợp giữa các ủy ban an toàn giao thông trung ương và địa phương <p>Chương 3: Kế hoạch an toàn giao thông (Điều 22-28)</p> <ul style="list-style-type: none">– Phát triển và công bố các Kế hoạch tổng thể an toàn giao thông quốc gia– Những cảnh báo của Thủ tướng chính phủ– Chuẩn bị các kế hoạch dựa trên Kế hoạch tổng thể an toàn quốc gia <p>Chương 4: Chính sách cơ bản (Điều 29-38)</p> <p>Phần 1: Chính sách cấp nhà nước TW (Điều 39)</p> <ul style="list-style-type: none">– Phát triển môi trường giao thông– Lái xe an toàn và vận hành– An toàn xe và đoàn xe– Trật tự giao thông– Cứu thương– Đền bù tổn thất– Nghiên cứu, phát triển và vấn đề khác <p>Phần 2: Chính sách quản lý nhà nước ở cấp địa phương</p> <ul style="list-style-type: none">– Các biện pháp an toàn giao thông của cơ quan nhà nước ở địa phương <p>Chương 5: Các điều khoản nhỏ khác</p>
--

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

8.3 Chương trình nghiên cứu và phát triển

Đổi mới trong lĩnh vực nghiên cứu và phát triển sẽ là cần thiết để phát triển các kế hoạch phù hợp với phát triển kinh tế xã hội và các điều kiện giao thông ở Việt Nam. Vấn đề cơ giới hóa diễn ra nhanh chóng ở Việt Nam đang làm làm cho tình trạng xã hội biến đổi, gây ra các tai nạn giao thông. Với câu nói "đường mới giết chết càng nhiều người" các nguyên nhân gây tai nạn giao thông được xác định ngày càng nhiều và phức tạp. Do vậy hiện trạng này cần được phân tích cẩn trọng để phát triển được các kế hoạch an toàn phù hợp hơn. Một vấn đề khác nữa là giới thiệu công nghệ tiên tiến ở các quốc gia phát triển để áp dụng hiệu quả trong điều kiện thiếu các nguồn nhân lực vì công nghệ hiện đại đòi hỏi trình độ hiểu biết cao và chi phí vận hành duy tu.

Thêm vào đó, là phải xây dựng, vận hành và duy trì cơ sở dữ liệu an toàn giao thông một cách toàn diện. Cơ sở dữ liệu này sẽ không thể thiếu được cho việc phân tích khoa học đối với phát triển chính sách, mà nó còn áp dụng cho cả công nghệ tiên tiến đối với hệ thống quản lý lái xe và xe cơ giới, các hành vi cưỡng chế và các vấn đề khác nữa.

Hai vấn đề được thảo luận như sau:

1) Phát triển Trung tâm An toàn giao thông

Để đảm bảo được hiệu lực và hiệu quả của các chính sách và đánh giá an toàn giao thông, có rất nhiều vấn đề cần được kiểm tra một cách chặt chẽ. Trong đó các vấn đề chuyên môn do mỗi ngành cụ thể bàn bạc nghiên cứu, một tổ chức duy nhất chịu trách nhiệm về các lĩnh vực liên ngành sẽ là nhân tố không thể thiếu cho việc phát triển các chính sách an toàn giao thông một cách toàn diện cũng phát triển các đánh giá an toàn giao thông một cách bền vững. Đây là lý do cơ bản để Trung tâm An toàn đường bộ được đề xuất (tên của tổ chức theo quyết định của NTSC). Phần này sẽ tập trung vào kết cấu chính của tổ chức được đề trình.

Cơ cấu lý tưởng của Trung tâm An toàn giao thông được đề xuất như sau:

- (i) Cơ quan chủ quản: Ủy ban an toàn giao thông quốc gia
- (ii) Các chức năng:
 - Kiểm tra và phân tích các chính sách an toàn giao thông
 - Chuẩn bị Chương trình hành động và Kế hoạch Tổng thể để hợp tác cùng với tổ chức và cơ quan.
 - Phát triển cơ sở dữ liệu an toàn giao thông và phân tích dữ liệu bao gồm số liệu tai nạn do vi phạm, số liệu giao thông, số liệu kiểm kê đường bộ, v.v.
 - Thẩm định an toàn giao thông
 - Quan trắc và Đánh giá các biện pháp an toàn giao thông
 - Phát hành sách trắng an toàn giao thông
 - Nghiên cứu và phát triển các biện pháp an toàn giao thông mới
 - Phát triển nguồn nhân lực an toàn giao thông
 - Các vấn đề khác
- (iii) Nguồn vốn
Ngân sách quốc gia và các nguồn vốn khác như bảo hiểm, phí gia hạn bằng lái xe...

2) Phát triển ngân hàng dữ liệu an toàn giao thông

Số liệu về tai nạn giao thông và vi phạm giao thông là vô giá không chỉ đối với các biện pháp kiểm tra an toàn giao thông mà còn đối với các chính sách khác liên quan đến các hoạt động kinh tế xã hội bao gồm các xem xét ngân sách nhà nước ở TW và tỉnh (địa phương).

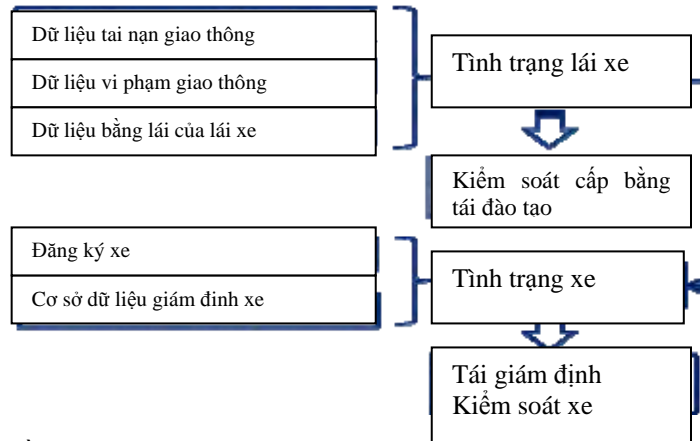
Số liệu tai nạn giao thông và vi phạm giao thông đưa ra một bức tranh rõ ràng về lịch sử cá nhân của người lái xe, các thông tin cho biết như là "Tình trạng của người lái xe" tương tự như trong bằng lái.

Do vậy, để thực hiện các biện pháp an toàn giao thông có hiệu lực và hiệu quả trên quan điểm "Tình trạng người lái xe" như trình độ học vấn của lái xe, giấy phép lái xe, và quản lý dữ liệu tai nạn giao thông và vi phạm giao thông một cách đồng bộ và hệ

thống cùng với cơ sở dữ liệu bằng lái xe là điều quan trọng và cũng nên lưu giữ thường xuyên ở tất cả các cơ quan liên quan.

Tương tự như vậy, dữ liệu về Hiện trạng xe cơ cộ cũng là quan trọng cho việc kiểm tra các biện pháp an toàn giao thông về "Hiện trạng xe". Hình 8.3.1 minh họa 2 loại cơ sở dữ liệu điển hình cho "Hiện trạng xe cơ cộ" đó là, dữ liệu xe đăng ký và dữ liệu giám định xe. Không cần phải nói để thực hiện hiệu quả các biện pháp an toàn giao thông như là tái giám định xe, kiểm soát xe, thì những dữ liệu này cũng nên được tích hợp lại với nhau và sẵn có tại các cơ quan liên quan.

Hình 8.3.1 Cơ sở dữ liệu về Hiện trạng của Lái xe và Hiện trạng xe



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Thêm vào đó, dữ liệu "Hiện trạng lái xe" và "hiện trạng xe" nên hợp nhất cùng nhau và có sẵn một cách dễ dàng để đối chiếu chéo nhằm tăng hiệu quả đảm bảo cho luật giao thông được thực hiện hiệu quả. Ví dụ, khi xác định vi phạm nơi đỗ xe, cảnh sát giao thông có thể dễ dàng xác định và kiểm tra chủ sở hữu của xe đỗ trái phép dựa trên biển xe soát xe.

Do vậy, hai bộ cơ sở dữ liệu này, khi được quản lý và vận hành bởi cơ quan chức năng liên quan thì cũng nên sẵn sàng mà không có hạn chế nào cho các cơ quan liên quan đến thực thi giao thông và quản lý hệ thống giao thông tiếp cận.

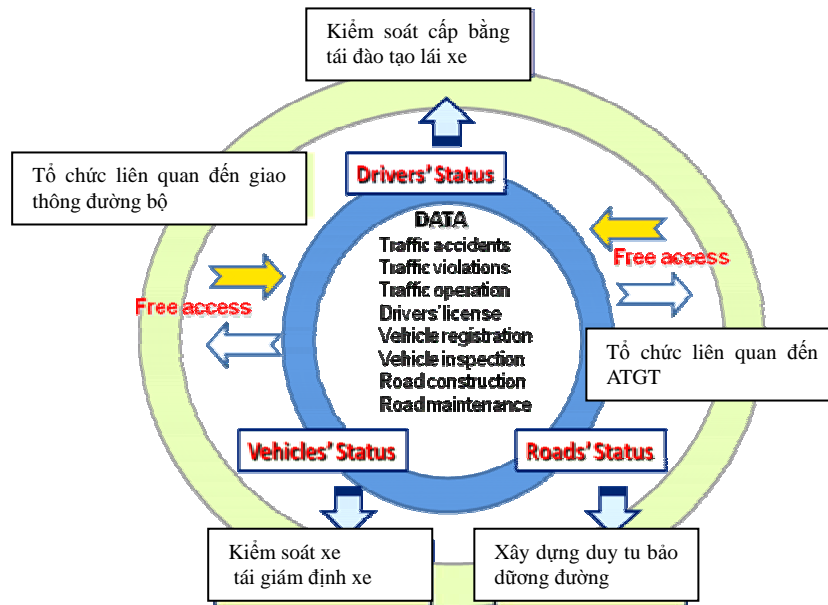
Thêm vào đó, sẽ là lý tưởng nếu như dữ liệu về các phương tiện hạ tầng vật chất giao thông bao gồm đường bộ và các phương tiện an toàn giao thông (sau đây gọi là "Hiện trạng đường bộ") được kết hợp với cơ sở dữ liệu "Hiện trạng lái xe" và "Hiện trạng xe cơ giới" và sẵn có cho các tổ chức có liên quan. Như đã thảo luận, các biện pháp an toàn giao thông sẽ được phát triển dựa trên đánh giá của 3 yếu tố xã hội giao thông đường bộ một cách có hệ thống là Con người ("Hiện trạng của lái xe"), xe cơ giới "Hiện trạng xe cơ giới" và Môi trường giao thông ("Hiện trạng đường bộ").

Như đã đề cập trong báo cáo này, quan điểm 3E (nghĩa là kỹ thuật, giáo dục và cưỡng chế) sẽ được xem xét để đạt được lợi ích tối đa từ các biện pháp được đề xuất thông qua việc thực hiện các biện pháp cân bằng từ tất cả các góc độ trên.

Hình 8.3.2 cho biết kết cấu mang tính khái niệm của cơ sở dữ liệu an toàn giao thông toàn diện. Trong trường hợp này, toàn bộ dữ liệu phù hợp bao gồm dữ liệu điển hình cho "Hiện trạng lái xe", "Hiện trạng Xe cơ giới" và "Hiện trạng đường bộ". Đặc biệt, cơ sở dữ liệu bao gồm số liệu tai nạn giao thông, vi phạm giao thông, hoạt động giao

thông giấy phép lái xe, hồ sơ trước bạ xe, hồ sơ giám định xe, thi công đường và hồ sơ duy tu.

Hình 8.3.2 Kết cấu mạng tính khái niệm của cơ sở dữ liệu an toàn giao thông toàn diện

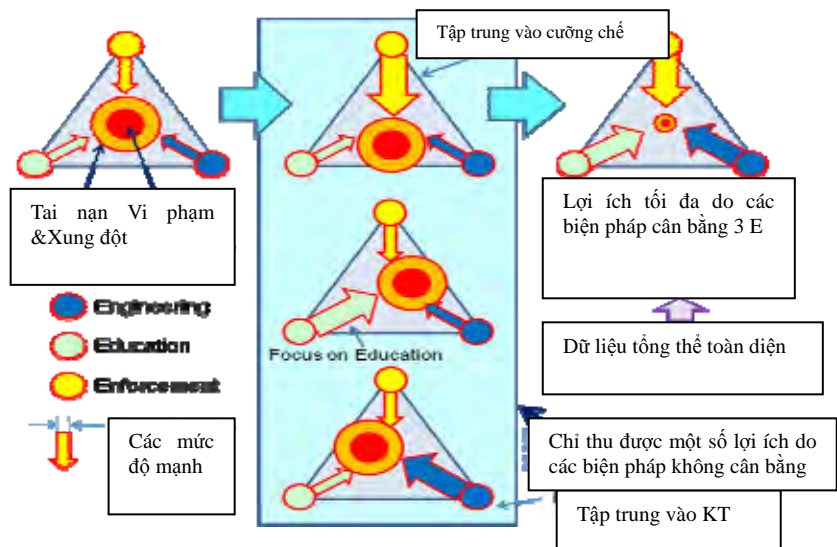


Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

Hiệu quả của các biện pháp đánh giá phụ thuộc cơ bản vào sức mạnh của mỗi hợp phần. Mặc dù vậy thì việc cân bằng giữa 3 yếu tố này là lý tưởng để đạt được hiệu quả khả quan từ mỗi biện pháp được đề xuất theo quan điểm 3Es (Hình 8.3.3). Nghĩa là vấn đề này rất quan trọng cho kiểm tra và phát triển các biện pháp đối với hợp phần cụ thể (như là Luật), xem xét một cách cẩn thận cũng cần được đưa ra đối với các hợp phần khác (như là giáo dục và kỹ thuật) để đảm bảo rằng việc thực hiện các đánh giá có hiệu quả và khả thi.

Cuối cùng, trong việc phát triển cơ sở dữ liệu để cập ở trên, cần xác định rõ: mục đích là gì, nó được sử dụng như thế nào, loại dữ liệu nào cần thiết cho việc nhập vào, và đầu ra là gì, v.v. Cấu hình hệ thống này có thể thay đổi tùy thuộc vào mục đích sử dụng

Hình 8.3. 3 Kết cấu mạng tính khái niệm để đạt lợi ích tối ưu từ các biện pháp 3Es



8.4 Chương trình phát triển các nguồn lực

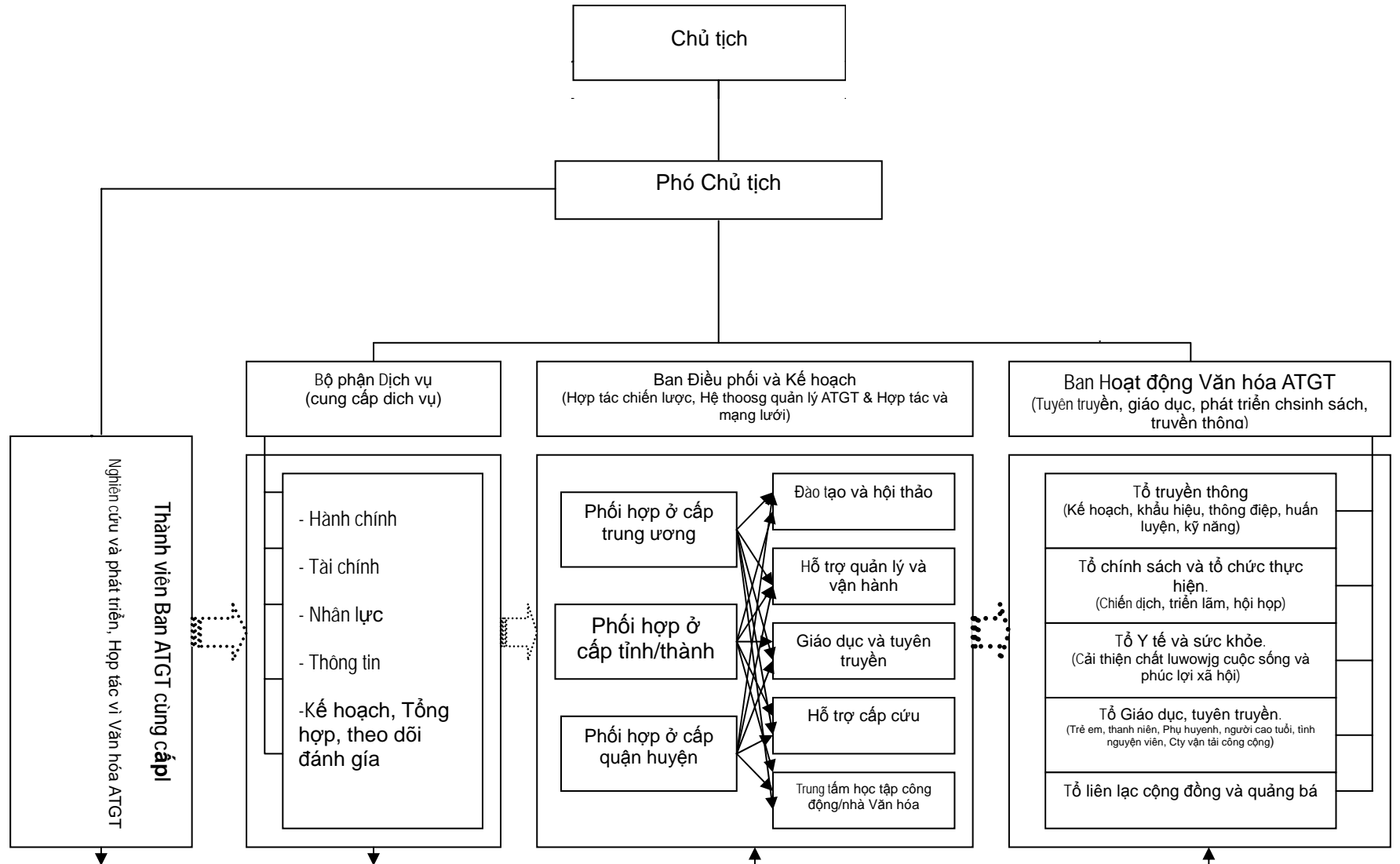
1) Chương trình phát triển Quỹ tài trợ an toàn giao thông

Trung tâm an toàn đường bộ là giành cho việc phát triển chính sách an toàn giao thông trong khi đó thì Quỹ tài trợ an toàn giao thông Việt Nam được đề xuất với mục tiêu xúc tiến giáo dục an toàn giao thông và vận động các tổ chức phi chính phủ, các tình nguyện viên và các công ty tư nhân như là các công ty ô tô.

Cấu trúc lý tưởng của Quỹ tài trợ phát triển an toàn giao thông Việt nam sẽ như sau:

- (i) Sự mạng: Phát triển Văn hóa An toàn giao thông tại Việt Nam
- (ii) Cơ quan điều hành chính: gắn với Ủy ban an toàn giao thông quốc gia (độc lập và tự hạch toán)
- (iii) Các chức năng:
 - Xúc tiến các chiến dịch an toàn giao thông
 - Phát triển các chương trình giáo dục và các loại tài liệu
 - Đào tạo các huấn luyện viên
 - Đào tạo lái xe an toàn
 - Cộng tác với lĩnh vực tư nhân trong vấn đề an toàn giao thông
 - Các chức năng khác
- (iv) Các thành viên tham gia: Các công ty tư nhân, các tổ chức phi chính phủ, các Viện giáo dục và cá nhân, vv.
- (v) Nguồn quỹ:
 - Do Công ty công nghiệp ô tô và lĩnh vực tư nhân khác nhau hỗ trợ và "bảo trợ".

Hình 8.4.1 Cơ cấu đề xuất của Quỹ tài trợ An toàn giao thông



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Tuy nhiên cũng dễ hiểu là do hạn chế về nguồn lực, để thực hiện các chương trình tuyên truyền, giáo dục ATGT toàn diện, tổ chức chiến dịch, thì cả Chính phủ và khu vực tư nhân cần bắt tay nhau trong các hoạt động phát triển văn hóa ATGT.

Chính phủ cũng khuyến khích các nỗ lực tình nguyện và sự tham gia của tổ chức tư nhân trong công tác trật tự ATGT bằng cách giao cho họ thực hiện một số dự án, sự kiện trong công tác đào tạo như huấn luyện giảng viên lái xe, tất nhiên, trên cơ sở chương trình và giáo trình chuẩn do nhà nước ban hành.

Ngoài ra, nhà nước cũng dành một vài phần trăm kinh phí thu từ xử phạt, lợi nhuận của công ty bảo hiểm, phí đi lại ... cho công tác tuyên truyền và giáo dục.

Hơn nữa, nhà nước có chính sách khuyến khích đóng góp tài trợ từ thiện cho hoạt động này. Trên thế giới, nhiều nước quy định miễn trừ thuế cho các đóng góp vào tuyên truyền giáo dục ATGT. Riêng ở Nhật, hoạt động này được hơn 150 tổ chức như Hội xe buýt, Hội Sản xuất xe cơ giới, Hội Đường sắt Các tổ chức này không những hỗ trợ về tài chính, mà cả về thông tin, tư liệu, thiết bị và tình nguyện viên dài hạn trong trường học, công đồng và dân cư. Xem xét đưa việc tham gia này vào điều kiện Việt Nam rõ ràng là nên làm.

2) Các nguồn vốn phát triển an toàn giao thông

(i) Các cách để tăng các nguồn vốn chính hiện nay

Như đã thảo luận trong Báo cáo tiền độ, có hai nguồn vốn chính giành cho an toàn giao thông là nguồn tư ngân sách nhà nước và nguồn thu phí/phí phạt.

(1) Mặc dù ngân sách rất cần phân bổ cho nhiều lĩnh vực, nhưng việc phân bổ thêm vốn nhà nước cho ATGT vẫn là xứng đáng với ít nhất là 2 lý do sau đây:

- Những thiệt hại kinh tế to lớn chỉ ra ở phần trên và tác động xã hội xấu do các tai nạn giao thông: chi phí cho an toàn giao thông thường có Tỷ suất hoàn vốn nội bộ kinh tế-Economic Internal Return Rate (EIRR) là cao hoặc rất cao qua khoảng 15-30%. Có nghĩa là, nói chung, thì việc đầu tư vào nâng cấp an toàn giao thông có lợi về kinh tế.
- Giá trị kinh tế gia tăng do giao thông và an toàn giao thông. Ở Việt Nam, cũng như ở các quốc gia khác, việc xây dựng đường mới/nâng cấp đường có giá trị gia tăng rất lớn. Một ví dụ rõ ràng cho thấy là giá đất ở dọc bên đường: giá luôn tăng đáng kể. Tương tự như vậy, các biện pháp an toàn giao thông có thể có giá trị kinh tế gia tăng khác nhau. Ví dụ giao thông bền vững thông suốt và an toàn là một điều kiện để thu hút các nhà đầu tư trong nước và nước ngoài.

(2) Theo Nghị định số 146/2007/ND-CP của Chính phủ thì mức phạt do vi phạm đối với mỗi loại vi phạm là như nhau với toàn bộ các tỉnh/thành phố, đô thị và nông thôn. Như đã đề cập ở trên, đây là vấn đề đảm bảo cho việc thực hiện thống nhất văn bản pháp luật trên toàn quốc. Mặc dù vậy, các công chức thành phố ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh cho rằng, theo tiêu chuẩn mức sống cao của người dân nơi họ sinh sống, thì các khoản phí phạt vi phạm giao thông chưa đủ ngăn chặn vi phạm quy định và điều lệ giao thông đang có hiệu lực. Để xác định được vấn đề này, phí phạt được đề xuất là mức phí tăng lên

như là "Phụ phí phạt để đảm bảo cho trật tự an toàn giao thông" trả cho mỗi lần vi phạm giao thông tại các tỉnh/thành phố. Tổng số phụ phí này nên được Hội đồng nhân dân tỉnh quy định với căn cứ trên các quy định hiện hành tại địa phương nơi xảy ra vi phạm cụ thể, có tính đến đặc điểm các vùng khác nhau. Về mặt thể chế, Nghị định số 24/2006/NĐ-CP ngày 6 tháng 3 năm 2006 của Chính phủ về thực hiện Quy định Phí và Lệ phí mà căn cứ vào đó Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định các mức phí thu khác nhau liên quan đến Quản lý hành chính nhà nước ở phương (Điều 1).

Một số quốc gia khác đã sử dụng tiền phạt giao thông để đầu tư an toàn đường bộ. Ở Miền Tây nước Úc, thì 1/3 tiền phạt do vượt đèn đỏ và vi phạm tốc độ do camera thu hình được sẽ nộp cho quỹ Chấn thương não đường bộ. Bảy Bang của nước Mỹ đang sử dụng các phần chia tiền phạt để đào tạo thi hành cưỡng chế luật. Phụ phí được áp dụng cho các vi phạm giao thông nguy hiểm ở hai bang: ở Mississippi phân bổ vốn cho các dịch vụ cấp cứu y tế và New Mexico chi tặng tiền Quỹ Giáo dục và pháp luật. Ở Việt Nam - quốc gia duy nhất được biết tới là phân bổ toàn bộ tiền phạt giao thông cho an toàn giao thông¹, một việc được xem là tấm gương cho các quốc gia khác.

(ii) Các khoản phí của người tham gia giao thông đường bộ

Đa phần các khoản phí cho người tham gia giao thông đường bộ có thể được đầu tư cho đánh giá an toàn đường bộ như sau:

- Phụ phí an toàn giao thông trả trên nhiên liệu dùng cho động cơ tham gia đường bộ.
- Phụ phí tính trên trọng lượng - cụ li
- Phụ phí tính trên các phí bảo hiểm xe cơ giới bắt buộc
- Phụ phí tính trên phí để có GPLX cơ giới
- Phụ phí tính trên phí sử dụng đường bộ
- Các loại phụ phí khác

(1) Phụ phí an toàn đường bộ tính trên sử dụng nhiên liệu động cơ lưu thông đường bộ

Thuế thu được trên các nhiên liệu động cơ như là dầu hỏa, dầu diesel, nhớt, LPG và CNG là các nguồn đặc trưng để đầu tư các con đường trên thế giới. Phần lớn tất cả các Chính phủ thu tài chính cho ngân sách của mình thông qua các khoản thuế đánh trên các nhiên liệu động cơ. Chi phí cho đường bộ thường được lấy từ ngân sách. Nói chung thì không hề có mối quan hệ trực tiếp nào giữa tổng số các khoản thuế mà chính phủ thu được và các khoản chi trả cho xây dựng, duy tu và vận hành đường bộ. Những lợi thế chủ yếu đầu tư cho an toàn đường bộ thông qua thuế thu được từ nhiên liệu, mà những khoản phí này là những phí không thể lẫn tránh của người sử dụng đường bộ và phản ánh các rủi ro giao thông đường bộ tốt hơn là thuế thu được đánh trên các phí bằng lái xe cơ giới.

Mặt khác, gia tăng các khoản thuế thu từ nhiên liệu sẽ đặt chính phủ vào tình trạng tiến thoái lưỡng nan như là sẽ tăng giá nhiên liệu, trái ngược hẳn với thu

phí người sử dụng đường bộ. Vấn đề tương tự như việc khi Chính phủ áp dụng các quỹ đường bộ. Người sử dụng đường bộ phải được thuyết phục rằng trả thêm các khoản thuế thu nhiên liệu chính là tiết kiệm cho họ khoản tiền. Ví dụ, ở một quốc gia có các điều kiện về đường bộ kém, tăng chi phí vào duy tu bảo dưỡng đường sẽ tiết kiệm thực tế cho người sử dụng đường bộ từ 2 đến 3 lần tổng số thuế nhiên liệu thu thêm. Nhưng việc này hàm ý rằng thuế nhiên liệu tăng thêm được chi phí hoàn toàn vào duy tu đường theo phương thức có hiệu quả và năng suất. Tương ứng như thế thì người sử dụng đường bộ có thể vui lòng trả thêm thuế nhiên liệu cho Quỹ an toàn giao miễn là họ đã được thuyết phục rằng các lợi ích cho người sử dụng sẽ cao hơn là các chi phí phải trả.

Từ năm 1994, thực hiện đúng Nghị định số 186/NĐ-CP ban hành ngày 7 tháng 12 năm 1994, Phụ phí giao thông là 300 VND trên 1 lít dầu hỏa đã được thực hiện. Từ ngày 01 tháng 01 năm 2001, phụ phí này được thay thế bằng phụ phí khác được gọi là Phụ phí nhiên liệu theo Nghị định số 78/2000/NĐ-CP ban hành ngày 26 tháng 12 năm 2000. Chính phủ thu phụ phí này thông qua hệ thống thuế. Năm 2007, với khoản thu phụ phí nhiên liệu là 500 VND/lít, Ngân sách nhà nước thu được là 4,457 VND tỷ đồng (tương đương khoảng 278 triệu USD).

(Nguồn: <http://www.vnmedia.vn/newsdetail.asp?NewsId=120467&CatId=23>).

Vấn đề quan tâm nhiều hiện nay là giá nhiên liệu trên thế giới có khi rất cao. Do vậy, bất kỳ đề xuất để tăng phụ phí lúc đó là không hợp lý. Nhưng điều hoàn toàn hợp lý để đề xuất là phí nhiên liệu nên gồm hai phần: Một phần ấn định theo đúng giá là (500 VND/lit) ở bất kỳ trường hợp nào. Phần khác, là từ 100-150 VND/lít không cố định giá, nhưng được quy định theo giá nhiên liệu. Phần này có thể cao hơn nếu giá nhiên liệu giảm, và ngược lại khoản thu này thậm chí không thu nếu giá nhiên liệu tăng lên quá cao như thời điểm hiện nay.

(a) Phụ phí tính trên khoản phí trọng lượng - cụ li

Có một số quốc gia như là New Zealand hoặc một số bang khác ở nước Mỹ đã sử dụng các phụ phí trọng lượng - cụ li để thu phí của người sử dụng đường bộ từ phương tiện xe gắn máy sử dụng dầu diesel. Hình thức thu này tránh được vấn đề khác biệt thuế tính cho dầu diesel dùng trong mục đích nông nghiệp và xe cơ giới lưu thông đường bộ. Ở New Zealand, những khoản phí này được nộp vào Quỹ Giao thông đường bộ quốc gia và phân bổ một phần để đầu tư vào kỹ thuật an toàn đường bộ cũng như là chương trình an toàn đường bộ khác. Vì phụ phí trọng lượng - cụ li được nhận biết chính xác là phí người sử dụng đường bộ, thật dễ dàng hơn rất nhiều để biện chứng cho thuế an toàn đường bộ.

Thật không may, phí trọng lượng-cụ li là khó khăn để quản lý và dễ dẫn đến trốn thuế. Do vậy được khuyến nghị không nên áp dụng ở nước đang phát triển như Việt Nam.

(b) Thuế thu thêm trên phí bảo hiểm xe cơ giới bắt buộc

Một số quốc gia đã hỗ trợ đầu tư tài chính cho các hoạt động an toàn đường bộ bằng việc tăng một khoản thuế thu hoặc phụ phí của phí bảo hiểm xe cơ giới bắt buộc của nên thứ ba (như ở các nước Finland,

Switzerland, Slovakia, and South Korea). Phần Lan bắt đầu làm việc này cách đây khoảng 50 năm, mức thuế thu là 1.1% phí bảo hiểm. Quốc gia này cho phép mức thuế từ 1-10% phí bảo hiểm. Ở một số quốc gia khác, các công ty bảo hiểm đồng ý phân bổ phần % phí bảo hiểm một cách tự nguyện giống như là ở Fiji. Miễn là tất cả các công ty bảo hiểm đều tuân thủ, việc này sẽ không ảnh hưởng đến tính cạnh tranh của các công ty.

Một số công ty bảo hiểm sở hữu nhà nước, thường được hưởng sức mạnh độc quyền, hăng hái tham gia đầu tư an toàn đường bộ. Ví dụ, Tập đoàn bảo hiểm tai nạn giao thông ở Victoria (Australia) được Luật yêu phải đầu tư trong vấn đề giảm va chạm và các chương trình cải tạo. Mặc dù Luật không chỉ định rõ tổng giá trị, nhưng tập đoàn này đã chi 11.5 triệu đô-la Mỹ trong năm 2001. Tương tự như vậy thì Công ty bảo hiểm Canada ICBI đã đầu tư 40 triệu đô-la Mỹ trong năm 2000. Ở Nam Phi, Quỹ tai nạn đường bộ phân bổ 2.5% trong thu nhập của Quỹ để đầu tư cho an toàn đường bộ và trong thời gian gần đây, quỹ này đã hỗ trợ thi hành luật các cuộc vận động giảm tốc độ (Hội nghị an toàn giao thông toàn cầu năm 2006).

Tài trợ an toàn đường bộ thông qua phụ phí tính trên phí bảo hiểm bên thứ ba bắt buộc có lợi thế là phản ánh mối quan hệ giữa phí sử dụng đường an toàn và chi phí tai nạn giao thông khi mà phí bảo hiểm phản ánh rủi ro của các cá nhân điều khiển xe. Vì vậy, hình thức này tăng thêm phần khích lệ cho các cá nhân lái xe lái xe an toàn. Tuy nhiên, để khái niệm này thực sự có hiệu quả, thì tất cả xe cơ giới sử dụng đường cần phải được bảo hiểm như đã đề xuất trong Chương 4. Khó khăn là ở Việt Nam dường như phần lớn các xe cơ giới không tham gia bảo hiểm. Trong khi đó mức thực hiện đúng Luật bảo hiểm xe cơ giới đối bên thứ 3 là rất cao ở các quốc gia có thu nhập cao, được từ 90-99%, mức áp dụng đúng ở Việt Nam là rất thấp. Do vậy, phụ phí thu thêm cho các khoản phí bảo hiểm xe cơ giới là một công cụ không hiệu quả để đầu tư cho an toàn giao thông tại các quốc gia có mức tuân thủ luật thấp. Như đã thảo luận ở Chương 4, các mức tuân thủ quy định cao có thể đạt được bằng:

- Yêu cầu chứng minh đã bảo hiểm trước khi xe cơ giới được đăng ký trước bạ;
- Yêu cầu tất cả các xe cộ mang đèn can trên kính chắn gió để chứng minh xe đã bảo hiểm
- Tương tự một hệ thống đang thực hiện ở Victoria, Australia, thu các phí bảo hiểm là một phần các phí bằng lái xe thường niên.

(c) Phụ phí đánh trên các phí bằng lái xe cơ giới

Một số bang ở nước Mỹ đã áp phụ phí lên ngay phí đăng ký trước bạ và bằng lái xe để hỗ trợ vốn cho các dịch vụ cấp cứu y tế (EMS) và các Trung tâm chấn thương. Ví dụ như ở Virginia thu tăng phí lên 4 đô-la USD trên phí trước bạ xe cơ giới thường niên để hỗ trợ cho Các dịch vụ cấp cứu y tế, với khẩu hiệu là “4 đô la vì sinh mạng”. Bang này cũng áp phí 3 đô-la USD lên phí trước bạ xe gắn máy hai bánh hỗ trợ cho Chương trình đào

tạo lái xe gắn máy hai bánh an toàn (Hiệp hội an toàn giao thông đường bộ năm 2006).

Nguồn vốn chính của Botswana cho Hội đồng an toàn giao thông quốc gia là phụ phí an toàn đánh trên trước bạ xe ô tô. Phụ phí này đã tăng 5 lần lên sắp xỉ 1 đô-la USD trong vài năm trước. Papua New Guinea cũng được biết đến là quốc gia thu phí an toàn đường bộ thông qua khoản phụ phí trên phiếu giám định xe. Tanzania cho biết đang xem xét khoản phụ phí đánh trên xe ô tô để đầu tư cho an toàn giao thông (Hiệp hội an toàn giao thông đường bộ năm 2006).

Không may là, phí bằng lái xe và phí giám định thường gặp phải sự tiêu cực và lạm dụng ở các nước đang phát triển. Do vậy, tăng các khoản phí có thể dẫn đến việc mức độ trốn phí lớn hơn. Do đó phụ phí tính trên phí bằng lái xe cơ giới không phải luôn là cách thu có hiệu quả để tài trợ cho lĩnh vực an toàn giao thông ở những quốc gia như thế này.

(d) Phụ phí tính trên hệ thống các phí đường bộ

Rất nhiều quốc gia trên thế giới đang sử dụng hệ thống thu phí đường bộ để tài trợ một phần cho phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ. Việc thu các phí đường bộ đã được chấp thuận rộng rãi như là các phí của người sử dụng đường bộ. Tuy nhiên chỉ có một số quốc gia đang sử dụng các khoản thuế thu từ các phí đường bộ để tài trợ cho lĩnh vực an toàn đường bộ. Ví dụ ở Hàn Quốc, thuế thu áp trên thu nhập của các cơ quan quản lý đường cao tốc được sử dụng để tài trợ một phần cho Hiệp hội an toàn đường bộ.

Khi mà thu phí đường bộ ngày càng trở lên phổ biến ở Việt Nam thì nó có thể trở thành nguồn khả thi hơn trong nhiều nguồn cần thiết khác.

(e) Các đóng góp khác nhau từ người tham gia giao thông đường bộ

Một số đã có sáng kiến khi gây quỹ cho an toàn đường bộ. Ví dụ ở New Zealand đang sử dụng các thẻ bằng lái xe được các nhân hóa để tài trợ cho Hội đồng Ủy thác an toàn giao thông. Tại Hàn Quốc, thuế đánh trên lợi nhuận của nhà máy sản xuất lốp xe dùng để tài trợ một phần cho an toàn đường bộ. Phần thu nhập khác từ người tham gia giao thông đường bộ được coi là cách thức phù hợp để tăng thêm vốn cho an toàn giao thông, cho dù nó chỉ là số nhỏ. Ví dụ, ở Việt Nam, có rất nhiều chủ sở hữu xe cơ giới thích lựa chọn "biển số xe đẹp", qua đó họ sẵn sàng trả giá cao hơn.

(iii) Các đóng góp từ các lĩnh vực tư nhân

Nhiều công ty tư nhân hỗ trợ an toàn đường bộ vì lợi ích trực tiếp của công ty. Các công ty này là công ty quản lý/vận hành giao thông, các công ty bảo hiểm, công ty sản xuất và phân phối xe, công ty sản xuất và phân phối thiết bị an toàn giao thông đường bộ, và các công ty kỹ thuật và tư vấn an toàn đường bộ.

Một số công ty khác như các công ty xăng dầu, nhà máy sản xuất ô tô và xe tải trở thành nhà bảo trợ nhằm nâng cao hình ảnh công ty hoặc tạo ra thương hiệu sản phẩm an toàn của công ty. Họ đã đóng góp bằng tiền hoặc vật chất. Những đóng góp này đều tập trung vào giáo dục và trao đổi hiểu biết an toàn giao thông, chiến dịch vận động an toàn giao thông, chiến dịch tuân thủ luật giao thông, và đào tạo

lái xe và nhận thức.

Quyền quảng cáo gắn với các tiện ích an toàn giao thông (như trên các cầu đường bộ, các biển hiệu, bảng-đô kêu gọi an toàn giao thông) cũng được bán.

Mặc dù vậy, trong khi phần đóng góp cho an toàn giao thông đường bộ bởi các công ty tư nhân không thể đáp ứng hết vốn cần thiết cho an toàn giao thông, vai trò quan trọng của nó trong việc đầu tư và thực hiện các biện pháp an toàn đường bộ có thể cần được phát triển và lập kế hoạch hơn nữa. Vấn đề là làm cách nào để huy động những đóng góp đó thường xuyên và dài hạn. Thiết lập cái gọi là Quỹ tài trợ về an toàn đường bộ là rất khả thi và sẽ được thảo luận sâu hơn trong Kế hoạch hành động.

(iv) Các nhà tài trợ quốc tế

(1) Các thể chế đa quốc gia và song phương và các nhà tài trợ

Hỗ trợ từ các nhà tài trợ song phương và đa phương được coi là vấn đề hết sức quan trọng tại các quốc gia đang phát triển như ở Việt Nam. Các tổ chức này đóng góp khoản vốn cho an toàn giao thông bằng việc cung cấp vốn vay, viện trợ và hỗ trợ kỹ thuật. Thông thường thì các khoản vốn này có được là do lấy từ một phần thuộc các chương trình riêng cho đường bộ. Trong những năm gần đây, quan tâm được giành nhiều hơn cho việc cải thiện an toàn đường bộ bằng cách hỗ trợ chính phủ trong việc trợ giúp NTSC cũng như là tài trợ cho các biện pháp an toàn đường bộ khác nhau như đã đề cập tại chương 8 trong Báo cáo tiến độ.

(a) Quỹ trang bị An toàn đường bộ toàn cầu (GRSF)

Trong khi các nguồn đề cập ở trên cho an toàn đường bộ là khá hạn chế trong quá khứ, sự hình thành của GRSF gần đây đã tạo ra niềm hy vọng để cải thiện hiện trạng này.

GRSF được World Bank quản lý và nó cung cấp vốn cho các hoạt động an toàn đường bộ, tập trung cơ bản vào xây dựng năng lực và quản lý. Nhà tài trợ sang lập là Quỹ tài trợ FIA cho ô tô và xã hội; Chính phủ Hà Lan; Cơ quan hợp tác phát triển quốc tế Thụy Điển (SIDA); Bộ phận tài trợ phát triển của World Bank. Mục đích của tổ chức này đối với các quốc gia có thu nhập thấp và trung bình là (a) tăng năng lực toàn cầu, năng lực cho quốc gia và vùng địa phương để giảm thương vong và chết do giao thông đường bộ một cách bền vững; (b) tăng đầu tư an toàn đường bộ; (c) tăng chuyển giao kiến thức an toàn giao thông; (d) Xúc tiến các giải pháp cơ sở hạ tầng hiện đại để nâng cao an toàn của môi trường giao thông hỗn hợp. Các cơ quan trong nước cũng như là các đối tác trong khu vực và toàn cầu có thể đăng ký một cách liên tục.

(b) Chương trình đánh giá đường bộ quốc tế (IRAP)

Qua cách tổng kết thành công ở EuroRAP, AusRAP, và UsRAP ở Châu Âu, Australia và USA, Chương trình đánh giá đường bộ quốc tế (IRAP) đã được đưa ra để trợ giúp các quốc gia đang phát triển và các nền kinh tế chuyển đổi trên cơ sở đánh giá đường bộ được chuẩn hóa và tương thích trên bình diện quốc tế. RAPs được tạo ra để cung cấp các đánh giá an

toàn đường bộ tương đồng một cách độc lập và hệ thống, như là đã áp dụng cho các xe cơ giới thuộc Chương trình đánh giá ô tô mới, với mục đích nâng cao tiêu chuẩn an toàn giao thông tổng thể giành cho đường bộ.

Trong quá trình đánh giá đường bộ, IRAP xem xét đến thói quen của lái xe và an toàn xe cơ giới. Các đánh giá này được thực hiện thông qua thu thập các đặc điểm đường có liên quan (vạch làn, điều kiện lề đường, tiện ích cho người đi bộ ...) thông các video và giám sát lái xe xuyên suốt, sau đó được phân tích sâu để cuối cùng cho ra được bản đồ rủi ro an toàn, xếp hạng, các biểu đồ và bảng biểu và các sổ tay kỹ thuật. Những sản phẩm đầu ra có thể giúp trong việc ưu tiên các biện pháp cải thiện đường ví dụ phân làn giao thông ngược chiều để giảm thiểu va chạm đầu xe, bùng binh để làm giảm các va đập cạnh tại các ngã tư hoặc làm dải phân cách để tránh các xe đâm nhau.

Dự án thí điểm IRAP đầu tiên tại Châu Á đang được thực hiện tại Malaysia với 3,000 km đường xe tải, bao gồm các tuyến đường cao tốc thẳng Châu Á tại quốc gia, đã được giám sát với dự trợ giúp của AusRAP và Hiệp hội tự động hoá Malaysia.

Các dự án thí điểm tương tự hiện trong giai đoạn hội thảo và chuẩn bị cho các tuyến đường cao tốc thẳng Châu Á tại Armenia and Georgia, cũng như tại Việt Nam.

Tóm tắt lại, Bảng 8.4.1 liệt kê các thuận lợi điển hình và các bất cập của các nguồn khác nhau để đầu tư tài chính trong lĩnh vực an toàn đường bộ.

Bảng 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

Các nguồn vốn	Thuận lợi	Bất lợi
Gia tăng giá trị cho ngân sách nhà nước từ giao thông	Tổng số lớn	Khái niệm mới và khó đánh giá
Phụ phí để đảm bảo an toàn giao thông bằng cách gia tăng vốn qua thu phí phạt	Liên quan trực tiếp đến an toàn giao thông và đủ linh hoạt cho các điều kiện thực tế ở địa phương	Nhiều yêu cầu về hình thức thể chế
Phụ phí trên nhiên liệu động cơ	Mức trốn thuế thấp, phí thu thấp	Khó khăn tăng giá nhiên liệu
Phụ phí thu trên phí trọng lượng cư li	Được chấp nhận là phí người sử dụng	Mức lãi thuế thấp
Phụ phí thu trên cưỡng chế bảo hiểm xe cơ giới	Liên hệ tốt nhất đến an toàn giao thông	Mức lãi thuế cao
Phụ phí thu trên phí bằng lái xe cơ giới	Phí thu thấp	Mức lãi thuế cao
Phụ phí thu trên phí đường bộ	Mức độ lãi thuế thấp, chấp nhận là các phí sử dụng đường bộ	Hình thức thu phí đường bộ là một phần nhỏ thuộc mạng lưới đường bộ
Đóng góp của công ty tư nhân	Có thể bổ sung đầu tư an toàn đường bộ và tạo cho việc sử dụng quản lý và hiệu quả của công ty tư nhân	Chỉ có thể cung cấp các giá trị hạn chế và có thể không bền vững
Phát triển vốn vay và viện trợ	Có thể bắt đầu chương trình an toàn đường bộ một cách hiệu quả và phối hợp tài chính	Không bền vững

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

(v) Yêu cầu vốn và sử dụng an toàn giao thông đường bộ một cách hiệu quả

Xác định các nguồn vốn chính để tài trợ an toàn giao thông đường bộ, có hai câu hỏi đặt ra:

- Nên chi phí bao nhiêu cho an toàn đường bộ?
- Bằng cách nào có thể sử dụng nguồn tài chính sẵn có một cách hiệu quả?

Vấn đề này có thể hiểu để trả lời cho những câu hỏi trên phụ thuộc vào các điều kiện cụ thể. Sau đây là các kinh nghiệm quốc tế (Ngân hàng thế giới, Tập đoàn công nghệ kỹ thuật Đức – GTZ, ESCAP, vv.) và cũng có lợi cho tham khảo ở Việt Nam.

Ở các quốc gia phát triển, người ta có thể chi từ 10% đến 15% của chi phí xây dựng đường bộ, cải tạo, nâng cấp và duy tu các biện pháp kỹ thuật an toàn đường bộ. Và có thể từ 1/4 đến 1/2 tổng chi phí cho việc thi hành pháp luật, và khoản 3-4% tổng số chi phí cho chiến dịch an toàn đường bộ.

Nhiều quốc gia đang phát triển phải đối mặt với tỷ lệ tai nạn đường bộ cao hơn ở các nước phát triển nhưng quốc gia phát triển thường có rất nhiều vấn đề ưu tiên để thực hiện an toàn giao thông. Do đó, mà quỹ giành cho an toàn giao thông được tăng dần lên và song song với việc nâng cấp các vấn đề về nguồn nhân lực

và thể chế mà thừa cho phép chi phí quỹ an toàn giao thông một cách hợp lý và hiệu quả.

Một đánh giá tốt đối với các biện pháp an toàn giao thông hiệu quả và hợp lý là phải tính đến các tỷ lệ chi phí lợi ích và chỉ thực hiện các biện pháp có tỷ lệ lợi ích chi phí cao. Ví dụ:

- Ở New Zealand, các biện pháp an toàn đường bộ được thực hiện bởi Transit New Zealand nếu các biện pháp đạt được mức chi phí lợi ích cao hơn 4.
- Ở Australia đã tổ chức Các chương trình nâng cấp điểm đen vào những năm 90 đạt được các lợi ích kinh tế khoảng 5 USD khi bỏ ra 1 USD (Hội đồng giao thông Australia 2006).
- Ở nhiều quốc gia, vấn đề này không dễ dàng để tính chính xác được chi phí lợi ích do thiếu dữ liệu. Trong trường hợp này, việc tính toán đó cần được dựa trên kinh nghiệm thực hiện của các quốc gia khác mà có điều kiện tương đồng.

Dựa theo kinh nghiệm quốc tế, các biện pháp kỹ thuật an toàn đường bộ, bao gồm biển báo đường bộ, vạch kẻ đường bộ mà thông thường là một phần của việc thi công, cải tạo, nâng cấp và duy tu các đường, được đầu tư bằng ngân sách nhà nước hoặc các quỹ đường bộ. Ở các quốc gia khác nhau, toàn bộ chi phí cho các biện pháp an toàn đường bộ ở mức thấp, thậm chí những quốc gia đó có quỹ an toàn đường bộ, do họ thường phải ra sức để có đủ vốn cho việc duy tu đường – công tác được ưu tiên cao hơn. Tuy nhiên, hiện trạng của quỹ này đang cải thiện một cách chậm chạp, do đó tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc tài trợ các biện pháp kỹ thuật an toàn giao thông. Vì phần lớn các quỹ đường bộ không đề cập đến nâng cấp an toàn đường bộ như là nghĩa vụ của mình, có thể hữu ích nếu giao cho các quỹ này các tuyến đường cụ thể để đầu tư tài chính cho các biện pháp kỹ thuật an toàn đường bộ. Nhiều quốc gia không có quỹ đường bộ đã cố gắng tạo quỹ để cải thiện toàn bộ nguồn tài chính giành cho duy tu và an toàn đường bộ. Mục đích của việc này là chi khoảng 15% ngân sách quốc gia cho các đường địa phương và tương ứng cho các biện pháp kỹ thuật an toàn giao thông dài hạn.

Bên cạnh các biện pháp kỹ thuật để cải thiện khía cạnh an toàn của đường và xe cộ, thì các chương trình an toàn giao thông mà cần được đầu tư tài chính là các chiến dịch nhận thức an toàn đường bộ, giáo dục đường bộ, các dịch vụ cấp cứu y tế và các trung tâm chấn thương giành cho tai nạn đường bộ. Chương trình an toàn đường bộ ở cấp quốc gia, vùng và địa phương có thể được đầu tư tài chính thông qua tập hợp phí của người tham gia giao thông, vốn nhà nước và vốn của khu vực tư nhân. Mục tiêu này được dự đoán để chi phí tương đương khoảng 3 đến 5% của tổng chi phí cho các tuyến đường thuộc chương trình an toàn đường bộ. Về chi phí/xe và chi phí/1 lít nhiên liệu, thì giá này sẽ xấp xỉ từ 0.9USD đến 1.4 USD/1 lít nhiên liệu hoặc 14USD đến 30/ xe. Trung bình thì phí an toàn đường bộ nhiên liệu là 01USD hoặc 22USD/ xe là đủ để trả cho các chương trình an toàn đường bộ.

Để các chương trình an toàn đường bộ đạt được hiệu quả, chấp hành luật ở mức độ cao là cần thiết. Thông thường, cưỡng chế thi hành quy định luật và lệ đường bộ đang được cảnh sát quốc gia thực hiện và trong một số trường hợp, thông qua cảnh sát đường bộ coi là một phần của Bộ Giao thông và/hoặc Công chính như ở Uruguay. Trường hợp ở New Zealand, Quỹ giao thông đường bộ đang hợp đồng và đang trả cho cảnh sát quốc gia thực hiện hoạt động an toàn giao thông đường bộ. Phần lớn các quốc gia có thu nhập thấp, lực lượng cảnh sát quốc gia không được trả tiền đầy đủ và tham nhũng là phổ biến. Vấn đề này làm cho các quy định pháp luật đa phần không khả thi. Do vậy, có lực lượng cảnh sát an toàn giao thông chuyên chịu trách nhiệm về an toàn giao thông đường bộ, được trả lương, giám sát bởi Ủy An toàn đường bộ có thể là một giải pháp tốt hơn.

Nhìn chung, Quỹ đường bộ mang ý nghĩa to lớn đến việc tài trợ an toàn đường bộ. Tuy nhiên, không phải quốc gia nào cũng có các Quỹ đường bộ hoạt động tốt. Và trong khi hầu hết các Quỹ đường ở nhiều quốc gia cung cấp vốn cho các biện pháp kỹ thuật an toàn đường bộ, thì chỉ một số trong Quỹ đó giành một phần quan trọng trong tổng số Quỹ thu nhập của mình cho các biện pháp kỹ thuật an toàn giao thông. Lý do chính là đa phần trong quỹ này khó nhận được đủ vốn để phục vụ cho tất cả các con đường duy tu cần thiết, được xác định là ưu tiên số 1. Giải pháp khác là phải tăng vốn và cung cấp vốn theo phần trăm tổng thu nhập Quỹ cho các biện pháp an toàn giao thông bên cạnh kỹ thuật an toàn đường bộ. Ví dụ, the Ethiopian Road Fund Board đã đề xuất gần đây tới 3% của Quỹ đường bộ có thể phân bổ cho an toàn đường bộ (Hội nghị an toàn đường bộ toàn cầu 2005). Một giải pháp thứ hai là phải tạo một quỹ an toàn đường bộ riêng biệt mà quỹ này cần có nguồn thu riêng. Bất kể cách nào được lựa chọn thì cũng cần phải tăng thêm phí so với nguồn đã thu từ người sử dụng đường.

Liên quan đến câu hỏi bằng cách nào có thể sử dụng các nguồn vốn sẵn có đạt nhiều hiệu quả, kinh nghiệm quốc tế¹ cho thấy rằng quan trọng nhất là phải lập được một cơ quan đủ mạnh để quản lý Quỹ sẵn có. Cơ quan này cần hội đủ các đặc trưng chính sau (cái gọi là 6 đặc trưng của Quỹ an toàn đường bộ thể hệ thứ 2):

- Cơ sở pháp lý mạnh với các qui định và quy tắc quản lý quỹ đường bộ rõ ràng;
- Giám sát tích cực của một ban gồm các thành viên có đủ trình độ và năng lực từ khu vực nhà nước và tư nhân đại diện cho tất cả các nhóm quan trọng quan tâm đến an toàn đường bộ.
- Cơ quan này là nhà mua sắm chứ không phải là nhà cung cấp các công việc và các dịch vụ an toàn giao thông;
- Thu ngân sách nhà nước từ phụ phí liên quan đến sử dụng đường cần được chuyển thẳng vào tài khoản ngân hàng của Quỹ an toàn đường bộ
- Hệ thống quản lý tài chính lành mạnh với kết cấu quản lý mạnh và hiệu quả
- Kiểm toán kỹ thuật và tài chính thường xuyên.

¹ The Road Safety Cent. GTZ, Germany 2006

3) Phát triển nguồn nhân lực an toàn giao thông

Có hai nguồn lực cơ bản được yêu cầu để thực hiện chính sách và các đánh giá an toàn giao thông là: nguồn nhân lực và nguồn tài chính. Trong phần này sẽ thảo luận về nguồn nhân lực.

Xã hội cơ giới hóa ở Việt Nam bắt đầu giữa những năm 90 từ các khu vực đô thị chính là Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và Hải Phòng. Vấn đề giao thông gần đây đang trở nên là một trong những vấn đề xã hội cấp bách của quốc gia. Một số công chức tại các tổ chức chuyên trách chưa có kinh nghiệm đầy đủ và các kỹ năng để xác định những vấn đề này. Thiếu các học giả trong lĩnh vực kỹ thuật giao thông và lập kế hoạch trong hệ thống giáo dục ở Việt Nam là một trong những nguyên nhân thiếu nguồn nhân lực.

Hiện nay, có tình trạng hạn chế về cán bộ chuyên ngành trong lĩnh vực giao thông. Đối với việc phát triển an toàn giao thông toàn diện, cần có các chuyên gia khác nhau ví dụ các kỹ sư về tiện ích, các nhà lập kế hoạch quản lý và kiểm soát giao thông, các chuyên gia luật, các chuyên gia đào tạo an toàn giao thông, các nhà tâm lý và nhà báo, vv. Không may thay, giới chuyên môn này không thể phát triển trong giai đoạn thời gian ngắn; cần thời gian dài hơn để thực hiện cách tiếp cận hệ thống và chiến lược với sự hợp tác với Trường đại học, Viện nghiên cứu và Học viện.

Kiến thức và kỹ năng cơ bản sẽ được cung cấp ở hệ thống giáo dục ở cấp cao hơn như các Trường đại học, các Học viện và các đào tạo thực tế sẽ do các tổ chức đào tạo và các trường dạy nghề cung cấp. Hiện nay không có hệ thống giáo dục ở cấp cao hay tổ chức nào cung cấp việc giáo dục và lập kế hoạch an toàn giao thông. Kế hoạch an toàn giao thông không được đưa ra như là một học chính mà chỉ là một chủ đề trong những môn học khác nhau, dẫn đến xử lý vấn đề rất chung chung. Kiến thức và kỹ năng chung của các hợp phần đánh giá an toàn giao thông bao gồm kỹ thuật xây dựng, kỹ năng pháp luật và tâm lý, nhưng chương trình (môn học) chuyên ngành cho kế hoạch an toàn giao thông, bao gồm các hợp phần khác nhau cho phát triển chính sách và chiến lược an toàn giao thông cho đến nay chưa được phát triển.

Mục tiêu chính của chương trình hợp tác kỹ thuật TRAHUD của JICA là cung cấp kiến thức và kinh nghiệm thực hành cho cảnh sát, giám sát và kỹ sư giao thông. Trong khi dự án đang được thực hiện tích cực, thì phát triển nguồn lực để đảm bảo tính bền vững của dự án chưa được tạo lập. Một số vấn đề dự án phải giải quyết là: (i) thiếu kiến thức nền tảng cho kỹ thuật giao thông cụ thể; (ii) thiếu người đào tạo; (iii) thiếu tổ chức cung cấp đào tạo và kỹ năng phát triển an toàn giao thông thường xuyên và thiếu nghiên cứu và phát triển để cập nhật các biện pháp an toàn giao thông.

Cùng với việc gia tăng nhanh chóng và mở rộng cơ giới hoá trong cả nước, các vấn đề giao thông như là gia tăng số lượng các vụ tai nạn giao thông đang trở nên phức tạp và sẽ đòi hỏi gia tăng nhân viên có các kỹ năng, kiến thức và kỹ thuật chuyên môn liên tục được nâng cao. Để đảm bảo phát triển các nguồn nhân lực cho an toàn giao thông một cách bền vững và các chiến lược sẽ được đề xuất như sau:

- (i) Cải tiến giáo dục ở bậc cao liên quan đến an toàn giao thông
- (ii) Phát triển các chương trình sau đại học hoặc hệ thống đào tạo, bao gồm cả đào tạo quốc tế

- (iii) Phát triển năng lực hỗ trợ bằng các dự án ODA
- (iv) Xúc tiến nghiên cứu và phát triển lĩnh vực an toàn giao thông
- (v) Khuyến khích các tư vấn tư nhân cho kỹ thuật giao thông và an toàn giao thông, v.v.

8.5 Chiến lược thực hiện chương trình phát triển thể chế

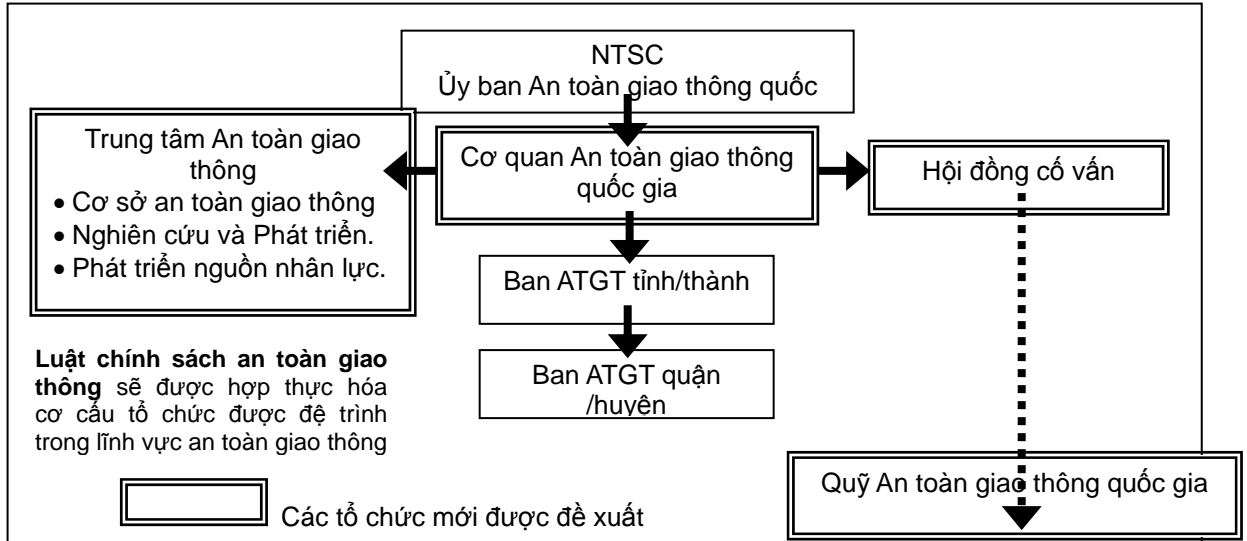
Một trong những mục tiêu Kế hoạch tổng thể là phải thiết lập các tổ chức phát triển an toàn giao thông bền vững và toàn diện. Như đã thảo luận ở trên, đổi mới thể chế là cần thiết trong các ngành có liên quan và sẽ phải giải quyết nhiều vấn đề do việc thiếu kiến thức và kinh nghiệm cho các hoạt động can thiệp. Thiếu các nguồn nhân lực và thiếu sự lãnh đạo cũng là các vấn đề cần quan tâm khác.

Nâng cao thể chế được thảo luận ở trên trong Chương này sẽ ảnh hưởng lẫn nhau và thể chế sẽ có hiệu lực khi chúng hoạt động đồng bộ. Thêm vào đó, yêu cầu đặt ra tận dụng các tổ chức đang tồn tại để thực hiện êm thuận khi các nguồn nhân lực và tài chính hạn chế. Hình 8.5.1 cho biết hệ thống tổ chức trung ương được đề xuất dựa trên sự củng cố Ủy ban An toàn giao thông quốc gia. Bốn tổ chức mới được đề trình, là Cơ quan An toàn giao thông quốc gia, Trung tâm An toàn giao thông, Quỹ tài trợ An toàn giao thông và Hội đồng tư vấn có sự phối hợp lẫn nhau.

Ban quản lý dự án An toàn giao thông sẽ thực hiện chức năng chính cho công tác phát triển chính sách an toàn giao thông và thực hiện chính sách. Trung tâm An toàn giao thông sẽ cố vấn về phát triển chính sách, đưa ra các lời khuyên cần thiết và phân tích dữ liệu để đảm bảo phát triển chính sách hiệu quả qua cách tiếp cận khoa học. Quỹ tài trợ được thành lập để xúc tiến phát triển văn hoá an toàn giao thông cùng với các tổ chức phi chính phủ, các công ty tư nhân và các tổ chức khác. Quỹ này được vận hành độc lập với các tổ chức quản lý nhà nước, nhưng có mối quan hệ chặt chẽ với chính sách chính phủ, thông qua Hội đồng tư vấn. Hội đồng tư vấn sẽ bao gồm các đại diện của tư nhân, cơ quan giáo dục và ngành khác giám sát thực hiện và phát triển chính sách.

Ban An toàn giao thông quốc gia sẽ hợp tác với Quỹ thông qua Hội đồng và ngược lại. Ban An toàn giao thông sẽ được hình thành bằng việc cơ cấu lại sự tồn tại của Văn phòng điều hành Ủy ban An toàn giao thông và Ban quản lý dự án An toàn giao thông. Không cần bàn luận thêm, chức năng quản lý dự án hiện nay như VRSP và các dự án khác nên được duy trì như là một trong những chức năng của tổ chức mới. Để phù hợp với tổ chức trung ương này, các Ban an toàn giao thông địa phương và cơ chế thể chế mới sẽ được phát triển để phát triển an toàn giao thông bền vững và toàn diện tại địa phương. Chính quyền địa phương sẽ đóng vai trò quan trọng hơn trong việc thực hiện các chính sách chứ không phải là các cơ quan chính phủ cấp trung ương

Hình 8.5.1 Cơ cấu tổ chức An toàn giao thông được đề xuất tại Việt Nam



Giá trị pháp lý của tổ chức đề xuất sẽ được thảo luận sâu hơn cùng với các Bộ và cơ quan liên quan, mục đích là để đảm bảo vai trò quan trọng như cơ quan điều phối trung tâm giữa các ngành liên quan đến an toàn giao thông. Việc thiết lập hệ thống mới cũng sẽ đòi hỏi phát triển môi trường nhằm tạo ra sự đồng thuận giữa các cơ quan liên quan này. Ví dụ;

- (i) Sự đồng thuận giữa các cơ quan liên quan và sự luật hóa của hệ thống như là Luật chính sách an toàn giao thông và các Nghị định
- (ii) Kế hoạch tổng thể an toàn giao thông và Kế hoạch hành động 5 năm sẽ được phê chuẩn như là kế hoạch chu kỳ ở cấp quốc gia, mà sẽ được định kỳ xây dựng.
- (iii) Các nguồn nhân lực sẽ được đảm bảo đủ năng lực để vận hành và quản lý các tổ chức mới,
- (iv) Mỗi một hợp phần của cơ sở dữ liệu an toàn đường bộ sẽ được thu thập và phát triển trong tổ chức riêng, do vậy trung tâm an toàn giao thông sẽ kết hợp các cơ sở dữ liệu này thành một hệ thống và sẽ phát triển hệ thống mạng lưới thông tin với các tổ chức riêng để chia sẻ cơ sở dữ liệu chung, và
- (v) Tổ chức phi chính phủ và các công ty tư nhân sẽ được chính thức mời tham gia phát triển Quỹ tài trợ an toàn giao thông với các khuyến khích đầy đủ được chính phủ Việt Nam thừa nhận.

Mục tiêu phát triển thể chế sẽ được xác định phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế để công nghiệp hóa đất nước năm 2020, nghĩa là các tổ chức thể chế phù hợp sẽ được thành lập trước năm 2020, bao gồm tất cả các nhân lực cần thiết và các nguồn tài chính cũng như là cơ sở dữ liệu giành cho phát triển chính sách khoa học. Mốc thời gian để đạt mục tiêu sẽ được chia thành ba giai đoạn, một là giai đoạn chuẩn bị bao gồm thiết kế và xây dựng hệ thống đồng bộ, cũng như là phát triển đồng bộ nguồn nhân lực, và hai giai đoạn chạy đà để vận hành thử nghiệm hoạt động với qui mô đầy đủ, vấn đề quan trọng ở giai đoạn hai là phải phát triển kế hoạch 5 năm tới (2015-2020) với cơ cấu tổ chức mới và các nguồn lực. Giai đoạn thứ 3 là vận hành và đánh giá các hoạt động một cách đầy đủ dựa vào kế hoạch

