

## 4 KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN AN TOÀN PHƯƠNG TIỆN VÀ NGƯỜI LÁI

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

- 1) Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe cơ bản
- 2) Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe dựa trên vi phạm giao thông
- 3) Phát triển việc cấp giấy phép lái xe máy ở khu vực nông thôn
- 4) Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe
- 5) Hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải
- 6) Hệ thống gia hạn đăng ký xe
- 7) Kiểm định kỹ thuật cho xe máy
- 8) Các chiến lược cải thiện tình trạng phương tiện cho người khuyết tật
- 9) Phát triển nguồn nhân lực đào tạo lái xe

Nội dung chi tiết của chương trình hành động được trình bày dưới đây.

### 4.1 Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe cơ bản

#### 1) Giới thiệu

##### (i) Bối cảnh

Tình hình giao thông đường bộ đang thay đổi nhanh chóng do tốc độ cơ giới hóa cao. Để đáp ứng thực trạng môi trường đường bộ đang thay đổi, người tham gia giao thông cần phải tìm hiểu về các luật và quy định giao thông mới, dựa trên luật đường bộ sửa đổi và các đặc điểm của TNGT đường bộ. Ngoài ra, khuyến khích người tham gia giao thông cập nhật kiến thức, kỹ năng và ứng xử theo luật vì một xã hội ATGT.

Một khía cạnh quan trọng khác là hệ thống GPLX ở Việt Nam. Hiện tại đã có hệ thống gia hạn cho người có GPLX hạng B1, nhưng vẫn chưa có hệ thống tương tự cho các hạng từ A1-4. Tuy nhiên, cùng với tốc độ cơ giới hóa cao ở Việt Nam, cần thiết phải triển khai một hệ thống gia hạn cho đối tượng là người điều khiển xe máy (hạng A) nhằm bảo đảm thực hiện thành công công tác quản lý tổng thể cơ sở dữ liệu GPLX và giáo dục, đào tạo người lái xe một cách hiệu quả. Từ đó, không bắt buộc những người có GPLX phải tham gia các khóa học liên quan trực tiếp đến lái xe, vậy nên đề xuất có một hệ thống khóa học bồi dưỡng định kỳ. Cụ thể là cho người điều khiển xe máy, đối tượng hiện chiếm đa số người tham gia giao thông.

##### (ii) Mục đích

Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản này nhằm vào việc bảo đảm quản lý hiệu quả hệ thống cấp GPLX để góp phần ngăn chặn các hành vi lái xe nguy hiểm và coi thường pháp luật thông qua quá trình giáo dục lái xe mang tính chất giai đoạn và bắt buộc.

### **(iii) Đối tượng**

Chương trình này không chỉ giới hạn đối với hạng B1 mà còn hướng đến các hạng A1 và A4, đặc biệt ở khu vực nông thôn.

## **2) Chiến lược thực hiện**

### **(i) Giấy phép lái xe ô tô (từ hạng B1 trở đi)**

Giai đoạn gia hạn sẽ được thực hiện như sau: GPLX hạng B1 sẽ được gia hạn sau mỗi 5 năm, và từ hạng B2 trở đi là sau mỗi 3 năm. Ngoài ra, tất cả người điều khiển ô tô đang gia hạn GPLX sẽ phải tham gia khóa học bổ túc về luật giao thông đường bộ sửa đổi và về các hành vi lái xe đúng đắn. Khóa bổ túc sẽ là một buổi học kéo dài từ 30' đến 1 giờ đồng hồ, do Sở GTVT là cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức.

### **(ii) Giấy phép lái xe máy (từ hạng A1 đến A4)**

Giai đoạn gia hạn sẽ được tổ chức sau mỗi 5 năm, xét tình hình giao thông đường bộ trong tương lai gần. Do số lượng người có giấy phép lái xe máy cao hơn đáng kể so với người có GPLX ô tô, cần có một hệ thống giáo dục lái xe sát với thực tế hơn. Vì vậy, đề xuất thay vì tổ chức một khóa học bổ túc, một cuốn sách tổng hợp có nội dung tương tự với khóa học bổ túc sẽ được phát cho tất cả người có giấy phép lái xe máy khi họ gia hạn GPLX của mình.

## **3) Nội dung chương trình**

Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản gồm những nội dung sau:

### **(i) Thiết kế hệ thống và xây dựng tài liệu**

(1) Thiết kế hệ thống: Những vấn đề sau đây cần được chuẩn bị ngay từ khi bắt đầu các nội dung của chương trình này.

- Tổ chức hệ thống gia hạn Giấy phép lái xe máy: Cần đánh giá và nghiên cứu làm thế nào để quản lý hiệu quả cơ sở dữ liệu giấy phép lái xe máy dự kiến có khối lượng khá lớn.
- Hướng dẫn xây dựng tài liệu: Cục Đường bộ cần chỉ đạo một số công ty có chuyên môn kỹ thuật để biên soạn và in ấn tài liệu yêu cầu.
- Nội dung của khóa học bổ túc cho người có GPLX ô tô: Nội dung của khóa học bổ túc sẽ thống nhất và theo hướng dẫn được đặt ra cho việc xây dựng tài liệu cho xe máy.

(2) Xây dựng tài liệu

Tài liệu cần có nội dung về các luật và quy định quan trọng liên quan đến giao thông đường bộ, hướng dẫn về hành vi giao thông đúng luật cho cả người lái xe ô tô và xe máy, và cần được trình bày theo dạng đơn giản và thực tế. Nội dung tài liệu cần được cập nhật định kỳ và cần có những chủ đề tối thiểu sau:

- Tóm tắt về luật giao thông đường bộ sửa đổi
- Tóm tắt các tình hình và đặc điểm TNGT
- Sổ tay lái xe an toàn

Cả người lái xe ô tô và lái xe máy đều phải mua cuốn sách này vào thời điểm gia hạn GPLX.

**(ii) Đào tạo hướng dẫn viên**

Sở GTVT có thể yêu cầu thêm cán bộ cấp tỉnh làm nhiệm vụ thực hiện khóa học bổ túc cho những người có GPLX. Trong trường hợp không thực hiện được, Sở GTVT có thể hợp đồng công việc này với một trung tâm đào tạo lái xe uy tín. Cho dù tổ chức theo hướng nào, việc đào tạo hướng dẫn viên luôn là rất quan trọng.

**(iii) Ban hành luật**

Để triển khai hệ thống này có hiệu quả, đề nghị Chính phủ xem xét ban hành những quy định sau đây:

- (1) Người có Giấy phép lái xe máy (hạng A1-4) phải gia hạn GPLX.
- (2) Người có GPLX ô tô (hạng B1 và cao hơn) cần tham gia một khóa học bổ túc vào thời điểm gia hạn GPLX.
- (3) Cả người có Giấy phép lái xe máy và ô tô đều phải mua tài liệu vào thời điểm gia hạn GPLX.

**(iv) Triển khai**

Hệ thống gia hạn GPLX ô tô sẽ được thực hiện với việc bắt buộc có mặt ở lớp học bổ túc. Hệ thống gia hạn Giấy phép lái xe máy sẽ được vận hành ở cấp quận huyện để quản lý hiệu quả số lượng người có GPLX. Do vậy cần có thêm lực lượng cán bộ để quản lý cả hệ thống gia hạn Giấy phép lái xe máy và khóa học bổ túc cho người có GPLX ô tô.

**4) Kế hoạch triển khai**

Công tác chuẩn bị sẽ được hoàn thành vào năm 2010 và việc triển khai sẽ bắt đầu vào năm 2011.

**Bảng 4.1.1 Kế hoạch và các mốc thực hiện**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**5) Ước tính kinh phí**

Ước tính kinh phí cho hệ thống gia hạn GPLX cơ bản vào khoảng 21,9 triệu USD trong giai đoạn 5 năm, như trong Bảng 4.1.2.

**Bảng 4.1.2 Ước tính kinh phí cho hệ thống gia hạn GPLX cơ bản**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược                   | Nội dung chương trình                      | Hạng mục chi phí    | 2008     | 2009     | 2010         | 2011          | 2012       | Tổng số    | Ghi chú  |
|------------------------------|--|---------------------|----------|----------|--------------|---------------|------------|------------|--|
| Hệ thống gia hạn GPLX cơ bản | Thiết kế hệ thống và xây dựng chương trình | Chuyên gia kỹ thuật |          | 200      |              |               |            | 200        | Chuyên gia làm công tác xây dựng và in ấn tài liệu                 |
|                              |  | Trang thiết bị      |          | 1,245    | 1,245        |               |            | 2,490      | Hệ thống Cơ Sở Dữ Liệu và trang thiết bị văn phòng khác            |
|                              |  | Xây dựng văn phòng  |          | 8,291    | 8,291        |               |            | 16,583     |  |
|                              | Đào tạo hướng dẫn viên                     | Hội thảo            |          | 160      | 160          |               |            | 320        |  |
|                              |  | Phí đào tạo         |          |          | 365          |               |            | 365        |  |
|                              | Ban hành luật                              | Phí tư vấn          |          |          | 100          |               |            | 100        | Chuyên gia kỹ thuật  |
|                              | Triển khai                                 | Chi phí vận hành    |          |          |              | 933           | 933        | 1,866      | Thêm cán bộ cho lực lượng hướng dẫn viên và quản trị Cơ Sở Dữ Liệu |
|                              | <b>Tổng số</b>                             |                     | <b>-</b> | <b>0</b> | <b>9,896</b> | <b>10,161</b> | <b>933</b> | <b>933</b> | <b>21,923</b>  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 4.2 Hệ thống gia hạn giấy phép lái xe dựa trên vi phạm

### 1) Giới thiệu

#### (i) Bối cảnh

Sự phối hợp chặt chẽ giữa hệ thống cấp GPLX và cưỡng chế giao thông có thể giúp đào tạo có hiệu quả những lái xe thiếu ý thức, những đối tượng có thể là mối nguy cơ đối với xã hội ATGT. Mặc dù chưa có nghiên cứu nào được thực hiện về mối liên quan trực tiếp giữa TNGT và đặc điểm người lái xe ở Việt Nam, dựa trên kinh nghiệm của các nước khác, đặc điểm hành vi người lái xe thường được chia thành hai nhóm là *an toàn* và *nguy hiểm*. Trên các quốc lộ ở Việt Nam, TNGT thường bị gây ra do những lái xe tuy có kỹ năng nhưng lại liều lĩnh. Do đó, cần đào tạo bồi dưỡng đầy đủ về cá hành vi lái xe an toàn cho người lái xe.

Một vấn đề quan trọng nữa là việc đào tạo cho những lái xe mới bắt đầu do kỹ năng lái xe còn yếu.

#### (ii) Mục đích

Chương trình này nhằm vào việc giáo dục, đào tạo một cách đầy đủ và thích hợp cho những lái xe thường xuyên vi phạm và người mới bắt đầu lái xe.

### (iii) Đối tượng

Người có GPLX ô tô thường xuyên vi phạm và người mới bắt đầu lái xe (hạng B1 trở lên)

## 2) Chiến lược thực hiện

Nội dung của khóa học bổ túc và giai đoạn gia hạn sẽ được xây dựng dựa trên vi phạm giao thông do người lái, như trong Hình 4.2.1. Đề xuất hệ thống gia hạn GPLX theo người lái được chia thành ba dạng (3) sau:

### (i) Người mới bắt đầu lái xe và người thường xuyên vi phạm

Người lái xe mới bắt đầu và người thường xuyên vi phạm cần học trên lớp về các hành vi lái xe đúng đắn và có thể chấp nhận và các kỹ năng lái xe an toàn thường xuyên hơn những lái xe bình thường khác.

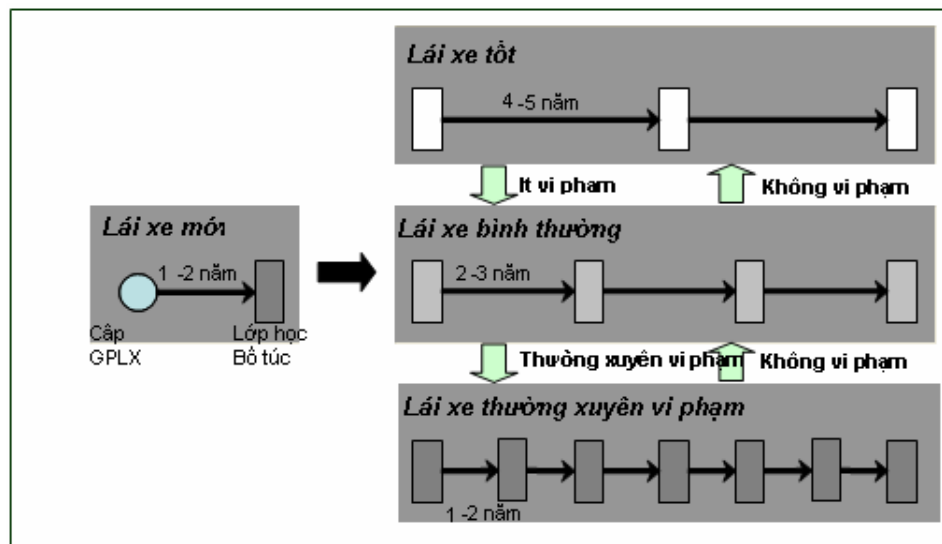
### (ii) Người lái xe tốt

Mặc dù đào tạo lái xe nhìn chung hướng đến đối tượng là người vi phạm và mới lái xe, việc khuyến khích những lái xe tốt tham gia vào các khóa học và đào tạo bổ túc theo giai đoạn cũng là cần thiết. Trên thực tế, tất cả những người lái xe cần được khuyến khích trở thành người lái xe tốt bất kể vị trí trong xã hội.

### (iii) Người lái xe trung bình

Trong trường hợp người có GPLX hạng B1 trở lên, việc gia hạn theo giai đoạn được đề xuất mỗi 2 hoặc 3 năm một, dựa trên tình hình giao thông đường bộ và luật giao thông.

Hình 4.2.1 Hệ thống gia hạn cho người có GPLX



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 3) Nội dung chương trình

Hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm cần công tác chuẩn bị, việc xây dựng Cơ Sở Dữ Liệu và tài liệu, đào tạo hướng dẫn viên, và ban hành luật. Cần chú ý đến việc quản lý dữ liệu GPLX và dữ liệu vi phạm giao thông của cá nhân sao cho quản lý được thống nhất.

**(i) Xây dựng và phát triển Cơ Sở Dữ Liệu**

Để đảm bảo việc chia sẻ truy cập giữa các cơ quan chịu trách nhiệm quản lý thông tin GPLX và dữ liệu vi phạm giao thông của cá nhân, cần lắp đặt một trung tâm dữ liệu và hệ thống máy tính ở mỗi văn phòng cảnh sát. Thêm vào đó, cũng cần đào tạo về công tác quản lý và vận hành Cơ Sở Dữ Liệu và chuẩn bị các tài liệu liên quan. Quy mô chi phí cho thành phần này do đó dự kiến sẽ cao hơn các thành phần khác.

**(ii) Thiết kế hệ thống và xây dựng tài liệu**

Nội dung của khóa học cần phù hợp với những vi phạm phổ biến và dựa trên kết quả phân tích TNGT.

Tài liệu hướng dẫn cơ bản sẽ tương tự với tài liệu dành cho hệ thống gia hạn GPLX. Tuy nhiên, nó sẽ bao gồm nội dung của khóa học bổ túc mà tập trung vào những hành vi giao thông đúng đắn để thay đổi những vi phạm hay gặp. Ngoài ra, tài liệu hướng dẫn này nên được bắt buộc với tất cả lái xe (bao gồm cả lái xe máy) để tăng cường hiểu biết về ATGT.

**(iii) Phối hợp với (các) cơ quan liên quan**

Sự phối hợp giữa Bộ Công an và Cục Đường bộ là rất quan trọng, đặc biệt về sự phân chia trách nhiệm trong việc quản lý Cơ Sở Dữ Liệu người lái. Do đó, cần làm rõ phạm vi trách nhiệm quản lý Cơ Sở Dữ Liệu đối với từng cơ quan.

**(iv) Đào tạo hướng dẫn viên**

Sở GTVT có thể yêu cầu cán bộ hỗ trợ để đảm nhận công tác thực hiện các khóa học bổ túc và đào tạo cho những người hay vi phạm luật giao thông.

**(v) Ban hành luật**

Để triển khai hệ thống này một cách hiệu quả, đề xuất Chính phủ xem xét ban hành những quy định mới sau đây:

- (1) Bắt buộc tham gia khóa học bổ túc theo hạng lái xe đối với tất cả người có GPLX (hạng B1 trở lên).
- (2) Cục Đường bộ và Bộ Công an phối hợp quản lý GPLX và Cơ Sở Dữ Liệu vi phạm giao thông, có thể được truy cập bởi cán bộ của cả hai cơ quan.

**4) Kế hoạch triển khai**

Mặc dù khó áp dụng ngay được hệ thống này trong giai đoạn kế hoạch 5 năm, công tác chuẩn bị, đặc biệt là việc xây dựng và phát triển Cơ Sở Dữ Liệu, có thể được bắt đầu trong giai đoạn này, nhưng mục tiêu thực hiện mang tính trung hạn (cho đến 2015).

**Bảng 4.2.1 Lộ trình và các mốc thực hiện**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 5) Ước tính kinh phí

Ước tính kinh phí cho công tác chuẩn bị đến năm 2012 đối với hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm giao thông vào khoảng 7,0 triệu USD trong giai đoạn 5 năm, như trong Bảng 4.2.2.

**Bảng 4.2. 2 Ước tính kinh phí cho hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm giao thông**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược                             | Thành phần chương trình                | Hạng mục kinh phí      | 2008 | 2009     | 2010       | 2011       | 2012         | Tổng chi phí | Ghi chú   |  |
|--|--|------------------------|------|----------|------------|------------|--------------|--------------|---|--|
| Hệ thống gia hạn GPLX dựa trên vi phạm | Xây dựng và phát triển hệ thống        | Hội thảo               |      | 5        | 160        |            | 160          | 325          | 2 loại hội thảo   |  |
|  |  | Chuyên môn kỹ thuật    |      | 200      | 200        | 200        |              | 600          |   |  |
|  |  | Trang thiết bị         |      |          |            | 3,622      |              | 3,622        | Hệ thống Cơ Sở Dữ Liệu và các trang thiết bị văn phòng khác trong trung tâm dữ liệu và văn phòng của cảnh sát |  |
|  |  | Lắp đặt                |      |          |            | 485        |              | 485          |   |  |
|  |  | Tài liệu               |      |          |            | 49         |              | 49           |   |  |
|  |  | Đào tạo                |      |          |            | 1,051      |              | 1,051        |   |  |
|  | Thiết kế hệ thống và xây dựng tài liệu | Hỗ trợ kỹ thuật        |      | 200      |            |            |              | 200          |   |  |
|  | Phối hợp với (các) cơ quan liên quan   | Kinh phí cho BQL dự án |      | 15       | 15         | 15         | 15           | 60           |   |  |
|  | Đào tạo hướng dẫn viên                 | Hội thảo               |      |          | 320        |            |              | 320          | Hội thảo cấp tỉnh   |  |
|  |  | Phí đào tạo            |      |          |            | 116        |              | 116          |   |  |
|  | Ban hành luật                          | Phí tư vấn             |      |          |            | 150        |              | 150          |   |  |
|  | <b>Tổng chi phí</b>                    |                        |      | <b>0</b> | <b>420</b> | <b>695</b> | <b>5,687</b> | <b>175</b>   | <b>6,977</b>  |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### **4.3 Phát triển việc cấp giấy phép lái xe ở khu vực nông thôn**

#### **1) Giới thiệu**

##### **(i) Bối cảnh**

Dựa trên tình hình tăng trưởng kinh tế và tốc độ cơ giới hóa nhanh của Việt Nam, nhu cầu thi lấy GPLX đối với người điều khiển xe máy đã tăng đáng kể không chỉ ở khu vực thành thị mà còn ở khu vực nông thôn. Mặc dù đã có những nỗ lực gần đây trong việc tăng số lượng các trung tâm đào tạo lái xe trong cả nước, vẫn khó có thể bao quát hết toàn bộ khu vực nông thôn, đặc biệt các khu vực có các dân tộc thiểu số. Do đó, là một kế hoạch tạm thời, các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe này hướng đến việc giải quyết tình hình bằng cách nhắm vào đối tượng người điều khiển phương tiện không có GPLX ở khu vực nông thôn.

##### **(ii) Mục đích**

Chương trình hướng đến phát triển việc cấp GPLX ở khu vực nông thôn.

##### **(iii) Đối tượng**

Người điều khiển xe máy ở khu vực nông thôn, bao gồm những người thuộc các dân tộc thiểu số.

#### **2) Chiến lược thực hiện**

Chương trình này sẽ cung cấp các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe nhằm vào đối tượng là người điều khiển phương tiện không có GPLX ở khu vực nông thôn. Người hướng dẫn và các trang thiết bị đào tạo cần thiết sẽ được chuyển đến khu vực nông thôn nơi công tác đào tạo và sát hạch được tiến hành trước khi Sở GTVT cấp GPLX.

Sự có mặt của một số dân tộc thiểu số trong khu vực nông thôn đòi hỏi rằng nội dung của kỳ kiểm tra lý thuyết nên được đơn giản hóa, và Giấy phép lái xe máy do Sở GTVT của tỉnh đó cấp. Mặt khác, do môi trường giao thông đường bộ phức tạp hơn ở khu vực thành thị, cần giới hạn phạm vi sử dụng GPLX cấp cho những dân tộc thiểu số. Ngoài ra, do đây là một kế hoạch tạm thời với dịch vụ đào tạo lưu động, chỉ được triển khai đến năm 2015 và sẽ được chấm dứt trong tương lai khi họ cải thiện khả năng đọc viết và được nhận giáo dục trường học chính thức.

#### **3) Thành phần chương trình**

Chương trình phát triển cấp GPLX cho khu vực nông thôn gồm những thành phần sau:

##### **(i) Công tác chuẩn bị**

Một trung tâm đào tạo và sát hạch lưu động được trang bị với các trang thiết bị cần thiết (vd: máy tính để quản lý Cơ Sở Dữ Liệu xe máy) và tài liệu được sử dụng cho công tác đào tạo và sát hạch lái xe. Trong giai đoạn chương trình hành động 5 năm, mục tiêu cho mỗi khu vực là có 5 trung tâm đào tạo và sát hạch lưu động.

##### **(ii) Đào tạo hướng dẫn viên và triển khai chương trình**

Sở GTVT có thể yêu cầu thêm cán bộ để đảm nhận công tác vận hành trung tâm



đào tạo và sát hạch ở mỗi khu vực đòi hỏi đào tạo đầy đủ.

#### 4) Kế hoạch triển khai

Công tác chuẩn bị và đào tạo hướng dẫn viên sẽ được hoàn thành cho đến năm 2010 và việc triển khai sẽ bắt đầu từ năm 2011.

**Bảng 4.3.1 Lộ trình và các mốc thực hiện**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 5) Ước tính kinh phí

Ước tính kinh phí cho chương trình này vào khoảng 1.8 triệu USD cho giai đoạn chương trình hành động 5 năm, như trong Bảng 4.3.2.

**Bảng 4.3.2 Ước tính kinh phí phát triển việc cấp GPLX cho người điều khiển phương tiện ở khu vực nông thôn**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược  | Nội dung chương trình  | Hạng mục kinh phí      | 2008     | 2009       | 2010       | 2011       | 2012       | Tổng kinh phí | Ghi chú  |
|---|------------------------|------------------------|----------|------------|------------|------------|------------|---------------|--|
| Phát triển việc cấp GPLX cho người lái xe máy ở khu vực nông thôn | Công tác chuẩn bị      | Trang thiết bị         |          | 600        | 600        |            |            | 1,200         | Bao gồm cả phương tiện, máy tính và tài liệu phục vụ công tác đào tạo và sát hạch lái xe |
|   |                        | Kinh phí cho BQL dự án |          | 5          | 5          | 5          | 5          | 20            |  |
|   | Đào tạo hướng dẫn viên | Phí đào tạo            |          | 175        | 175        |            |            | 349           | Thêm cán bộ chịu trách nhiệm quản lý dữ liệu và đào tạo lái xe                           |
|   | Triển khai             | Kinh phí hoạt động     |          |            |            | 96         | 96         | 192           |  |
|   | <b>Tổng kinh phí</b>   |                        | <b>0</b> | <b>780</b> | <b>780</b> | <b>101</b> | <b>101</b> | <b>1,761</b>  |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

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

#### 1) Giới thiệu

##### (i) Bối cảnh

Với tình hình giao thông đường bộ thay đổi đáng kể do tốc độ cơ giới hóa nhanh và việc sửa đổi luật giao thông đường bộ, cần thiết phải cập nhật và sửa đổi chương trình đào tạo và sát hạch lái xe, trong đó có vấn đề tương tác an toàn giữa

các đối tượng tham gia giao thông. Do đó, đề xuất có một chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe trong giai đoạn 5 năm.

**(ii) Mục đích**

Chương trình hướng đến cung cấp nội dung đào tạo và sát hạch đầy đủ phù hợp với các điều kiện giao thông đường bộ hiện tại.

**(iii) Đối tượng**

Tất cả người điều khiển phương tiện có GPLX.

**2) Chiến lược thực hiện**

Chương trình này sẽ rà soát và cập nhật lại hình thức và nội dung chương trình đào tạo và sát hạch lái xe bao gồm tương tác an toàn giữa tất cả các đối tượng người tham gia giao thông. Cụ thể, dự kiến thành phần cốt lõi của chương trình này là việc cập nhật theo giai đoạn và xây dựng tài liệu cũng như thiết kế và phương pháp đào tạo hướng dẫn viên. Ngoài ra, cũng cần thiết phải đáp ứng nhu cầu đào tạo của các nhóm người điều khiển phương tiện đặc biệt như lái xe chuyên nghiệp điều khiển xe kéo mooc.

**3) Nội dung chương trình**

Chương trình tổng thể này gồm có những thành phần sau đây:

**(i) Công tác chuẩn bị**

Để cập nhật chương trình và nội dung đào tạo, cần nghiên cứu sâu hơn về những vấn đề cần tiến hành trong điều kiện môi trường đường bộ và hệ thống thể chế hiện tại của Việt Nam. Ngoài ra, kinh nghiệm từ các nước khác cũng cần được xem xét.

**(ii) Phối hợp với (các) cơ quan liên quan**

Sẽ thiết lập cơ chế phối hợp với UBATGTQG, Bộ GD-ĐT và một số cơ quan liên quan khác, do Bộ GTVT và Cục Đường bộ chủ trì.

**(iii) Xây dựng tài liệu hướng dẫn**

Để đáp ứng kịp thời môi trường giao thông đường bộ đang thay đổi nhanh chóng ở Việt Nam, tài liệu hướng dẫn cần được rà soát và cập nhật thường xuyên ít nhất 5 năm một lần. Bộ GTVT (thông qua Cục Đường bộ) sẽ chịu trách nhiệm xây dựng hướng dẫn cập nhật tài liệu và một công ty tư nhân (lựa chọn cẩn thận thông qua đấu thầu) sẽ được giao hợp đồng rà soát và cập nhật tài liệu.

**(iv) Xây dựng sổ tay cho lái xe chuyên nghiệp**

Những vụ TNGT nghiêm trọng đã và đang xảy ra trên các quốc lộ, do xe khách và xe tải thuộc sở hữu và vận hành của các công ty tư nhân. Do đó, cần xây dựng và phân phối sổ tay lái xe an toàn cho họ để làm hướng dẫn.

**(v) Xây dựng hệ thống đào tạo hướng dẫn viên**

Với tình hình môi trường giao thông thay đổi nhanh như hiện nay cũng như các kỹ thuật và công nghệ liên quan đến hoạt động lái xe, hướng dẫn viên lái xe của các

trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe cần có cơ hội được nâng cấp định kỳ kiến thức và kỹ năng của họ. Do đó, cần xây dựng một hệ thống nhằm bảo đảm việc tiếp tục đào tạo hướng dẫn viên.

**(vi) Tài liệu nội dung mới cho việc đào tạo và sát hạch lái xe kéo móc**

Cần có các khóa học và chương trình đào tạo lái xe đầy đủ vì loại phương tiện này có những đặc điểm khác biệt so với các loại phương tiện khác. Do đó, cần có chuyên môn kỹ thuật trong việc chuẩn bị nội dung và đào tạo hướng dẫn viên chuyên nghiệp.

**(vii) Hỗ trợ tài chính đầy đủ để đảm bảo hoạt động bền vững**

Hoạt động tài chính của các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe phụ thuộc nhiều vào sự thay đổi của các yếu tố kinh tế. Cụ thể trong trường hợp của Việt Nam, có nhiều yếu tố như nền kinh tế phát triển nhanh và giá nhiên liệu tăng cao trên thị trường thế giới, cùng với một số yếu tố khác, tuy nhiên lại chưa có sự điều chỉnh phí đào tạo và sát hạch cho phù hợp. Đề nghị Chính phủ xem xét xây dựng một hướng tiếp cận có hiệu quả và mang tính thực tiễn nhằm bảo đảm hoạt động bền vững của công tác đào tạo và sát hạch lái xe.

**4) Kế hoạch triển khai**

Như trong Bảng 4.4.1, tất cả các thành phần chương trình sẽ bắt đầu vào giai đoạn chương trình hành động 5 năm.

**5) Ước tính kinh phí**

Ước tính kinh phí cho chương trình tổng thể này vào khoảng 4,3 triệu USD trong giai đoạn chương trình hành động 5 năm, như trong Bảng 4.4.2

**Bảng 4.4.1 Lộ trình và các mốc thực hiện**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**Bảng 4.4.2 Ước tính kinh phí chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược                                       | Nội dung chương trình  | Hạng mục kinh phí      | 2008 | 2009     | 2010       | 2011         | 2012       | Tổng kinh phí | Ghi chú                 |                                  |
|--|--|------------------------|------|----------|------------|--------------|------------|---------------|-------------------------|----------------------------------|
| Chương trình tổng thể đào tạo và sát hạch lái xe | Công tác chuẩn bị  | Chuyên gia kỹ thuật    |      | 100      |            |              |            | 100           |                         |                                  |
|  |  | Hội thảo 1             |      | 5        |            |              |            | 5             | Hội thảo ở HN và TP HCM |                                  |
|  |  | Hội thảo 2             |      | 160      |            |              |            | 160           | Hội thảo cấp tỉnh       |                                  |
|  | Phối hợp với (các) tổ chức liên quan                               | Kinh phí cho BQL dự án |      | 15       | 15         |              |            | 30            |                         |                                  |
|  | Xây dựng tài liệu  | Chuyên môn kỹ thuật    |      | 200      | 200        |              |            | 400           | Xây dựng hướng dẫn      |                                  |
|  | Xây dựng sổ tay cho lái xe chuyên nghiệp                           | Chuyên môn kỹ thuật    |      |          | 793        |              |            | 793           |                         |                                  |
|  | Xây dựng một hệ thống đào tạo hướng dẫn viên                       | Chuyên môn kỹ thuật    |      |          | 200        | 200          |            |               | 400                     |                                  |
|  |  | Hội thảo kỹ thuật 1    |      |          |            | 3            |            |               | 3                       | Hội thảo kỹ thuật ở HN và TP HCM |
|  |  | Hội thảo kỹ thuật 2    |      |          |            | 96           |            |               | 96                      | Hội thảo kỹ thuật cấp tỉnh       |
|  |  | Kinh phí cho BQL dự án |      |          | 15         | 15           |            |               | 30                      |                                  |
|  |  | Đào tạo hướng dẫn viên |      |          |            | 658          | 658        | 658           | 1,973                   |                                  |
|  | Các tài liệu có nội dung mới để đào tạo và sát hạch lái xe kéo móc | Chuyên môn kỹ thuật    |      |          |            | 200          |            |               | 200                     |                                  |
|  |  | Đào tạo hướng dẫn viên |      |          |            | 66           |            |               | 66                      |                                  |
|  | Hỗ trợ tài chính đầy đủ để đảm bảo hoạt động bền vững              | -                      |      |          |            |              |            |               | 0                       |                                  |
|  | <b>Tổng kinh phí</b>   | -                      |      | <b>0</b> | <b>695</b> | <b>2,246</b> | <b>658</b> | <b>658</b>    | <b>4,257</b>            |                                  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## **4.5 Hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải**

### **1) Giới thiệu**

#### **(i) Bối cảnh**

TNGT trên các quốc lộ thường bị gây ra do quá tải (cả hàng hóa và hành khách), chạy quá tốc độ và lỗi do lái xe (thường do mệt mỏi vì phải lái xe trong thời gian liên tục) của xe khách và xe tải thuộc sở hữu và vận hành của các công ty vận tải. Do vậy, hệ thống quản lý an toàn lái xe được trông chờ có thể đóng góp vào việc giáo dục và quản lý lái xe một cách đầy đủ trong các công ty vận tải.

#### **(ii) Mục đích**

Chương trình này hướng đến phát triển an toàn lái xe và quản lý an toàn lái xe của lái xe khách và lái xe tải chuyên nghiệp thuộc sở hữu và vận hành của các công ty vận tải.

#### **(iii) Đối tượng**

Lái xe chuyên nghiệp trong các công ty vận tải

### **2) Chiến lược thực hiện**

Việc đưa vào áp dụng hệ thống này cho các công ty vận tải đòi hỏi phải có một giai đoạn thử nghiệm, cụ thể trong các công ty vận tải quy mô lớn. Và nếu hệ thống này thành công, sẽ bắt buộc các công ty vận tải sử dụng hệ thống này. Ngoài ra, việc triển khai hệ thống này đòi hỏi mỗi công ty vận tải chỉ định một quản lý lái xe và sắp xếp một khóa học ngắn cho những quản lý này.

### **3) Thành phần chương trình**

#### **(i) Công tác chuẩn bị**

Sẽ thực hiện một nghiên cứu sâu hơn về phát triển nội dung trong giai đoạn chuẩn bị này. Một cuộc hội thảo sẽ được thực hiện để khuyến khích sự hợp tác giữa các công ty vận tải.

#### **(ii) Sự phối hợp giữa (các) cơ quan liên quan**

Đứng đầu bởi Bộ GTVT và Cục đường bộ, cơ chế phối hợp với UBATGTQG, Bộ Giáo dục và đào tạo, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội, và Bộ Y tế sẽ được thiết lập.

#### **(iii) Xây dựng tài liệu cho các công ty vận tải**

Một sổ tay ATGT trình bày chi tiết về các hoạt động ngăn ngừa sẽ được thực hiện và phân phát tới các công ty vận tải. Sau đây là nội dung của sổ tay đã nói:

- (1) Hoạt động văn phòng bao gồm thảo luận chung về các hiểm họa giao thông đường bộ, phản hồi từ phía lái xe về các điểm đen, kiểm tra tình trạng sức khỏe của người lái và phương tiện.
- (2) Các hoạt động hỗ trợ lái xe như chuẩn bị kế hoạch quản lý ATGT, lịch làm việc hợp lý cho lái xe, cưỡng chế kiểm tra khả năng lái xe, và cơ chế cung cấp phản hồi.
- (3) Các hoạt động quản lý như thiết lập hệ thống nội bộ để khuyến khích an toàn

lái xe (vd: các chương trình sáng tạo, tự kiểm tra phương tiện, v.v.)

**(iv) Tiến hành nghiên cứu thử nghiệm**

Nghiên cứu thử nghiệm sẽ được tiến hành bao gồm các đại diện từ các công ty vận tải quy mô lớn.

**(v) Khóa học ngắn hạn cho quản lý lái xe**

Vai trò của quản lý an toàn trong các công ty vận tải là rất quan trọng trong việc đảm bảo triển khai thành công các hoạt động đề xuất. Do đó, hội thảo và các khóa học ngắn sẽ được tiến hành để tăng cường hiểu biết.

**(vi) Ban hành luật**

Để triển khai chương trình này một cách hiệu quả, đề xuất ban hành luật mới hướng đến các công ty vận tải quy mô lớn (nơi số phương tiện sẽ được quy định trong luật) được Chính phủ xem xét.

**4) Kế hoạch triển khai**

Công tác chuẩn bị sẽ được hoàn thành vào năm 2010 và việc triển khai nghiên cứu thử nghiệm sẽ bắt đầu năm 2011. Việc triển khai chương trình sẽ ngay sau giai đoạn chương trình hành động 5 năm.

**Bảng 4.5.1 Lộ trình và các mốc thực hiện**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**5) Ước tính kinh phí**

Ước tính kinh phí cho chương trình này vào khoảng 2,4 triệu USD trong giai đoạn chương trình hành động 5 năm, như trong Bảng 4.5.2.

**Bảng 4.5.2 Ước tính kinh phí hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược  | Nội dung chương trình                     | Hạng mục kinh phí      | 2008     | 2009       | 2010       | 2011       | 2012       | Total        | Ghi chú                |
|---|---|------------------------|----------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------------------|
| Hệ thống quản lý an toàn lái xe cho các công ty vận tải | Công tác chuẩn bị                         | Chuyên gia kỹ thuật    |          | 100        | 100        |            |            | 200          |                        |
|   |   | Hội thảo 1             |          | 5          |            |            |            | 5            | Hội thảo ở HN & TP HCM |
|   |   | Hội thảo 2             |          |            | 160        |            |            | 160          | Hội thảo khu vực       |
|   |   | Đào tạo hướng dẫn viên |          |            |            | 449        |            | 449          |                        |
|   | Phối hợp với (các) tổ chức liên quan      | Kinh phí cho BQL dự án |          | 15         | 15         | 15         |            | 45           |                        |
|   | Xây dựng tài liệu cho các công ty vận tải | Phân phát tài liệu     |          |            | 693        |            |            | 693          |                        |
|   | Tiến hành nghiên cứu thử nghiệm           | Chuyên gia kỹ thuật    |          | 200        |            |            |            | 200          |                        |
|   | Khóa học ngắn cho quản lý lái xe          | Hội thảo               |          |            |            | 160        |            | 160          | Hội thảo ở 8 khu vực   |
|   |   | Đào tạo quản lý lái xe |          |            |            |            | 346        | 346          |                        |
|   | Ban hành luật                             | Phí tư vấn             |          |            |            |            | 150        | 150          |                        |
|   | <b>Tổng kinh phí</b>                      | -                      | <b>0</b> | <b>320</b> | <b>968</b> | <b>624</b> | <b>496</b> | <b>2,408</b> |                        |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 4.6 Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện

### 1) Giới thiệu

#### (i) Bối cảnh

Hệ thống đăng ký phương tiện hiện thời ở Việt Nam không yêu cầu gia hạn đăng ký. Do đó, không phải bất thường nếu các phương tiện do chủ thứ hai sở hữu. Với việc sở hữu phương tiện đã qua sử dụng đang tăng lên trong tương lai, việc gia hạn đăng ký là rất quan trọng và nên có. Điều này sẽ giúp CSGT xác định được người vi phạm giao thông sử dụng hệ thống camera. Do đó, cần ngay lập tức thảo luận việc quản lý đăng ký xe máy và ô tô. Ngoài ra, việc thể chế hóa một hệ thống thu phí người tham gia giao thông thích hợp và dễ chấp nhận được cho là quan trọng nhằm đảm bảo triển khai bền vững các biện pháp ATGT và phát triển hạ tầng giao thông cần thiết.

**(ii) Mục tiêu**

Hệ thống này nhằm (i) tìm kiếm nguồn ngân sách mới; (ii) giới thiệu hệ thống bảo hiểm thực tế có lợi ích cho cả người vi phạm giao thông và nạn nhân TNGT; (iii) theo dõi chính xác số lượng phương tiện; và (iv) kiểm soát người vi phạm giao thông thông qua việc sử dụng giám sát từ xa.

**(iii) Đối tượng**

Tất cả người điều khiển phương tiện

**2) Chiến lược triển khai**

Tất cả chủ sở hữu và/hoặc người sử dụng phương tiện bắt buộc phải mua Bảo hiểm trách nhiệm phương tiện bên thứ ba. Trong quá trình gia hạn đăng ký phương tiện, Sở Giao thông vận tải sẽ yêu cầu trình bày chứng từ như là một bằng chứng chi trả phí bảo hiểm. Khi gia hạn đăng ký, chủ phương tiện sẽ nhận được một tem dán đăng ký đóng vai trò làm bằng chứng đăng ký và đóng phí đăng ký hàng năm. Điều này cho phép các lực lượng cưỡng chế giao thông và cảnh sát kiểm soát và theo dõi người vi phạm giao thông bằng cách kiểm tra tem dán đăng ký.

**Bảng 4.6.1 Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện đề xuất**

|                  | Bảo hiểm  | Đóng phí gia hạn đăng ký       | Quy định & đăng ký   |
|------------------|---|--------------------------------|--|
| Nghĩa vụ         | Gia hạn bảo hiểm (Đóng phí bảo hiểm)*               | Đóng phí lưu hành              | Tình trạng đóng phí<br>Vi phạm luật giao thông (bao gồm kết quả từ camera) |
| Tài liệu đăng ký | Cấp giấy chứng nhận gia hạn làm bằng chứng đóng phí | Tem dán chứng nhận đã đóng phí | Tài liệu đăng ký cho xe máy  |
| Quản lý          | Các công ty bảo hiểm                                | Sở GT-VT                       | Cảnh sát   |

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**3) Thành phần chương trình**

**(i) Công tác chuẩn bị**

Khi bắt đầu, cần chuẩn bị một đề cương và kế hoạch cho hệ thống đề xuất. Một hội thảo sẽ được tổ chức để tăng cường hiểu biết giữa các cơ quan chính phủ liên quan cũng như các công ty bảo hiểm tư nhân.

**(ii) Phối hợp với (các) cơ quan liên quan**

Sự phối hợp giữa Bộ GT-VT (Cục đường bộ) và Bộ Công an là rất quan trọng, cụ thể trong việc chia sẻ dữ liệu và thông tin liên quan đến đăng ký phương tiện. Do đó, cần làm rõ phạm vi trách nhiệm trong việc quản lý CƠ SỞ DỮ LIỆU của mỗi bên. Ngoài ra, sự phối hợp giữa Bộ GT-VT (Cục đường bộ) và các công ty bảo



hiểm tư nhân cũng là cần thiết để đặt ra tiêu chuẩn và hướng dẫn thực hiện bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với các chủ phương tiện.

**(iii) Phát triển hệ thống**

Một thiết kế chi tiết hệ thống quản lý CƠ SỞ DỮ LIỆU là cần thiết. CƠ SỞ DỮ LIỆU này sẽ được cài đặt tại một trung tâm dữ liệu được trang bị đầy đủ các máy tính cần thiết. Điều này cũng đòi hỏi phải có sự phát triển tài liệu hướng dẫn và đào tạo sử dụng và quản lý.

**(iv) Thiết lập hệ thống bảo hiểm**

Trong việc thiết lập hệ thống bảo hiểm trách nhiệm phương tiện bên thứ ba ở Việt Nam, cần có chuyên môn kỹ thuật.

**(v) Ban hành luật**

Để triển khai hệ thống một cách có hiệu quả, đề xuất ban hành những luật sau để chính phủ xem xét:

- (1) Gia hạn định kỳ đăng ký phương tiện bắt buộc với mọi loại phương tiện.
- (2) Bảo hiểm trách nhiệm bên thứ ba là bắt buộc với mọi chủ phương tiện.
- (3) Tem dán đăng lý phải được dán trên biển số xe.

**4) Kế hoạch triển khai**

Công tác chuẩn bị, phát triển hệ thống, thiết lập hệ thống bảo hiểm, và ban hành luật sẽ được hoàn thành trong giai đoạn chương trình hành động 5 năm. Việc triển khai được dự tính vào giai đoạn giữa (từ năm 2013).

**Bảng 4.6.2 Lộ trình và các mốc triển khai**

| Chiến lược            | Nội dung chương trình                | Mục tiêu (Cột mốc)         |      | 2008-2010 |  | 2011-2012 |  |
|-----------------------|--------------------------------------|----------------------------|------|-----------|--|-----------|--|
|                       |                                      | 2010                       | 2012 |           |  |           |  |
| Hệ thống gia hạn GPLX | Công tác chuẩn bị                    | Thành lập ban chuyên trách |      |           |  |           |  |
|                       | Phối hợp với (các) cơ quan liên quan |                            |      |           |  |           |  |
|                       | Phát triển hệ thống                  | Xây dựng hệ thống          |      |           |  |           |  |
|                       | Xây dựng hệ thống bảo hiểm           | Xây dựng hệ thống bảo hiểm |      |           |  |           |  |
|                       | Ban hành luật                        | Ban hành quyết định        |      |           |  |           |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**5) Ước tính kinh phí**

Ước tính kinh phí cho chương trình này vào khoảng 37,1 triệu USD trong giai đoạn chương trình hành động 5 năm, như trong Bảng 4.6.2.

**Bảng 4.6.3 Ước tính kinh phí cho hệ thống thu phí phương tiện**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược                           | Nội dung chương trình                | Hạng mục kinh phí      | 2008       | 2009          | 2010          | 2011       | 2012          | Tổng số kinh phí | Ghi chú                     |  |
|--------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|------------------|-----------------------------|--|
| Hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện | Công tác chuẩn bị                    | Chuyên gia kỹ thuật    |            | 100           | 100           |            |               | 200              |                             |  |
|                                      |                                      | Hội thảo 1             |            | 5             |               |            |               | 5                | Hội thảo ở Hà Nội và TP HCM |  |
|                                      |                                      | Hội thảo 2             |            |               | 160           |            |               | 160              | Hội thảo ở 8 khu vực        |  |
|                                      | Phối hợp với (các) tổ chức liên quan | Kinh phí cho BQL dự án |            | 15            | 15            | 15         | 15            | 60               |                             |  |
|                                      | Phát triển hệ thống                  | Chuyên gia kỹ thuật    |            |               |               | 200        | 200           |                  | 400                         |  |
|                                      |                                      | Trang thiết bị         |            |               | 16,850        | 16,850     |               |                  | 33,700                      |  |
|                                      |                                      | Lắp đặt                |            |               | 199           | 199        |               |                  | 397                         |  |
|                                      |                                      | Tài liệu               |            |               | 79            |            |               |                  | 79                          |  |
|                                      |                                      | Đào tạo                |            |               | 860           | 860        |               |                  | 1,720                       |  |
|                                      | Xây dựng hệ thống bảo hiểm           | Chuyên gia kỹ thuật    |            | 100           | 100           |            |               | 200              |                             |  |
| Ban hành luật                        | Phí tư vấn                           |                        |            |               |               | 150        | 150           |                  |                             |  |
| <b>Tổng số kinh phí</b>              | -                                    | <b>0</b>               | <b>220</b> | <b>18,563</b> | <b>18,124</b> | <b>165</b> | <b>37,072</b> |                  |                             |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 4.7 Kiểm định kỹ thuật xe máy

##### 1) Giới thiệu

###### (i) Bối cảnh

Ở Việt Nam đã có một hệ thống kiểm định phương tiện đầy đủ cho xe ô tô. Do đó, vấn đề hiện tại là làm thế nào để quản lý chất lượng của xe máy. So sánh với các nước châu Á khác, số người sử dụng xe máy ở Việt Nam cao hơn đáng kể do vậy nhất thiết phải đảm bảo chất lượng xe máy. Ngoài ra, số phương tiện cho người khuyết tật cũng là một vấn đề cần giải quyết trong xã hội ATGT.

###### (ii) Mục đích

Chương trình này hướng đến việc thiết lập một hệ thống kiểm định phương tiện đầy đủ và đảm bảo nguồn ngân sách mới.

###### (iii) Đối tượng

Xe máy cũ (5 năm kể từ khi đăng ký)

## **2) Chiến lược triển khai**

Chủ sở hữu các xe máy đời cũ phải kiểm định phương tiện tại một trung tâm đủ năng lực và phải xuất trình chứng nhận kiểm định phương tiện vào thời điểm gia hạn đăng ký. Trong trường hợp này, nhà sản xuất xe máy được chỉ định và các nhà phân phối xe máy khác sẽ được chỉ định làm đơn vị kiểm định.

## **3) Nội dung chương trình**

### **(i) Công tác chuẩn bị**

Bắt đầu, cần chuẩn bị đề cương và kế hoạch của hệ thống đề xuất. Sau đó sẽ tổ chức một hội thảo nhằm tăng cường hiểu biết giữa các cơ quan liên quan cũng như các nhà sản xuất xe máy và các đơn vị đăng kiểm đủ năng lực.

### **(ii) Sự phối hợp giữa (các) cơ quan liên quan**

Sự phối hợp giữa Bộ GTVT (Cục đường bộ) và Cục đăng kiểm là rất quan trọng, cụ thể trong việc chia sẻ dữ liệu liên quan đến đặc điểm kỹ thuật của xe máy và các hạng mục đăng kiểm. Ngoài ra, sự phối hợp giữa các nhà sản xuất và phân phối xe máy cũng cần thiết để đặt ra hướng dẫn chi tiết về bảo hiểm và công tác quản lý.

### **(iii) Phát triển hệ thống**

Thiết kế hệ thống chi tiết sẽ là cần thiết. Cơ Sở Dữ Liệu này sẽ được cài đặt trong một trung tâm dữ liệu với đủ trang thiết bị. Điều này cũng đòi hỏi cần phải xây dựng tài liệu và đào tạo sử dụng, quản lý Cơ Sở Dữ Liệu.

### **(iv) Ban hành tiêu chuẩn mới**

Cục Đường bộ cần xây dựng một tiêu chuẩn kiểm định kỹ thuật mới đối với xe máy. Theo đó, tiêu chuẩn này cần bảo đảm rằng các nhà sản xuất xe máy phải tuân thủ việc lắp đặt theo một hệ thống kiểm định đơn giản.

### **(v) Hướng dẫn cho nhà sản xuất và kinh doanh xe máy**

Các công việc kiểm định xe máy sẽ là trách nhiệm của nhà sản xuất và kinh doanh xe máy. Do đó, trước khi triển khai chương trình này, cần xây dựng hướng dẫn sử dụng.

### **(vi) Ban hành luật**

Để triển khai hệ thống này một cách hiệu quả, đề xuất Chính phủ xem xét ban hành những quy định sau đây:

- (1) Xuất trình chứng nhận kiểm định khi gia hạn đăng ký xe máy.
- (2) Công tác kiểm định thuộc trách nhiệm của nhà sản xuất và kinh doanh xe máy.

## **4) Kế hoạch triển khai**

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

**Bảng 4.7.1 Lộ trình và các mốc triển khai**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 5) Ước tính kinh phí

Kinh phí ước tính cho chương trình này xấp xỉ 37,9 triệu USD trong giai đoạn chương trình hành động 5 năm, như trong Bảng 4.7.2

**Bảng 4.7.2 Ước tính chi phí kiểm định kỹ thuật xe máy**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược                | Nội dung chương trình                | Hạng mục kinh phí                               | 2008                | 2009     | 2010       | 2011          | 2012          | Tổng kinh phí | Ghi chú                    |                            |
|---------------------------|--------------------------------------|---|---------------------|----------|------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------|----------------------------|
| Kiểm định kỹ thuật xe máy | Công tác chuẩn bị                    | Chuyên gia kỹ thuật                             |                     | 100      | 100        |               |               | 200           |                            |                            |
|                           |                                      | Hội thảo 1                                      |                     | 5        |            |               |               | 5             | Hội thảo ở Hà Nội & TP HCM |                            |
|                           | Phối hợp với (các) tổ chức liên quan | Kinh phí cho BQL dự án                          |                     |          | 15         | 15            | 15            | 15            | 60                         |                            |
|                           |                                      | Phát triển hệ thống                             | Chuyên gia kỹ thuật |          |            | 100           | 100           |               |                            | 200                        |
|                           | Trang thiết bị                       |   |                     |          | 16,632     | 16,632        |               |               | 33,264                     |                            |
|                           | Lắp đặt                              |   |                     |          | 184        | 184           |               |               | 368                        |                            |
|                           | Tài liệu                             |   |                     |          | 74         |               |               |               | 74                         |                            |
|                           | Đào tạo                              |   |                     |          | 796        | 796           |               |               | 1,593                      |                            |
|                           | Ban hành tiêu chuẩn mới              | Chuyên gia kỹ thuật                             |                     |          | 100        | 100           |               | 200           |                            |                            |
|                           | Hướng dẫn nhà sản xuất và đại lý     | Phân phát tài liệu                              |                     |          |            | 135           |               |               | 134.6                      |                            |
|                           |                                      | Hội thảo  |                     |          | 5          |               |               |               | 5                          | Cho nhà sản xuất và đại lý |
|                           |                                      | Khóa học tổng quan về kiểm định kỹ thuật xe máy |                     |          |            | 1,683         |               |               | 1,682.5                    | Ở mỗi tỉnh                 |
|                           | Ban hành luật                        | Phí tư vấn                                      |                     |          |            |               | 150           | 150           |                            |                            |
|                           | <b>Tổng kinh phí</b>                 |   | -                   | <b>0</b> | <b>120</b> | <b>18,005</b> | <b>19,644</b> | <b>165</b>    | <b>37,934</b>              |                            |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## **4.8 Các chiến lược cải thiện phương tiện cho đối tượng người khuyết tật**

### **1) Giới thiệu**

#### **(i) Bối cảnh**

Cần thiết phải thảo luận về vấn đề cải thiện tình trạng phương tiện cho đối tượng là người khuyết tật do đây cũng là một vấn đề quan trọng trong xã hội giao thông tương lai.

#### **(ii) Mục đích**

Chương trình này hướng đến bảo đảm an toàn phương tiện cho người khuyết tật.

#### **(iii) Đối tượng**

Phương tiện cho người khuyết tật

### **2) Chiến lược triển khai**

Cần nghiên cứu các biện pháp như miễn thuế, đối xử ưu tiên và ban hành tiêu chuẩn phương tiện.

### **3) Nội dung chương trình**

#### **(i) Thành lập ban chuyên trách**

Bước đầu, cần tổ chức ban chuyên trách gồm Cục đăng kiểm, Cục đường bộ, Bộ Y tế và nhóm hỗ trợ người khuyết tật.

#### **(ii) Đánh giá hệ thống trợ giá**

Một biện pháp phổ biến là miễn thuế phương tiện cho người khuyết tật. Ngoài ra, cần quan sát một số đối xử ưu tiên, như hệ thống hỗ trợ lái GPLX, hỗ trợ mua và hoán cải phương tiện và miễn trừ với các quy định đỗ xe.

#### **(iii) Đánh giá tiêu chuẩn phương tiện**

Để cho phép hoán cải phương tiện, cần xây dựng một tiêu chuẩn phương tiện bao gồm những hạng mục sau: (i) thiết bị hỗ trợ lái xe sau bán hàng, (ii) tăng tốc bằng chân trái, (iii) xi nhan bằng chân, (iv) phanh xe khi dừng đỗ, và (v) các tính năng chỗ ngồi lái xe, cùng một số hạng mục khác.

### **4) Kế hoạch triển khai**

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

**Bảng 4.8.1 Kế hoạch và các mốc triển khai**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 5) Ước tính kinh phí

Ước tính kinh phí cho chương trình này xấp xỉ 1,0 triệu USD trong giai đoạn chương trình hành động 5 năm, như trong Bảng 4.8.2.

**Bảng 4.8.2 Ước tính kinh phí cho các chiến lược cải thiện điều kiện phương tiện cho người khuyết tật**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược  | Nội dung chương trình           | Hạng mục kinh phí      | 2008     | 2009      | 2010      | 2011       | 2012       | Tổng         | Ghi chú         |
|---|---------------------------------|------------------------|----------|-----------|-----------|------------|------------|--------------|-----------------|
| Các chiến lược cải thiện điều kiện phương tiện cho người khuyết tật | Thành lập ban tổ chức           | Hội thảo ở các khu vực |          | 40        | 40        | 40         | 40         | 160          | Hai lần một năm |
|   |                                 | Kinh phí cho BQL dự án |          | 15        | 15        | 15         | 15         | 60           |                 |
|   | Đánh giá hệ thống trợ giá       | Chuyên gia kỹ thuật    |          |           |           | 200        | 200        | 400          |                 |
|   | Đánh giá tiêu chuẩn phương tiện | Chuyên gia kỹ thuật    |          |           |           | 200        | 200        | 400          |                 |
|   | <b>Tổng kinh phí</b>            | -                      | <b>0</b> | <b>55</b> | <b>55</b> | <b>455</b> | <b>455</b> | <b>1,020</b> |                 |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 4.9 Phát triển nguồn nhân lực hướng dẫn viên lái xe

### 1) Giới thiệu

#### (i) Bối cảnh

Hiện tại, vẫn khả thi nếu VRA trực tiếp đào tạo hướng dẫn viên/giáo viên do số lượng vẫn có thể quản lý được. Tuy nhiên, số lượng hướng dẫn viên cần tăng lên ít nhất là 100% theo như tốc độ cơ giới hóa dự báo cho đến năm 2020. Do đó, cần thành lập một nhóm làm việc để giải quyết vấn đề đào tạo lái xe.

#### (ii) Mục đích

Chương trình này hướng đến phát triển nguồn nhân lực đào tạo và sát hạch lái xe.

#### (iii) Đối tượng

Đối tượng tập trung vào việc đào tạo và bồi dưỡng hướng dẫn viên lái xe, sát hạch viên và người quản lý lái xe trong các công ty vận tải.

## 2) Chiến lược triển khai

Sẽ xây dựng một hệ thống đào tạo hướng dẫn viên, trong đó cơ quan quản lý tập trung vào Cục Đường bộ sẽ chuẩn bị hệ thống đào tạo, nội dung và đào tạo hướng dẫn viên (đào tạo hướng dẫn viên cốt cán) của Sở GTVT. Các hướng dẫn viên cốt cán sẽ đào tạo một nhóm các hướng dẫn viên mới.

## 3) Nội dung chương trình

Chương trình sẽ tập trung vào việc thiết lập một hệ thống đào tạo thường xuyên và việc xây dựng nội dung sẽ dựa trên các chương trình khác như hệ thống gia hạn GPLX cơ bản, chương trình tổng thể về đào tạo và quản lý lái xe và hệ thống quản lý lái xe cho các công ty vận tải.

## 4) Kế hoạch triển khai

Để tạo điều kiện cho công tác chuẩn bị, việc đánh giá và các công việc xây dựng sẽ được tiến hành trong các chương trình khác, công tác chuẩn bị cho chương trình này sẽ bắt đầu vào năm 2011. Việc đào tạo nhân sự định kỳ sẽ bắt đầu vào giai đoạn trung hạn (sau 2013).

**Bảng 4.9.1 Lộ trình và các mốc triển khai**

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 5) Ước tính kinh phí

Ước tính kinh phí cho chương trình này vào khoảng 0,5 triệu USD cho đến năm 2012, như trong Bảng 4.9.2.

**Bảng 4.9.2 Ước tính kinh phí phát triển nguồn nhân lực**

Đơn vị: (000 USD)

| Chiến lược                | Nội dung chương trình                           | Hạng mục kinh phí   | 2008     | 2009     | 2010       | 2011       | 2012       | Tổng kinh phí | Ghi chú |
|---------------------------|---|---------------------|----------|----------|------------|------------|------------|---------------|---------|
| Phát triển nguồn nhân lực | Công tác chuẩn bị hệ thống và xây dựng nội dung | Đánh giá            |          |          | 100        | 100        |            | 200           |         |
|                           |   | Chuyên môn kỹ thuật |          |          |            | 100        | 200        | 300           |         |
|                           | <b>Tổng kinh phí</b>                            | -                   | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>100</b> | <b>200</b> | <b>200</b> | <b>500</b>    |         |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 4.10 Kế hoạch triển khai và đầu tư chung

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

Có thể cần đến một lượng đáng kể trong năm thứ 3 và thứ 4 của giai đoạn chương trình hành động cho việc trang bị các thiết bị cho các chương trình mới như hệ thống gia hạn đăng ký phương tiện và kiểm định kỹ thuật xe máy. Do đó, ước tính nhu cầu

về toàn bộ kinh phí không những cần từ phía nhà nước mà còn từ nguồn vốn vay ODA.

**Bảng 4.10.1 Tổng kinh phí cần thiết cho các chương trình trong chương trình hành động 5 năm**

Đơn vị: (Triệu USD)

|                         | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Tổng  |
|-------------------------|------|------|------|------|------|-------|
| Tổng kinh phí cần thiết | -    | 12.5 | 51.6 | 46.4 | 3.3  | 113.9 |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Giả sử việc phát triển hệ thống và mua sắm trang thiết bị cho các chương trình mới được hoàn thành trong giai đoạn 5 năm, những chương trình này sẽ được thực hiện trong giai đoạn trung hạn (2013). Ngoài ra, cũng giả định rằng việc tìm kiếm nguồn kinh phí từ việc thu phí người sử dụng là có thể.

Hỗ trợ từ cộng đồng, đặc biệt từ người lái xe máy, có thể khó tìm được trong thời gian ngắn hạn. Tuy nhiên, đây là điều quan trọng trong việc đảm bảo các nguồn ngân quỹ bền vững không chỉ đối với các biện pháp ATGT mà còn đối với sự phát triển của hạ tầng giao thông yêu cầu từ trung hạn đến dài hạn. Trong khi có thể trông chờ vào hỗ trợ tài chính từ phía quốc tế, Chính phủ Việt Nam có thể xem xét ưu tiên phát triển nguồn lực tài chính bền vững trong tương lai gần.



## 5 KẾ HOẠCH THỰC HIỆN CƯỜNG CHẾ VÀ KIỂM SOÁT AN TOÀN GIAO THÔNG HIỆU QUẢ

### 5.1 Nội dung chương trình hành động trong lĩnh vực cưỡng chế

Bảng 5.1.1 tóm tắt chương trình hành động 5 năm được đề trình cho lĩnh vực cưỡng chế, bao gồm 6 chiến lược cơ bản, 7 chiến lược thực hiện và 22 chương trình thực hiện được đặt ra một cách cấp thiết để đạt được mục tiêu của Kế hoạch tổng thể an toàn giao thông năm 2020.

**Bảng 5.1.1 Chương trình hành động 5 năm**

| Trình tự | Nội dung  | Chương trình thực hiện  | Mã chương trình số No. | Giai đoạn |           | Cơ quan thực hiện | Cơ quan liên quan  |
|----------|---|---|------------------------|-----------|-----------|-------------------|--------------------|
|          |   |   |                        | 2008-2010 | 2011-2012 |                   |                    |
| 1        | Hướng dẫn giao thông  | Hướng dẫn an toàn giao thông trên phố và khuyến cáo các lái xe mô tô hai bánh khi thay đổi hướng đường, rẽ trái hoặc phải, và thực hiện tín hiệu giao thông                                 | 1-2-1                  |           |           | Bộ CA             | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|          |   | Hướng dẫn an toàn giao thông tại hiện trường và khuyến cáo bằng cách nào để điều khiển xe tại các điểm đen và các đoạn đen  | 1-2-2                  |           |           | Bộ CA             | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|          |   | Hướng dẫn an toàn giao thông tại hiện trường và cảnh báo lái xe khi thay đổi các làn đường, khi nào rẽ trái và/hoặc rẽ phải, thối còi và tương tự như trong giờ cao điểm trên các tuyến phố | 1-2-3                  |           |           | Bộ CA             | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|          |   | Hướng dẫn an toàn giao thông trên phố và tăng cường khuyến cáo cho các lái xe trẻ   | 1-2-4                  |           |           | Bộ CA             | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|          |   | Hướng dẫn an toàn giao thông trên phố và khuyến cáo điều khiển xe theo sát sau, chạy song song và vượt đầu xe tải và xe buýt.   | 1-2-5                  |           |           | Bộ CA             | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|          | Tăng cường và củng cố cưỡng chế để loại bỏ hoàn toàn các vi phạm giao thông | Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông đối với các tội phạm giao thông như là vượt tốc độ, đèn đỏ và các lỗi tương tự   | 1-3-1                  |           |           | Bộ CA             | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|          |   | Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông đối với các vi phạm giao thông tại các điểm đen và các đoạn đen  | 1-3-2                  |           |           | Bộ CA             | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |

|   |   |   |        |  |  |       |                    |
|---|---|---|--------|--|--|-------|--------------------|
|   |   | Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông đối với các vi phạm như vượt tốc độ, vượt đèn đỏ, lái xe trong tình trạng say rượu, thay đổi hướng đường nguy hiểm, rẽ trái và/hoặc phải và các lỗi tương tự như vậy xảy ra trên tuyến phố | 1-3-3  |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|   |   | Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho đối tượng vi phạm là người trẻ tuổi  | 1--3-4 |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|   |   | Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho đối tượng phạm vi phạm là các lái xe tải và xe buýt  | 1-3-5  |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
| 2 | Các mối quan hệ cộng đồng giữa hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế        | Kiểm tra và thiết kế các quan hệ các quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế   | 2-1-1  |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|   |   | Mối quan hệ chung cho hiện trạng vi phạm giao thông hiện nay và thực hiện kế hoạch hướng dẫn giao thông/các cưỡng chế   | 2-1-2  |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
| 3 | Phối hợp giữa các cơ quan liên quan về các biện pháp đối phó an toàn giao thông | Kiểm tra và thiết kế các mối quan hệ cộng đồng xem bằng cách nào để phối hợp các cơ quan liên quan đối với các biện pháp đối phó an toàn giao thông   | 3-1-1  |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT |
|   |   | Trình bày hiện trạng hiện nay của việc hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế, và trao đổi các quan điểm giữa các thành viên   | 3-1-2  |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT |
|   |   | Trình bày các vấn đề hiện nay về các yếu tố hỗ trợ giao thông và các quản lý giao thông liên quan đến việc hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế, và trao đổi các quan điểm giữa các thành viên                     | 3-1-3  |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT |
| 4 | Lưu giữ và đánh giá hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế               | Kiểm tra xem bằng cách nào để sắp xếp các bản ghi hướng dẫn an toàn giao thông và hoạt động cưỡng chế và đánh giá chúng, và trình bày một cách có hệ thống  | 4-1-1  |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT            |
|   |   | Lưu giữ và sắp xếp kết quả hướng dẫn an toàn giao thông và  | 4-1-2  |  |  | Bộ CA | Bộ                 |

|   |   |   |       |  |  |       |                    |
|---|---|---|-------|--|--|-------|--------------------|
|   |   | cưỡng chế một cách linh hoạt  |       |  |  |       | GTVT               |
|   |   | Đánh giá kết quả hoạt động quá hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế  | 4-1-3 |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT            |
| 5 | Phát triển nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế         | Kiểm tra chính sách phát triển nhân lực trong việc hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế, và lên kế hoạch phát triển nhân lực | 5-1-1 |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT |
|   |   | Phát triển nhân lực trong hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế (đào tạo người mới bắt đầu)                                   | 5-1-2 |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT |
| 6 | Chuẩn bị và phát triển thiết bị hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế | Lên kế hoạch mua sắm thiết bị hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế   | 6-1-1 |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT            |
|   |   | Thực hiện kế hoạch mua sắm thiết bị cho hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế   | 6-1-2 |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT            |
|   |   | Phát triển hệ thống camera ITS để giám sát trên một số quốc lộ chính  | 6-1-4 |  |  | Bộ CA | Bộ GTVT            |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Các biện pháp đối phó cơ bản của chương trình cưỡng chế thi hành luật giao thông đều liên quan trực tiếp đến nguyên nhân vi phạm. Mặc dù vậy để phân tích vấn đề này và các nguyên nhân vi phạm, cần có hồ sơ lưu trữ về các hoạt động quá khứ liên quan đến việc vi phạm và các biện pháp đối phó. Không may, các hồ sơ này lại không đáng tin cậy, thậm chí hoàn toàn không có. Do vậy, một hợp phần chính yếu và quan trọng của chương trình cưỡng chế thi hành luật giao thông là thiết lập cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông.

Hơn nữa, các mục tiêu của chương trình được lập trên cơ sở các chiều hướng tai nạn và các vi phạm giao thông từ năm 2002-2006 cũng như là xem xét thông tin thu được qua các hoạt động thanh tra giao thông thông qua các cuộc khảo sát hiện trường của 3 thành phố và 5 tỉnh thành.

## 5.2 Hướng dẫn an toàn giao thông cho người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm và kỹ năng

### 1) Chương trình hành động

Đề cương chương trình hành động được tóm tắt trong bảng 5.2.1.

**Bảng 5.2.1 Đề cương chương trình hành động 1-2-1 đến 1-2-5**

|  |  |               |       |                  |                  |
|--|--|---------------|-------|------------------|------------------|
| Chương trình                               | Hướng dẫn an toàn giao thông cho người mới bắt đầu/thiếu kinh nghiệm và người tham gia giao thông dễ bị nguy hiểm  |               |       |                  |                  |
| Chương trình số                            | 1-2-1 ~ 5  | Cơ quan chính | Bộ CA | Cơ quan liên đới | Bộ GDDT, Bộ GTVT |
| Mục đích                                   | Hướng dẫn an toàn giao thông cho người mới bắt đầu/ thiếu kinh nghiệm và người tham gia giao thông dễ bị nguy hiểm về việc tham gia an toàn trong xã hội giao thông  |               |       |                  |                  |
| Mục tiêu                                   | Giảm trên 80% giảm các vi phạm giao thông do người mới bắt đầu/ thiếu kinh nghiệm và người tham gia giao thông dễ bị nguy hiểm (người đi bộ, xe đạp và xe lái xe)  |               |       |                  |                  |
| Thực hiện tiểu chương trình                | 1-2-1 Hướng dẫn an toàn giao thông trên phố và cảnh báo cho người lái xe mô-tô hai bánh (thí dụ: đổi chiều, quay vòng lại, sử dụng đèn báo..) và cho người đi bộ (ví dụ: đường dành cho người đi bộ và cầu vượt, vv)<br>1-2-2 Hướng dẫn an toàn giao thông ở hiện trường và cảnh báo cách lái xe an toàn tại các điểm đen và các đoạn đen<br>1-2-3 Hướng dẫn an toàn giao thông trong các giờ cao điểm<br>1-2-4 Tăng cường hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh cho người trẻ tuổi và người mới bắt đầu lái xe<br>1-2-5 Hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh báo lái xe an toàn khi chạy sát xe tải, xe buýt (ví dụ: khi chạy song song, vượt vv.) |               |       |                  |                  |
| Trọng tâm                                  | 1-2-1 Người lái xe mô tô hai bánh, người đi bộ<br>1-2-2 Lái xe ở các điểm đen và các đoạn đen<br>1-2-3 Lái xe trong giờ cao điểm<br>1-2-4 Các lái xe trẻ<br>1-2-5 Lái xe sát xe tải và các xe buýt   |               |       |                  |                  |
| Hợp phần chương trình                      | (1) Các công việc chuẩn bị: trợ giúp kỹ thuật (lập kế hoạch ); đào tạo (kết hợp với đào tạo qua công việc); Mua sắm thiết bị (xem bảng 5.9.3)<br>(2) Thực hiện: trợ giúp kỹ thuật (sắp xếp, ghi chép); giảng dạy ( kết hợp với việc đào tạo qua công việc)<br>(3) Đánh giá: trợ giúp kỹ thuật (sắp xếp); trợ giúp kỹ thuật (đánh giá)<br>(4) Tổng kết: trợ giúp kỹ thuật (đánh giá lại); hội thảo<br>(5) Đào tạo: Các đào tạo viên, học viên   |               |       |                  |                  |
| Yêu cầu nhân sự trong quá trình thực hiện  | 3-5 cảnh sát/hiện trường<br>(Trạm cảnh sát phải đạt dựa trên SC-INT1, RSC1; mã trạm)   |               |       |                  |                  |
| Yêu cầu thiết bị trong quá trình thực hiện | 1 còi hiệu, 1 gậy tuần tra-rùi cui,, 1 bộ đàm vô tuyến (cho 1 cảnh sát), vv. Thiết bị khác như các máy vi tính sử dụng cho các việc lưu giữ, phân tích và quản lý  |               |       |                  |                  |
| Dự toán chi phí (triệuUSD)                 | 10.6 (ngoại trừ chi phí nhân công và mua sắm các thiết bị)   |               |       |                  |                  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

Mục đích của chương trình này là hướng dẫn và/hoặc đào tạo người tham gia giao thông đường bộ không có kinh nghiệm hoặc ít kỹ năng để đảm bảo trật tự và an toàn giao thông. Mỗi một tiểu chương trình phải có mục tiêu cụ thể hoặc trọng tâm: tiểu chương trình 1-2-1 phải tập trung vào các lái xe mô tô hai bánh tại các điểm đen và các đoạn đen; tiểu chương trình 1-2-3 phải tập trung vào lái xe trong giờ cao điểm; tiểu chương trình 1-2-4 phải tập trung vào người lái xe trẻ tuổi; và tiểu chương trình 1-2-5 phải tập trung vào lái xe khi chạy sát xe tải và xe buýt.

## 2) Kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán

Hình 5.2.2 cho biết kế hoạch thực hiện và dự toán chi phí cho chương trình. Tổng ngân sách dự toán cho chương trình này khoảng 10.6 triệu USD, không bao gồm ngân sách cho thiết bị dự tính khoảng 4.9 triệu USD vào năm 2011 và 5.718 triệu USD năm 2012.

**Bảng 5.2.2 Kế hoạch thực hiện và Dự toán chi phí cho chương trình từ 1-2-1 tới 1-2-5**

| MÃ CHƯƠNG TRÌNH SỐ/<br>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN |   | NỘI DUNG               | CÁC HẠNG MỤC<br>CHI PHÍ                  | 2008 | 2009 | 2010 | 2011         | 2012         |
|---|---|------------------------|--|------|------|------|--------------|--------------|
| 1-2-1   | Hướng dẫn an toàn giao thông trên phố và cảnh báo cho người lái xe mô-tô hai bánh (thí dụ: đổi chiều, quay xe, sử dụng đèn báo..) và cho người đi bộ (ví dụ: đường giành cho người đi bộ và cầu vượt, vv) | Các công việc chuẩn bị | Hỗ trợ kỹ thuật (kế hoạch)               |      |      |      | 788          | 788          |
|   |   |                        | Giảng dạy (gắn với đào tạo)              |      |      |      | 788          | 788          |
|   |   |                        | (ngoại trừ các chi phí mua sắm thiết bị) | -    | -    | -    | -            | -            |
| 1-2-2   | Hướng dẫn an toàn giao thông ở hiện trường và cảnh báo cách lái xe an toàn tại các điểm đèn và các đoạn đen   | Thực hiện              | Hỗ trợ kỹ thuật (tổ chức, lưu giữ)       |      |      |      | 788          | 788          |
|   |   |                        | Giảng dạy (gắn với đào tạo)              |      |      |      | 788          | 788          |
| 1-2-3   | Hướng dẫn an toàn giao thông trong giờ cao điểm   | Đánh giá               | Hỗ trợ kỹ thuật (Sắp xếp)                |      |      |      | 700          | 700          |
| 1-2-4   | Tăng cường hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh báo cho người lái xe trẻ và người mới bắt đầu lái xe  |                        | Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)               |      |      |      | 700          | 700          |
|   |   |                        | Hội thảo                                 |      |      |      | 30           | 30           |
| 1-2-5   | Hướng dẫn an toàn giao thông và cảnh báo cách lái xe an toàn khi chạy sát xe tải, xe buýt (ví dụ: khi chạy song song, vượt vv.)   | Tổng kết               | Trợ giúp kỹ thuật (đánh giá)             |      |      |      |              | 788          |
|   |   |                        | Hội thảo                                 |      |      |      |              | 30           |
|   |   | Đào tạo                | Đào tạo viên                             |      |      |      | 160          | 160          |
| Học viên                                      |   |                        |  |      | 160  | 160  |              |              |
|   |   |                        |  |      |      |      | <b>4,902</b> | <b>5,718</b> |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 5.3 Tăng cường và củng cố cường chế thi hành luật giao thông nhằm loại bỏ hoàn toàn người vi phạm giao thông

#### 1) Chương trình thực hiện

Phác thảo chương trình thực hiện được tóm tắt tại Bảng 5.3.1.

Mục đích của chương trình này là kiểm tra việc tăng cường và củng cố cường chế thi

hành luật giao thông nhằm loại bỏ hoàn toàn người vi phạm giao thông. Mỗi tiểu chương trình có mục tiêu cụ thể hoặc trọng tâm riêng: tiểu chương trình 1-3-1 tập trung vào những người điều khiển xe mô-tô hai bánh; tiểu chương trình 1-3-2 tập trung vào các điểm đen và các đoạn đen, tiểu chương trình 1-3-3 tập trung vào điều khiển xe trong giờ cao điểm, tiểu chương trình 1-3-4 tập trung vào các lái xe trẻ tuổi, và tiểu chương trình 1-3-5 tập trung vào điều khiển xe khi chạy sát với các xe tải và xe buýt.

**Bảng 5.3.1 Tóm tắt Chương trình thực hiện từ 1-3-1 đến 1-3-5**

|  |   |               |       |                  |                  |
|--|---|---------------|-------|------------------|------------------|
| Chương                                     | Củng cố và tăng cường cưỡng chế thi hành Luật giao thông để loại trừ hoàn toàn người vi phạm giao thông   |               |       |                  |                  |
| Mã số chương trình                         | 1-3-1 ~ 5   | Cơ quan chính | Bộ CA | Cơ quan liên đới | Bộ GDDT, Bộ GTVT |
| Mục đích                                   | Tăng cường và củng cố cưỡng chế thi hành Luật giao thông để bài trừ hoàn toàn người vi phạm giao thông  |               |       |                  |                  |
| Mục tiêu                                   | Giảm hơn 95% bao gồm cả các vụ vi phạm giao thông và các tai nạn giao thông do người vi phạm giao thông gây nên.  |               |       |                  |                  |
| Năm bắt đầu                                | 2008/2009. Chương trình này được ưu tiên thực hiện.đầu tiên   |               |       |                  |                  |
| Thực hiện tiểu chương trình                | 1-3-1 vi phạm giao thông như là chạy quá tốc độ, vượt đèn đỏ...<br>1-3-2 vi phạm giao thông xảy ra tại điểm đen và các đoạn đen<br>1-3-3 vi phạm giao thông trên các phố<br>1-3-4 vi phạm giao thông giữa các lái xe trẻ tuổi<br>1-3-5 vi phạm giao thông giữa các lái xe tải và buýt   |               |       |                  |                  |
| Các điểm trọng tâm                         | 1-3-1 Kể vi phạm là lái xe mô -tô hai bánh<br>1-3-2 Kể vi phạm tại các điểm đen và nút giao đen<br>1-3-3 Kể vi phạm trên phố<br>1-3-4 Kể i phạm là lái xe trẻ tuổi<br>1-3-5 Kể vi phạm là lái tải và/hoặc xe buýt   |               |       |                  |                  |
| Hợp phần dự án                             | (1) Các công việc chuẩn bị: Hỗ trợ kỹ thuật (kế hoạch); giảng dạy (kết hợp với đào tạo qua công việc); mua sắm thiết bị (bảng 5.9.3)<br>(2) Thực hiện: Hỗ trợ kỹ thuật (tổ chức, lưu giữ); giảng dạy (kết hợp với đào tạo qua công việc)<br>(3) Đánh giá: Đánh giá kỹ thuật (tổ chức);Đánh giá kỹ thuật (đánh giá)<br>(4) Tổng kết: Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá); hội thảo<br>(5) Đào tạo: Các đào tạo viên, học viên |               |       |                  |                  |
| Yêu cầu nhân lực trong khi thực hiện       | 4-8 Cảnh sát/vị trí<br>(Trạm cảnh sát SC-INT1, RSC1; RSC2, RSC3;mã trạm)  |               |       |                  |                  |
| Yêu cầu trang thiết bị trong khi thực hiện | 1Còi, 1 gậy tuần tra - rùi cui, 1 bộ đàm (cho một cảnh sát)<br>1-2 bộ cảm biến tốc độ, 1-2 máy quay video, 1-2 máy ảnh số (cho một vị trí), vv. Thiết bị khác như là các máy vi -tính để lưu giữ hoạt động, phân tích và quản lý.   |               |       |                  |                  |
| Dự toán chi phí (Triệu USD))               | 15.6 (ngoại trừ giá nhân công và giá mua sắm thiết bị)  |               |       |                  |                  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

## 2) Kế hoạch thực hiện và Dự toán chi phí

Bảng 5.3.2 cho thấy kế hoạch thực hiện và dự toán chi phí của chương trình. Tổng ngân sách dự toán đặt ra cho chương trình này khoảng 15.6 triệu USD, không bao gồm ngân sách cho thiết bị dự tính là 3.15 triệu USD năm 2008, 1.96 triệu USD năm 2009, 3.47 triệu USD năm 2010, 3.53 USD năm 2011, và 3.53 triệu USD năm 2012.

**Bảng 5.3.2 Kế hoạch thực hiện và Dự toán chi phí cho chương trình 1-3-1 đến 1-3-5**

| MÃ CHƯƠNG TRÌNH SỐ/<br>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN |  | NỘI DUNG               | CÁC HẠNG MỤC<br>CHI PHÍ  | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         |
|---|--|------------------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1-3-1   | Vi phạm giao thông như là quá tốc độ, vượt đèn đỏ... | Các công việc chuẩn bị | Hỗ trợ kỹ thuật (kế hoạch)   | 788          | -            | 788          | 788          |              |
|   |  |                        | Giảng dạy (kết hợp với đào tạo) (chi phí mua bán ngoại trừ thiết bị) | 788          | -            | 788          | 788          |              |
| 1-3-2   | Vi phạm tại các điểm đen và các đoạn đen             |                        | -  | -            | -            | -            | -            |              |
| 1-3-3   | Vi phạm giao thông trên đường phố                    | Thực hiện              | Hỗ trợ kỹ thuật (tổ chức, lưu giữ)                                   | 788          | -            | 788          | -            | 788          |
| 1-3-4   | Vi phạm giao thông giữa những lái xe trẻ tuổi        |                        | giảng dạy (kết hợp với đào tạo)                                      | 788          | -            | 788          | -            | 788          |
| 1-3-5   | Vi phạm giao thông giữa các lái xe tải và xe buýt    | Đánh giá               | Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)   |              | 700          | -            | 700          | 700          |
|   |  |                        | Hội thảo   |              | 30           | -            | 30           | 30           |
|   |  | Tổng kết               | Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá lại)                                       |              | 175          | -            | 175          | 175          |
|   |  |                        | Hội thảo   |              | 30           | -            | 30           | 30           |
|   |  | Đào tạo                | Các đào tạo viên   |              | 160          | 160          | 160          | 160          |
|   |  |                        | Học viên   |              | 160          | 160          | 160          | 160          |
|   |  |                        |  | <b>3,150</b> | <b>1,955</b> | <b>3,470</b> | <b>3,530</b> | <b>3,530</b> |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 5.4 Quan hệ công chúng trong Hướng dẫn an toàn giao thông và Cường chế

##### 1) Chương trình thực hiện

Đề cương chương trình thực hiện được tóm tắt trong Bảng 5.4.1.

Mục đích của chương trình là thiết lập các mối quan hệ công chúng tốt trong hướng dẫn an toàn giao thông và các hành vi cưỡng chế bao gồm tình trạng tại nạn giao thông hiện nay, các đối tượng vi phạm giao thông, và kế hoạch thực hiện cưỡng chế giao thông và các kết quả thực hiện.

Mỗi tiểu dự án phụ thuộc vào các bước thực hiện. Bước đầu tiên là phải kiểm tra và thiết kế các mối quan hệ chung và các chiến lược chiến dịch dựa trên hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế, đặc biệt là cuộc vận động nhằm vào những người mới học lái xe và người tham gia đường bộ chưa có kinh nghiệm. Bước thứ hai là phải cuộc vận động nâng cao nhận thức về tính trạng vi phạm, tai nạn giao thông hiện nay và kế hoạch thực hiện hướng dẫn giao thông và các cưỡng chế sau khi rà soát một cách cẩn thận các địa điểm thích hợp, thời điểm và tần suất thực hiện cùng với các nội dung và phương pháp thực hiện.

**Bảng 5.4.1 Đề cương chương trình thực hiện 2-1-1 đến 2-1-2**

|  |  |                  |       |                  |                  |
|--|--|------------------|-------|------------------|------------------|
| Chương trình                             | Các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế   |                  |       |                  |                  |
| Chương trình số No.                      | 2-1-1 ~ 2  | Cơ quan hữu quan | Bộ CA | Cơ quan liên đới | Bộ GDDT, Bộ GTVT |
| Mục đích                                 | Các mối quan hệ chung giữa tình trạng vi phạm, tai nạn giao thông hiện nay, kế hoạch thực hiện cưỡng chế giao thông và các kết quả thực hiện   |                  |       |                  |                  |
| Mục tiêu                                 | Giảm hơn 90% vụ vi phạm giao thông do thiếu hiểu biết các quy tắc giao thông   |                  |       |                  |                  |
| Năm bắt đầu                              | 2008/2009  |                  |       |                  |                  |
| Thực hiện tiểu chương trình              | 2-1-1 Kiểm tra và thiết kế các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế<br>2-1-2 Tình trạng vi phạm giao thông hiện nay và kế hoạch thực hiện hướng dẫn giao thông/các cưỡng chế                             |                  |       |                  |                  |
| Trọng điểm                               | 2-1-1 Người mới tham gia giao thông và chưa có kinh nghiệm tham gia giao thông đường bộ<br>2-1-2 Các vị trí, thời điểm, tần xuất, nội dung và các phương pháp  |                  |       |                  |                  |
| Hợp phần dự án                           | (1) Các công việc chuẩn bị: hỗ trợ kỹ thuật<br>(2) Thực hiện: Hỗ trợ kỹ thuật<br>(3) Đánh giá: hỗ trợ kỹ thuật; hội thảo<br>(4) Đánh giá lại: hỗ trợ kỹ thuật; hội thảo<br>(5) Đào tạo: hỗ trợ kỹ thuật (các đào tạo viên); các học viên |                  |       |                  |                  |
| Yêu cầu nhân lực cho quá trình thực hiện | 3-5 Cảnh sát trên vị trí (các điểm khác)<br>(Trạm cảnh sát phải được dựa trên SC-INT1, RSC1; mã trạm)  |                  |       |                  |                  |
| Yêu cầu thiết bị cho quá trình thực hiện | 1 còi, 1 gậy tuần tra ban đêm, 1 bộ đàm (trên 1 cảnh sát). Các thiết bị khác như là các máy tính dùng cho hoạt động lưu trữ, phân tích và quản lý.   |                  |       |                  |                  |
| Dự toán chi phí (Triệu USD)              | 12.2 (trừ chi phí về nhân công và mua sắm thiết bị)  |                  |       |                  |                  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 2) Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán

Bảng 5.4.2 cho biết kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán của chương trình, Tổng số chi phí dự toán cho chương trình này là khoảng 12.2 triệu USD, ngoại trừ ngân sách cho thiết bị dự tính 0, 21 triệu USD năm 2009; 3,96 triệu USD năm 2010; 4,17 triệu USD năm 2011, và 3.96 triệu USD năm 2012.



**Bảng 5.4.2 Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán cho chương trình 2-1-1 đến 2-1-2**

| MÃ CHƯƠNG TRÌNH SỐ/<br>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN |  | NỘI<br>DUNG            | CÁC HẠNG MỤC<br>CHI PHÍ            | 2008                     | 2009       | 2010         | 2011         | 2012         |
|---|--|------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| 2-1-1   | Kiểm tra và thiết kế các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế    | Các công việc chuẩn bị | hỗ trợ kỹ thuật                    | -                        | 210        | 210          | 210          | -            |
|   |  | Thực hiện              | hỗ trợ kỹ thuật                    |                          |            | 210          | 210          | 210          |
| 2-1-2   | Tình trạng vi phạm giao thông hiện nay và kế hoạch thực hiện hướng dẫn giao thông/ các cưỡng chế | Đánh giá               | hỗ trợ kỹ thuật hội thảo           |                          |            | 280<br>96    | 280<br>96    | 280<br>96    |
|   |  |                        | Đánh giá lại                       | hỗ trợ kỹ thuật hội thảo |            |              | -<br>30      | 280<br>30    |
|   |  | Đào tạo                | hỗ trợ kỹ thuật (các đào tạo viên) |                          |            | 2,100        | 2,100        | 2,100        |
|   |  |                        | Các học viên                       |                          |            | 960          | 960          | 960          |
|   |  |                        |                                    | <b>0</b>                 | <b>210</b> | <b>3,856</b> | <b>4,166</b> | <b>3,956</b> |

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

## 5.5 Phối hợp giữa các cơ quan liên quan thực hiện các biện pháp đối phó an toàn giao thông

### 1) Chương trình thực hiện

Đề cương chương trình thực hiện được tóm tắt trong bảng 5.5.1.

Mục đích của chương trình này là tạo ra sự nhất trí giữa các cơ quan liên quan về các khó khăn, vấn đề và các biện pháp đối phó cần có. Mỗi một tiểu chương trình phụ thuộc vào các bước thực hiện. Bước đầu tiên là kiểm tra và thiết kế cơ chế hợp tác giữa các cơ quan liên quan một cách hiệu quả. Bước tiếp theo được thực hiện qua việc trình bày, trao đổi quan điểm giữa các thành viên tham gia về tình trạng an toàn giao thông hiện nay, về công tác hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cưỡng chế. Và cuối cùng là trình bày và trao đổi quan điểm giữa các thành viên tham gia về các vấn đề cơ sở giao thông hiện nay, và công tác quản lý giao thông liên quan đến hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế.

Các hợp phần chương trình và các hoạt động bao gồm các công việc chuẩn bị, thực hiện, đánh giá, tổng kết và đào tạo. Một nhiệm vụ rất quan trọng trong suốt quá trình thực hiện là bằng cách nào để xây dựng một hệ thống theo dõi và lưu trữ trên cơ sở các dữ liệu đã thu thập được trong khi thực hiện. Các dữ liệu này sẽ là cơ sở cho việc hoàn tất các biện pháp đối phó. Do vậy, việc xây dựng cơ sở dữ liệu sẽ được hỗ trợ bằng tất cả các các nhiệm vụ được thực hiện trong mỗi hợp phần chương trình.

**Bảng 5.5.1 Đề cương chương trình thực hiện 3-1-1 tới 3-1-3**

|   |  |                  |       |                  |                  |
|---|--|------------------|-------|------------------|------------------|
| Chương trình                                    | Phối hợp giữa các cơ quan liên quan về các biện pháp đối phó an toàn giao thông  |                  |       |                  |                  |
| Số chương trình                                 | 3-1-1 ~ 3  | Cơ quan hữu quan | Bộ CA | Cơ quan liên đới | Bộ GTVT, Bộ GDDT |
| Mục đích  | Các cơ quan liên quan nhất trí chung trong việc giải quyết các khó khăn, các vấn đề và các yêu cầu về biện pháp đối phó.   |                  |       |                  |                  |
| Mục tiêu  | Tăng trên 50% các biện pháp đối phó toàn diện được coi là thành công trong việc kết hợp công giữa các cơ quan liên quan  |                  |       |                  |                  |
| Năm bắt đầu                                     | 2008/2009  |                  |       |                  |                  |
| Thực hiện tiểu chương trình                     | <p>3-1-1 Kiểm tra và thiết kế cơ chế hợp tác một cách hiệu quả với các cơ quan liên quan.</p> <p>3-1-2 Trình bày, và trao đổi các quan điểm giữa các thành viên về tình trạng an toàn GT hiện nay và các hoạt động cưỡng chế.</p> <p>3-1-3 Hướng dẫn an toàn giao thông hiện thời và các hoạt động cưỡng chế.</p> <p>3-1-4 Trình bày và trao đổi các quan điểm giữa các thành viên về các vấn đề cơ sở vật chất giao thông hiện nay và công tác quản lý giao thông liên quan đến hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế</p> |                  |       |                  |                  |
| Trọng điểm                                      | <p>3-1-1 Phương pháp phối hợp, các nội dung</p> <p>3-1-2 Những khó khăn trong việc hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế</p> <p>3-1-3 Các điểm và các đoạn đường rủi ro do các hoạt động thường ngày mang lại</p>  |                  |       |                  |                  |
| Hợp phần chương trình                           | <p>(1) Các công việc chuẩn bị: hỗ trợ kỹ thuật</p> <p>(2) Thực hiện: hỗ trợ kỹ thuật</p> <p>(3) Đánh giá: hỗ trợ kỹ thuật; hội thảo</p> <p>(4) Đánh giá lại: hỗ trợ kỹ thuật; hội thảo</p> <p>(5) Đào tạo: hỗ trợ kỹ thuật (đào tạo viên); học viên</p>  |                  |       |                  |                  |
| Nguồn nhân lực cần có trong quá trình thực hiện | 1-2 cảnh sát phụ trách quy hoạch cho mỗi trạm cảnh sát và và 2-3 sĩ quan phụ trách cho mỗi trạm  |                  |       |                  |                  |
| Thiết bị cần có trong quá trình thực hiện       | Không cụ thể<br>Các thiết bị theo quy định   |                  |       |                  |                  |
| Chi phí dự toán (triệu USD)                     | 13.2 (không tính đến giá nhân công và mua thiết bị)  |                  |       |                  |                  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 2) Kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán

Bảng 5.5.2 cho biết kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán của chương trình. Tổng ngân sách dự toán cho chương trình này khoảng 13.2 triệu USD, không bao gồm ngân sách thiết bị được dự toán là 0,32 triệu USD cho năm 2009, 4.14 triệu USD năm 2010; 4,55 triệu USD vào năm 2011, và 4,24 triệu USD cho năm 2012.

**Bảng 5.5.2 Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán cho chương trình 3-1-1 đến 3-1-3**

| MÃ CHƯƠNG TRÌNH SỐ/<br>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN |  | NỘI DUNG               | CÁC HẠNG MỤC<br>CHI PHÍ            | 2008     | 2009       | 2010         | 2011         | 2012         |
|---|--|------------------------|------------------------------------|----------|------------|--------------|--------------|--------------|
| 3-1-1   | Kiểm tra và thiết kế các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cường chế  | Các công việc chuẩn bị | hỗ trợ kỹ thuật                    | -        | 315        | 315          | 315          | -            |
|   |  | Hành động thực hiện    | hỗ trợ kỹ thuật                    |          |            | 315          | 315          | 315          |
| 3-1-2   | Trình bày và trao đổi quan điểm giữa các thành viên về tình trạng hướng dẫn an toàn giao thông hiện nay và các hoạt động cường chế   | Đánh giá               | Hỗ trợ kỹ thuật hội thảo           |          |            | -            | 315          | 315          |
|   |  | Đánh giá lại           | đánh giá kỹ thuật hội thảo         |          |            | 420          | 420          | 420          |
| 3-1-3   | Trình bày và trao đổi các quan điểm giữa các thành viên về các vấn đề bổ trợ giao thông hiện nay và quản lý giao thông liên quan đến hướng dẫn an toàn giao thông và các cường chế | Đào tạo                | hỗ trợ kỹ thuật (các đào tạo viên) |          |            | 2100         | 2100         | 2100         |
|   |  |                        | Các học viên                       |          |            | 960          | 960          | 960          |
|   |  |                        |                                    | <b>0</b> | <b>315</b> | <b>4,140</b> | <b>4,551</b> | <b>4,236</b> |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 5.6 Lưu giữ và đánh giá hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cường chế

### 1) Chương trình thực hiện

Đề cương chương trình thực hiện được tóm tắt theo bảng 5.6.1.

Mục đích của chương trình là giúp quy hoạch một cách hệ thống và đánh giá hướng dẫn giao thông, và các hoạt động cường chế nhờ sử dụng các hoạt động được lưu giữ và các kết quả các cường chế. Mỗi một tiểu chương trình phụ thuộc vào rất nhiều bước thực hiện. Bước thứ nhất là kiểm tra cách lưu giữ một cách hiệu quả, sắp xếp và đánh giá hướng dẫn giao thông và các hoạt động cường chế là cơ sở để tổ chức một hệ thống hiệu quả. Bước tiếp theo là lưu giữ và sắp xếp các kết quả hướng dẫn an toàn giao thông và cường chế. Và cuối cùng là đánh giá các kết quả của các hoạt động hướng an toàn giao thông và cường chế.

Các hợp phần chương trình và các hoạt động bao gồm các công việc chuẩn bị, thực hiện, đánh giá, và đào tạo. Cơ sở dữ liệu được xây dựng theo chương trình này sẽ rất quyết định không chỉ cho các hoạt động liên quan đến cảnh sát mà còn cho cả các hoạt động kỹ thuật và giáo dục vì cơ sở dữ liệu rất hữu ích cho toàn bộ việc lập kế hoạch, thực hiện và các hoạt động đánh giá liên quan đến an toàn giao thông.

### 2) Kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán

Bảng 5.6.2 cho biết kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán của chương trình này. Tổng ngân sách dự toán đặt ra cho chương trình này là khoảng 17.7 triệu USD, không bao gồm ngân sách thiết bị dự tính là 0,95 triệu USD và 5,6 triệu USD mỗi năm 2010, 2011 và 2012.

**Bảng 5.6.1 Đề cương chương trình thực hiện 4-1-1 đến 4-1-3**

|  |  |                  |       |                   |         |
|--|--|------------------|-------|-------------------|---------|
| Chương trình                                     | Lưu giữ và đánh giá hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế  |                  |       |                   |         |
| Chương trình số No.                              | 4-1-1~3  | Cơ quan hữu quan | Bộ CA | Cơ quan liên quan | Bộ GTVT |
| Mục đích   | Đảm bảo tính khả thi cho việc lập kế hoạch của các hoạt động cưỡng chế một cách hệ thống.  |                  |       |                   |         |
| Mục tiêu   | Tăng trên 50% chi phí/lợi nhuận cho các hoạt động cưỡng chế giao thông   |                  |       |                   |         |
| Năm bắt đầu                                      | 2008/2009  |                  |       |                   |         |
| Thực hiện tiểu chương trình                      | <p>4-1-1 Kiểm tra bằng cách nào lưu giữ một cách hiệu quả, sắp xếp và đánh giá hướng dẫn giao thông và các hoạt động cưỡng chế là nền tảng để tổ chức một hệ thống hiệu quả</p> <p>4-1-2 Lưu giữ và sắp xếp các kết quả hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế một cách linh hoạt</p> <p>4-1-3 Đánh giá các kết quả của các hoạt động hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế</p> |                  |       |                   |         |
| Trọng tâm  | <p>4-1-1 Lưu giữ các biểu mẫu của hướng dẫn giao thông và các hoạt động cưỡng chế</p> <p>4-1-2 Các nội dung đánh giá</p> <p>4-1-3 Kế hoạch hoạt động dựa trên việc đánh giá</p>  |                  |       |                   |         |
| Hợp phần chương trình                            | <p>(1) Các hoạt động chuẩn bị: hỗ trợ kỹ thuật (công thức); mua sắm thiết bị (xem bảng 5.9.3)</p> <p>(2) Thực hiện: hỗ trợ kỹ thuật (số liệu đầu vào); giảng dạy (số liệu đầu ra); hỗ trợ kỹ thuật (phân tích số liệu)</p> <p>(3) Đánh giá: hỗ trợ kỹ thuật; hội thảo</p> <p>(4) Đào tạo: hỗ trợ kỹ thuật (các đào tạo viên); các học viên</p>   |                  |       |                   |         |
| Yêu cầu nhân lực trong quá trình thực hiện       | 1-2 Các cảnh sát làm nhiệm vụ cho trạm cảnh sát và 2-3 sĩ quan thực hiện nhiệm vụ cho 1 trạm cảnh sát  |                  |       |                   |         |
| Yêu cầu trang thiết bị trong quá trình thực hiện | 1 máy vi tính chủ cho một trạm cảnh sát, 1 máy tính trung tâm tại tỉnh hoặc thành phố,<br>1 máy vi tính chủ tại Bộ CA  |                  |       |                   |         |
| Dự toán chi phí (Triệu USD)                      | 17.7 (ngoại trừ chi phí nhân công và mua sắm thiết bị)   |                  |       |                   |         |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**Bảng 5.6.2 Chương trình hành động và dự toán chi phí chi chương trình 4-1-1 đến 4-1-3**

| MÃ CHƯƠNG TRÌNH SỐ/<br>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN |   | NỘI DUNG               | CÁC HẠNG MỤC<br>CHI PHÍ              | 2008     | 2009       | 2010         | 2011         | 2012         |
|---|---|------------------------|--------------------------------------|----------|------------|--------------|--------------|--------------|
| 4-1-1   | Kiểm tra cách lưu giữ có hiệu quả, sắp xếp và đánh giá hướng dẫn giao thông và các hoạt động cưỡng chế là nền tảng nhằm xây dựng một hệ thống có hiệu quả | Các công việc chuẩn bị | hỗ trợ kỹ thuật (tính toán)          | -        | 945        | 945          | 945          | 945          |
|   |   |                        | (ngoại trừ chi phí mua sắm thiết bị) |          |            | -            | -            | -            |
| 4-1-2   | Lưu giữ và sắp xếp các kết quả hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế một cách linh hoạt   | Kế hoạch thực hiện     | hỗ trợ kỹ thuật (số liệu đầu vào)    |          |            | 420          | 420          | 420          |
|   |   |                        | hỗ trợ kỹ thuật (số liệu đầu ra)     |          |            | 420          | 420          | 420          |
|   |   |                        | hỗ trợ kỹ thuật (phân tích)          |          |            | 420          | 420          | 420          |
| 4-1-3   | Đánh giá các kết quả của các hoạt động hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế  | Đánh giá               | hỗ trợ kỹ thuật                      |          |            | 140          | 140          | 140          |
|   |   |                        | Đánh giá lại                         |          |            | 192          | 192          | 192          |
|   |   | Đào tạo                | hỗ trợ kỹ thuật (các đào tạo viên)   |          |            | 2,100        | 2,100        | 2,100        |
|   |   |                        | các học viên                         |          |            | 960          | 960          | 960          |
|   |   |                        |                                      | <b>0</b> | <b>945</b> | <b>5,597</b> | <b>5,597</b> | <b>5,597</b> |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 5.7 Phát triển nguồn nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế

### 1) Kế hoạch thực hiện

Đề cương chương trình này được tóm tắt trong bảng 5.7.1. Mục tiêu của chương trình này là phải phát triển khả năng của cảnh sát trong việc hướng dẫn giao thông và cưỡng chế. Mỗi một tiểu chương trình phụ thuộc vào nhiều bước thực hiện. Bước đầu tiên là kiểm tra chính sách phát triển nguồn nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế, bước tiếp theo là Xây dựng hệ thống đào tạo phát triển nguồn nhân lực bền vững.

Các hợp phần và các hoạt động bao gồm tiền đào tạo, đào tạo và đánh giá. Trong suốt quá trình thực hiện chương trình, công tác phát triển nhân lực rất quan trọng để Xây dựng một hệ thống lưu giữ và theo dõi trên cơ sở dữ liệu thu thập được trong suốt quá trình tiền đào tạo, đào tạo và các hoạt động đánh giá. Do vậy, việc xây dựng cơ sở dữ liệu cần được hỗ trợ bởi tất cả các nhiệm vụ được thực hiện ở mỗi hợp phần dự án.

### 2) Kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán

Bảng 5.7.2 cho biết kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán của chương trình. Tổng ngân sách dự toán cho chương trình này là khoảng 17.7 triệu USD , không bao gồm ngân sách thiết bị được dự tính là 1,84 triệu USD cho năm 2009; 8,22 triệu USD năm 2010, 4,64 triệu USD năm 2011, và 2,8 triệu USD năm 2012.

**Bảng 5.7.1 Đề cương thực hiện chương trình 5-1-1 đến 5-1-2**

|  |  |                  |       |                  |                  |
|--|--|------------------|-------|------------------|------------------|
| Chương trình                               | Phát triển nguồn nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế  |                  |       |                  |                  |
| Chương trình số No.                        | 5-1-1~2  | Cơ quan hữu quan | Bộ CA | Cơ quan liên đới | Bộ GTVT, Bộ GDDT |
| Mục đích                                   | Phát triển khả năng của cảnh sát cho hướng dẫn giao thông và cưỡng chế   |                  |       |                  |                  |
| Mục tiêu                                   | Tăng trên 60% độ tin cậy và tính độc lập của cảnh sát  |                  |       |                  |                  |
| Năm bắt đầu                                | 2008/2009  |                  |       |                  |                  |
| Thực hiện tiểu chương trình                | 5-1-1 Kiểm tra chính sách phát triển nguồn nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế<br>5-1-2 Phát triển hệ thống đào tạo phát triển nguồn nhân lực bền vững (đào tạo trung cấp và cao cấp sẽ được bắt đầu từ năm 2013)  |                  |       |                  |                  |
| Trọng tâm                                  | 5-1-1 Chính sách phát triển nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế<br>5-1-2 Kết cấu của hệ thống đào tạo phát triển nhân lực cho những người mới bắt đầu được đào tạo   |                  |       |                  |                  |
| Hợp phần chương trình                      | (1) Các công việc thực hiện: hỗ trợ kỹ thuật (lập kế hoạch); hỗ trợ kỹ thuật (công thức); hỗ trợ kỹ thuật (chuyên ngành); mua sắm các thiết bị<br>(2) Tiền đào tạo: hỗ trợ kỹ thuật (các đào tạo viên); hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)<br>(3) Đào tạo: hỗ trợ kỹ thuật (đào tạo những người mới bắt đầu); hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)<br>(4) Đánh giá: hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá lại) |                  |       |                  |                  |
| Yêu cầu nhân lực trong quá trình thực hiện | Các đào tạo viên: 20 đến 30 cảnh sát/ học viện tỉnh (hoặc thành phố)<br>Các đào tạo viên: 30 đến 50 cảnh sát/học viện quốc gia   |                  |       |                  |                  |
| Yêu cầu thiết bị trong quá trình thực hiện | (Vật chất đào tạo)   |                  |       |                  |                  |
| Chi phí dự toán (triệu USD)                | 17.7 (ngoại trừ chi phí nhân công và mua sắm thiết bị)   |                  |       |                  |                  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

**Bảng 5.7.2 Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán cho chương trình 5-1-1 đến 5-1-2**

| MÃ CHƯƠNG TRÌNH SỐ/<br>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN |  | NỘI DUNG                | CÁC HẠNG MỤC<br>CHI PHÍ                                   | 2008     | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         |
|---|--|-------------------------|---|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 5-1-1   | Kiểm tra chính sách phát triển nguồn nhân lực về hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế | Các công việc thực hiện | hỗ trợ kỹ thuật (lập kế hoạch)                            | -        | 473          | 473          | 473          | -            |
|   |  |                         | Hỗ trợ kỹ thuật (tính toán)                               | -        | 473          | 473          | 473          | -            |
| 5-1-2   | Phát triển hệ thống đào tạo phát triển nguồn nhân lực bền vững                             |                         | hỗ trợ kỹ thuật (giá chi tiết ngoại trừ mua sắm thiết bị) |          | 473          | 473          | 473          | -            |
|   |  | Tiền đào tạo            | Hỗ trợ kỹ thuật (các đào tạo viên)                        |          | 280          | 280          | 280          | -            |
|   |  |                         | Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)                                |          | 140          | 140          | 140          | -            |
|   |  | Đào tạo                 | Hỗ trợ kỹ thuật (đào tạo những người mới bắt đầu)         |          | -            | 2,240        | 2,240        | 2,240        |
|   |  |                         | Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)                                |          | -            | 140          | 140          | 140          |
|   |  | Đánh giá                | hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá lại)                            |          |              |              | 420          | 420          |
|   |  |                         |   | <b>0</b> | <b>1,838</b> | <b>4,218</b> | <b>4,638</b> | <b>2,800</b> |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

## 5.8 Chuẩn bị và phát triển trang thiết bị hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế

### 1) Chương trình thực hiện

Đề cương chương trình thực hiện được tóm tắt trong bảng 5.8.1.

Mục đích của chương trình này là xây dựng kế hoạch mua sắm thiết bị cần có cho các hoạt động kiểm soát giao thông nhằm tăng hiệu quả của việc hướng dẫn giao thông và cưỡng chế.

Mỗi tiểu chương trình phụ thuộc vào nhiều bước thực hiện. Bước đầu tiên là lập kế hoạch mua sắm các thiết bị được yêu cầu cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế, bước tiếp theo là thực hiện kế hoạch mua sắm.

Các hợp phần của dự án bao gồm các công việc chuẩn bị, thực hiện, các việc trước khi lập kế hoạch, trước khi đánh giá và đào tạo. Trong suốt quá trình thực chương trình, việc rất quan trọng là phải xây dựng một hệ thống lưu trữ dữ liệu liên quan đến các việc trước khi lập kế hoạch, trước khi đánh giá và các hoạt động đào tạo.

### 2) Kế hoạch thực hiện và chi phí dự toán

Bảng 5.8.2 cho thấy kế hoạch thực hiện và dự toán chi phí của chương trình khoảng 22,6 triệu USD ước tính là 4,32 triệu USD cho năm 2009; 7,56 triệu USD năm 2010, 4,63 triệu USD năm 2011, và 6,13 triệu USD năm 2012.

**Bảng 5.8.1 Đề cương chương trình thực hiện 6-1-1, 6-1-2 và 6-1-4**

|  |   |                  |       |                  |         |
|--|---|------------------|-------|------------------|---------|
| Chương trình                               | Chuẩn bị và phát triển thiết bị cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế   |                  |       |                  |         |
| Chương trình số                            | 6-1-1 ~ 2   | Cơ quan hữu quan | Bộ CA | Cơ quan liên đới | Bộ GTVT |
| Mục tiêu                                   | Tăng hiệu quả hướng dẫn giao thông và các hoạt động cưỡng chế   |                  |       |                  |         |
| Mục đích                                   | Tăng trên 30% chi phí/lợi nhuận của các hoạt động cưỡng chế   |                  |       |                  |         |
| Năm bắt đầu                                | 2008/2009   |                  |       |                  |         |
| Thực hiện tiểu chương trình                | 6-1-1 Kế hoạch mua sắm giành cho thiết bị được đề ra trong hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế<br>6-1-2 Kế hoạch mua sắm thiết bị (Phát triển thiết bị mới sẽ được bắt đầu từ năm 2013)<br>6-1-4 Phát triển hệ thống giám sát bằng camera ITS rên quốc lộ chính                           |                  |       |                  |         |
| Trọng tâm                                  | 6-1-1 Các phương pháp chính xác và xử lý dễ dàng<br>6-1-2 Khả năng lưu giữ và duy trì<br>6-1-4 Hệ thống ITS hiệu quả  |                  |       |                  |         |
| Hợp phần dự án                             | (1) Các công việc chuẩn bị: hỗ trợ kỹ thuật (kế hoạch); hỗ trợ kỹ thuật (khảo sát); hỗ trợ kỹ thuật (phân tích); hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)<br>(2) Thực hiện: hỗ trợ kỹ thuật (tiền kế hoạch); hỗ trợ kỹ thuật (tiền đánh giá)<br>(3) Đào tạo: hỗ trợ kỹ thuật (các đào tạo viên); các học viên |                  |       |                  |         |
| Yêu cầu nhân lực trong quá trình thực hiện | 1-2 Các cảnh sát làm nhiệm vụ cho một trạm cảnh sát và 2-3 sĩ quan làm nhiệm vụ tại trạm  |                  |       |                  |         |
| Yêu cầu thiết bị trong quá trình thực hiện | Không có hạng mục liên quan   |                  |       |                  |         |
| Chi phí dự toán (Triệu USD)                | 7.5 (ngoại trừ chi phí nhân công và mua sắm thiết bị)   |                  |       |                  |         |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

**Bảng 5.8.2 Kế hoạch thực hiện và Chi phí dự toán cho chương trình 6-1-1, 6-1-2 và 6-1-4**

| MÃ CHƯƠNG TRÌNH SỐ/<br>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN | NỘI DUNG  | CÁC HẠNG MỤC CHI PHÍ                         | 2008   | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         |
|---|---|--|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 6-1-1   | Kế hoạch mua sắm thiết bị được yêu cầu giành cho công tác hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế | Hỗ trợ kỹ thuật (lập kế hoạch)               | -  | 315          | 315          | -            | -            |
| 6-1-2   |   | Các công việc chuẩn bị                       | Hỗ trợ kỹ thuật (khảo sát)   |              | 420          | 420          | -            |
| 6-1-4   |   |  | Hỗ trợ kỹ thuật (phân tích)  |              | -            | 105          | 105          |
| 6-1-4   | Phát triển camera Hệ thống Vận tải thông minh   | Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá)                   |  | -            | -            | 105          | 105          |
|   |   | Thực hiện                                    | Hỗ trợ kỹ thuật (tiền lập kế hoạch)<br>hỗ trợ kỹ thuật (tiền đánh giá) |              | -            | 210<br>30    | -            |
|   | Đào tạo   | Hỗ trợ kỹ thuật (giảng viên)<br>Các học viên |  | -            | 2,100<br>480 | -            | 2,100<br>480 |
|   | Hệ thống camera ITS   |  |  | 4 000        | 4 000        | 4 000        | 3 100        |
|   |   |  | <b>0</b>   | <b>4 315</b> | <b>7 555</b> | <b>4 630</b> | <b>6 130</b> |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.



## 5.9 Kế hoạch mua sắm thiết bị được yêu cầu cho các hoạt động của Cảnh sát giao thông

### 1) Yêu cầu thiết bị

Số lượng thiết bị cần có cho các hoạt động của Cảnh sát giao thông phụ thuộc vào nhiều mức độ hoạt động được lập kế hoạch; tức là số lượng các hoạt động của Cảnh sát giao thông được thực hiện đồng thời với số lượng cảnh sát giao thông được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông và cưỡng chế có liên quan đến số lượng thiết bị được yêu cầu.

Bảng 5.9.1 cho biết số lượng thiết bị được yêu cầu trên cơ sở các giả định chỉ ra ở bảng 5.9.2.

**Bảng 5.9. 1 Dự tính số lượng các thiết bị tối thiểu cho các hoạt động của Cảnh sát giao thông**

Tổng 309 triệu USD .

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

**Bảng 5.9.2 Các giả định để dự toán số lượng thiết bị cần có**

| <b>Thiết bị</b>  | <b>Số lượng yêu cầu và các thiết bị được đề xuất</b>  |
|--|---|
| Xe ô-tô tuần tra   | Số cảnh sát tuần tra giao thông (PP) chiếm khoảng 70% tổng số cảnh sát giao thông. Số lượng các xe ô -tô tuần tra được yêu cầu (PCr) chiếm 1/4 số lượng cảnh sát tuần tra giao thông. Số lượng các xe tuần tra được đề trình (PCp) chiếm khoảng 80% của PCr.<br>$PCr=PP/4$ , $PCp=0.8 \times PCr$   |
| Xe gắn máy hai bánh tuần tra   | Số lượng cảnh sát tuần tra giao thông (PP) chiếm khoảng 70% tổng số cảnh sát giao thông. Số lượng xe gắn máy tuần tra (PMCr) chiếm 1/2 số lượng cảnh sát giao thông tuần tra. Số lượng xe mô tô hai bánh tuần tra chiếm được đề nghị chiếm khoảng 80%.PMCr<br>$PMCr=PP/2$ , $PM Cp=0.8 \times PMCr$ |
| Xe tải hạng nhẹ  | Số xe tải hạng nhẹ được chuẩn bị (LTp) giống như số lượng của PCp.<br>$LTp = PCp$   |
| Trang thiết bị cho xe cộ   | Số lượng các thiết bị xe cộ Vfo) bằng tổng số các xe ô-tô tuần tra, các xe gắn máy hai bánh tuần tra và các xe tải hạng nhẹ.<br>$Vfo=PCp+PMBp+LTp$  |
| Duy tu bảo dưỡng xe  | Chi phí duy tu trung bình là 300 USD cho các xe tuần tra, xe mô tô hai bánh và các xe tải hạng nhẹ.<br>Số thứ tự duy tu = $PCp+PMBp+LTp$  |
| Chi phí hoạt động  | Một xe ô-tô tuần tra hoặc xe tải hạng nhẹ chạy 60,000 km trong một năm, và một xe có thể chạy hết 1lít xăng /10km.<br>Một xe máy tuần tra chạy 20,000 km trong 1 năm, một xe chạy hết 1 lít xăng /12.5km.   |
| Súng bắn tốc độ (dạng cả ngày có hình ảnh): 1 bộ trên hai xe ô-tô tuần tra | Số lượng súng bắn tốc độ là 1 bộ cho một xe tuần tra.<br>$No.= PCp$   |
| Bộ cảm ứng tốc độ (dạng ngày giờ): 2 bộ trên 1 trạm                        | Số lượng các bộ cảm ứng tốc độ là 1 bộ trên một xe mô tô hai bánh tuần tra.<br>$No.=PCp$  |
| Bộ cảm ứng đo nồng độ cồn (dạng ghi bằng chứng): 1 bộ trên một trạm        | Số lượng các bộ cảm ứng đo nồng độ cồn loại ghi bằng chứng là 1 bộ trên hai xe ô tô tuần tra.<br>$No.=0.5 \times PCp$   |
| Bộ cảm ứng đo nồng độ cồn (dạng chiếu hình ảnh): 2 bộ trên một trạm        | Số lượng các bộ cảm ứng đo nồng độ cồn dạng chiếu hình ảnh là bộ trên một xe ô-tô tuần tra.<br>$No.= PCp$   |
| Cân xe   | Số lượng các cân xe giống như số lượng xe tải hạng nhẹ<br>$No.=LTp$   |
| Các thiết bị an toàn cá nhân   | Số lượng các thiết bị an toàn giống như số lượng các cảnh sát tuần tra<br>$No.=PP$  |
| Máy bộ đàm 2 chiều (ICOM IC-F2721:25W)                                     | Số lượng máy bộ đàm hai chiều công bxuaats cao giống số lượng các xe ô tô tuần tra.<br>$No.=PCp$  |
| Máy bộ đàm hai chiều (ICOM VX-571UCAT:25W)                                 | Số lượng máy bộ đàm hai chiều công xuất thấp giống như số lượng các xe gắn máy hai bánh tuần tra.<br>$No.=PMBp$   |
| Máy quay video (Sony DSR-PD170P)   | Số lượng các máy quay video giống như số lượng các xe -tô tuần tra.<br>$No.=PCp$  |
| Máy ảnh số (Sony DSC-H1)   | Số lượng các máy ảnh số giống như số lượng xe mô tô hai bánh tuần tra.<br>$No.=PMBp$  |

| <b>Thiết bị</b>  | <b>Số lượng yêu cầu và các thiết bị được đề xuất</b>   |
|--|--|
| Thiết bị chống chói sáng (Japan 780-5S0-16)                          | Số lượng các thiết bị chống chói giống số lượng cảnh sát tuần tra.<br>No.=PP   |
| Máy tính (máy xách tay)  | Số lượng các máy tính xách tay giống số lượng các xe ô tô tuần tra<br>No.= PCp   |
| Máy tính (để bàn)  | Số lượng các máy tính để bàn là 3 bộ trên một trạm cảnh sát: dùng cho dữ liệu đầu vào, phân tích và cơ sở dữ liệu.<br>No.= PCp |
| Máy tính (để bàn)  | Cho công tác phát triển nguồn nhân lực<br>No.= 100   |
| Máy tính (máy chủ; bao gồm internet, sở chỉ huy cảnh sát giao thông) | Để quản lý dữ liệu các hoạt động của cảnh sát<br>No.= 5  |

Các ghi chú: 1) Số lượng các xe ô - tô tuần tra chiếm khoảng 25% số lượng cảnh sát giao thông tuần tra.  
 2) Số lượng các xe mô tô hai bánh tuần tra chiếm khoảng 50% số lượng các cảnh sát tuần tra giao thông. (trường hợp ở Nhật Bản)

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## **2) Kế hoạch mua sắm**

Kế hoạch mua sắm thiết bị được chuẩn bị dựa trên các giả định sau:

- 2/3 tổng ngân sách được yêu cầu giành cho mua sắm thiết bị được phân bổ cho giai đoạn chuẩn bị hành động, từ năm 2008 đến 2012.
- Do vậy, 1/3 tổng ngân sách được yêu cầu giành cho mua sắm thiết bị sẽ được phân bổ trong suốt giai đoạn kế hoạch tổng thể, từ năm 2013 đến 2020.
- Tỷ lệ phân bổ phân sách từ năm 2008 đến 2012 là 26%, 23%, 20%, 17%, và 14%, từ năm 2008 đến 2012, theo thứ tự. Tỷ lệ này căn cứ vào giả định là các thiết bị được thu mua càng sớm, thì việc thực hiện các hoạt động cường chế giao thông càng tốt.

**Bảng 5.9.3 Số lượng các thiết bị mua sắm**

Tổng 206,1 triệu USD .

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

## 5.10 Nâng cao năng lực công tác của Thanh tra GTVT

### 1) Chương trình thực hiện

Như đã nêu trong Quy hoạch tổng thể, chương trình nâng cao năng lực công tác của Thanh tra GTVT được đề xuất với nội dung chính như sau:

#### (i) Về thể chế và tổ chức

- Xem xét phân tách thanh tra chuyên ngành giao thông với thanh tra hành chính (nhà nước).
- Hòa giải các vấn đề chưa khớp về thể chế.
- Phối hợp và thực hiện các quy chế công tác.

#### (ii) Phát triển nguồn nhân lực

- Phát triển và hoàn thiện nhân lực
- Đào tạo / tập huấn để tất cả thanh tra viên đủ tiêu chuẩn cấp giấy Thanh tra viên

#### (iii) Tăng cường điều kiện làm việc

- Thiết bị
- Nơi làm việc

Tóm tắt chương trình thực hiện ở bảng 5.10.1.

**Bảng 5.10.1 Tóm tắt chương trình thực hiện đối với thanh tra GTVT**

|                              |   |               |         |                  |                 |
|------------------------------|---|---------------|---------|------------------|-----------------|
| Chương trình                 | Nâng cao năng lực công tác của Thanh tra GTVT   |               |         |                  |                 |
| Chương trình số              | 7   | Cơ quan chính | Bộ GTVT | Cơ quan phối hợp | Cục ĐB, Sở GTVT |
| Mục tiêu                     | Nâng cao năng lực công tác của Thanh tra GTVT   |               |         |                  |                 |
| Mục đích                     | 100% đạt tiêu chuẩn Thanh tra viên  |               |         |                  |                 |
| Năm bắt đầu                  | 2008/2009   |               |         |                  |                 |
| Thực hiện tiểu chương trình  | (i) Về thể chế và tổ chức<br>(ii) Phát triển nguồn nhân lực<br>(iii) Tăng cường điều kiện làm việc  |               |         |                  |                 |
| Nội dung chính               | (1)-Xem xét phân tách thanh tra chuyên ngành giao thông với thanh tra hành chính (nhà nước).<br>- Hải hòa các vấn đề chưa khớp về thể chế.<br>- Phối hợp và thực hiện các quy chế công tác.<br>(2) - Phát triển và hoàn thiện nhân lực<br>- Đào tạo / tập huấn để tất cả thanh tra viên đủ tiêu chuẩn cấp giấy Thanh tra viên<br>(3) – Thiết bị<br>- Nơi làm việc |               |         |                  |                 |
| Dự toán kinh phí (Triệu USD) | 16, 074   |               |         |                  |                 |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

## 2) Chương trình thực hiện và dự toán kinh phí

Bảng 5.10.2 nêu Chương trình thực hiện và dự toán kinh phí. Tổng dự toán là 16,074 triệu USD chia ra cho năm 2009 là 2,845 triệu , 2010: 5,190 triệu, 2011: 4,705 triệu và 2012 là 3,334 triệu USD.

**Bảng 5.10.2 Kế hoạch thực hiện và dự toán**

| MÃ CHƯƠNG TRÌNH SỐ/<br>CHƯƠNG TRÌNH THỰC HIỆN |   | NỘI DUNG                           | CÁC HẠNG MỤC<br>CHI PHÍ   | 200<br>8      | 200<br>9         | 201<br>0         | 201<br>1         | 201<br>2         |
|---|---|------------------------------------|---|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 7   | Nâng cao năng lực<br>công tác của Thanh tra<br>GTVT | Khuôn khổ<br>thể chế và tổ<br>chức | Phân tách thanh<br>tra GTVT chuyên<br>ngành với thanh<br>tra hành chính | -             |                  | 25               | 252              | 102              |
|   |   |                                    | Hài hòa về thể chế<br>Quy chế phối hợp<br>công tác                      | -             | 98<br>57         | 125<br>97        | 16               |                  |
| Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA                   |   | Nguồn nhân<br>lực                  | Nhân lực<br>Đào tạo   |               | 225<br>465       | 225<br>750       | 225<br>750       | 225<br>500       |
|   |   | Điều kiện<br>làm việc              | Thiết bị  |               | 998              | 1<br>467         | 1<br>467         | 998              |
|   |   |                                    | Nơi làm việc  |               | 1<br>002         | 2<br>501         | 1<br>995         | 1<br>509         |
|   |   |                                    |   |               | <b>2<br/>845</b> | <b>5<br/>190</b> | <b>4<br/>705</b> | <b>3<br/>334</b> |
|   |   | Cộng                               | (USD1,000)  | <b>16 074</b> |                  |                  |                  |                  |

## 5.11 Kế hoạch thực hiện và đầu tư

### 1) Các chiến lược thực hiện

Như đã đề cập trong phần kết cấu của kế hoạch tổng thể, những chương trình hành động này đã được lập trên cơ sở các chiến lược cơ bản và trọng tâm của mỗi phạm vi vấn đề, cộng với bản chất của các hoạt động cưỡng chế và hiệu lực và hiệu quả của các chiến lược.

Các sách lược thực hiện tương ứng với các chiến lược cơ bản No.1, đó là "các biện pháp" sau đây:

- (i) Hướng dẫn giao thông để hướng người sử dụng đường bộ ít kinh nghiệm về một xã hội giao thông an toàn
- (ii) Cưỡng chế thi hành luật giao thông một cách nỗ lực và mạnh mẽ nhằm loại bỏ hoàn toàn các tội phạm trong xác hội giao thông.

Các chiến lược tương ứng với các chiến lược cơ sở số thứ tự 2; "văn hoá an toàn giao thông", số thứ tự 3; "4Cs giữa các bên liên quan", số 4; "các thể chế và cơ sở dữ liệu", số 5; "phát triển tài chính và nhân lực" và số 6; "thiết bị và công nghệ mới" được thể hiện như nhau:

- (i) Các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế.
- (ii) Phối hợp với các cơ quan hữu quan về các biện pháp đối phó an toàn giao thông.
- (iii) Lưu giữ hồ sơ hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế, và đánh giá các hoạt động.
- (iv) Phát triển nguồn nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế.
- (v) Chuẩn bị và phát triển các thiết bị hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế

Và lộ trình thực hiện được xác định trên cơ sở mức độ cấp thiết của việc thực hiện chương trình và các mức độ hiệu lực của chương trình, cùng với việc xem xét các khái niệm dưới đây.

- (i) Cường chế nghiêm khắc đối với "các tội phạm" được đặt ở giai đoạn đầu.
- (ii) Hướng dẫn cho "người sử dụng đường bộ không có kinh nghiệm" được đặt ở giai đoạn thứ 2.
- (iii) Đào tạo cho "người sử dụng đường kinh nghiệm còn yếu kém hoặc mới tham gia giao thông" được đặt ở giai đoạn cuối.

## **2) Yêu cầu ngân sách**

Ngân sách cần có được phân chia một cách rộng rãi thành 2 phần, một phần giành cho chính các hoạt động cường chế giao thông và phần còn lại giành cho mua sắm các thiết bị.

Các ngân sách yêu cầu cho các hoạt động cường chế giao thông bao gồm như sau:

- (i) Hỗ trợ kỹ thuật (lập kế hoạch); đây là ngân sách được yêu cầu cho công tác lập kế hoạch. Để thực hiện các hoạt động cường chế giao thông một cách có hiệu lực và hiệu quả, điều quan trọng nhất là việc lập kế hoạch. Các dạng vi phạm hoặc hành vi vi phạm nào cần phải tính đến, địa điểm nào cần phải chú ý, cách thức hoạt động thế nào, vv đều phải đưa vào kế hoạch. Đối với các hoạt động lập kế hoạch này, thì hỗ trợ kỹ thuật của các chuyên gia có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực lập kế hoạch là không cần thiết.
- (ii) Hỗ trợ kỹ thuật (tổ chức); đây là ngân sách cần có cho các hoạt động thực hiện. Để thực hiện các hoạt động cường chế giao thông một cách hiệu lực và hiệu quả, điều quan trọng nhất là sắp xếp nhân lực và thiết bị, đó là cần bao nhiêu cảnh sát, bố trí lực lượng cảnh sát về mặt thời gian và không gian, mục tiêu của mỗi cảnh sát, thiết bị nào được sử dụng, cách thức thực hiện, và vv. Đối với việc xây dựng các tiến độ này, không cần thiết sự hỗ trợ kỹ thuật bởi các chuyên gia dày dặn kinh nghiệm trong việc tổ chức..
- (iii) Hỗ trợ kỹ thuật (lưu giữ); đây là ngân sách được yêu cầu cho việc tập hợp và lưu giữ dữ liệu về các hoạt động đánh giá và xem xét các kế hoạch hoạt động. Loại dữ liệu nào được lưu giữ, các mẫu biểu nào được sử dụng, dạng phương pháp nào là cần thiết, và thời gian đánh giá và vân vân đều được kiểm tra và làm rõ việc thực hiện các hoạt động... Với các giai đoạn này, sự hỗ trợ kỹ thuật của các chuyên gia dày dặn kinh nghiệm trong lĩnh vực lưu dữ số liệu là không cần thiết.
- (iv) Hỗ trợ kỹ thuật (đánh giá); ngân sách cho hạng mục này được yêu cầu để đánh giá các hoạt động cường chế giao thông. Loại dữ liệu nào được sử dụng để đánh giá, loại phương pháp được dùng, thời gian đánh giá, và vân vân đều phải kiểm tra, và làm rõ việc thực hiện các hoạt động. Đối với các tiến trình này thì hỗ trợ kỹ thuật của các chuyên gia dày dặn kinh nghiệm thực hiện trong việc đánh giá là cần thiết
- (v) Hỗ trợ kỹ thuật (xem xét lại); đây là ngân sách cần có cho việc xem xét lại các hoạt động cường chế trên cơ sở các kết quả thực hiện. Chương trình nào mang lại hiệu quả và không hiệu quả và các mức độ thực hiện, thêm vào đó là sự khác biệt về vị trí, thời gian, phương tiện, và vân vân đều được xem xét lại toàn bộ. Với các tiến trình này, thì hỗ trợ kỹ thuật do các chuyên gia dày dặn kinh nghiệm trong việc đánh giá lại là cần thiết.
- (vi) Công tác giảng dạy (kết hợp với đào tạo); ngân sách của phần này giành trực tiếp

cho việc giảng dạy các nhân viên, kết hợp với đào tạo trên cơ sở từng phần một. Về quá trình này, không cần thiết phải là các chuyên gia dày dặn kinh nghiệm trong việc giảng dạy.

- (vii) Công tác đào tạo; đây là ngân sách giành ra cho việc đào tạo kiến thức kỹ thuật và các kỹ năng trong một nhóm. Có 2 dạng đào tạo, một là đào tạo cho huấn luyện viên, hai là cho học viên. Trong ngân sách chi cho việc này gồm: chi phí cho giảng viên, phí thuê phòng, và các chi phí khác.
- (viii) Hội thảo; ngân sách của hạng mục dành cho việc tổ chức hội thảo, nơi trình bày các tình huống cho lập kế hoạch linh động, xây dựng, thực hiện và đánh giá được trình bày và là nơi trao đổi quan điểm. Trong phần ngân sách này bao gồm phí cho giảng viên, phí thuê phòng, và các phí khác.

Các ngân sách yêu cầu cho việc mua sắm thiết bị bao gồm như sau,

- (i) Các xe cộ; phần ngân sách này dành cho việc mua sắm các xe cộ cần có cho các hoạt động của cảnh sát giao thông.
- (ii) Các thiết bị cưỡng chế; đây là ngân sách để mua sắm thiết bị giành cho các hoạt động cưỡng chế giao thông.
- (iii) Các thiết bị quản lý; ngân sách của hạng mục này dành cho các hoạt động quản lý mà bao gồm các thiết bị để xử lý dữ liệu về các hoạt động của cảnh sát giao thông, trong đó cơ sở dữ liệu này được sử dụng cho hoạt động lập kế hoạch, xây dựng, thực hiện và đánh giá.



**Bảng 5.11.1 Tóm tắt chương trình hành động từ năm 2008 đến 2012**

Tổng: 327,7 triệu USD

| Trình tự   | Chương trình   | Các tiểu hợp phần chương trình  | Mã số các tiểu dự án No. | <b>Giai đoạn MILESTONE</b> |           | Cơ quan hữu quan   | Cơ quan liên đới   | Ngân sách (triệu USD ) ( Bộ CA) |
|--|--|---|--------------------------|----------------------------|-----------|--------------------|--------------------|---------------------------------|
|  |  |   |                          | 2008-2010                  | 2011-2012 |                    |                    |                                 |
| 1  | Hướng dẫn an toàn giao thông cho người mới bắt đầu/mới tham gia thiếu kinh nghiệm và người sử dụng đường để bị nguy hiểm   | Hướng dẫn an toàn giao thông trên đường phố và các cảnh báo cho các lái xe mô tô hai bánh (như là thay đổi làn đường đúng cách, quay đầu, sử dụng đèn báo giao thông...) và người đi bộ (như sử dụng các làn đường cho người đi bộ và cầu vượt bộ...) | 1-2-1                    |                            |           | Bộ CA              | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT | 10.6                            |
|  |  | Hướng dẫn an toàn giao thông trên hiện trường và cảnh tỉnh cách điều khiển xe tại các điểm đen và các đoạn đen  | 1-2-2                    |                            |           | Bộ CA              | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |                                 |
|  |  | Hướng dẫn an toàn giao thông trong giờ cao điểm   | 1-2-3                    |                            |           | Bộ CA              | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |                                 |
|  |  | Hướng dẫn an toàn giao thông một cách mạnh mẽ và khuyến nghị cho các lái xe trẻ tuổi và những người mới bắt đầu lái xe  | 1-2-4                    |                            |           | Bộ CA              | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |                                 |
|  |  | Hướng dẫn an toàn giao thông và khuyến nghị cách lái xe an toàn khi chạy sát xe tải hoặc xe buýt (như là khi chạy song song, vượt xe...)  | 1-2-5                    |                            |           | Bộ CA              | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |                                 |
| Tăng cường và củng cố cưỡng chế thi hành luật giao thông nhằm loại bỏ hoàn toàn các đối tượng vi phạm giao thông | Tăng cường và củng cố cưỡng chế những đối tượng vi phạm như là vượt tốc độ, chạy vượt đèn đỏ, vv.  | 1-3-1   |                          |                            | Bộ CA     | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT | 15.6               |                                 |
|  | Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho các đối tượng vi phạm giao thông tại các điểm đen và các đoạn đen   | 1-3-2   |                          |                            | Bộ CA     | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |                    |                                 |
|  | Tăng cường và củng cố cưỡng chế giao thông cho các đối tượng vi phạm giao thông trên phố như quá tốc độ, vượt đèn đỏ, lái xe trong tình trạng say rượu, thay đổi hướng tại các đoạn đường nguy hiểm, | 1-3-3   |                          |                            | Bộ CA     | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |                    |                                 |

Tập 2, Phần II: Chương trình hành động  
**Chương 5**

|   |  |  |       |  |  |       |                    |
|---|--|--|-------|--|--|-------|--------------------|
|   |  | và khi rẽ trái/hoặc rẽ phải, vv.   |       |  |  |       |                    |
|   |  | Tăng cường và củng cố cường chế giao thông cho các đối vi phạm là người lái xe trẻ tuổi                        | 1-3-4 |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|   |  | Tăng cường và củng cố giao thông cho các lái xe tải và xe buýt   | 1-3-5 |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
| 2 | Các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cường chế | Kiểm tra và thiết kế các mối quan hệ chung giữa hướng dẫn an toàn giao thông và các cường chế                  | 2-1-1 |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |
|   |  | Tình trạng của các đối tượng vi phạm hiện nay và kế hoạch thực hiện hướng dẫn an toàn giao thông/các cường chế | 2-1-2 |  |  | Bộ CA | Bộ GDDT<br>Bộ GTVT |

| Trình tự | Chương trình  | Các tiểu hợp phần chương trình  | Mã số các tiểu chương trình số No. | <b>Giai đoạn MILESTONE</b> |           | Cơ quan hữu quan | Cơ quan liên đới   | Ngân sách (triệu USD) |
|----------|---|---|------------------------------------|----------------------------|-----------|------------------|--------------------|-----------------------|
|          |   |   |                                    | 2008-2010                  | 2011-2012 |                  |                    |                       |
| 3        | Phối hợp giữa các cơ quan hữu quan trong việc hướng dẫn an toàn giao thông và cường chế | Kiểm tra và thiết kế cơ chế phối hợp giữa các cơ quan hữu quan một cách hiệu quả.   | 3-1-1                              |                            |           | Bộ CA            | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT | 13.2                  |
|          |   | Trình bày và trao đổi các quan điểm giữa các người tham gia về tình trạng hướng dẫn an toàn giao thông hiện nay và các hành vi cường chế.   | 3-1-2                              |                            |           | Bộ CA            | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT |                       |
|          |   | Trình bày, và trao đổi các quan điểm giữa các người tham gia về các vấn đề hỗ trợ giao thông hiện nay và quản lý giao thông liên quan đến hướng dẫn an toàn giao thông và cường chế | 3-1-3                              |                            |           | Bộ CA            | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT |                       |
| 4        | Lưu giữ và đánh giá hướng dẫn an toàn giao  | Kiểm tra cách lưu giữ một cách hiệu quả, sắp xếp và đánh giá hướng dẫn an toàn giao thông và các hoạt động cường chế là cơ sở xây dựng một hệ thống hiệu quả                        | 4-1-1                              |                            |           | Bộ CA            | Bộ GTVT            | 17.7                  |

|                           |  |  |       |  |  |         |                    |       |
|---------------------------|--|--|-------|--|--|---------|--------------------|-------|
|                           | thông và các hoạt động cưỡng chế   | Lưu giữ và sắp xếp các kết quả hoạt động hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế                                   | 4-1-2 |  |  | Bộ CA   | Bộ GTVT            |       |
|                           |  | Đánh giá các kết quả hoạt động hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế   | 4-1-3 |  |  | Bộ CA   | Bộ GTVT            |       |
| 5                         | Phát triển nguồn nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế            | Kiểm tra chính sách phát triển nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông, và lập kế hoạch phát triển nguồn nhân lực. | 5-1-1 |  |  | Bộ CA   | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT | 13.5  |
|                           |  | Phát triển nhân lực cho hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế (đào tạo cho người mới bắt đầu)                    | 5-1-2 |  |  | Bộ CA   | Bộ GTVT<br>Bộ GDDT |       |
| 6                         | Chuẩn bị và phát triển thiết bị cho việc hướng dẫn an toàn giao thông và cưỡng chế | Lập kế hoạch mua sắm thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế.                                      | 6-1-1 |  |  | Bộ CA   | Bộ GTVT            | 22.6  |
|                           |  | Thực hiện kế hoạch mua sắm thiết bị về hướng dẫn an toàn giao thông và các cưỡng chế                                 | 6-1-2 |  |  | Bộ CA   | Bộ GTVT            |       |
|                           |  | Hệ thống camera ITS giám sát trên một số quốc lộ chính   | 6-1-4 |  |  | Bộ CA   | Bộ GTVT            |       |
| 7                         | Chương trình của Thanh tra GTVT  | Nâng cao năng lực công tác   | 7     |  |  | Bộ GTVT | Cục ĐB,<br>Sở GTVT | 16.1  |
| Tổng cho các Chương trình |  |  |       |  |  |         |                    | 121.5 |
| Cộng thêm: Thiết bị       |  |  |       |  |  |         |                    | 206.1 |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## **6 KẾ HOẠCH GIÁO DỤC AN TOÀN GIAO THÔNG TRONG NHÀ TRƯỜNG VÀ PHÁT TRIỂN VĂN HOÁ AN TOÀN GIAO THÔNG TRONG CỘNG ĐỒNG**

### **6.1 Đề cương giáo dục ATGT và phát triển văn hoá ATGT**

Kế hoạch hành động giáo dục ATGT và phát triển văn hoá ATGT được đề xuất như sau:

#### **1) Giáo dục ATGT**

- (i) Hoàn thành và bổ sung chương trình giảng dạy về giáo dục ATGT trong các cơ sở đào tạo và giáo dục
- (ii) Phát động phong trào : “Trường học thực hiện văn hóa ATGT”
- (iii) Đào tạo và tái đào tạo các giáo viên ATGT trong trường học
- (iv) Hướng dẫn quản lý và đánh giá giáo dục ATGT trong trường học
- (v) Điều kiện về giáo dục về ATGT trong trường học
- (vi) Phát động phong trào truyền thông quốc gia: “ATGT cho mọi người ”
- (vii) Bổ sung công tác tuyên truyền ATGT vào các hoạt động của các đội tuyên truyền văn hoá lưu động cấp huyện.
- (viii) Nâng cao chất lượng giáo dục ATGT trên các phương tiện thông tin đại chúng cấp trung ương và các cấp địa phương.
- (ix) Thành lập hệ thống tuyên truyền ATGT cộng đồng với lực lượng đặc nhiệm chuyên nghiệp.
- (x) Tái đào tạo các quan chức của chính phủ ở các cấp của các Bộ và các ngành về nhiệm vụ chỉ đạo công tác giáo dục ATGT.

#### **2) Phát triển văn hóa ATGT**

Mục này liên quan đến phần giáo dục an toàn giao thông trong cộng đồng trong đó bao gồm các chiến dịch và tuyên truyền an toàn giao thông

- (i) Xây dựng một quỹ hoặc một cơ quan chịu trách nhiệm về văn hóa an toàn giao thông.
- (ii) Tăng cường công tác nghiên cứu triển khai.
- (iii) Tăng cường giáo dục nhận thức và ý thức về Văn hoá ATGT
- (iv) Nâng cao công tác phát triển nguồn nhân lực tập trung vào việc xây dựng năng lực qua các hoạt động hội thảo về văn hóa an toàn giao thông.
- (v) Tăng cường sự tham gia của cộng đồng vào phát triển mạng lưới văn hoá ATGT
- (vi) Xây dựng niềm tin trong cộng đồng về ưu tiên cho cộng đồng an toàn giao thông với các vấn đề sử dụng đường an toàn cao hơn.
- (vii) Xây dựng/ nâng cấp các tiêu chuẩn an toàn giao thông qua tuyên truyền và thông tin liên lạc.

- (viii) Xây dựng và tăng cường mức hợp tác và chia sẻ trách nhiệm hành động giữa các bên liên quan.
- (ix) Lập tiến độ theo dõi và báo cáo về tất cả các hành động trong kế hoạch đánh giá kết quả (các hoạt động chính và các thành công chính).

## **6.2 Kế hoạch hành động giáo dục An toàn giao thông**

### **1) Hoàn thành và bổ sung chương trình dạy ATGT trong nhà trường của Bộ GD&ĐT**

#### **(i) Bối cảnh**

Trong các năm vừa qua, công tác giáo dục ATGT đã được đưa vào chương trình giảng dạy của nhiều trường, đặc biệt ở các thành phố và thị xã với một số tài liệu hướng dẫn cho giáo viên và học sinh, tuy nhiên trong chương trình giảng dạy các cấp thời gian và hướng dẫn các hoạt động ngoại khóa về ATGT chưa được bố trí, chưa có tài liệu hướng dẫn để tích hợp giáo dục ATGT với các môn học khác và thiếu nội dung “chương trình giáo dục ATGT trong chương trình giảng dạy của các trường đào tạo sư phạm”.

#### **(1) Mục tiêu chung**

Xây dựng chương trình giảng dạy ATGT, tài liệu dạy và học với những giờ học cụ thể nhằm: cung cấp kiến thức cần thiết về ATGT; giúp học sinh có thái độ đúng với các vấn đề về ATGT; xây dựng một thói quen văn hóa khi tham gia GT; sẵn sàng là một người tuyên truyền về ATGT

#### **(2) Mục tiêu cụ thể**

Hoàn thiện chương trình giảng dạy, giáo dục ATGT và tài liệu học tập trong trường với các tiết học chính khoá và ngoại khoá; xây dựng học phần “phương pháp giáo dục ATGT trong các trường sư phạm”.

#### **(ii) Chiến lược thực hiện**

Đối với trường mẫu giáo, tiểu học, trung học cơ sở và trung học phổ thông: Chủ yếu tăng thời gian các hoạt động giảng dạy ngoại khoá và tích hợp giáo dục ATGT vào các môn học khác (địa lý, giáo dục công dân, tiếng Việt...). Đối với các cơ sở đào tạo (cao đẳng, đại học, dạy nghề) : tăng cường giáo dục ATGT vào các môn học thích hợp, hướng dẫn tổ chức các hoạt động ngoại khoá về ATGT trong sinh viên. Đối với các trường đào tạo sư phạm: xây dựng học phần “phương pháp giảng dạy ATGT” cho tất cả các cấp

#### **(iii) Thành phần chương trình**

- (1) Bổ sung các nội dung chương trình giảng dạy và hướng dẫn thực hiện ATGT theo hướng:

| Cấp học         | Số tiết | Số tiết ngoại khoá | Biên soạn các tài liệu tích hợp GD ATGT vào trong các môn học, hoạt động |
|-----------------|---------|--------------------|--|
| Tiểu học        | 6       | 4                  | Tiếng Việt, nghiên cứu xã hội - tự nhiên; đạo đức                        |
| Trung học cơ sở | 2       | 4                  | Địa lý, giáo dục công dân, văn học                                       |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| Trung học phổ thông                             | 1  | 4 | Địa lý, giáo dục công dân, văn học        |
| Đại học, cao đẳng, trung cấp và trường dạy nghề | 1 buổi học (4 tiết, chưa kể các tiết học ngoại khoá) |   | Giáo dục pháp luật, Một số hoạt động khác |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

- (2) Xây dựng chương trình tích hợp ATGT vào các môn chuyên ngành của đào tạo nghề.
- (3) Xây dựng chương trình giảng dạy tích hợp kiến thức ATGT vào các học phần của chương trình đào tạo Đại học và Cao đẳng.
- (4) Xây dựng chương trình, biên soạn hướng dẫn giảng dạy học phần “phương pháp giảng dạy ATGT trong các trường đại học, cao đẳng sư phạm.

#### (iv) Kế hoạch thực hiện

Bảng 6.2.1 cho thấy kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.1 Kế hoạch thực hiện**

| Thành phần chương trình   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|
| 1. Bổ sung và hoàn thiện chương trình, bao gồm :<br>- Các tiết giảng dạy.<br>- Các tiết kết hợp.<br>- Các hoạt động ngoại khoá. |      |      |      |      |
| 2. Hướng dẫn kết hợp giáo dục ATGT vào 9 môn (3 cấp) và các hoạt động ngoại khoá.   |      |      |      |      |
| 3. Hướng dẫn kết hợp các nội dung giáo dục ATGT ở các cấp đại học, cao đẳng và dạy nghề và các hoạt động ngoại khoá khác        |      |      |      |      |
| 4. Thử nghiệm, đánh giá tài liệu hướng dẫn và giảng dạy   |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### (v) Dự toán chi phí

Chi phí dự toán để hoàn thành và bổ sung chương trình giảng dạy và giáo dục ATGT vào khoảng 0.026 triệu đôla cho thời gian kế hoạch 5 năm được minh hoạ ở bảng 6.2.2.

**Bảng 6.2.2 Chi phí dự toán để hoàn thành và bổ sung chương trình giảng dạy giáo dục ATGT**

(ĐVT: 1000USD)

|   | Hạng mục  | Chi phí dự toán |
|---|---|-----------------|
| 1 | Bổ sung nội dung và hoàn thành (a) chương trình giảng dạy, (b) chương trình tích hợp và các hoạt động ngoài trời. | 4               |
| 2 | Hướng dẫn kết hợp giáo dục ATGT vào 9 môn học (3 cấp độ) và các hoạt động ngoại khóa                              | 6               |
| 3 | Hướng dẫn kết hợp giáo dục ATGT vào các môn của các cấp đại học, cao đẳng và dạy nghề                             | 5               |
| 4 | Hướng dẫn giảng dạy và triển khai chương trình qua các biện pháp giáo dục an toàn giao thông tại các học viện...  | 12              |
|   | Tổng cộng   | 27              |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 2) Phát động phong trào “Trường học thực hiện văn hoá ATGT”

### (i) Bối cảnh

Việc phát động phong trào xây dựng “Trường học thực hiện văn hoá ATGT” là bước tiếp theo trong phong trào “Học sinh sinh viên gương mẫu thực hiện và vận động gia đình chấp hành nghiêm túc luật giao thông” của Bộ giáo dục và đào tạo (theo chỉ thị số 52/2007/CT-BGDĐT ngày 31/8/2007 được phát động ngày 12/9/2007) và xây dựng “Trường học an toàn, phòng chống tai nạn thương tích” (theo Quyết định 4458/QĐ GD-ĐT ngày 22/7/2007 của Bộ trưởng Bộ GD-ĐT). Việc xây dựng trường học thực hiện văn hoá ATGT sẽ giúp mỗi cơ sở đào tạo trở thành một hạt nhân tích cực trong việc xây dựng cách ứng xử văn hoá ATGT và giải quyết các vấn đề ATGT công cộng.

#### (1) Mục tiêu chung

Tạo một chuyển biến tích cực trong sự nhận thức, ứng xử và kỹ năng tham gia giao thông của giáo viên và học sinh, duy trì trật tự và ATGT trong lĩnh vực giáo dục. Mô hình này sẽ được lan rộng từ trường đến xã hội.

#### (2) Mục tiêu cụ thể

Đưa các khẩu hiệu, ứng xử văn hoá an toàn giao thông vào các hoạt động của trường học để giáo viên, cán bộ và học sinh nhớ và ứng xử theo.

### (ii) Chiến lược thực hiện

Cùng với việc phát động phong trào trường học thực hiện văn hóa an toàn giao thông là khuyến khích thiết kế, tổ chức các hoạt động theo chủ đề văn hóa an toàn giao thông, giáo viên và học sinh sẽ có cơ hội học và thực hiện văn hóa an toàn giao thông. Cách ứng xử văn hóa an toàn giao thông cần phù hợp với giáo viên và học sinh trong điều kiện GT cụ thể của địa phương. Cần có cơ chế để đánh giá việc thực hiện, như vậy cuộc vận động sẽ đi vào cuộc sống.

### (iii) Thành phần chương trình

Bảng 6.2.3 trình bày kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.3 Kế hoạch thực hiện Phát động phong trào  
 “Trường học thực hiện văn hoá ATGT”**

| Thành phần chương trình   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|
| (1) Xây dựng các nội dung và yêu cầu đối với “Trường học thực hiện văn hóa an toàn giao thông”.   |      |      |      |      |
| (2) Tập hợp các nhà giáo, nhà báo, nghệ sĩ để sang tác ấn phẩm về trường văn hóa an toàn giao thông và tổ chức in các ấn phẩm này.                                    |      |      |      |      |
| (3) Các cơ quan giáo dục, thiết kế và tổ chức các hoạt động để thực hiện văn hóa an toàn giao thông trong (tọa đàm, các hoạt động sử dụng cờ, biểu ngữ, lễ ký kết...) |      |      |      |      |
| (4) Tổ chức lễ phát động phong trào “trường học thực hiện văn hóa an toàn giao thông” và phát thanh trên các phương tiện thông tin đại chúng                          |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iv) Dự tính chi phí**

Chi phí dự tính về việc phát động chiến dịch phát động thực hiện văn hoá an toàn giao thông trong các trường học vào khoảng 0,4 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, như đã minh họa ở hình 6.2.4.

**Bảng 6.2.4 Dự tính chi phí về phát động phong trào về văn hóa an toàn giao thông trong trường học**

(Đơn vị: 1000USD)

|   | Hạng mục chi phí   | Dự tính chi phí | Ghi chú                                    |
|---|--|-----------------|--|
| 1 | Xây dựng nội dung, yêu cầu và điều lệ về trường văn hóa an toàn giao thông                                       | 2               |  |
| 2 | Hướng dẫn kết hợp giáo dục ATGT vào 9 môn học (3 cấp độ) và các hoạt động ngoại khóa                             | 215             | Thực hiện chương trình tại 500 trường điểm |
| 3 | Hướng dẫn kết hợp giáo dục ATGT vào các môn của các cấp cấp đại học, cao đẳng và dạy nghề                        | 150             | Thực hiện chương trình tại 500 trường điểm |
| 4 | Hướng dẫn giảng dạy và triển khai chương trình qua các biện pháp giáo dục an toàn giao thông tại các học viện... | 28              | Phát động tại 14 địa điểm                  |
| 5 | Hướng dẫn kết hợp giáo dục ATGT vào 9 môn học (3 cấp độ) và các hoạt động ngoại khóa                             | 5               | Bao hàm toàn quốc                          |
|   | Tổng cộng  | 400             |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**3) Đào tạo và tái đào tạo các giáo viên phụ trách về giáo dục ATGT trong nhà trường**

**(i) Bối cảnh**

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

**(1) Mục tiêu chung**

Cung cấp các giáo viên có kiến thức và có năng lực giảng dạy, tổ chức các hoạt động giáo dục ATGT ở các trường

**(2) Mục tiêu cụ thể**

Mỗi giáo viên giảng dạy ATGT phải nắm được các vấn đề chung về ATGT và các vấn đề cấp thiết của ATGT ở địa bàn giảng dạy. Họ phải biết cách hướng dẫn học sinh tham gia GT và tuyên truyền ATGT trong cộng đồng trong khả năng có thể.

**(ii) Chiến lược thực hiện**

**(1) 3 cấp tái đào tạo:**

- Các giáo viên nòng cốt đào tạo các giảng viên



- Giáo viên trực tiếp giảng dạy ATGT
  - Các GV khác.
- (2) Thiết kế nội dung, phương pháp đào tạo bồi dưỡng giáo dục ATGT cho giáo viên
- (3) Xây dựng học phần chi tiết “Phương pháp giáo dục ATGT” ở các trường đào tạo sư phạm ở các cấp đào tạo như trung học, cao đẳng, đại học để đào tạo các giáo viên mẫu giáo, tiểu học, THCS, THPT để quá trình giáo dục ATGT được thực hiện đồng bộ.

**(iii) Thành phần chương trình**

Bảng 6.2.5 trình bày kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.5 Kế hoạch thực hiện**

| Thành phần chương trình   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|
| 1. Xây dựng 9 chương trình về “Phương pháp luận giáo dục ATGT” cho 3 cấp đào tạo sư phạm. |      |      |      |      |
| 2. Dạy thí điểm.  |      |      |      |      |
| 3. Biên soạn chương trình đào tạo cho giáo viên về ATGT và giáo dục ATGT.                 |      |      |      |      |
| 4. Tổ chức các khóa đào tạo:  |      |      |      |      |
| - Khóa đào tạo cho các giáo viên chính của các trường mẫu giáo, tiểu học, THCS, THPT.     |      |      |      |      |
| - Khóa đào tạo cho các giáo viên chính của các cấp trường dạy nghề, cao đẳng và đại học.  |      |      |      |      |
| - Khóa đào tạo cho các giáo viên nòng cốt, giảng viên ở các địa phương                    |      |      |      |      |
| - Khóa đào tạo cho các giáo viên còn lại  |      |      |      |      |
| 5. Đánh giá   |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iv) Dự toán chi phí**

Dự toán chi phí cho việc đào tạo và tái đào tạo các giáo viên trong nhiệm vụ giáo dục ATGT được ước lượng khoảng 3,47 triệu USD cho giai đoạn kế hoạch hành động 5 năm, được chỉ ra trong bảng 6.2.6.

**Bảng 6.2.6 Dự toán chi phí cho việc đào tạo và tái đào tạo các giáo viên**

(ĐVT: 1000USD)

|      | Hạng mục chi phí  | Chi phí dự toán | Ghi chú              |
|------|---|-----------------|----------------------|
| 1    | Xây dựng 9 chương trình về “Phương pháp luận giáo dục ATGT” cho 3 cấp đào tạo sư phạm (700 USD/mỗi cấp)   | 20              | 3 mức đào tạo cơ bản |
| 2    | Các chương trình thí điểm (2.000 USD/chương trình)  | 30              | 15 chương trình      |
| 3    | Biên soạn chương trình tái đào tạo cho giáo viên về ATGT và giáo dục ATGT tại tất cả các cấp trường. (700 USD/chương trình , 5 chương trình)  | 5               | 5 chương trình       |
| 4    | Tổ chức các khóa đào tạo  |                 |                      |
| 4.1  | Khóa đào tạo cho các giáo viên chính của các cấp mẫu giáo, tiểu học, THCS, THPT (2 days)  | 17              | Khóa 2 ngày          |
| 4.2  | Khóa đào tạo cho các giáo viên chính của các cấp trường dạy nghề, cao đẳng và đại học ( 2 days)   | 30              | Khóa 2 ngày          |
| 4.3  | Các khóa địa phương:<br>- Cho các giáo viên trực tiếp giảng dạy ( 2 ngày; giáo viên mẫu giáo, tiểu học, THCS, THPT)<br>- Khóa đào tạo cho các giáo viên còn lại ( 1 ngày, trong năm 2012) | 2,900           | Khoá 2 ngày          |
|      |   | 4,000           | Khóa 1 ngày          |
| Tổng |   | 3,452           |                      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### 4) Hướng dẫn quản lý và đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học

##### (i) Bối cảnh

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

##### (1) Mục tiêu chung

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

##### (2) Mục tiêu cụ thể

Đề xuất tiêu chí cho các trường đảm bảo ATGT, vùng ATGT trường học: về giao thông khu vực quanh trường, về hướng dẫn giao thông cho giáo viên, phụ huynh và học sinh khi đi và về. Đề xuất tiêu chí đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông của học sinh và tiêu chí đánh giá kết quả giáo dục an toàn giao thông của các cơ sở giáo dục.

##### (ii) Chiến lược thực hiện

Các yêu cầu để đảm bảo an toàn giao thông trong môi trường trường học cần tiếp cận các tiêu chuẩn của trường học đạt chuẩn quốc gia, giai đoạn sau có thể bổ sung thêm các tiêu chí về trường học an toàn và thân thiện. Tiêu chí được đề xuất phải khả thi.

**(iii) Thành phần chương trình**

Bảng 6.2.7 trình bày kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.7 Kế hoạch thực hiện và lịch trình Hướng dẫn quản lý và đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học**

| Thành phần chương trình  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|------|------|------|------|
| 1. Xây dựng tiêu chuẩn về đảm bảo an toàn giao thông trong trường học.   |      |      |      |      |
| 2. Nghiên cứu việc đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông của một số nước, xây dựng biểu mẫu và cơ cấu đánh giá giáo dục an toàn giao thông của học sinh. |      |      |      |      |
| 3. Xây dựng tiêu chí đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông của các cơ sở giáo dục.   |      |      |      |      |
| 4. Áp dụng thí điểm tiêu chí, cơ cấu đánh giá và tổ chức đánh giá.   |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iv) Dự tính chi phí**

Chi phí dự tính về hướng dẫn quản lý và đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học là khoảng 0,20 triệu USD cho kế hoạch hành động 5 năm hành động như minh họa ở bảng 6.2.8.

**Bảng 6.2.8 Dự tính chi phí về hướng dẫn đánh giá và quản lý công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học**

(Đơn vị tính: 1000USD)

|   | Hạng mục chi phí  | Chi phí dự tính |
|---|---|-----------------|
| 1 | Xây dựng tiêu chuẩn về an toàn giao thông trong trường học  | 4               |
| 2 | Nghiên cứu công tác đánh giá giáo dục an toàn giao thông của các nước khác, xây dựng cơ chế đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông của trường học. | 5               |
| 3 | Xây dựng tiêu chí đánh giá công tác giáo dục an toàn giao thông của các cơ sở giáo dục  | 5               |
| 4 | Áp dụng thí điểm các tiêu chí, cơ cấu đánh giá và tổ chức đánh giá.   | 10              |
|   | <b>Tổng</b>   | <b>24</b>       |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**5) Thẻ chế hoá và phát triển các điều kiện đảm bảo giáo dục an toàn giao thông trong trường học**

**(i) Bối cảnh**

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

**(1) Mục tiêu**

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

(2) Mục tiêu cụ thể

Ban hành các văn bản điều chỉnh các yêu cầu, nội dung, phương pháp, thời gian và lực lượng thực hiện công tác giáo dục an toàn giao thông trong các trường học, điều chỉnh các yêu cầu về môi trường giáo dục, tạo vùng ATGT trường học, danh mục tài liệu, cơ sở vật chất,... cho công tác giáo dục an toàn giao thông. Xây dựng kế hoạch để trợ giúp cơ sở vật chất của các cơ sở giáo dục.

**(ii) Chiến lược thực hiện**

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

**(iii) Các thành phần và kế hoạch thực hiện**

**Bảng 6.2.9 Kế hoạch và lịch trình thực hiện thể chế hoá và phát triển các điều kiện đảm bảo giáo dục an toàn giao thông trong trường học**

| Thành phần chương trình   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|
| 1. Xây dựng các văn bản đã thể chế hóa về công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học   |      |      |      |      |
| 2. Lập danh mục đầy đủ và danh mục tối thiểu về tài liệu và trang thiết bị.   |      |      |      |      |
| 3. Chỉ đạo việc phát triển mô hình cơ sở vật chất cho công tác giáo dục an toàn giao thông, bao gồm: môi trường để đảm bảo an toàn giao thông ( chiến lược 2, nhiệm vụ 2, hoạt động 1), tài liệu, trang thiết bị, sử dụng thí điểm tài liệu, trang thiết bị, môi trường và đánh giá mô hình |      |      |      |      |
| 4. Xây dựng kế hoạch và trợ giúp; cung cấp tài liệu giáo dục an toàn giao thông cho tất cả các cấp trường học( tối thiểu)   |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iv) Dự tính chi phí**

Chi phí dự tính để tạo điều kiện đảm bảo an toàn giao thông trong trường học được dự tính khoảng 2.20 triệu USD cho kế hoạch hành động 5 năm, như đã trình bày ở bảng 6.2.10.

**Bảng 6.2.9 Dự tính chi phí tạo điều kiện để đảm bảo an toàn giao thông trong trường học**  
 (Đơn vị tính: 1000USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**6) Phát động phong trào cổ động bằng phương tiện thông tin đại chúng trên toàn quốc về “ATGT cho thế hệ trẻ”**

**(i) Bối cảnh**

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

**(1) Mục tiêu chung**

Qua các cuộc vận động, phương tiện thông tin đại chúng, tạo lên một sự chuyển biến trong nhận thức, thái độ và hành vi ứng xử của người dân khi tham gia giao thông và xử lý các vấn đề giao thông.

**(2) Mục tiêu cụ thể**

Thông qua các thông điệp ngắn gọn, ấn tượng và dễ nhớ để sử dụng thuộc lòng hàng ngày để tác động đến ý thức người dân về ATGT

**(ii) Chiến lược thực hiện**

Các thông điệp ATGT và một số tình huống giao thông cần được lặp lại và củng cố để tác động nhân dân qua nhiều kênh: sách báo, video, radio, truyền hình, sự kiện lớn... ở mọi lúc, mọi nơi; đặc biệt qua phương tiện thông tin đại chúng: Tivi, đài trong những “thời gian vàng”. Điều cần thiết là phải có sách báo xuất bản đẹp, hấp dẫn, nếu là tổ chức sự kiện cần sự xuất hiện của những người nổi tiếng để thu hút sự chú ý của nhân dân.

**(iii) Thành phần chương trình**

Bảng 6.2.11 cho thấy kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.11 Kế hoạch thực hiện Phát động phong trào cổ động bằng phương tiện thông tin đại chúng trên toàn quốc về “ATGT cho thế hệ trẻ”**

| Thành phần chương trình   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|
| 1. Xây dựng nội dung và yêu cầu cho chiến dịch truyền thông quốc gia bằng thông tin đại chúng.  |      |      |      |      |
| 2. Tập hợp nghệ sỹ để sáng tác các thông điệp và ấn phẩm về “ATGT cho mọi người” và tổ chức sản xuất các ấn phẩm( cung cấp 400 xã, phường của 5 tỉnh và thành phố thí điểm) |      |      |      |      |
| 3. Phát động cuộc vận động ở 5 tỉnh và thành phố và phát thanh truyền hình lễ phát động ở cấp nhà nước và cấp địa phương.   |      |      |      |      |
| 4. Đào tạo sau khi phát động cuộc vận động.   |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

**(iv) Dự tính chi phí**

Chi phí dự tính cho việc phát động cuộc vận động trên thông tin đại chúng khoảng 0,240 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, minh họa ở bảng 6.4.2

**Bảng 6.2.12 Dự tính chi phí về phát động cuộc vận động toàn quốc thông qua các phương tiện thông tin đại chúng**

(Đơn vị: 1000USD)

|   | Hạng mục chi phí   | Chi phí dự tính | Ghi chú   |
|---|--|-----------------|---|
| 1 | Xây dựng nội dung, yêu cầu của chiến dịch truyền thông quốc gia về ATGT và văn hóa ATGT  | 3               |   |
| 2 | Tập hợp nghệ sỹ để sáng tác các thông điệp ATGT và các ấn phẩm( biểu tượng, khẩu hiệu, bài hát, tranh, tranh áp phích) và sản xuất các ấn phẩm( cho 400 xã, phường của 5 tỉnh và thành phố thí điểm) | 215             | Phân phát cho 400 xã/phường từ 5 tỉnh và thành phố làm điểm |
| 3 | Phát động chiến dịch truyền thông ở cấp tỉnh và thành phố( 5 điểm, 400USD/điểm), truyền hình lễ phát động( 700USD/điểm)  | 15              |   |
| 4 | Các khóa đào tạo sau chiến dịch truyền thông (400xã, 2 người/xã, 50 người/khóa, 16 khóa chi phí 5.500.000VND/khóa)   | 7               | (400 xã, 2 người/xã, 50 người/khoá, 16 khoá)                |
|   | Tổng   | 240             |   |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**7) Giới thiệu các nội dung tuyên truyền ATGT vào các hoạt động của các đội tuyên truyền văn hóa lưu động ở cấp huyện**

**(i) Bối cảnh**

Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 coi công tác tuyên truyền và phổ biến ATGT là một biện pháp hàng đầu trong giai đoạn này. Chỉ thị số 07/2008/CT-BGTVT ngày 30/5/2007 coi công tác phổ biến luật giao thông và vận tải trong giai đoạn 2008-2012 cũng xác định việc phổ biến luật GTVT là một biện pháp có hiệu

quả để xây dựng cách sống văn hóa ATGT. Trong thực tế, ATGT và thông tin ATGT vẫn chưa được sử dụng rộng rãi, đặc biệt là đối với nhân dân ở vùng xa và vùng khó khăn. Trong khi đó, với chức năng của mình, đội tuyên truyền lưu động cũng cần và có thể thực hiện nhiệm vụ này.

**(1) Mục tiêu chung**

Củng cố và tăng cường năng lực của các đội tuyên truyền văn hoá lưu động thuộc các trung tâm văn hóa cấp huyện

**(2) Mục tiêu cụ thể**

Các đội tuyên truyền văn hóa lưu động sẽ trực tiếp cung cấp cho nhân dân các thông tin cơ bản về ATGT và văn hóa ATGT với các phương pháp và hình thức dễ hiểu, trong thời gian thích hợp. Đối với các khu vực xa và khó khăn, có thể sử dụng xe tuyên truyền.

**(ii) Chiến lược thực hiện**

Xây dựng các chủ đề đặc biệt của ATGT vào các nội dung của các hoạt động của đội tuyên truyền lưu động và áp dụng các phương pháp tác động qua lại, tăng cường sự tham gia của nhân dân (hỏi-đáp, thi, lựa chọn cách ứng xử, v...v) để nội dung tuyên truyền dễ đi vào lòng người.

**(iii) Thành phần chương trình**

Bảng 6.2.13 cho thấy kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.13 Kế hoạch và lịch trình đưa nội dung tuyên truyền ATGT vào hoạt động của các đội tuyên truyền văn hóa lưu động ở cấp huyện**

| Thành phần chương trình   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|
| 1. Xây dựng nội dung tuyên truyền cho các đội tuyên truyền văn hoá lưu động.  |      |      |      |      |
| 2. Cung cấp tài liệu và trang thiết bị cho các hoạt động tuyên truyền lưu động ( 50USD tài liệu và trang thiết bị cho mỗi huyện, cộng các xe đến các vùng sâu vùng xa và vùng núi – 50/500huyện). |      |      |      |      |
| 3. Đào tạo cán bộ tuyên truyền  |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iv) Dự tính chi phí**

Chi phí dự tính cho việc giới thiệu các nội dung tuyên truyền ATGT vào các hoạt động văn hóa cổ động khoảng 2,6 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, như minh họa ở bảng 6.2.14.

**Bảng 6.2.14 Dự tính chi phí cho việc giới thiệu các nội dung ATGT vào các hoạt động văn hóa cổ động**

(Đơn vị: 1000USD)

|   | Hạng mục chi phí   | Thời gian | Chi phí dự tính  |
|---|--|-----------|--|
| 1 | Xây dựng nội dung tuyên truyền cho các đội tuyên truyền văn hoá lưu động       | 30        |  |
| 2 | Cung cấp thông tin và trang thiết bị cho các đội tuyên truyền văn hoá lưu động | 2,500     | (Các tài liệu và thiết bị trị giá trị 50 USD cho mỗi huyện; và xe đi thăm các vùng núi, vùng sâu, 500 huyện) |
| 3 | Đào tạo các đội tuyên truyền văn hoá lưu động                                  | 70        | (2 người/quận; 17 khoá)  |
|   | Tổng   | 2,600     |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### **8) Nâng cao hiệu quả của chương trình ATGT qua phương tiện thông tin đại chúng ở cấp trung ương và cấp địa phương**

#### **(i) Bối cảnh**

Trong số các kênh thông tin đại chúng hiện nay, truyền hình và phát thanh được coi là công cụ hàng đầu về thông tin truyền thông, về khoảng cách không gian tác động, về hiệu quả truyền thông đến đông đảo khán thính giả. Tuy nhiên, hiện tại, vẫn còn một số hạn chế trong chương trình ATGT qua đài phát thanh và vô tuyến truyền hình. Các chương trình về ATGT được tuyên truyền còn đơn điệu, thiếu hấp dẫn về nội dung và hình thức tuyên truyền. ở Tổng điều kiện hiện nay, có thể và cần phải cải tiến, nâng cao chất lượng các chương trình tuyên truyền về ATGT trên đài phát thanh và vô tuyến truyền hình.

#### **(1) Mục tiêu chung**

Xây dựng một kênh thông tin ( bao gồm cả kênh bằng lời và kênh hình ) được cập nhật hàng ngày và nhằm phổ biến thông tin về ATGT, và văn hoá ATGT trên toàn quốc. Kênh này sẽ được truyền trên đài phát thanh, truyền hình trung ương và được các đài địa phương tiếp sóng. Tăng thời gian phát thanh trên các đài phát thanh, truyền hình và bổ xung thêm các chuyên mục mới trong chương trình ATGT hiện nay.

#### **(2) Mục tiêu cụ thể**

Xây dựng các chương trình có tác động tương tác với khán giả, đến tận hộ gia đình và cộng đồng trên cơ sở có sự tham gia đầy đủ của những người tham gia giao thông, cơ quan quản lý GT trên các lĩnh vực, các chuyên gia. Thiết kế các chương trình với nội dung khoa học và giáo dục, coi đó là phương tiện chính để truyền đạt luật giao thông, Văn hoá ATGT.

#### **(ii) Chiến lược thực hiện**

Để thực hiện các mục tiêu cụ thể trên, các nhà thiết kế chương trình ATGT phải là những người có kinh nghiệm ở nhiều lĩnh vực khác nhau, như cảnh sát giao thông, nhà văn hóa, biên tập viên đài phát thanh, truyền hình, đại diện nhân dân và những người có khả năng thiết kế các chương trình hấp dẫn và hay. Chương trình sẽ bao gồm một lịch trình phát sóng trong “Thời gian vàng”. Các chương trình này



phải được phát lại trong ngày

**(iii) Thành phần chương trình**

Bảng 6.2.15 cho thấy kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.15 Kế hoạch thực hiện và thời biểu**

| Thành phần chương trình  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|------|------|------|------|
| 1. Xây dựng một cơ cấu, trong đó các bên tham gia sẽ làm việc cùng nhau để thiết kế nội dung các chương trình ATGT.  |      |      |      |      |
| 2. Nâng cao trình độ thực tế của biên tập viên và/ hoặc phóng viên tham gia trong công tác xây dựng các chương trình ATGT và cho họ được đào tạo về thông tin tương tác (264 người – 8 lớp). |      |      |      |      |
| 3. Đưa các chương trình đã thiết kế và phát thử nghiệm dưới cơ cấu mới và sử dụng phương pháp mới (gồm các đài phát thanh, truyền hình) và phát thử.   |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

**(iv) Dự tính chi phí**

Chi phí dự tính cho việc sử dụng phương tiện thông tin đại chúng để nâng cao hiệu quả của chương trình ATGT khoảng 0,24 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, như minh họa ở bảng 6.2.16

**Bảng 6.2.16 Dự tính chi phí để nâng cao hiệu quả của chương trình ATGT qua phương tiện thông tin đại chúng**

(Đơn vị: 1000USD)

|   | Hạng mục chi phí  | Chi phí dự tính | Remarks                                 |
|---|---|-----------------|---|
| 1 | Xây dựng một cơ cấu mới, trong đó các lĩnh vực khác nhau sẽ cùng nhau làm việc để thiết kế nội dung các chương trình giáo dục ATGT        | 5               | Hội thảo, xây dựng đồng bộ hệ thống mới |
| 2 | Nâng cao trình độ thực tiễn và ... đào tạo các biên tập viên và/ hoặc cộng tác viên của đài phát thanh và vô tuyến truyền hình            | 5               | Tổng số 264 người học, 8 lớp            |
| 3 | Đưa các chương trình đã thiết kế vào phát thử nghiệm, dưới cơ cấu mới và sử dụng phương pháp mới (đài phát thanh và vô tuyến truyền hình) | 19              |   |
|   | <b>Tổng</b>   | <b>29</b>       |   |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**9) Xây dựng một mạng lưới tuyên truyền ATGT, gồm có các nguồn nhân lực chuyên nghiệp**

**(i) Bối cảnh**

Công tác tuyên truyền ATGT cộng đồng hiện thường được tổ chức vào tháng 9, là tháng ATGT quốc gia. Mức độ, nội dung và hình thức của hoạt động này còn phụ thuộc nhiều vào chức năng, hoạt động của tổ chức giao thông, các Vụ, các Bộ v...v và chưa có quy định nhất quán. Mặc dù các xã và phường đã được phân công phổ biến thông tin về ATGT song vẫn không có đủ cán bộ chuyên trách để xây dựng kế hoạch tuyên truyền hàng năm và để sau đó thực hiện. Việc này đòi hỏi một dự án xây dựng một hệ thống tuyên truyền giáo dục ATGT cho cộng đồng.

(1) Mục tiêu chung

Xây dựng điều lệ về cơ cấu tổ chức cho việc thực hiện các hành động tuyên truyền ATGT trên cơ sở cộng đồng nhằm xây dựng một mạng lưới tuyên truyền cấp cộng đồng, phát triển một nhóm biên tập chuyên trách và cộng tác viên để thực hiện chương trình ATGT cộng đồng có hiệu quả.

(2) Mục tiêu cụ thể

Đề xuất tổ chức các cán bộ tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp. Đây là lực lượng có chức năng, nhiệm vụ riêng và điều kiện làm việc; thực hiện thí điểm là một bước để mở rộng các hoạt động của các cán bộ chuyên nghiệp này.

**(ii) Chiến lược thực hiện**

Tổ chức các cán bộ tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp trong cộng đồng trên cơ sở nguồn nhân lực hiện có. Cảnh sát giao thông có thể là một nguồn ứng viên tốt cho nhiệm vụ này vì có kiến thức chuyên môn về luật giao thông và ATGT. Đội ngũ này sẽ được giao nhận chức năng nhiệm vụ cụ thể và các điều kiện làm việc để thực hiện thành công các nhiệm vụ được giao. Mặt khác, cần phải có một mạng lưới đội ngũ cộng tác viên thực hiện nhiệm vụ trên.

**(iii) Thành phần chương trình**

Bảng 6.2.17 cho thấy kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.17 Kế hoạch thực hiện thiết lập mạng lưới giáo dục ATGT chuyên nghiệp**

| Thành phần chương trình   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|
| (1) Dự thảo và công bố chính thức điều lệ về tổ chức lực lượng và các hoạt động của các tuyên truyền viên chuyên nghiệp trong cộng đồng<br>Đề xuất nội dung của chương trình, phương pháp tuyên truyền ATGT cộng đồng |      |      |      |      |
| (2) Tổ chức thực hiện thí điểm các hoạt động của các tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp trong cộng đồng (6xã).   |      |      |      |      |
| (3) Mở rộng hoạt động tuyên truyền ATGT tại cộng đồng trên phạm vi toàn quốc.   |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iv) Dự tính chi phí**

Chi phí cho việc thành lập mạng lưới tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp khoảng 2,13 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, như đã trình bày ở bảng 6.2.18.

**Bảng 6.2.18 Dự tính chi phí cho việc thành lập mạng lưới tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp**

(Đơn vị: 1000USD)

|   | Hạng mục chi phí   | Chi phí dự tính | Ghi chú |
|---|--|-----------------|---------|
| 1 | Xây dựng điều lệ về tổ chức lực lượng và các hoạt động của tuyên truyền viên ATGT chuyên nghiệp; đề xuất nội dung và phương pháp của công tác tuyên truyền giáo dục ATGT cộng đồng . | 10              |         |
| 2 | Tổ chức thực hiện thí điểm các hoạt động của tuyên truyền ATGT ở 6 xã.   | 20              | 6 xã    |
| 3 | Mở rộng các hoạt động tuyên truyền   | 2,100           |         |
|   | <b>Tổng</b>  | <b>2,130</b>    |         |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## **10) Tái đào tạo lãnh đạo các cơ quan, các bộ, ngành và các tổ chức có liên quan về ATGT**

### **(i) Bối cảnh**

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

#### **(1) Mục tiêu chung**

Tăng cường sự nhận thức về tầm quan trọng, sự cần thiết của công tác giáo dục ATGT cho lãnh đạo cơ quan, và các tổ chức, tăng cường năng lực hợp tác giữa các cơ quan hữu quan để chỉ đạo và quản lý công tác giáo dục ATGT.

#### **(2) Mục tiêu cụ thể**

Cung cấp các nhà lãnh đạo của các cơ quan, tổ chức, và Bộ ngành từ trung ương đến địa phương các thông tin cơ bản về ATGT và nội dung về phương pháp chủ đạo công tác giáo dục ATGT cộng đồng.

### **(ii) Chiến lược thực hiện**

Đối với lãnh đạo, nội dung đào tạo nên được lựa chọn từ các tài liệu giá trị từ các nguồn trong và ngoài nước, với nội dung cơ bản về giáo dục ATGT và quản lý tuyên truyền giáo dục ATGT cộng đồng. Các cơ quan hữu quan cần hợp tác để thực hiện nhiệm vụ này.

### **(iii) Thành phần chương trình**

Bảng 6.2.19 cho thấy kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.2.19 Kế hoạch và lịch trình thực hiện Tái đào tạo lãnh đạo các cơ quan, các bộ, ngành và các tổ chức có liên quan về ATGT**

| Thành phần chương trình   | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|------|------|------|------|
| 1. Biên soạn nội dung và tài liệu để chỉ đạo công tác giáo dục ATGT cộng đồng |      |      |      |      |
| 2. Tổ chức các khóa đào tạo:  |      |      |      |      |
| - Các khóa cho cán bộ cấp trung ương (2 lần).                                 |      |      |      |      |
| - Các khóa cho cán bộ tỉnh (2 lần, 14người/tỉnh).                             |      |      |      |      |
| - Các khóa cho cán bộ huyện (2 lần, 13người/huyện).                           |      |      |      |      |
| - Các khóa cho cán bộ xã (2 lần, 6người/xã).                                  |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(iv) Dự tính chi phí**

Chi phí cho công tác tái đào tạo các nhà lãnh đạo của các tổ chức liên quan khoảng 1,048 triệu USD cho thời gian thực hiện kế hoạch hành động 5 năm, như đã trình bày ở bảng 6.2.20

**Bảng 6.2.20 Dự tính chi phí cho việc thành lập mạng lưới tuyên truyền ATGT chuyên nghiệp**

(Đơn vị: 1000USD)

|   | Hạng mục chi phí   | Chi phí dự tính |                        |
|---|--|-----------------|------------------------|
| 1 | Biên soạn nội dung và tài liệu cho việc chỉ đạo công tác giáo dục ATGT cộng đồng | 8               |                        |
| 2 | Tổ chức các khóa đào tạo   |                 |                        |
|   | - Các khóa cho cán bộ tỉnh (2 lần, 14người/tỉnh).                                | 1               | 2 khoá, 30 người/khoá  |
|   | - Các khóa cán bộ cấp trung ương (2 lần, 2 người/ khoá)                          | 15              | 2 khoá, 14 người/tỉnh  |
|   | - Các khóa cho cán bộ huyện (2 lần, 13người/huyện).                              | 124             | 2 khoá, 13 người/huyện |
|   | - Các khóa cho cán bộ xã (2 lần, 6 người/xã).                                    | 900             | 2 khoá, 6 người/xã     |
|   | Tổng kinh phí  | 1,048           |                        |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**6.3 Phát triển văn hoá an toàn giao thông tại cộng đồng**

Như đã nêu trong kế hoạch tổng thể, tầm nhìn bao quát của kế hoạch tổng thể nhằm đạt được “Một xã hội giao thông đầy tình người và không có tai nạn giao thông”. Do nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông chủ yếu là hành vi của người tham gia giao thông nên việc thay đổi cách ứng xử của người sử dụng đường cần được ưu tiên cấp thiết để làm cho an toàn giao thông đường bộ trở lên chuẩn mực. Điều đó có nghĩa là một loạt các văn hóa ứng xử được sắp xếp lại qua các giá trị, lợi ích, thái độ, nhận thức và quy tắc cần được cải cách để có cách ứng xử phù hợp khi tham gia giao thông đường bộ. Như vậy, chiến lược cơ bản là giới thiệu văn hóa an toàn giao thông qua các hoạt động tuyên truyền và giáo dục.

Sau đây là các chương trình hành động để thực hiện trong 5 năm tới:

- (i) Xây dựng một quỹ hoặc một cơ quan chịu trách nhiệm về văn hóa an toàn giao thông.
- (ii) Tăng cường công tác nghiên cứu triển khai.
- (iii) Tăng cường giáo dục nhận thức và ý thức về Văn hoá ATG
- (iv) Nâng cao công tác phát triển nguồn nhân lực tập trung vào việc xây dựng năng lực qua các hoạt động hội thảo về văn hóa an toàn giao thông.
- (v) Tăng cường sự tham gia của cộng đồng vào phát triển mạng lưới văn hoá ATGT
- (vi) Xây dựng niềm tin trong cộng đồng về ưu tiên cho cộng đồng an toàn giao thông với các vấn đề sử dụng đường an toàn cao hơn.
- (vii) Xây dựng/ nâng cấp các tiêu chuẩn an toàn giao thông qua tuyên truyền và thông tin liên lạc.
- (viii) Xây dựng và tăng cường mức hợp tác và chia sẻ trách nhiệm hành động giữa các bên liên quan.
- (ix) Lập tiến độ theo dõi và báo cáo về tất cả các hành động trong kế hoạch đánh giá kết quả (các hoạt động chính và các thành công chính).

Tổng chi phí dự tính cho việc thực hiện kế hoạch hành động 5 năm vào khoảng 36,85 triệu USD. Các phần tiếp sau đây minh họa từng chương trình hành động được đề xuất với chi phí dự tính và kế hoạch thực hiện

## **1) Lập Quỹ hoặc đơn vị điều phối phụ trách về văn hóa an toàn giao thông**

### **(i) Giới thiệu**

#### **(1) Bối cảnh**

Văn hóa an toàn giao thông là một lĩnh vực mới và mô hình mới đối với kế hoạch tổng thể về an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam. Nó yêu cầu một sự hiểu biết đồng bộ về bản chất của nó, yếu tố căn bản của hệ thống giao thông, an toàn giao thông và các nội dung của nó.

Việc đưa văn hóa an toàn giao thông vào xã hội Việt Nam yêu cầu một nhóm người của một cơ quan độc lập có uy tín để hoạt động như một nơi trung tâm hoặc một đơn vị điều phối chịu trách nhiệm về cải thiện tình trạng tai nạn giao thông đường bộ và thay đổi cách ứng xử của người sử dụng đường vì một cuộc sống tươi đẹp hơn của nhân dân Việt Nam trong quá trình phát triển.

#### **(2) Mục đích**

Chương trình này nhằm giới thiệu các chính sách và kinh nghiệm về văn hóa an toàn giao thông đã có vào các cộng đồng ở Việt Nam.

#### **(3) Mục tiêu**

Việc thành lập một cơ quan văn hóa an toàn giao thông hoặc đơn vị điều phối như đã đề xuất yêu cầu sự hợp tác, phối hợp và liên lạc của không chỉ một cơ quan mà còn của mọi cơ quan hữu quan để cùng nhau làm việc nhằm xây dựng và đưa các chính sách mới vào thực tiễn sử dụng đường một cách an

toàn hơn, chất lượng hơn và hạnh phúc tốt đẹp hơn. Vì vậy, các cơ quan hữu quan phải là Ban văn hóa- tư tưởng của Đảng, UB ATGT/ Bộ GTVT, Bộ KH-CN và Môi Trường, Bộ CA, Bộ GD-ĐT..., Mặt trận tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên của mặt trận, các trường đại học, các doanh nghiệp, các tổ chức xã hội như các công ty ô tô, các hãng bảo hiểm và các hội luật sư cùng với sự ủng hộ của cộng đồng và toàn thể xã hội.

## **(ii) Chiến lược thực hiện**

Các chiến lược thực hiện và các hoạt động sau là:

- (1) Tổ chức tọa đàm để xác lập vai trò và cơ cấu tổ chức của đơn vị điều phối hoặc quỹ chịu trách nhiệm về nghiên cứu và triển khai (R&D) về các vấn đề an toàn và các nỗ lực về đào tạo, quảng cáo.
- (2) Kết hợp và hợp tác với các cơ quan hữu quan để thu thập thông tin và vận dụng trí tuệ tập thể.
- (3) Phát triển quan hệ với các bên liên quan về nguồn tài chính cho việc cung cấp thông tin, các hoạt động trao đổi thông tin.
- (4) Thành lập đơn vị để cung cấp một sự tiếp cận mở về thông tin tai nạn giao thông như trung tâm thông tin giao thông.

## **(iii) Thành phần chương trình**

Sau đây là các thành phần của chương trình:

- (1) Tổ chức các buổi tọa đàm và các văn bản cần thiết khác về trước và sau khi thành lập quỹ. Quỹ này có thể đưa đến việc phát triển năng lực thể chế và nguồn nhân lực trong đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông qua các buổi tọa đàm vận dụng trí tuệ tập thể, giáo dục an toàn giao thông và các chương trình đào tạo và tuyên truyền cổ động.
- (2) Soạn thảo các tài liệu đọc như biên bản và báo cáo tổng kết mỗi lần tọa đàm vận dụng trí tuệ tập thể để cung cấp một kế hoạch liên tiếp về giáo dục an toàn giao thông bằng cách sử dụng các hoạt động cổ động tuyên truyền và phát thanh truyền hình.
- (3) Phát triển việc hợp tác về điều phối cũng như các cơ quan trợ giúp/ các bên liên quan trong các chính quyền ở trung ương và địa phương, các tổ chức cộng đồng, phi chính phủ và khu vực khác (qua việc thu thập thông tin và phân phát thông tin).
- (4) Khuyến khích cộng đồng tham gia tuyên truyền, quảng bá thông tin về an toàn giao thông. Việc làm đó rất thiết yếu để thu được các kết quả tốt, bền vững.
- (5) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính về kết quả công việc (KPI) qua báo cáo định kỳ qua các hình thức như báo cáo, bản tin, giới thiệu tóm tắt hoặc đưa tin lên trang Web.

## **(iv) Kế hoạch thực hiện**

Bảng 6.3.1 cho thấy kế hoạch thực hiện

**(v) Dự tính chi phí**

Chi phí cho việc thành lập đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông hay quỹ dự tính khoảng 3,7 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm như đã trình bày trong bảng 6.3.2.

**Bảng 6.3.1 Kế hoạch và thời biểu thực hiện Lập Quỹ hoặc đơn vị điều phối phụ trách về văn hóa an toàn giao thông**

| Chương trình  | Mục đích  | Chiến lược thực hiện   | Thành phần chương trình   | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|--|---|------|------|------|------|------|
| Thành lập một quỹ phụ trách về văn hóa an toàn giao thông | Để giới thiệu các chính sách mới và kinh nghiệm về văn hóa an toàn giao thông | Tổ chức các cuộc hội thảo để xây dựng vai trò về cơ cấu tổ chức của quỹ phụ trách về R&D                               | Chuẩn bị các cuộc hội thảo và soạn thảo các tài liệu cần thiết khác trước và sau lập quỹ và v...v .                   | █    | █    | █    | █    | ➔    |
|   |   | Hợp tác và điều phối với mọi cơ quan hữu quan để thu thập thông tin và tập hợp trí tuệ tập thể                         | Soạn thảo các tài liệu như biên bản, kết luận của các buổi làm việc, buổi họp để vận dụng trong thực tiễn             | █    | █    | █    | █    | ➔    |
|   |   | Phát triển quan hệ với các bên liên quan về nguồn tài chính để cung cấp thông tin và các hoạt động trao đổi thông tin. | Phát triển về hợp tác và điều phối với các bên liên quan và các cơ quan trợ giúp                                      | █    | █    | █    | █    | ➔    |
|   |   | Thành lập và cung cấp một tiếp cận mở về thông tin tai nạn giao thông như trung tâm thông tin giao thông.              | Khuyến khích sự tham gia của cộng đồng trong việc tuyên truyền, thông tin về ATGT như trung tâm thông tin giao thông. | █    | █    | █    | █    | ➔    |
|   |   | Xây dựng các chỉ số thực hiện chính về kết quả hoạt động   |   | █    | █    | █    | █    | ➔    |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**Bảng 6.3.2 Dự tính chi phí cho việc thành lập một đơn vị điều phối văn hóa an toàn giao thông hoặc cho quỹ**

ĐVT: (Triệu USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 2) Tăng cường công tác nghiên cứu và phát triển Văn hoá ATGT tại Việt Nam

### (i) Giới thiệu

#### (1) Bối cảnh

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

Điều cực kỳ quan trọng là việc sử dụng các kết quả nghiên cứu để tìm ra các biện pháp đối phó hiệu quả tai nạn giao thông đường bộ, động viên nhân dân Việt Nam quan tâm hơn nữa về an toàn giao thông đường bộ với vai trò của mỗi công dân và người điều khiển xe.

Phần lớn người Việt Nam hiểu "tai nạn giao thông là một vấn đề xã hội lớn, song không ai nghĩ đó là vấn đề của mình". Việc thay đổi nhận thức ứng xử này như thế nào để trở thành trách nhiệm cá nhân một cách bền vững đòi hỏi một sự hòa hợp nhuần nhuyễn của cách tiếp cận hệ thống với việc tập trung vào sự thay đổi cách ứng xử có nguy cơ rủi ro cao. Từ đó, có thể tạo ra một nền văn hóa an toàn giao thông trong cộng đồng người Việt Nam.

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

#### (2) Mục đích

Xác định mức kiến thức và hiểu biết về tình huống GT nguy hiểm, về quan điểm, nhận thức, thái độ ứng xử của dân về sự rủi ro và ý kiến của họ về nền văn hóa an toàn giao thông.

#### (3) Nhóm đối tượng mục tiêu

Các nhóm rủi ro cao: thanh niên và người lớn, và những người điều khiển xe khác: các lái xe vận tải công cộng gồm: xe bus, taxi, xe tải và xe quan chức chính phủ.

### (ii) Chiến lược thực hiện

Chương trình chiến lược thực hiện gồm:

- (1) Thực hiện một nghiên cứu "cách ứng xử nguy cơ rủi ro cao của người sử dụng đường ở các cấp địa phương".
- (2) Thực hiện một nghiên cứu về "mức độ nhận thức và hiểu biết về ATGT ở cấp tổ chức".
- (3) Thực hiện một nghiên cứu toàn quốc về các vấn đề về tình hình tai nạn giao thông đường bộ và tìm ra các biện pháp đối phó.

### (iii) Thành phần chương trình

Thành phần chương trình có thể gồm:

- (1) Chuẩn bị các cuộc làm việc với các cơ quan hữu quan để thảo luận khả năng tiến hành nghiên cứu về an toàn giao thông ở cấp địa phương, khu vực và cấp quốc gia.



- (2) Chuẩn bị các tài liệu cần thiết cho việc khảo sát.
- (3) Xây dựng bảng câu hỏi và các tài liệu cho việc khảo sát.
- (4) Xây dựng việc phối hợp, điều phối với trung ương, khu vực và chính quyền địa phương, công đồng, các tổ chức phi chính phủ để khảo sát bằng bảng câu hỏi.
- (5) Khảo sát hiện trường và phân tích các câu trả lời và gửi kết quả cho các cơ quan hữu quan để tiếp tục thảo luận và họp.
- (6) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hoạt động qua báo cáo, biên bản, giới thiệu phát tán hoặc đưa tin lên trang Web.

**(iv) Kế hoạch thực hiện**

Bảng 6.3.3 cho thấy kế hoạch thực hiện và thời biểu.

**Bảng 6.3.3 Kế hoạch và lịch trình thực hiện nghiên cứu và triển khai văn hoá ATGT**

| Chương trình                        | Mục đích  | Chiến lược thực hiện   | Thành phần chương trình   | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------------------------------|---|--|---|------|------|------|------|------|
| Tăng cường nghiên cứu và triển khai | Để xác định mức độ kiến thức và hiểu biết về tình hình nguy hiểm được coi là có rủi ro cao và cần có ý kiến, nhận thức, thái độ về sự rủi ro và cách ứng xử và quan điểm về an toàn giao thông. | Tiến hành một "Nghiên cứu cách ứng xử rủi ro cao của người sử dụng đường".                         | Chuẩn bị các cuộc làm việc với các cơ quan hữu quan   |      |      |      |      |      |
|                                     |   | Tiến hành một nghiên cứu về mức độ nhận thức về an toàn giao thông ở mức tổ chức .                 | Chuẩn bị các tài liệu cần thiết cho công tác khảo sát.  |      |      |      |      |      |
|                                     |   | Tiến hành nghiên cứu toàn quốc về các vấn đề về tai nạn giao thông và tìm ra các biện pháp đối phó | Xây dựng các phiếu điều tra và các tài liệu cho công tác khảo sát   |      |      |      |      |      |
|                                     |   |  | Xây dựng sự hợp tác và điều phối giữa các cấp chính quyền trung ương, khu vực và địa phương và cộng đồng để chuẩn bị cho công tác khảo sát bằng phiếu điều tra. |      |      |      |      |      |
|                                     |   |  | Khảo sát hiện trường và phân tích phiếu điều tra  |      |      |      |      |      |
|                                     |   |  | Xây dựng các chỉ số thực hiện ( KPI) các kết quả hành động  |      |      |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(v) Dự tính chi phí**

Chi phí cho việc thực hiện và triển khai văn hóa ATGT được dự tính vào khoảng 4,55 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm như đã trình bày trong bảng 6.3.4.

**Bảng 6.3.4 Dự tính chi phí cho công tác nghiên cứu và triển khai về văn hóa ATGT**

Đơn vị: (Triệu USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 3) Tăng cường giáo dục nhận thức và ý thức về Văn hoá ATGT

#### (i) Giới thiệu

##### (1) Bối cảnh

Rõ ràng là trình độ giáo dục về ATGT trong mọi người Việt Nam là khác nhau tùy theo mức độ địa lý( khu vực đô thị, khu vực nông thôn) và mức thu nhập .

Những người sống ở khu vực nông thôn và miền núi có thể có mức học vấn thấp và có ít tiếp cận với chương trình giáo dục và đào tạo về ATGT.

Tín ngưỡng và cách ứng xử của các cộng đồng bản xứ có thể là một trở ngại làm cho họ hiểu các quy tắc về sử dụng đường và chấp hành luật giao thông

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

##### (2) Mục đích:

Nâng cao nhận thức và ý thức của cộng đồng về ATGT.

Tạo ra một sự hiểu biết trong cộng đồng về TNGT, cách ứng xử trước rủi ro và chấp hành luật lệ giao thông.

##### (3) Nhóm mục tiêu:

Cộng đồng địa phương và sinh viên trường đại học, các nhóm có rủi ro cao: thanh niên và người lớn, và các lái xe: các lái xe vận tải công cộng bao gồm lái xe bus, lái xe taxi, xe tải và quan chức chính phủ.

#### (ii) Chiến lược thực hiện

Chương trình chiến lược thực hiện bao gồm:

(1) Tăng cường “một xã hội học tập” ở mỗi trung tâm học tập cộng đồng địa phương và nhà văn hóa để có thể tiến tới xây dựng một nền văn hóa xã hội an toàn.

(2) Khuyến khích “các hoạt động có sự tham gia của người dân” ở cấp cơ sở để nâng cao nhận thức ATGT và các vấn đề an toàn khác trong dân cư sống trong cộng đồng.

(3) Tạo ra một sự hiểu biết trong cộng đồng và chấp thuận các vấn đề về an toàn.

#### (iii) Thành phần chương trình

Thành phần chương trình có thể bao gồm:

(1) Xây dựng sách giáo dục ATGT bỏ túi (cho cả hai cách thông tin bằng chữ và bằng hình để đến được người Việt Nam ở cấp cơ sở; nội dung tập trung về các điều luật cần biết của luật đường bộ).


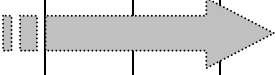
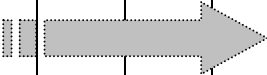

(2) Tổ chức hội thảo và thảo luận trên phạm vi toàn quốc để hiểu biết hơn về ATGT, nhấn mạnh về điểm đen trong GT, cách ứng xử trước rủi ro và để biết sử dụng đường an toàn, tránh các tai nạn xảy ra.

- (3) Cung cấp các tài liệu và thông tin về luật GT đường bộ và cách lái xe an toàn qua sổ tay, tranh ảnh quảng cáo, tờ rơi, các video-clip được phân phối trên toàn quốc.
- (4) Xây dựng các chỉ số thực hiện chính (KPI) các kết quả hành động qua báo cáo, tài liệu in, giới thiệu, đưa thông tin lên tranh Web.

**(iv) Kế hoạch thực hiện**

Bảng 6.3.5 cho thấy kế hoạch thực hiện

**Bảng 6.3.5 Kế hoạch thực hiện và thời biểu**

| Chương trình                     | Mục đích   | Chiến lược thực hiện  | Thành phần chương trình  | 2008 | 2009  | 2010 | 2011 | 2012 |
|----------------------------------|--|---|--|------|---|------|------|------|
| Tăng cường giáo dục và nhận thức | Nâng cao nhận thức và ý chí về ATGT.<br><br>Tạo ra sự hiểu biết của cộng đồng về ATGT và các ứng xử với rủi ro và luật lệ giao thông | Tăng cường "xã hội học tập" tại mỗi trung tâm học tập cộng đồng và nhà văn hóa địa phương   | Xây dựng sách đào tạo ATGT loại bỏ túi                                   |      |    |      |      |      |
|                                  |  | Khuyến khích hoạt động có sự tham gia của người dân tại cấp cơ sở để nâng cao nhận thức về ATGT và các vấn đề an toàn khác trong dân cư, trong cộng đồng. | Tổ chức hội thảo, thảo luận trên phạm vi toàn quốc để hiểu biết về ATGT  |      |  |      |      |      |
|                                  |  | Tạo ra sự hiểu biết của cộng đồng và chấp nhận về các vấn đề an toàn.   | Cung cấp thông tin và tài liệu về luật giao thông và cách lái xe an toàn |      |  |      |      |      |
|                                  |  | Xây dựng các chỉ số thực hiện chính (KPI) các kết quả hành động   |  |      |  |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(v) Dự tính chi phí**

Chi phí về chuẩn bị và thực hiện để tăng cường giáo dục và ý thức về văn hóa ATGT dự tính vào khoảng 8 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, như đã minh họa ở bảng 6.3.6.

**Bảng 6.3.6 Dự tính chi phí để tăng cường giáo dục và ý thức về văn hóa ATGT**

Đơn vị: (Triệu USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### **4) Nâng cao công tác phát triển nguồn nhân lực tập trung vào việc xây dựng năng lực qua các hoạt động hội thảo về văn hóa ATGT**

##### **(i) Giới thiệu**

###### **(1) Bối cảnh**

Con người là yếu tố chính gây ra TNGT đường bộ. Xây dựng năng lực của nguồn nhân lực sẽ tạo ra tiềm năng và sự phát triển bền vững.

Cùng với việc giáo dục an toàn, việc xây dựng một xã hội học tập qua chương trình những điều cần biết về ATGT đường bộ và chương trình đào tạo tay nghề lái xe, và đưa chương trình ATGT vào mô hình trung tâm học tập cộng đồng tại các xã, phường là trực tiếp phát triển mạng lưới giáo dục ATGT trên phạm vi toàn quốc.

Không chỉ người sống ở khu vực đô thị mà cả người sống ở khu vực nông thôn và miền núi có thể được lợi từ sự phát triển này, vì vậy, việc tạo ra một sự tiếp cận với chương trình đào tạo và giáo dục về ATGT giúp giảm TNGT, giảm số người bị thương và bị chết và giảm mức mù chữ.

###### **(2) Mục đích:**

Để tạo ra năng lực phát triển nguồn nhân lực và nâng cao tay nghề lái xe, chất

lượng cuộc sống và hạnh phúc.

(3) Nhóm đối tượng mục tiêu:

Cộng đồng địa phương và sinh viên đại học, các nhóm có nguy cơ cao: thanh niên, người lớn, và các lái xe khác: lái xe vận tải công cộng gồm: lái xe bus, taxi, vận tải và các quan chức chính phủ.

**(ii) Chiến lược thực hiện**

Chương trình chiến lược thực hiện gồm:

- (1) Tổ chức hội thảo đào tạo thực tế từ cấp địa phương đến trung ương để xây dựng năng lực phát triển nguồn nhân lực nhằm thúc đẩy việc học tập, nâng cao trình độ lái xe và góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống.
- (2) Tổ chức mittinh, hội thảo và thảo luận ở cấp hoạch định chính sách, cấp quản lý và cấp những người thực hiện.
- (3) Cung cấp khả năng chuyển giao kỹ thuật về các vấn đề liên quan đến ATGT qua việc mời các chuyên gia trong và ngoài nước đào tạo cán bộ từ cấp CEO đến cấp cơ sở.

**(iii) Thành phần chương trình**


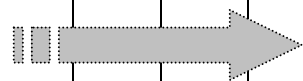
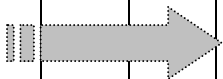
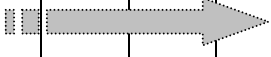
Thành phần chương trình có thể bao gồm:

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

**(iv) Kế hoạch thực hiện**

Bảng 6.3.7 cho thấy kế hoạch thực hiện.

**Bảng 6.3.7 Kế hoạch thực hiện**

| Chương trình  | Mục đích   | Chiến lược thực hiện  | Thành phần chương trình   | 2008 | 2009  | 2010 | 2011 | 2012 |  |
|---|--|---|---|------|---|------|------|------|--|
| Đẩy mạnh phát triển nguồn năng lực tập trung và xây dựng năng lực qua các hoạt động hội thảo văn hóa ATGT | Xây dựng năng lực phát triển nguồn nhân lực và để nâng cao trình độ lái xe và chất lượng cuộc sống | Tổ chức hội thảo đào tạo thực tế từ cấp địa phương đến trung ương để xây dựng năng lực phát triển nguồn nhân lực, nâng cao tay nghề lái xe và chất lượng cuộc sống. | Xây dựng sổ tay giáo dục ATGT và sách bỏ túi  |      |    |      |      |      |  |
|   |  | Tổ chức hội thảo, thảo luận ở cấp hoạch định chính sách và cấp người thực hiện.   | Tổ chức hội thảo và thảo luận trên phạm vi toàn quốc để hiểu biết hơn về ATGT                                   |      |    |      |      |      |  |
|   |  | Cung cấp khả năng chuyển giao kỹ thuật về ATGT có liên quan đến các vấn đề bằng việc mời chuyên gia trong và ngoài nước cho cán bộ từ cấp CEO đến cấp cơ sở.        | Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên, thông tin hữu ích và tài liệu về quy tắc GTđường bộ và cách lái xe an toàn |      |  |      |      |      |  |
|   |  | Xây dựng các chỉ số thực hiện chính (KPI) kết quả các hoạt động   |   |      |  |      |      |      |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(v) Dự tính chi phí**

Chi phí về việc chuẩn bị và thực hiện công tác nâng sự phát triển nguồn nhân lực tập trung vào việc xây dựng năng lực qua các hoạt động hội thảo về văn hóa ATGT được dự tính khoảng 4,5 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm như đã minh họa ở bảng 6.3.8.

**Bảng 6.3.8 Dự tính chi phí cho việc nâng cao sự phát triển nguồn nhân lực về xây dựng năng lực qua các hoạt động hội thảo về văn hóa ATGT**

Đơn vị: (Triệu USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 5) Tăng cường sự tham gia của cộng đồng vào phát triển mạng lưới Văn hoá ATGT

### (i) Giới thiệu

#### (1) Bối cảnh:

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

Điều cơ bản để xây dựng được ATGT trong việc xây dựng đường an toàn hơn là phải có sự tham gia của cộng đồng trong các hoạt động ATGT.

Cộng đồng người Việt Nam sẽ cảm thấy bắt buộc khi chấp hành luật lệ giao thông được quy là trách nhiệm của họ. Tuy nhiên, để đạt được mức tự nhận thức có thể còn mất một thời gian dài để người Việt Nam nhận thức thấu đáo nếu không có sự khuyến khích đúng đắn hoặc các phương tiện thông tin đại chúng tác động.

Việc phát triển mạng lưới trong các cộng đồng địa phương và chính quyền địa phương là chìa khóa dẫn đến thắng lợi trong việc xây dựng nền văn hóa ATGT.



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

(2) Mục đích:

Để tăng cường sự tham gia/ lôi cuốn phát triển mạng lưới ở cộng đồng người Việt Nam.

(3) Nhóm đối tượng mục tiêu:

Các cộng đồng địa phương, các nhóm có rủi ro cao: sinh viên, thanh niên và người lớn tuổi, đặc biệt là những người sống hai bên đường quốc lộ; các nhóm thành viên của mặt trận tổ quốc Việt Nam và cán bộ chính quyền trung ương và địa phương, khu vực tư nhân.

**(ii) Chương trình chiến lược thực hiện và hành động**

Chương trình chiến lược thực hiện bao gồm:

- (1) Hàng quý tổ chức hoạt động an toàn về chương trình” Khu cộng đồng an toàn” để tập hợp dân cư cộng đồng và phát huy trí tuệ tập thể.
- (2) Xây dựng” Chương trình câu lạc bộ những người quan tâm đến văn hóa ATGT” để xây dựng mạng lưới cộng đồng.
- (3) Tuyển người của các câu lạc bộ hâm mộ là cơ sở của những người tình nguyện để khuyến khích sự tham gia của cộng đồng và phát triển hệ thống mạng lưới.

**(iii) Thành phần chương trình**

Thành phần chương trình có thể bao gồm:

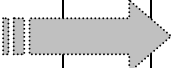
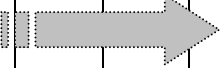

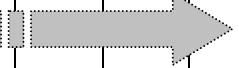
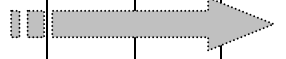
- (1) Chuẩn bị hội thảo để tập hợp các cộng đồng địa phương với việc cung cấp điều kiện cho những người tham gia giáo dục cộng đồng và các vấn đề liên quan với các giải pháp khác nhau.
- (2) Chuẩn bị hội thảo với các chương trình đào tạo về làm thế nào để cộng đồng an toàn hơn trong các khu vực xung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

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

**(iv) Kế hoạch thực hiện**

Bảng 6.3.9 cho thấy kế hoạch thực hiện

**Bảng 6.3.9 Kế hoạch thực hiện và thời biểu**

| Chương trình  | Mục đích  | Chiến lược thực hiện  | Thành phần chương trình  | 2008 | 2009  | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|--|------|---|------|------|------|
| Lôi cuốn/ tham gia của cộng đồng về việc phát triển mạng lưới | Tăng cường sự tham gia của cộng đồng trong việc phát triển mạng lưới trong cộng đồng người Việt Nam | Hàng quý tổ chức chương trình hoạt động về "Khu cộng đồng an toàn" để tập hợp dân cư cộng đồng và trí tuệ tập thể.            | Chuẩn bị hội thảo để tập hợp các người tham gia giáo dục ở địa phương về các vấn đề liên quan đến ATGT với các giả pháp cơ bản khác nhau |      |    |      |      |      |
|   |   | Xây dựng "câu lạc bộ những người quan tâm đến văn hoá ATGT" để xây dựng mạng lưới cộng đồng.                                  | Tổ chức hội thảo với chương trình đào tạo về làm thế nào để cộng đồng an toàn hơn với khu vực xung quanh họ.                             |      |    |      |      |      |
|   |   | Dùng câu lạc bộ những người quan tâm đến VHATGT là cơ sở để khuyến khích sự tham gia của cộng đồng và mạng lưới hóa hệ thống. | Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên trong với sự phối hợp của công an.   |      |  |      |      |      |
|   |   |   | Phân phát sổ tay, sách bỏ túi về ATGT và các tài liệu khác   |      |  |      |      |      |
|   |   | Xây dựng các chỉ số thực hiện chính (KPI) kết quả hành động   |  |      |  |      |      |      |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(v) Dự tính chi phí**

Chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện việc tăng cường tham gia của cộng đồng vào việc xây dựng mạng lưới được dự tính khoảng 3,6 triệu USD cho thời gian thực hiện hành động 5 năm, như đã minh họa ở hình 6.3.10.

**Bảng 6.3.10 Dự tính chi phí về công tác tăng cường việc lôi cuốn/ tham gia của cộng đồng vào việc phát triển mạng lưới**

Đơn vị: (Triệu USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**6) Xây dựng niềm tin trong cộng đồng về ưu tiên cho cộng đồng ATGT với các vấn đề sử dụng đường an toàn hơn**

**(i) Giới thiệu**

(1) Bối cảnh

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

Đặc biệt, sự không thống nhất giữa số lượng thống kê tai nạn, số người chết và bị thương ghi thể hiện ở các số liệu rất khác nhau từ các nguồn dữ liệu khác nhau (ví dụ dữ liệu từ công an, bệnh viện và UB ATGT).

Những điều này gây ra sự nhầm lẫn giữa các nhà hoạch định chính sách hoặc soạn thảo quyết định nhằm đưa ra các biện pháp đúng đắn để giảm sự phát triển các vấn đề TNGT đường bộ. Hậu quả là, nó sẽ dẫn đến sự thiếu tin tưởng của người dân Việt Nam với Chính phủ.

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

Lưu ý rằng không chỉ có một cơ quan đơn độc chịu trách nhiệm về những vấn đề nghiêm trọng này mà Chính quyền trung ương và địa phương phải làm việc cùng với mỗi người dân Việt Nam để làm cộng đồng an toàn hơn.

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

(2) Mục đích:

Để xây dựng niềm tin giữa các dân cư cộng đồng về cộng đồng an toàn và sử dụng đường an toàn để đem lại nhận thức công cộng về ATGT và hiểu biết công cộng với các nỗ lực của Chính Phủ để xây dựng chất lượng cuộc sống tốt hơn cho cộng đồng người Việt Nam.

(3) Nhóm đối tượng mục tiêu:

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

Các công ty vận tải xe bus.

**(ii) Chiến lược thực hiện**

Chương trình chiến lược thực hiện bao gồm các hoạt động về sử dụng đường xảy ra hàng ngày trong cộng đồng. Chương trình này bao gồm:

- (1) Sáng tác một loạt các hoạt cảnh liên quan đến cuộc sống giữa cộng đồng với sự giúp đỡ thân tình và hướng dẫn của chính quyền địa phương và công an để nâng cao nhận thức & miêu tả các hoạt động tham gia của người dân với việc sử dụng các thông điệp hữu ích và thông tin đại chúng .
- (2) Tháng ATGT cho người đi bộ với khẩu hiệu” Đường an toàn hơn nữa cho người đi bộ” (3 tháng thực nghiệm). Hành động này nên bao gồm những người đi bộ địa phương là sinh viên và nhân dân hợp tác và phối hợp với mặt trận, cảnh sát cũng như chính quyền địa phương và thông tin đại chúng.
- (3) Tháng an toàn xe máy với khẩu hiệu” Lái giỏi và an toàn với xe của bạn” (3 tháng thực nghiệm). Hành động này cần lôi cuốn tập hợp những người trẻ sở hữu và đi xe máy và việc xây dựng câu lạc bộ những người hâm mộ trở lên

hiện thực nhằm xây dựng lái xe giỏi và an toàn với xe của bạn trở lên khả thi trong cộng đồng của mình.

- (4) Thám đi xe bus an toàn với khẩu hiệu "Xe bus này/ xe bus của bạn chở tôi an toàn về nhà" (3 tháng thử nghiệm). Hành động này có thể lôi cuốn và yêu cầu sự điều phối và hợp tác với các công ty vận tải công cộng như công ty xe bus và cảnh sát địa phương cùng với các chuyên gia khác nhằm huấn luyện họ trước chiến dịch cổ động và sử dụng phương tiện thông tin đại chúng và tuyên truyền.

### **(iii) Thành phần chương trình**








Thành phần chương trình có thể bao gồm:

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

### **(iv) Kế hoạch thực hiện**

Bảng 6.3.11 cho thấy kế hoạch thực hiện

**Bảng 6.3.11 Kế hoạch và thời gian biểu thực hiện xây dựng niềm tin trong cộng đồng về ưu tiên cho cộng đồng ATGT với các vấn đề sử dụng đường an toàn**

| Chương trình  | Mục đích   | Chiến lược thực hiện   | Thành phần chương trình  | 2008 | 2009 | 2010  | 2011  | 2012  |
|---|--|--|--|------|------|---|---|---|
| Xây dựng lòng tin trong cộng đồng trong việc ưu tiên cộng đồng an toàn với việc sử dụng đường an toàn hơn | Xây dựng niềm tin trong dân cư cộng đồng về cộng đồng an toàn và sử dụng đường an toàn | Sáng tác một loạt hoạt cảnh thể hiện cuộc sống trong cộng đồng với sự giúp đỡ thân tình và hướng dẫn của chính quyền địa phương và công an qua việc sử dụng các thông điệp và thông tin đại chúng. | Tiến hành nghiên cứu về sáng tác các hoạt cảnh về ATGT.<br>Chuẩn bị bản thảo và thông điệp về các hoạt cảnh và lựa chọn của thông tin đại chúng                                    |      |      |  |   |   |
|   |  | Tháng hành động cho người đi bộ với khẩu hiệu "đường an toàn hơn cho người đi bộ" (3 tháng thử nghiệm)   | Chuẩn bị hội thảo với các chương trình đào tạo cho các tình nguyện viên địa phương cách hướng dẫn người đi đường một cách đúng đắn và an toàn                                      |      |      |  |   |   |
|   |  | Tháng an toàn xe máy dưới khẩu hiệu "lái xe giỏi và an toàn với xe của bạn" (3 tháng thử nghiệm)   | Chuẩn bị hội thảo cho thanh niên đi xe máy về cách lái xe an toàn với chương trình đào tạo hứng thú để phù hợp với cộng đồng địa phương của họ.                                    |      |      |   |   |   |
|   |  | Tháng đi xe bus an toàn dưới khẩu hiệu "Xe bus này/ xe bus của bạn chở tôi an toàn về nhà" (3 tháng thử nghiệm)  | Chuẩn bị hội thảo cho các lái xe bus về kỹ luật lái xe và lái xe an toàn với hệ thống đào tạo hứng thú phù hợp với môi trường của họ để phục vụ cộng đồng của họ một cách hiệu quả |      |      |   |   |  |
|   |  |  | Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên cho các công việc với sự hợp tác của cơ quan cảnh sát.   |      |      |   |  |   |
|   |  |  | Phân phối sổ tay và sách bỏ túi về ATGT và các tài liệu khác   |      |      |   |  |   |
|   |  | Xây dựng chỉ số thực hiện chính (KPI) kết quả hoạt động  |  |      |      |   |  |   |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(v) Dự toán chi phí**

Chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện việc xây dựng niềm tin trong cộng đồng và các vấn đề về sử dụng đường an toàn hơn được dự tính khoảng 4,5 triệu USD

cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, như đã minh họa ở hình 6.3.12.

**Bảng 6.3.12 Dự tính chi phí về xây dựng niềm tin trong cộng đồng và các vấn đề về sử dụng đường an toàn hơn**

Đơn vị: (Triệu USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 7) Xây dựng/ nâng cấp các tiêu chuẩn ATGT qua việc phân phát (tuyên truyền) thông tin và hệ thống thông tin liên lạc

### (i) Giới thiệu

#### (1) Bối cảnh:

Để cho cộng đồng người Việt Nam hiểu thế nào được coi là một tiêu chuẩn an toàn cần có một sự phân phát các thông điệp và thông tin liên lạc lớn để đến được từng nhóm mục tiêu, thông tin liên lạc giữa Chính phủ và cộng đồng địa phương vẫn qua quy trình Trên- Dưới. Các kênh liên lạc thường được sử dụng thông tin một chiều qua ti vi, đài, đặc biệt loa truyền thanh, thông báo và các tài liệu in.

Các tài liệu cung cấp cho giáo dục ATGT trong trường học và cộng đồng thường là lạc hậu, không phù hợp và thiếu tính đồng nhất; trái với việc lớn mạnh của cơ giới hóa, với tình trạng ách tắc giao thông và tác động xấu của TNGT.

Việc cung cấp đào tạo và giáo dục ATGT với sổ tay và điều lệ ATGT vẫn không đủ và không hiệu quả dẫn đến thiếu kinh nghiệm lái xe và vì vậy, không chấp hành luật giao thông và không để ý đến người sử dụng đường khác.

Quy tắc thông tin đường bộ ngắn và dễ hiểu cần được phải cung cấp với sự tiếp cận dễ dàng cho người Việt Nam sống ở khu vực đô thị và nông thôn hoặc khu vực vùng sâu vùng xa.

Thông tin ATGT thực tế và dễ hiểu cần phải được xây dựng và phát tán phù hợp và liên tục tới cư dân cộng đồng do đó nhân dân Việt Nam có thể có nhiều thời gian để phát triển mức độ hiểu biết của họ về ATGT.

Thông tin liên lạc 2 chiều giữa các chính quyền trung ương/ địa phương và các cộng đồng địa phương cần phải tính đến để tác động lẫn nhau và để đảm bảo các thông điệp đến được đúng các nhóm mục tiêu.

Kế hoạch thông tin liên lạc thực hiện tiên phong và kênh thông tin liên lạc cần được xây dựng và lựa chọn để đưa thông điệp tới tất cả các cộng đồng Việt Nam và sẵn sàng phản hồi và tác động lẫn nhau.

#### (2) Mục đích:

Nâng cao tiêu chuẩn trong cộng đồng và chất lượng cuộc sống và hạnh phúc của nhân dân Việt Nam.

#### (3) Nhóm đối tượng mục tiêu:

Mỗi nhóm mục tiêu bao gồm các cộng đồng địa phương, sinh viên, quan chức chính phủ, công nhân, các thành viên của mặt trận tổ quốc và cán bộ chính quyền trung ương và địa phương.

### (ii) Chiến lược thực hiện

Chương trình chiến lược bao gồm:

#### (1) Xây dựng đường dây nóng miễn phí để cung cấp thông tin giao thông và tình hình TNGT đường bộ trên cơ sở tự nguyện.



- (2) Xây dựng đài phát thanh giao thông để cung cấp thông tin giao thông kịp thời về tình hình TNGT đường bộ bao gồm các cuộc gọi đến và báo cáo thông tin TNGT đường bộ và tình hình giao thông đường bộ trên cơ sở tự nguyện.
- (3) Thông tin về sự thay đổi từ phi cơ giới hóa đến cơ giới hóa, có ảnh hưởng đến việc đi lại hàng ngày và cách sống của cộng đồng và cách đối phó với sự thay đổi này, ví dụ phát động cuộc vận động quan hệ cộng đồng và tuyên truyền sử dụng trung tâm học tập cộng đồng và khu đại học ở mỗi vùng là một địa điểm để thông tin liên lạc.
- (4) Thông tin về TNGT đường bộ và các vấn đề cộng đồng an toàn và các biện pháp đối phó khác nhau. Các hoạt động này có thể thực hiện qua việc phát động cuộc thi viết, khẩu hiệu và các dự án thi vẽ với học sinh, sinh viên đại học và công chúng địa phương với sự hợp tác của phương tiện thông tin đại chúng địa phương như báo chí, đài phát thanh, truyền hình hoặc cung cấp các cuộc gọi góp ý, hòm thư góp ý.

### **(iii) Thành phần chương trình**








Thành phần chương trình có thể bao gồm:

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

### **(iv) Kế hoạch thực hiện**

Bảng 6.3.13 cho thấy kế hoạch thực hiện và thời gian biểu.

**Bảng 6.3.13 Kế hoạch thực hiện và thời gian biểu**

| Chương trình   | Mục đích  | Chiến lược thực hiện   | Thành phần chương trình   | 2008 | 2009 | 2010 | 2011  | 2012  |   |  |
|--|---|--|---|------|------|------|---|---|---|--|
| Xây dựng/nâng cao tiêu chuẩn ATGT qua việc phân phát(tuyên truyền) thông tin và thông tin liên lạc | Đề nâng cao tiêu chuẩn ATGT trong cộng đồng vì chất lượng cuộc sống và hạnh phúc của nhân dân Việt Nam. | Xây dựng đường dây nóng miễn phí để cung cấp thông tin giao thông và tình hình TNGT đường bộ trên cơ sở tự nguyện.   | Một phòng nhỏ hoặc một văn phòng nhỏ để cung cấp đường dây nóng miễn phí về thông tin giao thông và tình hình TNGT đường bộ trên cơ sở tự nguyện.   |      |      |      |  |   |   |  |
|  |   | Xây dựng đài phát thanh giao thông để cung cấp thông tin giao thông kịp thời và tình hình TNGT đường bộ bao gồm các cuộc gọi đến và báo cáo thông tin TNGT đường bộ và tình hình giao thông đường bộ trên cơ sở tự nguyện. | Một đài phát thanh có thể dành khoảng thời gian từ 5 đến 10 phút để báo cáo và nhận các cuộc gọi đến về tình hình giao thông lúc đó và tình hình TNGT trên cơ sở tự nguyện.   |      |      |      |   |    |   |  |
|  |   | Thông tin về sự thay đổi từ phi cơ giới hóa đến cơ giới hóa, có ảnh hưởng đến việc đi lại hàng ngày và cách sống của cộng đồng và cách đối phó với sự thay đổi này.  | Việc tuyên truyền và cổ động quan hệ cộng đồng tập trung vào các chuyến đi đến khu đại học và cộng đồng để thông tin về các sự thay đổi từ phi cơ giới hóa đến cơ giới hóa có ảnh hưởng đến việc đi lại hàng ngày và cuộc sống cộng đồng và cách đối phó với sự thay đổi này bên cạnh dùng trung tâm học tập cộng đồng và khu đại học ở mỗi khu vực là công cụ địa điểm cho thông tin liên lạc. |      |      |      |   |    |   |  |
|  |   | Thông tin về TNGT đường bộ và các vấn đề cộng đồng an toàn và các biện pháp đối phó khác nhau.   | Phát động các dự án thi viết tiểu luận, khẩu hiệu và thi vẽ để thông tin về TNGT đường bộ và các vấn đề an toàn cộng đồng với các biện pháp đối phó khác nhau.  |      |      |      |   |   |  |  |
|  |   |  | Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên cho các vụ việc với sự hợp tác của cơ quan cảnh sát.<br>Phân phát tài liệu in ấn, video clip  |      |      |      |   |   |  |  |
|  |   |  | Cung cấp trung tâm gọi để phản ánh và hòm thư góp ý tại các trụ sở chính quyền địa phương hoặc các cơ sở công cộng như trung tâm học tập cộng đồng, bến xe lửa, bến xe bus, bưu điện, trường học, trường đại học.   |      |      |      |   |   |  |  |
|  |   | Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động   |   |      |      |      |   |  |   |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(v) Dự tính chi phí**

Chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện về xây dựng và nâng cấp các tiêu chuẩn ATGT qua việc phân phát thông tin và thông tin liên lạc được dự tính khoảng 4,5 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, minh hoạt ở bảng 6.3.14.

**Bảng 6.3.14 Dự tính chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện về xây dựng và nâng cấp các tiêu chuẩn ATGT qua việc phân phát thông tin và thông tin liên lạc**

Đơn vị: (Triệu USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

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

### (i) Giới thiệu

#### (1) Bối cảnh:

Cho là trách nhiệm về an toàn đường bộ được chia sẻ giữa các tổ chức khác nhau, cũng thế không chỉ dựa vào các hoạt động do một cơ quan thực hiện mà đạt được mục tiêu này. Vì vậy, các cơ quan hữu quan có trách nhiệm cần tập hợp để cùng nhau chung tay để giảm số nạn nhân tai nạn và dành được lợi ích tối đa từ việc cải thiện trong an toàn đường bộ qua việc tăng cường kiến thức và thông tin kinh nghiệm thu được và tiến bộ kỹ thuật .

Sự hợp tác và phối hợp giữa các cơ quan hữu quan là yếu tố chính dẫn đến thành công trong việc đối phó với các vấn đề ATGT trong các cộng đồng đô thị, ở nông thôn và các tổ chức ở Việt Nam.

Đặc biệt, mức độ phối hợp và chia sẻ trách nhiệm về hành động giữa các lĩnh vực cộng đồng và tư nhân thấy còn nghèo nàn.

TNGT đường bộ được còn để lại hậu quả trầm hơn cả đại nạn bệnh dịch. Thiệt hại do TNGT đường bộ gây ra tiêu tốn một khoản chi phí xã hội phát sinh đáng kể mà có thể phòng tránh được nếu có các biện pháp đối phó đúng đắn của chính phủ và các bên liên quan và cộng đồng địa phương cấp cơ sở.

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

#### (2) Mục đích:

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

#### (3) Các nhóm đối tượng mục tiêu:

Cán bộ chính phủ và các cơ quan liên quan tiềm năng, các công ty vận tải công cộng, các công ty ô tô, các hãng IT, các công ty bảo hiểm.

Nhân dân trong cộng đồng, trường học, các trường đại học, các hội thành viên của mặt trận tổ quốc.

### (ii) Chiến lược thực hiện

Chương trình chiến lược thực hiện bao gồm:

- (1) Giới thiệu cuộc thi "gia đình lái xe an toàn" để quảng cáo văn hóa ATGT cho các thành viên gia đình trong cộng đồng và những người làm việc trong các tổ chức ở các lĩnh vực cộng đồng và tư nhân. Từ đó họ có thể chia sẻ sự hiểu biết chung về quy tắc giao thông và cách lái an toàn và tạo ra trách nhiệm trong các bên liên quan.
- (2) Tổ chức hội thảo "Bạn là người lái xe giỏi nhất" trong các tổ chức vận tải công cộng khác nhau và mời lĩnh vực tư nhân như các hãng tham gia như là chuyên gia nước ngoài để hướng dẫn cách lái xe an toàn, cẩn thận và có đạo đức.
- (3) Tổ chức hội thảo "Triển lãm văn hóa an toàn" mời các bên liên quan trong lĩnh vực tư nhân tham gia để khuyến khích trách nhiệm xã hội và hợp tác, phối hợp, đặc biệt là thông tin liên lạc với nhau giữa các bên liên quan và nhân dân cộng đồng như là người cổ vũ/ khán giả để chia sẻ ý tưởng an toàn là môi trường quan tâm của mọi người.
- (4) Tổ chức "Diễn đàn ATGT" ở khu vực Đông Nam Á và mời các cơ quan chính phủ, học viên, cơ quan trong và ngoài nước để thảo luận về sự phát triển văn hóa giao thông trong vấn đề giao thông đường bộ cùng với việc cung cấp một "đề tài sinh viên cho phiên họp bằng áp phích và thảo luận vấn đề ATGT và giải pháp."

### **(iii) Thành phần chương trình**

Thành phần chương trình có thể gồm:




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

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


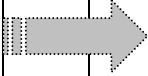
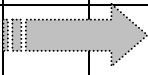
**(iv) Kế hoạch thực hiện**

Bảng 6.3.15 cho thấy kế hoạch thực hiện

**Bảng 6.3.15 Kế hoạch thực hiện**

| Chương trình  | Mục đích  | Chiến lược thực hiện   | Thành phần chương trình  | 2008 | 2009 | 2010 | 2011  | 2012  |
|---|---|--|--|------|------|------|---|---|
| Xây dựng và tăng mức độ hợp tác về phối hợp và chia sẻ tình hình hành động giữa các bên liên quan | Đề đẩy mạnh sự phối hợp và chia sẻ trách nhiệm giữa các bên liên quan trong việc xây dựng nền văn hóa ATGT và chất lượng cuộc sống và phúc lợi xã hội của nhân dân Việt Nam | Giới thiệu "Sinh hoạt gia đình trong cộng đồng về chủ đề lái xe an toàn" để quảng cáo văn hóa ATGT cho các thành viên gia đình trong cộng đồng và những người làm việc trong các tổ chức ở các lĩnh vực cộng đồng và tư nhân.  | Tổ chức hành động " Sinh hoạt gia đình trong cộng đồng về lái xe an toàn" bắt đầu bằng việc tiến hành trên các quốc lộ chính với minh họa các ứng xử rủi ro và lái xe an toàn, và lựa chọn đoạn quốc lộ hay xảy ra TNGT  |      |      |      |    |   |
|   |   | Tổ chức hội thảo " Bạn là người lái xe giỏi nhất" trong các tổ chức vận tải công cộng khác nhau  | Chuẩn bị tài liệu và chuyên gia( trong nước lẫn nước ngoài từ Nhật) để giảng và giúp đỡ các nhà tổ chức hội thảo " Bạn là người bạn lái xe giỏi nhất"  |      |      |      |  |   |
|   |   | Tổ chức hội thảo " Triển lãm văn hóa an toàn" mời các bên liên quan trong lĩnh vực tư nhân tham gia để khuyến khích trách nhiệm xã hội và hợp tác, phối hợp, đặc biệt là thông tin liên lạc với nhau giữa các bên liên quan và nhân dân cộng đồng  | Cung cấp và chuẩn bị " Hội chợ, triển lãm văn hóa an toàn" cùng với việc chọn một tổ chức, mời các cơ quan ở lĩnh vực nhà nước và tư nhân, quan hệ cộng đồng và cổ động tuyên truyền bằng cách sử dụng các kênh thông tin liên lạc qua phương tiện thông tin đại chúng |      |      |      |   |  |
|   |   | Tổ chức " Diễn đàn ATGT" cùng với việc mời cơ quan chính phủ, các học viện, chuyên gia trong và ngoài nước đến thảo luận về việc phát triển văn hóa an toàn trong vấn đề văn hóa giao thông đường bộ cùng với việc cung cấp " một diễn đàn bằng tránh áp phích của sinh viên và thảo luận vấn đề ATGT và | Cung cấp " Diễn đàn ATGT" để tăng cường thảo luận về việc phát triển văn hóa an toàn trong vấn đề văn hóa giao thông đường bộ cùng với việc cung cấp " một diễn đàn bằng tránh áp phích của sinh viên và thảo luận   |      |      |      |   |   |

việc cung cấp " một diễn đàn bằng tránh áp phích của sinh viên và thảo luận vấn đề ATGT và các giải pháp" với sự hợp tác và phối hợp với các trường

|  |  |   |  |  |  |  |  |  |   |
|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|
|  |  |   | đại học và thông tin đại chúng   |  |  |  |  |  |   |
|  |  | các giải pháp” với sự hợp tác và phối hợp với các trường đại học và thông tin đại chúng | Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên cho các vụ việc với sự hợp tác của cơ quan cảnh sát.<br>Phân phát tài liệu in ấn, video clip |  |  |  |  |  |  |
|  |  |   | Cung cấp tất cả các thông tin hiện có và làm việc với cơ quan thông tin đại chúng và các hội thành viên của mặt trận tổ quốc     |  |  |  |  |  |  |
|  |  |   | Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động   |  |  |  |  |  |  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

**(v) Dự tính chi phí**

Chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện việc xây dựng và tăng mức độ hợp tác và phối hợp và chia sẻ trách nhiệm hành động giữa các bên liên quan được dự tính khoảng 3,5 triệu USD cho thời gian kế hoạch hành động 5 năm, như đã minh họa ở bảng 6.3.16.

**Bảng 6.3.16 Dự tính chi phí cho việc chuẩn bị và thực hiện việc xây dựng và tăng cường hợp tác và chia sẻ trách nhiệm hành động giữa các bên liên quan**

Đơn vị: (Triệu USD)

| Chương trình  | Thành phần chương trình   | Hạng mục chi phí  | 2008 | 2009 | 2010  | 2011  | 2012 | Tổng        | Ghi chú   |
|---|---|---|------|------|-------|-------|------|-------------|---|
| Xây dựng và tăng mức độ hợp tác về phối hợp và chia sẻ tình hình hành động giữa các bên liên quan | “ Sinh hoạt gia đìnhtong cộng đồng về lái xe an toàn” bắt đầu bằng việc tiến hành trên các quốc lộ chính với minh họa các ứng xử với rủi ro và lái xe an toàn, và lựa chọn đoạn quốc lộ hay xảy ra TNGT | Chi phí thực hiện Chi phí hoạt động Trợ giúp nhân viên hoạt động                      | 0    | 0    | 0.225 | 0.425 | 0    | <b>0.65</b> | Chi phí có thể phát sinh cho sự kiện<br>Sự kiện có thể được khu vực tư nhân tài trợ         |
|   | Chuẩn bị tài liệu và chuyên gia( trong nước lẫn nước ngoài từ Nhật) để giảng và giúp đỡ các nhà tổ chức hội thảo “ Bạn là người bạn lái xe giỏi nhất”   | Chi phí hoạt động của hội thảo Chi phí cho nhân viên chuẩn bị tài liệu Văn phòng phẩm | 0    | 0    | 0     | 0.65  | 0    | <b>0.65</b> | Chi phí hoạt động cho chuyên gia Chi phí có thể phát sinh cho hội thảo Tài liệu sử dụng cho |

|   | Tài liệu in  |   |   |       |       |       |             |  | vận hành |
|---|--|---|---|-------|-------|-------|-------------|--|----------|
| “”Trưng bày/triển lãm văn hóa an toàn” với việc lựa chọn địa điểm, mời khách của khu vực tư nhân và công cộng, quan hệ công chúng, chiến dịch vận động sử dụng các phương tiện truyền thông chủ động                  | Chi phí thực hiện<br>Chi phí hoạt động trợ giúp nhân viên hoạt động<br>Tài liệu in   | 0 | 0 | 0     | 0.225 | 0.725 | <b>0.95</b> | Chi phí vận hành cho sự kiện và một số hỗ trợ<br>Tài liệu in<br>Sự kiện cũng có thể được khu vực tư nhân tài trợ   |          |
| “Diễn đàn an toàn giao thông” về phát triển văn hóa an toàn trong các chủ đề về giao thông đường bộ với việc cung cấp “ một diễn đàn bằng tranh áp phích của sinh viên về vấn đề an toàn giao thông và các giải pháp” | Thực hiện kế hoạch, trợ giúp kỹ thuật, chuyên gia và hướng dẫn viên khi diễn ra sự kiện, phối hợp với cơ quan CA, các tài liệu in ấn, video clip, thông tin đại chúng như:TV, đài, internet, loa phóng thanh, tờ rơi | 0 | 0 | 0     | 0.225 | 0.525 | <b>0.75</b> | Chi phí có thể phát sinh cho sự kiện<br>Tài liệu sử dụng cho vận hành<br>Chi phí vận hành cho sự kiện và một số hỗ trợ<br>Sự kiện cũng có thể được khu vực tư nhân tài trợ |          |
| Cung cấp chuyên gia và chỉ đạo viên cho các vụ việc với sự hợp tác của cơ quan cảnh sát.<br>Phân phát tài liệu in ấn, video clip  |  |   |   |       |       |       |             |  |          |
| Cung cấp tất cả những thông tin có thể và phối hợp với cơ quan thông tin đại chúng, Đoàn thanh niên và Mặt trận Tổ quốc   |  |   |   |       |       |       |             |  |          |
| Xây dựng các chỉ số thực hiện chính(KPI) kết quả hành động  | Tài liệu in ấn<br>Phân phát thông tin  | 0 | 0 | 0.166 | 0.166 | 0.168 | <b>0.5</b>  | Tài liệu sử dụng trong toàn quốc   |          |
| <b>Tổng</b>   |  | 0 | 0 | 0.391 | 1.691 | 1.418 | <b>3.5</b>  |  |          |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA.

**9) Xây dựng tiến độ giám sát và báo cáo kết quả hành động và đánh giá (chỉ số thực hiện chính và chỉ số thành công chính)**

Trong kế hoạch hành động 5 năm này, việc xây dựng tiến độ theo dõi và đánh giá báo



cáo các hành động kế hoạch và kết quả đánh giá (chỉ số thực hiện chính và chỉ số thành công chính) đã được đề xuất và bao gồm từng hành động theo đúng quy trình.

Chi phí cho việc xây dựng hệ thống theo dõi, đánh giá và báo cáo được dự tính là 4 triệu USD và đã được mô tả và đưa vào các chương trình hành động và các hoạt động ở các chương trình đã nói ở trên của các kế hoạch hành động 5 năm.

Xây dựng các chỉ số thực hiện hay sử dụng các chỉ số thực hiện để làm các hành động mục tiêu trở lên có thể trong các lĩnh vực chính một cách có hệ thống và để theo dõi việc thực hiện dù nó thành công hay thất bại

Việc xây dựng các chỉ số thực hiện như đã nói ở trên ở mỗi khu vực hành động nhằm vào các nhóm mục tiêu riêng của người sử dụng đường như các cộng đồng địa phương, học sinh, sinh viên đại học, các lái xe mới ra trường, và các lái xe chuyên nghiệp và cộng đồng nói chung, dù họ có chấp hành và lái xe theo quy tắc an toàn hay không( như đội mũ bảo hiểm, tốc độ, lái xe khi say rượu, việc sử dụng hệ thống hạn chế và các thiết bị an toàn và số lượng trạm kiểm tra bên đường).

Việc xem xét và kiểm tra hàng quý sẽ cung cấp các số liệu quan trọng về việc tăng hay giảm số lượng người vi phạm và TNGT trước và sau khi thực hiện. Cần có báo cáo thống kê tại mỗi khoảng thời gian nhất định cho chính phủ và công chúng trên cơ sở thống kê các chỉ số thực hiện. Các chỉ số đó có thể giúp theo dõi tiến độ thực hiện chương trình thảo luận này và giúp phân tích hướng mức độ an toàn.

#### **6.4 Tóm tắt và góp ý cho tổng thể các Chiến lược thực hiện Giáo dục ATGT và Chương trình Phát triển Văn hóa ATGT**

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

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

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

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

Để khắc phục TNGT đường bộ, đặc biệt là vấn đề tai nạn do xe máy, cần phải đồng thời thực hiện một số nỗ lực vượt bậc để có thể nghiên cứu người sử dụng đường, đặc biệt là thái độ của người đi xe và cách ứng xử khi lái xe song song với việc nâng cấp kỹ

thuật khác và đó là lý do chính tại sao cần phải thành lập một Quỹ văn hóa ATGT hoặc một đơn vị điều phối.

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

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

## 6.5 Kế hoạch Thực hiện và Đầu tư tổng thể

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

**Bảng 6.5.1 Tổng kinh phí ước tính cho các chương trình kế hoạch hành động 5 năm**

Đơn vị: (Triệu USD)

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

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 7 KẾ HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẤP CỨU Y TẾ

### 7.1 Các văn bản quy phạm pháp luật liên quan và thực tiễn

#### 1) Các văn bản QPPL liên quan

- (i) Quyết định 259/QĐ-TTg ngày 4 tháng 3 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông Quốc gia đến năm 2010 đã giao nhiệm vụ cho Bộ Y tế chuẩn bị trình Chính phủ phê duyệt các đề án sau:
  - (1) Phổ biến, tuyên truyền về hậu quả sức khỏe, gánh nặng bệnh tật, di chứng do tai nạn giao thông cho cộng đồng.
  - (2) Xây dựng quy định hệ thống các trạm cấp cứu TNGT trên các tuyến quốc lộ.
  - (3) Nâng cao năng lực cho hệ thống các trạm cấp cứu tai nạn giao thông.
  - (4) Đào tạo về cấp cứu ban đầu cho cán bộ y tế tại các trạm cấp cứu TNGT.
- (ii) Quyết định số 17/2008/BYT-QĐ của Bộ trưởng Bộ Y tế phê duyệt Chương trình hành động phòng, chống tai nạn thương tích tại cộng đồng đến năm 2010 có các nội dung chủ yếu là:
  - (1) Tổ chức các hoạt động thông tin, giáo dục, truyền thông về phòng chống TNGT
  - (2) Xây dựng hệ thống giám sát TNGT
  - (3) Xây dựng mạng lưới và nâng cao năng lực sơ cứu, cấp cứu nạn nhân
  - (4) Nâng cao năng lực cho cán bộ tại tất cả các tuyến
  - (5) Triển khai các mô hình an toàn cộng đồng.

#### 2) Cơ sở thực tiễn

Quy hoạch tổng thể về an toàn giao thông đã nêu ra một số tồn tại về cấp cứu y tế như sau:

- (i) Số người chết và bị thương do TNGT của Việt Nam còn cao so với các nước trong khu vực và trên thế giới. Số người chết tại bệnh viện do nguyên nhân TNGT đang ở mức 1,36/100.000 dân<sup>1</sup>, chưa tính số nạn nhân quá nặng không còn khả năng cấp cứu gia đình nạn nhân xin cho về chết tại nhà. Số người bị thương do TNGT đến cấp cứu tại các cơ sở y tế cũng ở mức rất cao. Theo thống kê của bệnh viện Chợ Rẫy từ 1/1/2003 đến 31/12/2007 (5 năm) có tổng cộng 139.011 nạn nhân TNGT vào cấp cứu (7.959 người chết do TNGT tại bệnh viện); trung bình mỗi năm có 27.802 nạn nhân, mỗi ngày có 76 nạn nhân; cứ 19 phút lại có một nạn nhân bị TNGT vào bệnh viện.
- (ii) Hệ thống thông tin cấp cứu tai nạn giao thông:

Các thông tin về cấp cứu nạn nhân TNGT chủ yếu thông qua hệ thống điện thoại cấp cứu 115. Hiện tại chỉ có một số ít tỉnh, thành phố có các Trung tâm cấp cứu

<sup>1</sup> Niên giám TK Y tế 2006, trang 218

115 và cũng chỉ hoạt động tại các thành phố lớn; khu vực nông thôn hoàn toàn dựa vào hệ thống các bệnh viện của ngành y tế. Việc gọi 115 để cấp cứu nạn nhân TNGT còn nhiều hạn chế, chỉ có khoảng 10% số nạn nhân (của các tỉnh, thành phố có Trung tâm cấp cứu 115) được vận chuyển bằng xe cấp cứu chuyên dụng của Trung tâm cấp cứu 115 vì nhiều lí do như: đáp ứng chậm, cơ chế gọi còn khó khăn, phiền hà như chỉ nhận từ điện thoại cố định, không tiếp nhận tin từ điện thoại di động. Phần lớn nạn nhân không được sơ cứu và chăm sóc trên đường vận chuyển nên hay xảy ra tai biến, có khi chết trên đường vận chuyển hoặc vết thương trở nên nặng hơn, khó điều trị.

Việt Nam chưa có hệ thống thông tin cấp cứu dọc theo các trục giao thông quan trọng nên nhiều trường hợp TNGT người dân phải tìm đến nơi có điện thoại mới gọi được. Nhiều trường hợp TNGT xảy ra tại khu vực không có sóng điện thoại di động hoặc người dân không có điện thoại nên không gọi được cấp cứu kịp thời.

Vì các lí do trên nên rất cần thiết phải có các điểm gọi điện thoại cấp cứu dọc theo các tuyến giao thông. Bước đầu thực hiện thí điểm trên một số trục giao thông được lựa chọn, sau này sẽ rút kinh nghiệm về kết quả thực hiện, công tác quản lý, bảo trì, bảo dưỡng hệ thống để triển khai rộng ra các địa phương khác trong cả nước.

(iii) Các điểm dừng trên các tuyến giao thông chủ yếu

Quy hoạch tổng thể về an toàn giao thông đã khuyến nghị nên thành lập các điểm dừng dọc theo các tuyến quốc lộ chính của đất nước. Đây sẽ là các khu đa dịch vụ bao gồm nhà nghỉ (dành cho khách muốn dừng xe thời gian lâu), dịch vụ ăn uống, bảo dưỡng phương tiện, bách hóa, cấp cứu y tế...

Các điểm dừng xe này sẽ được tổ chức theo hướng “xã hội hóa” tức là khuyến khích đầu tư trong và ngoài nước để khai thác các dịch vụ trong đó ưu tiên các doanh nghiệp giao thông, các công ty bảo hiểm về giao thông tham gia. Ngành Y tế có trách nhiệm phối hợp trong việc cung cấp cán bộ chuyên môn cấp cứu, phân công các bệnh viện trong khu vực phối hợp, hỗ trợ phương tiện vận chuyển cấp cứu nạn nhân.

Hiện nay, đón đầu nhu cầu này đã có một số doanh nghiệp vận tải, bảo hiểm và tư nhân đi tiên phong trong việc xây dựng các trạm dừng tại một số địa phương trong đó có một số đã đi vào hoạt động, cụ thể như khung mô tả 7.1.1 dưới đây:

Tuy nhiên, cơ cấu, quy mô, khả năng và chất lượng các dịch vụ cấp cứu y tế chưa được điều tra, đánh giá nên dự án cần triển khai nghiên cứu, xác định nhu cầu và cung cấp huấn luyện về chuyên môn, liên hệ với Ngành Y tế các địa phương trong việc cung cấp nhân lực và phối hợp khi có cấp cứu nạn nhân nặng.

### Hình 7.1. 1 Kế hoạch xây dựng trạm dừng chân



Ngày 17/4, Công ty cổ phần vận tải Mai Linh công bố kế hoạch xây dựng hơn 106 trạm dừng chân với tổng số vốn đầu tư ước tính 192 triệu USD, Theo đó, các trạm lớn có diện tích 4 ha, kinh phí xây dựng khoảng 4 triệu USD. Những điểm dừng chân có quy mô vừa và nhỏ rộng 1,5-2 ha, chi phí xây dựng xấp xỉ 1 triệu USD. Thống kê của Công ty Mai Linh trong năm 2005-2006, có 10% trên tổng số 4,4 triệu lượt khách đi qua và sử dụng các dịch vụ tại những trạm dừng chân của tập đoàn này. Dự kiến, lượng khách tiềm năng trong tương lai có thể lên đến 14%, tăng tỷ lệ thuận với tổng số hành khách đường bộ bằng ô tô.

Công ty AAA Logistics tuyên bố là sẽ đầu tư 20 ngàn tỷ VND để xây dựng 38 điểm dừng xe trên dọc tuyến quốc lộ số 1 từ Bắc đến Nam. Dự án này đã được khởi động năm 2008. Giai đoạn từ 2008 đến 2010 sẽ có 11 trạm được xây dựng với tổng kinh phí lên tới 10.440 tỷ VND, khoảng cách của mỗi điểm là 180km. Giai đoạn hai sẽ được tiếp tục xây dựng. Tổng diện tích đất của các trạm dừng chân này sẽ là 30 ha

Công ty Trung Thành và một số tập đoàn vận tải còn liên kết với doanh nghiệp địa phương xây dựng nhiều cụm công nghiệp dịch vụ. Ngoài siêu thị, nhà hàng, quán bar, bệnh viện, dịch vụ ngân hàng, loại hình dịch vụ này còn có cả bãi đáp trực thăng cứu hộ, bảo hiểm, y tế, khu vui chơi giải trí... Dự án đã được thực hiện trên một số trục đường giao thông thuộc Bà Rịa – Vũng Tàu, Cần Thơ, An Giang



Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

#### (iv) Tham gia của cộng đồng trong cấp cứu nạn nhân TNGT

Thực tế hiện nay trên 70% số nạn nhân TNGT được cấp cứu ban đầu và đưa đến các cơ sở y tế là do cộng đồng bao gồm những người dân sống gần khu vực có tai nạn thực hiện.

Tuy nhiên do không được cung cấp kiến thức, đào tạo và thực hành nên số cấp cứu sai kỹ thuật còn cao (trên 50%) và hạn chế về tác dụng như: cầm máu nhưng vẫn chảy máu gây mất máu cho nạn nhân; cố định sai nên xương gãy gây ra tai biến sang chấn thêm mạch máu, thần kinh cho nạn nhân.

Vì lí do đó nên rất cần thiết phải cung cấp kiến thức cấp cứu, thực hành, cung cấp một số phương tiện thông thường (băng, dây cao su cầm máu, nẹp cố định gãy xương...) cho những người sống gần các nơi có nguy cơ cao về tai nạn giao thông, trước mắt tập trung vào các đối tượng như: nhân viên trạm xăng dầu, xe ôm, bán hàng ven các trục đường giao thông được lựa chọn làm thí điểm.

(v) Năng lực cấp cứu của các cơ sở y tế

Các bệnh viện trung ương, bệnh viện tuyến tỉnh thường xuyên bị quá tải do nạn nhân được chuyển từ tuyến dưới về quá nhiều, chậm thời gian và phần lớn không được cấp cứu ban đầu nên tỷ lệ chết tại bệnh viện còn cao

Các bệnh viện tuyến huyện ở gần nơi bị tai nạn giao thông hơn lại thiếu phương tiện chuyên môn kỹ thuật, năng lực cấp cứu của cán bộ còn hạn chế nên phần lớn phải chuyển lên tuyến trên, nạn nhân không được cấp cứu kịp thời

Vì vậy cần thiết phải nâng cấp một số bệnh viện tuyến huyện, thị xã gần các điểm được chọn để có đủ khả năng cấp cứu tại chỗ nạn nhân TNGT; khi cần thiết sẽ được chi viện về chuyên môn, thiết bị của tuyến trên góp phần giảm tỷ lệ chết do TNGT tại bệnh viện.

(vi) Cấp cứu nạn nhân hàng loạt do tai nạn giao thông

Tai nạn giao thông, nhất là tai nạn đối với xe chở khách đường dài, tai nạn đường sắt gây thương tích hàng loạt (từ 10 đến trên 50 nạn nhân) ngày càng phổ biến. Hầu như tháng nào cũng có một số vụ tai nạn loại này. Riêng trong tháng 6/2008 cả nước đã có trên 10 vụ TNGT xảy ra đối với xe khách, mỗi vụ có tới 10 người chết, trên 20 người bị thương, có vụ trên 50 người bị thương.

Các bệnh viện dọc theo các tuyến giao thông chủ yếu chưa sẵn sàng thu dung nạn nhân cấp cứu hàng loạt vì chưa được tập huấn quy trình xử lý nạn nhân hàng loạt, thiếu trang thiết bị (hồi sức cấp cứu, phòng mổ...) và xe cứu thương chuyên dụng.

Vì vậy việc đầu tư nâng cấp các bệnh viện trọng điểm dọc theo các tuyến giao thông quan trọng là cần thiết để các bệnh viện này có điều kiện tiếp nhận và cấp cứu nạn nhân tốt hơn, giảm bớt quá tải cho các bệnh viện trung ương và tuyến tỉnh.

(vii) Đào tạo nguồn nhân lực cho cấp cứu nạn nhân TNGT hiện nay còn yếu

Hầu hết cán bộ làm nhiệm vụ cấp cứu nạn nhân trước khi đến bệnh viện chưa được huấn luyện chuyên sâu về cấp cứu. Các trường đại học y cả nước chưa đáp ứng được nhu cầu của các bệnh viện trên cả nước về cán bộ chuyên khoa cấp cứu hồi sức, chưa có hệ đào tạo chuyên khoa cấp cứu và thiếu nhiều trang thiết bị cấp cứu để đào tạo cho sinh viên được cập nhật kiến thức có thể sử dụng các máy móc, thiết bị tại bệnh viện sau khi ra trường. Vì vậy nhu cầu phát triển đào tạo cán bộ để cung cấp cho hệ thống cấp cứu y tế khắc phục hậu quả TNGT là rất cần thiết.

(viii) Giảm số chết do TNGT

Mục tiêu trong quy hoạch tổng thể đưa ra là “giảm số chết do TNGT tại các bệnh viện xuống còn 50% so với năm 2007” tức là khoảng 0,68/100.000 dân. Trong giai đoạn thí điểm từ 2009-2010, cố gắng phấn đấu giảm còn 60% so với 2007 (0,81/100.000 dân).

Hiện nay, các nước tiên tiến đã áp dụng con số thống kê “số chết do TNGT tại các bệnh viện sau 30 ngày”. Số thống kê này đánh giá chính xác hơn tình trạng nạn nhân và năng lực cấp cứu của các bệnh viện. Trước đây, ngành y tế chỉ đánh giá

số chết tại bệnh viện ngay sau khi cấp cứu tức là chỉ đánh giá số quá nặng không thể cứu nổi và chết tại bệnh viện. Con số này năm 2007 là 1,36/100.000 dân. Thực tế là còn rất nhiều bệnh nhân quá nặng không thể cứu chữa được, gia đình xin cho về chết tại nhà không được thống kê báo cáo nên con số thực tế nạn nhân chết do TNGT (trừ số chết tại hiện trường) còn cao hơn nhiều số chết thống kê được tại bệnh viện.

Cần thiết phải tiến hành điều tra cơ bản “số chết do TNGT sau 30 ngày” tại các cơ sở y tế dọc theo tuyến đường được chọn làm thí điểm để nắm rõ hơn điểm xuất phát trước khi làm thí điểm thì “số chết do TNGT trong 30 ngày” của các cơ sở y tế là bao nhiêu làm cơ sở để đánh giá sau 2 năm thực hiện nâng cao năng lực cấp cứu nạn nhân TNGT thì “số chết trong 30 ngày” giảm được bao nhiêu. Số thống kê này cũng góp phần đánh giá thực sự số chết do TNGT để xây dựng và đánh giá việc thực hiện mục tiêu đã đề ra.

## 7.2 Phát triển hệ thống cấp cứu trước khi chuyển đến bệnh viện

### 1) Phát triển Hệ thống Thông tin Khẩn cấp cho nạn nhân TNGT

- (i) Thí điểm hệ thống định vị vệ tinh toàn cầu để nâng cao năng lực nghiên cứu và cấp cứu nạn nhân TNGT
  - (1) Khảo sát nhu cầu, hỗ trợ về kỹ thuật để phát triển thiết bị GPS gắn trên các phương tiện tham gia giao thông
  - (2) Hỗ trợ 3 trung tâm điều hành GPS tại 3 miền
  - (3) Tập huấn, tuyên truyền phát triển hệ thống
  - (4) Kinh phí: Dự tính cho mỗi khu vực là 50.000 USD x 3 khu vực (cho cả nguồn kinh phí của Chính phủ và JICA tài trợ) = 150.000 USD

### (2) Tăng cường năng lực cho cán bộ y tế cơ sở về cấp cứu nạn nhân TNGT trước khi chuyển đến bệnh viện

Tổ chức các lớp tập huấn để nâng cao năng lực cấp cứu cho cán bộ y tế cơ sở (xã, phường) về các kỹ thuật cấp cứu cơ bản nhất như: cầm máu, băng vết thương các loại trên các vị trí khác nhau của cơ thể, hồi sinh cấp cứu như bóp tim ngoài lồng ngực, thổi ngạt và các phương pháp vận chuyển nạn nhân phù hợp với loại tổn thương không gây nguy hiểm thêm cho nạn nhân.

- (i) Đối tượng: cán bộ y tế cơ sở (xã phường), tập trung ưu tiên cho các khu vực thường hay xảy ra tai nạn giao thông. Số lượng mỗi lớp 30 người
- (ii) Thời gian: mỗi lớp tập huấn trong 3 ngày (bao gồm cả thời gian đi, về)
- (iii) Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: đi lại, công tác phí, tiền ở, thuê hội trường, thuê giáo viên, văn phòng phẩm và các chi phí phát sinh khác
  - Dự kiến chi phí cho một lớp là: 4.700 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
  - Số lớp dự kiến cho dự án thí điểm của JICA là 100 lớp = 470.000 USD
  - Số lớp dự kiến cho Bộ Y tế là 1.400 lớp x 4.700 USD = 6.580.000 USD

### **(3) Tăng cường năng lực cho cộng đồng về cấp cứu ban đầu trước khi đến bệnh viện**

Tổ chức các lớp tập huấn cho cộng đồng về các kỹ thuật cấp cứu cơ bản, để thực hiện bằng các phương tiện sẵn có tại chỗ

- (i) Đối tượng: Ưu tiên cho học sinh trung học, nhân viên các trạm xăng dầu, bán hàng bách hóa, đại diện các đoàn thể như phụ nữ, thanh niên, chữ thập đỏ, nông dân, cựu chiến binh... tập trung ưu tiên cho các khu vực thường hay xảy ra tai nạn giao thông. Số lượng mỗi lớp 50 người
- (ii) Thời gian: mỗi lớp tập huấn trong vòng 1 ngày trên địa bàn xã, phường
- (iii) Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: thuê hội trường, thuê giáo viên, văn phòng phẩm, phụ cấp cho học viên ăn trưa một bữa và các chi phí phát sinh khác
  - Dự kiến chi phí cho một lớp là: 1.000 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
  - Số lớp dự kiến cho dự án thí điểm của JICA là 500 lớp cho 500 xã = 500.000 USD
  - Số lớp dự kiến cho Bộ Y tế là 11.000 lớp cho 11.000 xã = 11.000.000 USD

### **(4) Đào tạo giảng viên về cấp cứu y tế cơ bản**

Để chuẩn bị triển khai hàng loạt các lớp tập huấn cho cán bộ y tế tại các trạm cấp cứu 115, cần triển khai các lớp tập huấn về kỹ thuật cấp cứu cơ bản thống nhất trong cả nước

- (i) Đối tượng: cán bộ các bệnh viện, các trường trung học y tế tuyển tình nguyện viên sau này sẽ là giáo viên trong các lớp tập huấn tại địa phương
- (ii) Giáo trình giảng dạy: thống nhất trong cả nước, được soạn thảo và tham khảo ý kiến các trường đại học và các bệnh viện lớn của cả nước
- (iii) Giảng viên lựa chọn từ các bệnh viện trung ương và các trường đại học y
- (iv) Thời gian mỗi lớp trong 1 ngày
- (v) Kinh phí cần thiết sẽ chi trả chỗ ở và kinh phí đi lại cho đại biểu ở tỉnh xa
  - Kinh phí mỗi lớp dự tính 2.700 USD
  - Tổng kinh phí: 2.700 USD/lớp x 9 lớp = 24.300 USD và 3 lớp cho JICA = 8.100 USD
  - Bộ Y tế sẽ hỗ trợ 9 lớp với tổng chi phí là 24.300 USD

### **(5) Đào tạo và nâng cao năng lực cho hệ thống cấp cứu 115**

Cán bộ y tế đang công tác tại các trạm cấp cứu 115 chưa được đào tạo chuyên sâu về kỹ thuật cấp cứu, phần lớn nạn nhân được chuyển ngay đến bệnh viện mà không được cấp cứu nên khi đến bệnh viện thường nặng thêm do mất máu, sốc chấn thương... Vì vậy cần tổ chức các lớp đào tạo kỹ thuật cấp cứu cơ bản cho cán bộ y tế công tác tại các trạm cấp cứu 115

- (i) Đối tượng: cán bộ y tế đang công tác tại các trạm cấp cứu 115, tập trung ưu tiên cho các khu vực thường hay xảy ra tai nạn giao thông. Số lượng mỗi lớp 50 người



- (ii) Thời gian: mỗi lớp tập huấn trong 1 ngày
- (iii) Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: đi lại, công tác phí, thuê hội trường, thuê giáo viên, văn phòng phẩm và các chi phí phát sinh khác
  - Dự kiến chi phí cho một lớp là: 1.200 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
  - Số lớp dự kiến cho dự án thí điểm của JICA là 10 lớp = 12.000 USD
  - Số lớp dự kiến cho Bộ Y tế là 53 lớp (53 tỉnh còn lại) = 63.600 USD

#### **(6) Tìm giải pháp, cơ chế chính sách phát triển hệ thống cấp cứu 115 cho 7 vùng**

Mô hình tư nhân tham gia vận chuyển cấp cứu 115 đã được triển khai tại Nghệ An, Quảng Ninh và một số địa phương khác nhưng chưa được tổng kết, chưa có chính sách thống nhất nhằm phát triển mô hình này rộng khắp trên cả nước. Vì vậy cần tổ chức 3 cuộc Hội thảo trên 3 miền để rút ra ưu khuyết điểm, các cơ chế chính sách cần có cho loại hình này

- (i) Đối tượng: Các cơ sở hành nghề vận chuyển cấp cứu 115 ngoài nhà nước, Sở Y tế các địa phương có liên quan, đại diện các vụ, cục thuộc Bộ Y tế, các Bộ, ngành có liên quan như Tài chính, Kế hoạch...Số lượng mỗi Hội thảo 50 người
- (ii) Thời gian: mỗi lớp tập huấn trong 1 ngày (có chi tiền ở cho đại biểu ở xa)
- (iii) Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: đi lại, công tác phí, tiền ở, thuê hội trường, thuê giáo viên, văn phòng phẩm và các chi phí phát sinh khác
  - Dự kiến chi phí cho một lớp là: 3.000 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
  - Số Hội thảo cho Bộ Y tế là 7 chia cho 7 vùng = 21.000 USD

#### **(7) Phòng chống tai nạn thương tích cho cộng đồng và xây dựng cộng đồng an toàn**

Công tác vận động cộng đồng phòng chống tai nạn, thương tích và xây dựng cộng đồng an toàn rất quan trọng, góp phần giảm tai nạn thương tích ngay từ gốc. Cuộc vận động cần tiến hành rộng khắp cả nước bằng nhiều hình thức: tuyên truyền, phổ biến nội dung để cộng đồng biết và thực hiện.

- (i) Đối tượng: nhân dân sống tại xã phường, ưu tiên cho các khu vực thường hay xảy ra tai nạn giao thông. Số lượng mỗi lớp 50 người
- (ii) Thời gian: mỗi lớp tập huấn trong 1 ngày tại cơ sở (không tính đi lại, tiền ở)
- (iii) Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: thuê hội trường, thuê giáo viên, văn phòng phẩm, phụ cấp cho người tham gia và các chi phí phát sinh khác
  - Dự kiến chi phí cho một lớp là: 1.000 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
  - Dự kiến cho mỗi huyện là 3 lớp (mỗi lớp cho 30% số xã trong huyện) x 500 huyện = 1.500 lớp x 1.000 USD/lớp = 1.500.000 USD

#### **(8) Tăng cường năng lực phục hồi chức năng cho các bệnh viện huyện**

- (i) Hoạt động chủ yếu cung cấp các trang thiết bị cần thiết để phục hồi chức năng cho nạn nhân sau khi đã được điều trị cấp cứu tại các bệnh viện huyện, trước khi trả về cộng đồng

- Dự tính nhu cầu trang thiết bị tập luyện để PHCN cho mỗi bệnh viện = 12.000 USD
- Kinh phí cho tập huấn sử dụng, bảo dưỡng trang thiết bị trong 4 năm đầu khoảng 2.000 USD
- Tổng kinh phí: 12.000 USD x 500 bệnh viện huyện = 6.000.000 USD; Kinh phí cho dự án thí điểm của JICA cho 12 bệnh viện = 144.000 USD.

(ii) Tăng cường năng lực phục hồi chức năng cho các bệnh viện tỉnh:

Hiện nay cơ sở vật chất dành cho phục hồi chức năng của các bệnh viện tuyến tỉnh cũng rất nghèo nàn. Nhiều nơi chưa có trang thiết bị. Nhu cầu cung cấp các trang thiết bị cần thiết để phục hồi chức năng cho nạn nhân sau khi đã được điều trị cấp cứu tại các bệnh viện tuyến tỉnh rất cao.

- Dự tính nhu cầu trang thiết bị tập luyện để PHCN cho mỗi bệnh viện = 20.000 USD
- Kinh phí cho tập huấn sử dụng, bảo dưỡng trang thiết bị trong 4 năm đầu khoảng 2.000 USD
- Tổng kinh phí: 22.000 USD x 63 bệnh viện = 1.386.000 USD; Kinh phí cho dự án thí điểm của JICA cho 12 bệnh viện = 264.000 USD.

**(9) Tăng cường năng lực phục hồi chức năng tại cộng đồng**

Việc PHCN tại cộng đồng là rất cần thiết vì nạn nhân sau khi đã được điều trị tại bệnh viện khi trở về nhà cần được tập luyện thời gian dài mới phục hồi được các di chứng do tai nạn gây ra. Nạn nhân không thể đến các bệnh viện để tập luyện được. Việc tập luyện tại cộng đồng vừa đỡ tốn kém cho gia đình người bệnh, vừa tận dụng được các nguồn lực sẵn có tại địa phương và sự giúp đỡ luyện tập của người thân trong gia đình.

Tuy không cần thiết mua trang thiết bị nhưng cần tổ chức các lớp tập huấn hướng dẫn cho cộng đồng biết các tự tạo phương tiện tập luyện, phương pháp tập luyện, chăm sóc và giúp đỡ người bệnh khi tập luyện, định kỳ 6 tháng hoặc 12 tháng nên đến kiểm tra lại tại các bệnh viện tuyến huyện hoặc tuyến tỉnh để được tư vấn.

- Đối tượng: người dân sống tại xã phường, ưu tiên cho các khu vực thường hay xảy ra tai nạn giao thông. Số lượng mỗi lớp 50 người
- Thời gian: mỗi lớp tập huấn trong 1 ngày tại cơ sở (không tính đi lại, tiền ở)
- Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: thuê hội trường, thuê giáo viên, văn phòng phẩm, phụ cấp cho người tham gia và các chi phí phát sinh khác
  - Dự kiến chi phí cho một lớp là: 1.000 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
  - Dự kiến cho mỗi xã một lớp cho tổng số 10.000 xã x 1.000 USD = 10.000.000 USD

### 7.3 Tăng cường năng lực cấp cứu của các bệnh viện trong trường hợp có thảm họa hoặc tai nạn giao thông thảm khốc

#### 1) Tập huấn về quy trình phối hợp giữa bệnh viện với chính quyền, ban ngành, đoàn thể và cộng đồng trong xử lý tai nạn có nhiều nạn nhân

Trường hợp tai nạn giao thông nghiêm trọng có nhiều nạn nhân thì việc giải quyết cấp cứu nạn nhân tại hiện trường cần có sự tham gia của chính quyền, các ngành, đoàn thể và cộng đồng. Cần thiết tập huấn về vai trò, chức năng, nhiệm vụ và phối hợp hoạt động trong cấp cứu tại hiện trường và vận chuyển nạn nhân về bệnh viện

- (i) Đối tượng: Cán bộ y tế công tác tại các nơi trực tiếp tham gia cấp cứu nạn nhân hàng loạt, lãnh đạo chính quyền, công an, quân đội, các đoàn thể như thanh niên, phụ nữ và nhân dân ... Số lượng mỗi lớp tập huấn là 30 người
- (ii) Thời gian: mỗi lớp tập huấn trong 2 ngày (có chi tiền ở cho đại biểu ở xa)
- (iii) Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: đi lại, công tác phí, tiền ở, thuê hội trường, thuê giáo viên, văn phòng phẩm và các chi phí phát sinh khác
  - Dự kiến chi phí cho một lớp là: 3.500 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
  - Số lớp cho Bộ Y tế là 53 lớp cho 53 tỉnh, thành phố = 185.500 USD
  - Số lớp cho dự án thí điểm của JICA là 10 lớp cho 10 tỉnh = 35.000 USD

#### 2) Tập huấn cho cán bộ y tế các bệnh viện tỉnh, huyện trọng điểm về quy trình xử lý cấp cứu tai nạn có nhiều nạn nhân:

- (i) Đối tượng: cán bộ y tế đang công tác tại các bệnh viện tỉnh, bệnh viện khu vực, bệnh viện quân đội tham gia cấp cứu nạn nhân. Số lượng mỗi lớp 40 người
- (ii) Thời gian: mỗi lớp tập huấn trong 2 ngày
- (iii) Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: đi lại, chỗ ở, công tác phí, thuê hội trường, thuê giáo viên, văn phòng phẩm và các chi phí phát sinh khác
  - Dự kiến chi phí cho một lớp là: 4.500 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
  - Số lớp dự kiến cho dự án thí điểm của JICA là 10 lớp = 45.000 USD
  - Số lớp dự kiến cho Bộ Y tế là 53 lớp (53 tỉnh còn lại) = 238.500 USD

#### 3) Thực tập, diễn tập

Việc thực tập, diễn tập các tình huống cấp cứu nhiều nạn nhân tại hiện trường và bệnh viện là cần thiết để khi có các tình huống cấp cứu có thể phối hợp hành động được thuận thực. Qua thực tập, diễn tập có thể phát hiện ra các thiếu sót trong khâu lập kế hoạch để bổ xung kịp thời. Kết quả thực tập, diễn tập được ghi lại đĩa CD làm thành tài liệu giảng dạy cho cán bộ y tế và cho cộng đồng.

- (i) Đối tượng: Cán bộ y tế công tác tại các nơi trực tiếp tham gia cấp cứu nạn nhân hàng loạt, lãnh đạo chính quyền, công an, quân đội và nhân dân. Cần thuê một số lớn người làm các nạn nhân (giả định), thuê phương tiện giả định làm xe ô tô bị tai nạn ... Số lượng người khoảng 150 người
- (ii) Thời gian: diễn tập trong nửa ngày

(iii) Chi phí: Các khoản chi phí được tính bao gồm: đi lại, công tác phí, tiền ở cho đại biểu cấp trên, thuê người làm nạn nhân, thuê phương tiện (ô tô) giả định bị tai nạn, phụ cấp cho cán bộ y tế tham gia, thuê hội trường, ghi hình, làm đĩa CD và các chi phí phát sinh khác

- Dự kiến chi phí cho mỗi cuộc là: 6.000 USD (Dự toán chi tiết xem phụ lục)
- Số diễn tập cho Bộ Y tế là 53 cho 53 tỉnh = 228.000 USD
- Số diễn tập cho dự án thí điểm của JICA là 10 cho 10 tỉnh = 60.000 USD

#### **7.4 Tăng cường nguồn lực cho công tác cấp cứu bao gồm: nhân lực, trang thiết bị, xe cấp cứu và năng lực quản lý, tổ chức thực hiện chương trình hành động**

##### **1) Xây dựng chương trình đào tạo cấp cứu cho các trường đào tạo thuộc Ngành y tế**

(i) Xây dựng chương trình đào tạo cho các trường của Ngành Y tế

Việc soạn thảo chương trình đào tạo cấp cứu là một quá trình đòi hỏi thời gian, sử dụng năng lực của nhiều chuyên gia có kinh nghiệm về đào tạo và cấp cứu. Dự thảo chương trình cũng cần thiết có nhiều góp ý kiến của các cán bộ, nhất là các trường đào tạo của Ngành y tế. Sau khi hoàn thành cũng cần thời gian và hội họp thẩm định và phê duyệt của các cấp lãnh đạo Bộ Y tế và Bộ Giáo dục & Đào tạo. Kinh phí như sau:

Kinh phí soạn thảo, góp ý kiến, tiếp thu và hoàn chỉnh tại BYT là: 30.000 USD

(ii) Hội nghị thẩm định chương trình để đưa vào sử dụng chính thức

Kinh phí thẩm định và phê duyệt tại hai Bộ là: 6.000 USD

Tổng chi phí ước tính cho toàn bộ việc xây dựng chương trình đào tạo và hội nghị là khoảng 120.000 USD

##### **2) Hình thành 3 Trung tâm đào tạo cấp cứu tại 3 miền**

Việc hình thành ba trung tâm đào tạo cấp cứu y tế là cần thiết. Để giảm bớt chi phí, dự định sẽ gắn với các trường Đại học Y tại 3 khu vực của đất nước là: Đại học Y Hà Nội (hoặc Đại học Y Hải Phòng) cho các tỉnh phía Bắc, Đại học Y Huế (cho các tỉnh Miền Trung) và Đại học Y Thành phố Hồ Chí Minh cho Nam bộ.

Kinh phí cần thiết cho việc in ấn tài liệu đào tạo, mua một số trang thiết bị đào tạo chuyên sâu về cấp cứu và các chi phí liên quan khác. Tổng chi cho 1 trung tâm dự tính là: 40.000 USD x 3 Trung tâm = 120.000 USD.

##### **3) Đào tạo và cung cấp cán bộ chuyên sâu về cấp cứu cho các địa phương, đơn vị.**

Cần đào tạo các cán bộ y tế mới và tái đào tạo lực lượng y tế hiện có, những người sẽ công tác tại các đơn vị và trung tâm cấp cứu tại xã, huyện. Kinh phí đào tạo cho một học viên/một năm dự tính khoảng 500 USD (không tính chi phí ăn ở, phụ cấp...) x 50 học viên x 3 năm x 3 trường = 225,000 USD

**4) Thuốc men và trang thiết bị y tế phục vụ cho cấp cứu nạn nhân cho tuyến huyện**

Một khoản kinh phí 50,000 USD dành để mua thuốc và thiết bị y tế thiết yếu nhất phục vụ cho công tác cấp cứu nạn nhân cho mỗi bệnh viện tuyến huyện (là nơi cấp cứu ban đầu đối với nạn nhân). Tổng kinh phí cho 500 bệnh viện huyện = 25.000.000 USD

**5) Trang bị xe ô tô cấp cứu chuyên dụng cho các bệnh viện tuyến huyện**

Tính trung bình giá mỗi xe cấp cứu (nhập khẩu nguyên chiếc từ Nhật – không thuế) khoảng 50.000 USD x 500 xe cho 500 bệnh viện huyện trọng điểm = 25.000.000 USD. (Bao gồm cả kinh phí bảo dưỡng, sửa chữa cần thiết trong 2 năm đầu tiên)

**6) Trang bị xe cấp cứu chuyên dụng cho các Trung tâm cấp cứu 115**

Đề xuất trang bị 3 xe cấp cứu chuyên dụng cho mỗi Trung tâm cấp cứu 115 của 63 tỉnh, thành phố. Trung bình mỗi Trung tâm 3 xe x 63 Trung tâm x 50.000 USD/xe = 9.450.000 USD (Bao gồm cả kinh phí bảo dưỡng, sửa chữa cần thiết trong 2 năm đầu tiên)

**7) Cung cấp trang thiết bị cần thiết các bệnh viện tuyến tỉnh để cấp cứu nạn nhân TNGT hàng loạt**

Dự tính mỗi bệnh viện 100.000 USD x 40 bệnh viện = 4.000.000 USD

**8) Huấn luyện về giám sát cho đội dự án trung ương và địa phương:**

Cần thiết phải triển khai các lớp tập huấn về kỹ năng giám sát cho thành viên đội dự án tuyến trung ương và địa phương để đảm bảo cho các hoạt động của dự án được triển khai đúng tiến độ đề ra. Dự kiến chi phí mỗi lớp là 5.600 USD x 6 lớp = 16.800 USD (3 lớp cho tuyến trung ương tại 3 miền và 3 lớp cho tuyến địa phương tại 3 miền)

**9) Giám sát định kỳ các hoạt động**

Giám sát hoạt động của dự án được tiến hành định kỳ 3 tháng một lần đối với tất cả các địa phương thực hiện dự án thuộc 3 miền. Kinh phí chi cho 2 người đi giám sát bao gồm: tiền đi lại bằng ô tô, máy bay (tùy địa điểm), tiền ở, phụ cấp) tính chung cho cả nước là 3.580 USD x 4 chuyến = 14.320 USD x 4 năm = 57.280 USD (Chi tiết xem Phụ lục)

Một khoản kinh phí tương tự (57.280 USD) cũng được dành cho dự án thí điểm của JICA

**10) Đánh giá giữa kỳ 3 khu vực thí điểm**

Một chuyến đi đánh giá giữa kỳ sẽ được thực hiện vào năm 2010. Thành viên bao gồm đại diện dự án tuyến trung ương, các trung tâm giám sát tại 3 miền và chuyên gia JICA (5 người). Kinh phí cho 5 người đi đánh giá bao gồm: tiền đi lại bằng ô tô, máy bay (tùy địa điểm), tiền ở, phụ cấp) tính chung cho cả nước là: 7.050 USD (Chi tiết xem Phụ lục)

Một khoản kinh phí tương tự (7.050 USD) cũng được dành cho dự án thí điểm của JICA

### **11) Xác định các chỉ số đầu vào và đầu ra (hiệu quả) của dự án**

Để việc đánh giá kết quả hoạt động của dự án được khách quan và tin cậy, cần thiết phải có các chỉ số đánh giá đầu vào (thực hiện năm 2009) và đầu ra (thực hiện cuối năm 2012) để so sánh với mục tiêu đã đề ra, chủ yếu là số chết do TNGT tại các bệnh viện trong vòng 30 ngày. Việc xác định chỉ số này rất quan trọng, cho số liệu khách quan về kết quả cấp cứu, điều trị nạn nhân. Hiện nay mới chỉ có số chết tại bệnh viện trong vài ngày đầu chưa phản ánh được số chết thực tế vì còn nhiều nạn nhân không còn khả năng cứu chữa được người nhà xin cho về chết tại nhà hoặc số đã được cấp cứu, điều trị nhưng sau cho về nhà bị chết trong vòng 30 ngày cũng được tính là số chết tại BV do TNGT.

Kinh phí được chi cho các hoạt động: thiết kế bộ câu hỏi đánh giá các chỉ số, điều tra thử, hoàn thiện lại, in ấn, điều tra thu thập số liệu, xử lý số liệu và báo cáo kết quả. Dự tính kinh phí cho một cuộc điều tra như vậy là 20.000 USD x 2 cuộc = 40.000 USD.

Một khoản kinh phí tương tự cũng được dành cho dự án thí điểm của JICA = 40.000 USD

### **12) Đánh giá cuối kỳ**

Một chuyến đi đánh giá cuối kỳ sẽ được thực hiện vào năm 2012. Thành viên bao gồm đại diện dự án tuyến trung ương, các trung tâm giám sát tại 3 miền và chuyên gia JICA (5 người). Kinh phí chi cho 5 người đi đánh giá bao gồm: tiền đi lại bằng ô tô, máy bay (tùy địa điểm), tiền ở, phụ cấp. Tổng cộng chi phí là 14.100 USD, sẽ do Bộ Y tế và JICA cùng tài trợ.

### **13) Chuyên gia quốc tế hỗ trợ đánh giá dự án**

3 chuyên gia quốc tế của JICA được thuê để hỗ trợ dự án trong các chuyến điều tra đầu vào, kết quả đầu ra, đánh giá giữa kỳ và đánh giá cuối kỳ dự án. Dự tính kinh phí cho mỗi chuyên gia là 20.000 USD x 3 chuyên gia = 60.000 USD.

### **14) Tham quan học tập kinh nghiệm nước ngoài**

Một đoàn tham quan khảo sát nước ngoài (dự định tại Nhật) được tổ chức vào năm 2009 để học tập, trao đổi kinh nghiệm về tổ chức thực hiện cấp cứu đối với nạn nhân TNGT. Thành phần đoàn có 10 người bao gồm đại diện dự án tuyến trung ương, đại diện các tỉnh, thành phố triển khai dự án. Tổng cộng chi là 40.000 USD (chi tiết xem phụ lục)

Ngân sách Bộ Y tế tài trợ cho 4 đoàn (160.000 USD) và kinh phí JICA tài trợ cho 4 đoàn (160.000 USD).

### **15) Quản lý và điều hành dự án**

Một Ban Quản lý Dự án trung ương được thành lập để xây dựng kế hoạch, tổ chức thực hiện, quản lý tài chính, giám sát, đánh giá hoạt động tại các địa phương. Kinh phí hoạt động trong 4 năm do JICA tài trợ. Dự kiến kinh phí 3 năm khoảng 150.400 USD (Dự toán chi tiết kèm theo). Kinh phí dành cho quản lý và điều hành của Bộ Y tế cũng tương tự = 150.400 USD.

**7.5 Lộ trình thực hiện**

- |                               |                                       |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1) Giai đoạn chuẩn bị:        | Từ tháng 1 đến tháng 6 năm 2009       |
| 2) Giai đoạn thực hiện dự án: | Từ tháng 7/2009 đến tháng 10 năm 2012 |
| 3) Đánh giá cuối kỳ dự án:    | Tháng 11/2012                         |

**Bảng 7.5.1 Kế hoạch đầu tư và thực hiện**

| Chiến lược  | Nội dung chương trình   | Chi phí ( x 1000 USD) |                  |                  |                 |                  |
|---|---|-----------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
|   |   | 2009                  | 2010             | 2011             | 2012            | Total            |
| Nâng cao chất lượng cấp cứu ban đầu cho nạn nhân TNGT       | 1) Thí điểm dùng GPS để nâng cao chất lượng tìm kiếm và cấp cứu nạn nhân TNGT                             |                       | 100.00           | 100.00           | 100.00          | 300.00           |
|   | 2) Tăng cường chất lượng cấp cứu ban đầu tại các trạm y tế xã   | 2,021.00              | 2,021.00         | 2,021.00         | 987.00          | 7,050.00         |
|   | 3) Hướng dẫn cho cộng đồng về các kỹ thuật cấp cứu nạn nhân TNGT ( 1 lớp cho 1 xã, khoảng 11.500 khóa)    | 3,100.00              | 3,150.00         | 3,150.00         | 2,100.00        | 11,500.00        |
|   | 4) Tập huấn giáo viên về nâng cao chất lượng cấp cứu ban đầu cho hệ thống 115 tại 9 khu vực trên cả nước. | 10.80                 | 8.10             | 8.10             | 5.40            | 32.40            |
|   | 5) Đào tạo nâng cao năng lực của hệ thống cấp cứu 115   | 21.60                 | 21.60            | 21.60            | 10.80           | 75.60            |
|   | 6) Hội thảo phát triển hệ thống vận chuyển cấp cứu 115 có sự tham gia của khu vực tư nhân                 | 6.00                  | 6.00             | 6.00             | 3.00            | 21.00            |
|   | 7) Hội thảo về phòng chống tai nạn thương tích và xây dựng cộng đồng an toàn (3 lớp 1 huyện x 500 huyện)  | 300.00                | 400.00           | 400.00           | 400.00          | 1,500.00         |
|   | 8) Phát triển năng lực phục hồi chức năng cho nạn nhân TNGT tại các bệnh viện tuyến huyện                 | 1,236.00              | 2,436.00         | 1,236.00         | 1,236.00        | 6,144.00         |
|   | 9) Nâng cao năng lực phục hồi chức năng cho các bệnh nhân TNGT tại các bệnh viện tuyến tỉnh               | 396.00                | 396.00           | 396.00           | 462.00          | 1,650.00         |
|   | 10) Phát triển công tác phục hồi chức năng cho nạn nhân TNGT tại cộng đồng (cho 10,000 xã cả nước)        | 3,000.00              | 2,000.00         | 3,000.00         | 2,000.00        | 10,000.00        |
| <b>Tổng mục 1</b>   |   | <b>10,091.40</b>      | <b>10,538.70</b> | <b>10,338.70</b> | <b>7,304.20</b> | <b>38,273.00</b> |
| Nâng cao năng lực ứng phó với tai nạn thương tích hàng loạt | 1) Tập huấn cho nhóm hỗ trợ cấp cứu thương tích hàng loạt   | 63.00                 | 63.00            | 63.00            | 31.50           | 220.50           |
|   | 2) Tập huấn cho hệ thống bệnh viện về quy trình cấp cứu thương tích hàng loạt                             | 81.00                 | 81.00            | 81.00            | 40.50           | 283.50           |
|   | 3) Thực tập, diễn tập về cấp cứu thương tích hàng loạt (Mỗi tỉnh thành 1 cuộc diễn tập x 63 tỉnh thành)   | 108.00                | 108.00           | 108.00           | 54.00           | 378.00           |
| <b>Tổng mục 2</b>   |   | <b>252.00</b>         | <b>252.00</b>    | <b>252.00</b>    | <b>126.00</b>   | <b>882.00</b>    |
| Kế hoạch phát triển các nguồn cấp cứu y tế                  | 1) Đào tạo cấp cứu cho nạn nhân TNGT tại các cơ sở y tế   | 20.00                 | 10.00            | 6.00             | 0.00            | 36.00            |
|   | 2) Trung tâm đào tạo và phát triển nhân lực cho hệ thống y tế   | 40.00                 | 40.00            | 40.00            | 0.00            | 120.00           |
|   | 3) Bố trí cán bộ cho các đơn vị và trạm cấp cứu xã  | 0.00                  | 75.00            | 75.00            | 75.00           | 225.00           |
|   | 4) Mua thuốc và thiết bị y tế cho các bệnh viện cấp tỉnh  | 5,000.00              | 10,000.00        | 5,000.00         | 5,000.00        | 25,000.00        |
|   | 5) Mua xe cấp cứu cho các bệnh viện   | 5,000.00              | 10,000.00        | 5,000.00         | 5,000.00        | 25,000.00        |
|   | 6) Mua xe cấp cứu cho các trung tâm cấp cứu 115   | 2,500.00              | 2,500.00         | 2,500.00         | 1,950.00        | 9,450.00         |
|   | 7) Mua thiết bị cấp cứu cho các bệnh viện cấp tỉnh phục vụ tai nạn thương tích hàng loạt                  | 1,000.00              | 1,000.00         | 1,000.00         | 1,000.00        | 4,000.00         |
|   | 8) Đào tạo về quản lý cho các trường nhóm cấp cứu y tế  | 0.00                  | 5.60             | 5.60             | 5.60            | 16.80            |
|   | 9) Kiểm tra định kỳ các hoạt động của 3 khu vực thí điểm  | 28.64                 | 28.64            | 28.64            | 28.64           | 114.56           |
|   | 10) Đánh giá giữa kỳ 3 khu vực thí điểm   | 0.00                  | 14.10            | 0.00             | 0.00            | 14.10            |



Nghiên cứu Quy hoạch tổng thể An toàn giao thông đường bộ tại Việt Nam tới năm 2020  
**Báo cáo cuối kỳ**

| Chiến lược                   | Nội dung chương trình                             | Chi phí ( x 1000 USD) |           |           |           |            |
|------------------------------|---|-----------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
|                              |   | 2009                  | 2010      | 2011      | 2012      | Total      |
|                              | 11) Xác định tiêu chí đầu vào và đầu ra của dự án | 0.00                  | 40.00     | 0.00      | 40.00     | 80.00      |
|                              | 12) Đánh giá cuối kỳ dự án                        | 0.00                  | 0.00      | 0.00      | 14.10     | 14.10      |
|                              | 13) Hỗ trợ và đánh giá kỹ thuật                   | 0.00                  | 20.00     | 20.00     | 20.00     | 60.00      |
|                              | 14) Khóa học tại nước ngoài                       | 160.00                | 0.00      | 160.00    | 0.00      | 320.00     |
|                              | 15) Quản lý dự án                                 | 75.00                 | 75.00     | 75.00     | 75.80     | 300.80     |
| Tổng mục 3                   |   | 13,823.64             | 23,808.34 | 13,910.24 | 13,209.14 | 64,751.36  |
| TỔNG NGÂN SÁCH NĂM 2009-2012 |   | 24,167.04             | 34,599.04 | 24,500.94 | 20,639.34 | 103,906.36 |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 8 THỂ CHẾ AN TOÀN GIAO THÔNG

### 8.1 Kế hoạch cải thiện thể chế

Để đảm bảo tính bền vững của việc phát triển an toàn giao thông ở Việt Nam, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia (NTSC) sẽ được tăng cường khẩn trương như một tổ chức trung ương. Tuy nhiên, sự đổi mới cơ cấu tổ chức sẽ yêu cầu lãnh đạo tốt để xây dựng sự đồng tâm nhất trí giữa các cơ quan thẩm quyền liên quan và hữu quan và cũng cần thêm nguồn tài lực thích hợp để đóng vai trò cơ quan điều phối trung ương đồng thời là cơ quan chủ đạo cho việc xây dựng chính sách an toàn giao thông. Khuôn khổ tổ chức cơ bản và các chiến lược thực hiện đã được thảo luận trong kế hoạch tổng thể. Ở phần này, các chương trình hành động ưu tiên trong 5 năm tới sẽ được rà soát.

Các chương trình cải thiện thể chế đã được kiến nghị và các vấn đề ưu tiên đối với chương trình hành động được thể hiện trong bảng 8.1.1. Cải thiện thể chế là một vấn đề lâu dài đòi hỏi nỗ lực không ngừng và không khoan nhượng. Tuy vậy, trong khi Chương trình An toàn Đường bộ Việt Nam (VRSP) đã bắt đầu và Dự án an toàn giao thông JBIC sắp triển khai, việc cải thiện thể chế là một trong những thành phần dự án của chúng, thì không còn thời gian để chờ đợi việc thiết lập tổ chức mới. Vì vậy, điều này đòi hỏi cấp bách rà soát và khẳng định hướng đổi mới thể chế về sự phát triển an toàn giao thông bền vững và đồng thời cũng cần thiết nhìn lại các dự án an toàn VRSP và JBIC.

Tuy vậy, khó khẳng định ngay được việc thành lập cơ cấu tổ chức mới, vì vậy, Chương trình hành động đề xuất thành lập một tổ chức lâm thời trên cơ sở hướng đổi mới được kiến nghị. Thông qua việc thực hiện dự án VRSP và JBIC, mong đợi tối thiểu nguồn lực sẽ được phát triển và dữ liệu liên quan tới việc thực hiện dự án được lập.

Hồ sơ để tham khảo trong các hoạt động thường xuyên trong tương lai của hệ thống mới. Các hoạt động tạm thời là đầu vào cho việc đánh giá ban đầu của việc cải thiện thể chế đã đề xuất. Hơn nữa, việc xây dựng và cải thiện cơ cấu tổ chức trong chương trình hành động 5 năm sẽ được hợp pháp hóa như một luật mới, Pháp lệnh chính sách an toàn giao thông đường bộ, hoặc sẽ trở thành một phần của Luật giao thông đường bộ.

**Bảng 8.1.1 Tóm tắt Chương trình hành động 5 năm cải thiện thể chế**

| Chương trình phát triển  |   | Mục tiêu của kế hoạch 5 năm  | Các hành động ưu tiên   |
|--|---|--|---|
| Cải thiện cơ cấu tổ chức   | Cơ quan an toàn giao thông quốc gia         | <input type="checkbox"/> Phê duyệt kế hoạch đổi mới<br><input type="checkbox"/> Thiết lập một tổ chức lâm thời và thực hiện các hoạt động cần thiết <sup>1</sup>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Chuẩn bị một dự thảo kế hoạch đổi mới</li> <li>Phối hợp các cơ quan liên quan</li> <li>Xây dựng năng lực với tổ chức lâm thời</li> </ul>   |
|  | Trung tâm an toàn giao thông quốc gia       | <input type="checkbox"/> Phê duyệt kế hoạch được xây dựng<br><input type="checkbox"/> Thành lập một tổ chức lâm thời và thực hiện các hoạt động cần thiết <sup>1</sup> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tiến hành nghiên cứu khả thi</li> <li>Phối hợp và xây dựng sự đồng tâm nhất trí</li> <li>Đánh giá và theo dõi dự án đang triển khai</li> <li>Xây dựng năng lực<sup>2</sup></li> </ul>  |
|  | Hội đồng cố vấn an toàn giao thông quốc gia | <input type="checkbox"/> Thành lập Hội đồng<br><input type="checkbox"/> Bắt đầu thực hiện các hoạt động chính thức   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Quy tắc/ hướng dẫn hoạt động</li> <li>Thành lập Cơ quan chấp hành</li> <li>Bầu cử Chủ tịch và các thành viên</li> <li>Tổ chức các cuộc họp thường kỳ</li> </ul>  |
|  | Quý tài trợ an toàn giao thông quốc gia     | <input type="checkbox"/> Thành lập các Quý hỗ trợ<br><input type="checkbox"/> Bắt đầu hoạt động chính thức   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tiến hành nghiên cứu khả thi</li> <li>Tư vấn từ các lĩnh vực cá nhân, các tổ chức phi chính phủ</li> <li>Đệ trình Hội đồng cố vấn để phê chuẩn</li> <li>Các công việc chuẩn bị để thành lập văn phòng và mời các thành viên</li> </ul> |
| Luật lệ và quy định  | Pháp lệnh chính sách an toàn giao thông     | <input type="checkbox"/> Chính phủ phê duyệt luật mới, bao gồm việc phát triển Kế hoạch an toàn giao thông và thành lập tổ chức mới                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Chuẩn bị dự thảo luật</li> <li>Phối hợp và xây dựng sự đồng lòng</li> <li>Đệ trình lên Quốc hội</li> </ul>   |
| Lưu ý: <sup>1</sup> Đa số các hoạt động của các tổ chức tạm thời sẽ được phối hợp với hoặc trở thành một phần của các dự án an toàn giao thông JBIC và VRSP đang triển khai. Ví dụ: đối với VRSP: Thành phần A-Chương trình xây dựng khả năng và thể chế, Thành phần B-Chương trình ý thức và biểu hiện an toàn đường bộ và Thành phần C-Chương trình đánh giá và giám sát an toàn đường bộ<br><sup>2</sup> Tham khảo Dự án phát triển nguồn nhân lực an toàn giao thông Hà Nội JICA (TRAHUD). |   |  |   |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

## 8.2 Cơ quan An toàn giao thông quốc gia

NTSC như một cơ quan cố vấn cao nhất của Thủ tướng về xây dựng chính sách an toàn giao thông. Tuy vậy, các biện pháp an toàn giao thông hiện được từng ngành hữu quan chuẩn bị riêng lẻ và thường thiếu hình thức phối hợp hiệu quả nào giữa các ngành. Kế hoạch tổng thể đã nhấn mạnh tầm quan trọng của các biện pháp an toàn giao thông toàn diện được thực hiện bền vững và đề xuất thiết lập một tổ chức quản lý dưới sự giám sát của NTSC. Tổ chức này sẽ chịu trách nhiệm trong phát triển các chương trình hành động và thúc đẩy việc thực hiện các biện pháp. Tổ chức chịu trách nhiệm về phát triển tổng thể và thực hiện các biện pháp an toàn giao thông toàn diện chính là Cơ quan an toàn giao thông quốc gia (NTSA).

Chức năng chính của NTSA là: (1) Phát triển kế hoạch tổng thể an toàn giao thông và chương trình hành động, (2) Thúc đẩy lĩnh vực tư nhân và các hoạt động an toàn giao thông cộng đồng và (3) cung cấp hỗ trợ các ủy ban an toàn giao thông địa phương và các hoạt động của ủy ban, cùng với trách nhiệm hiện nay của NTSC-Cơ quan chấp hành và TSPMU.

Chức năng đầu tiên của tổ chức mới, phát triển của kế hoạch tổng thể và chương trình hành động, tương tự với nghiên cứu của JICA. Vì vậy, NTSA sẽ phải chuẩn bị kế hoạch an toàn giao thông quốc gia kế tiếp trong thời gian 5 đến 10 năm. Tuy nhiên, chức năng (2) và (3) nên được tiến hành ngay khi kế hoạch tổng thể này và chương trình hành động được phê duyệt. Cụ thể, việc khẩn trương lúc này là phải nâng cao năng lực của chính quyền địa phương để xây dựng kế hoạch an toàn giao thông phù hợp với điều kiện địa phương.

Để thúc đẩy lĩnh vực tư nhân và các hoạt động an toàn giao thông cộng đồng hiện nay đang được thực hiện trong khả năng đặc biệt, Chính phủ Việt Nam cần có một bộ máy nhân thông báo sứ mệnh của Chính phủ đối với đất nước Việt Nam là phát triển một “nền văn hóa an toàn giao thông” và một “Xã hội giao thông nhân ái không có tai nạn giao thông” trong nhiều nhiệm vụ khác. Thảng an toàn giao thông cần thu hút được nhiều quan tâm và thúc đẩy hơn và khuyến khích nhiều hoạt động cộng đồng hơn. Về đề xuất can thiệp mới để thúc đẩy các hoạt động an toàn giao thông cộng đồng, Quỹ an toàn giao thông, Hội đồng cố vấn an toàn giao thông, cũng như các tổ chức chính quyền địa phương cần đóng vai trò quan trọng hơn. Tuy nhiên, do các tổ chức thiếu nguồn lực, NTSA nên có chức năng rộng hơn trong việc cóphois hợp với chính quyền tỉnh để thúc đẩy các hoạt động an toàn giao thông trên toàn quốc.

Trong Kế hoạch tổng thể, NTSA sẽ được thành lập và hoạt động một cách đầy đủ vào năm 2015, với nguồn nhân lực, tài lực phù hợp. Sau đó, trong số nhiều chức năng, các chức năng chính của tổ chức mới như cơ chế phối hợp, chia sẻ dữ liệu và thông tin và xây dựng các biện pháp an toàn giao thông toàn diện, sẽ được khẳng định với các cơ quan hữu quan. Đồng thời, các công việc chuẩn bị sẽ được tiến hành cho các tổ chức hỗ trợ mới với sự can thiệp của Hội đồng cố vấn, Quỹ tài trợ an toàn giao thông và Trung tâm an toàn giao thông. Mặt khác, các dự án an toàn giao thông JBIC và VRSP đang triển khai sẽ là những cơ hội đáng kể để phát triển một tổ chức mới để nâng cao nguồn nhân lực. Vì vậy, các mục tiêu sau được đề xuất cho chương trình hành động:

- (1) Thành lập tổ chức lâm thời;

- (2) Xem xét lại các dự án an toàn giao thông JBIC và VRSP đang triển khai để nâng cao năng lực thông qua việc thực hiện dự án thực sự và
- (3) Chuẩn bị thủ tục hợp pháp cho tổ chức thường trực mới.

Đa số các hoạt động cho quá trình 5 năm tiếp theo được thể hiện trong bảng 8.2.1. Tạo dựng sự đồng thuận đối với sự đổi mới của NTSC, thành lập của tổ chức lâm thời và các ủy ban chuẩn bị cho hội đồng và quỹ tài trợ cần được tiến hành ngay.

**Bảng 8.2.1 Chương trình hành động để thành lập Cơ quan An toàn giao thông quốc gia**

| Các hoạt động chính   | Năm |    |    |    |    | Các mối quan tâm chính  |
|---|-----|----|----|----|----|---|
|   | 08  | 09 | 10 | 11 | 12 |   |
| Chuẩn bị tài liệu pháp lý cho việc tăng cường NTSC                          | ■   |    |    |    |    | - Cấu trúc tổng quan của NTSC<br>- Phát triển kế hoạch cuốn chiếu |
| Tạo dựng sự đồng thuận và sự phê chuẩn                                      |     |    | ■  | ■  |    | - Xem xét dự thảo luật  |
| Củng cố hệ thống quy mô đầy đủ  |     |    |    |    | ■  |   |
| Thành lập tổ chức lâm thời  | ■   |    |    |    |    |   |
| Bắt đầu hoạt động   |     | ■  | ■  | ■  | ■  |   |
| Phát triển nguồn nhân lực   |     |    |    |    |    | - Với các dự án JBIC và VRSP                                      |
| Thành lập các ủy ban chuẩn bị cho hội đồng cố vấn và Quỹ an toàn giao thông | ■   |    |    |    |    |   |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

### 8.3 Trung tâm An toàn giao thông quốc gia

Trong khi NTSA sẽ là cơ quan quản lý thì NTSC như dự định sẽ cung cấp dữ liệu và thông tin cần thiết thông qua việc tiến hành nghiên cứu khoa học và phân tích sự phát triển chính sách an toàn giao thông. Vì vậy, 3 hoạt động chính được đề cập như sau:

- (1) Nghiên cứu và phát triển, giám sát và đánh giá các biện pháp an toàn giao thông,
- (2) Xây dựng và triển khai Cơ sở dữ liệu an toàn giao thông theo đề xuất và
- (3) Phát triển nguồn nhân lực về quy hoạch và thực hiện an toàn giao thông.

Các hoạt động chính được thảo luận trong Kế hoạch tổng thể nhằm hướng đến việc phát triển bền vững an toàn giao thông. Như đã thảo luận, có nhiều hoạt động được học hỏi từ các kinh nghiệm của một số nước phát triển như Nhật bản là nước đã khắc phục những vấn đề giao thông trầm trọng trong quá khứ và đã phát triển các hệ thống tiên tiến làm các biện pháp đối phó. Tổng khi hiện nay đã có các hệ thống tiên tiến và hiện đại như đã đề cập trong các chiến lược cơ bản của kế hoạch tổng thể, việc cần thiết trước hết là đánh giá cẩn thận các công nghệ này khi giới thiệu vào Việt Nam. Không cần phải nói, các công nghệ tiên tiến luôn đòi hỏi đầu tư cao cho việc vận hành/bảo dưỡng. Hơn nữa, chúng sẽ yêu cầu cơ sở dữ liệu tin cậy như dữ liệu tai nạn giao thông, dữ liệu giao thông đường bộ, dữ liệu nạn nhân tai nạn giao thông, dữ liệu cơ sở vật chất an toàn đường bộ, v.v. Hiện nay, các dữ liệu này được thu nhận và quản lý ở nhiều tổ chức khác nhau. Cơ sở dữ liệu an toàn giao thông toàn diện như

đề cập sẽ thống nhất mọi cơ sở dữ liệu hiện có và cũng bao gồm cả dữ liệu về giấy phép lái xe, dữ liệu về đăng kiểm xe cơ giới. Đây chính là các trách nhiệm chính của NTSC theo đề xuất.

Tuy nhiên, xây dựng cơ sở dữ liệu tích hợp này sẽ đòi hỏi thời gian để thiết lập. Mặt khác, cần có các tổ chức có trách nhiệm để xây dựng và thực hiện các biện pháp đối phó hiệu quả để giảm thiểu sự gia tăng tai nạn giao thông hiện nay và trong tương lai gần. Vì thế, để đáp ứng những yêu cầu cấp bách đó, các chức năng của NTSC phải được thực hiện ngay để giám sát, đánh giá và xem lại các biện pháp đối phó an toàn trên cơ sở phân tích khoa học. NTSC, vì thế đặt ra những mục tiêu sau cho quá trình chương trình hành động 5 năm:

- (1) Tiến hành nghiên cứu khả thi về thành lập Trung tâm, tạo dựng sự đồng thuận giữa các cơ quan hữu quan cụ thể về chia sẻ thông tin và dữ liệu.
- (2) Thành lập tổ chức lâm thời cho các dự án an toàn giao thông đang triển khai.
- (3) Thu thập thông tin và dữ liệu cần thiết cho kế hoạch 5 năm kế tiếp.

Bảng 8.3.1 cho thấy các hoạt động chính được quy hoạch trong suốt quá trình chương trình hành động 5 năm này. Việc tiến hành nghiên cứu khả thi về sự phát triển của Trung tâm sẽ gồm có cơ cấu tổ chức, xây dựng cơ sở dữ liệu đồng thời hình thành kế hoạch phát triển nguồn nhân lực và sẽ bao gồm việc rà soát nguồn tài chính hoạt động của Trung tâm. Về các hoạt động nghiên cứu và triển khai, Trung tâm phải liên kết với các cơ quan an toàn giao thông khác, không chỉ ở Việt Nam mà còn ở các nước khác như Nhật Bản và nước phát triển khác. Trong thời gian hiện nay, sự hỗ trợ ODA từ các nước phát triển là một trong những chiến lược thực tế cho đến khi đảm bảo hoạt động có hiệu quả.

Tổ chức lâm thời có thể được thành lập trên cơ sở Ban Chấp hành hiện có và TSPMU đang tham gia các dự án an toàn giao thông JBIC và VRSP. Không cần thiết đổi thay nhiều về nhân sự trong hai cơ quan, chỉ cần thay đổi về cơ cấu để xác định rõ chức năng và trách nhiệm kết hợp với phát triển chính sách bền vững.

Dự án phát triển nguồn nhân lực an toàn giao thông sẽ liên quan đến Dự án phát triển nguồn nhân lực an toàn giao thông Hà Nội do JICA đang thực hiện (TRAHUD). Hai vấn đề tập trung chính cho phát triển nguồn vốn là (1) năng lực quy hoạch an toàn giao thông và (2) Kỹ năng thực hiện thực tiễn về kỹ thuật, cưỡng chế và giáo dục các biện pháp an toàn. Trung tâm sẽ tổ chức các khóa đào tạo các huấn luyện viên trong lĩnh vực riêng với sự hợp tác với các tổ chức giáo dục như: các trường đại học, học viện và các tổ chức quốc tế.

**Bảng 8.3.1 Chương trình hành động để xây dựng Trung tâm an toàn giao thông quốc gia**

| Các hoạt động chính   | Năm |    |    |    |    | Các mối quan tâm chính   |
|---|-----|----|----|----|----|--|
|   | 08  | 09 | 10 | 11 | 12 |  |
| Tiến hành nghiên cứu khả thi về việc xây dựng Trung tâm             | ■   |    |    |    |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quy chế hoạt động và khả năng tài chính</li> <li>- Phối hợp với các cơ quan khác</li> </ul>   |
| Thiết kế và phát triển phần mềm cơ sở dữ liệu an toàn giao thông    |     | ■  |    |    |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dữ liệu giao thông, dữ liệu tai nạn, dữ liệu kiểm kê đường bộ, v.v.</li> <li>- Thông tin phương tiện và người điều khiển phương tiện</li> </ul> |
| Thu thập dữ liệu và thông tin cho Cơ sở dữ liệu                     |     |    | ■  | ■  | ■  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Thông tin xe và người điều khiển phương tiện, thông tin kinh tế xã hội, v.v... và dữ liệu hiện có khác</li> </ul>                               |
| Thành lập tổ chức lâm thời  | ■   |    |    |    |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trên cơ sở các tổ chức và đội ngũ nhân viên hiện có</li> </ul>  |
| Thu thập dữ liệu và thông tin để đánh giá các dự án đang phát triển |     | ■  | ■  | ■  | ■  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Với các dự án an toàn JBIC và VRSP</li> </ul>   |
| Theo dõi và đánh giá các dự án đang triển khai                      |     | ■  | ■  | ■  | ■  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Với các dự án an toàn JBIC và VRSP</li> </ul>   |
| Phát triển nguồn nhân lực ở tổ chức lâm thời                        |     | ■  | ■  | ■  | ■  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Với các dự án an toàn JBIC và VRSP</li> </ul>   |
| Chuẩn bị kế hoạch phát triển nguồn nhân lực                         |     | ■  |    |    |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đào tạo tập huấn</li> </ul>   |
| Thực hiện dự án phát triển nguồn nhân lực                           |     |    | ■  | ■  | ■  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cộng tác với các tổ chức giáo dục</li> </ul>  |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

#### **8.4 Hội đồng cố vấn an toàn giao thông quốc gia**

Mục tiêu của Hội đồng cố vấn an toàn giao thông quốc gia là cung cấp mối liên kết giữa các ngành của Chính phủ và các lĩnh vực tư nhân. Vì vậy, sự tham gia các hoạt động an toàn giao thông của lĩnh vực tư nhân và các tổ chức phi chính phủ sẽ được tăng cường đặc biệt về việc phổ biến tuyên truyền và giáo dục giao thông. Hội đồng cố vấn sẽ được thành lập với các thành viên đến từ các lĩnh vực tư nhân và Chính phủ. Hội đồng sẽ có trách nhiệm trong việc truyền đạt bất kỳ yêu cầu và lời khuyên từ lĩnh vực tư nhân đến NTSC và ngược lại, do đó các biện pháp an toàn giao thông có hiệu quả và lời cuốn hơn.

Do mức độ nhận thức an toàn của người dân còn thấp và thiếu ý thức về quy tắc và điều lệ giao thông, sự tổn thất kinh tế xã hội đáng kể gây ra do số lượng tai nạn giao thông gia tăng cùng với sự tăng nhanh trong cơ giới hóa mang do sự phát triển kinh tế không ngừng của đất nước. Tuy nhiên, do nguồn tài chính và nhân lực hạn chế từ lĩnh

vực Chính phủ, nên việc thực hiện các biện pháp an toàn giao thông cũng còn rất hạn chế. Vì vậy, điều quan trọng là phải xây dựng một cơ chế để mời hay khuyến khích sự tham gia của các công ty tư nhân và các tổ chức phi chính phủ. Hiện nay, phần lớn các Công ty ô tô cũng như các Công ty hàng đầu ở Việt nam đang cung cấp tài trợ và trợ giúp các chương trình an toàn giao thông. Tuy nhiên, các hoạt động được tài trợ còn nhằm vào mục tiêu hạn chế, cả về các khu vực địa lý và các nhóm người. Một ví dụ minh họa tầm quan trọng của hợp tác hiệu quả giữa chính phủ và lĩnh vực tư nhân là cuộc vận động đội mũ bảo hiểm năm 2007. Cuộc vận động được thực hiện rộng rãi trên toàn quốc, với cam kết mạnh mẽ của Chính phủ và sự tham gia tích cực của lĩnh vực tư nhân.

Kế hoạch tổng thể cũng đề xuất chương trình phát triển nền văn hóa an toàn giao thông nhằm hoàn thành nhiệm vụ của chính sách phát triển an toàn giao thông của một “Xã hội giao thông nhân ái”. Những người đóng vai trò chủ chốt trong phát triển văn hóa này gồm nhiều loại cộng đồng khác nhau được các tổ chức phi chính phủ và các lĩnh vực tư nhân hỗ trợ. Quỹ tài trợ an toàn giao thông theo dự kiến sẽ cung cấp hỗ trợ chính về tài chính và Hội đồng cố vấn sẽ đảm bảo sự hỗ trợ hiệu quả không chỉ từ chính phủ mà còn từ lĩnh vực tư nhân.

Hơn nữa, Hội đồng cố vấn đóng vai trò đáng kể trong phát triển nền văn hóa an toàn giao thông ở Việt Nam như là một cơ quan điều phối giữa chính phủ và các lĩnh vực tư nhân. Thành viên của Hội đồng vì vậy sẽ bao gồm các đại diện từ cả chính phủ và các lĩnh vực tư nhân cũng như các đại diện từ các tổ chức giáo dục. Loại tổ chức 3 lĩnh vực này đã được thiết lập cho dự án VRSP, vì thế Hội đồng cố vấn theo đề xuất sẽ được thành lập trên cơ sở mở rộng hơn Ủy ban cố vấn VRSP. Nó mang tính logic và thực tế hơn là thành lập toàn bộ hội đồng mới.

Vì Hội đồng cố vấn sẽ đóng vai trò quan trọng trong lập Quỹ tài trợ an toàn giao thông và Chương trình phát triển văn hóa an toàn giao thông, sau đó yêu cầu khẩn trương thành lập Hội đồng, Không có gì để nói, bộ máy lãnh đạo chính phủ mạnh và sự ủng hộ là điều rất cần thiết để thiết lập và quản lý Hội đồng hiệu quả. Từ cách nhìn này, việc tăng cường NTSC sẽ là vấn đề chủ chốt nhất. Bảng 8.4.1 cho thấy các hoạt động chính được quy hoạch trong suốt quá trình chương trình hành động 5 năm này liên quan tới việc thiết lập hội đồng cố vấn.



**Bảng 8.4.1 Chương trình hành động cho Hội đồng cố vấn an toàn giao thông**

| Các hoạt động chính                                     | Năm |    |       |    |    | Các mối quan tâm chính   |
|---|-----|----|-------|----|----|--|
|   | 08  | 09 | 10    | 11 | 12 |  |
| Chuẩn bị bản tuyên bố Hội đồng và tạo dựng sự đồng lòng | ■   |    |       |    |    | - Chịu trách nhiệm việc Quỹ<br>- Tình trạng và chức trách của Hội đồng     |
| Chuẩn bị Quy chế hoạt động và Hướng dẫn                 | ■   |    |       |    |    | - Thành viên, quyền bỏ phiếu, v.v...<br>- Báo cáo hàng năm                 |
| Thành lập cơ quan chấp hành                             |     | ■  |       |    |    | - Trong NTSA được đề cập (Chức trách)                                      |
| Chọn lựa các thành viên và chủ tịch                     |     | ■  |       |    |    | - Từ Chính phủ, Tổ chức phi chính phủ, lĩnh vực tư nhân, cộng đồng quốc tế |
| Chuẩn bị chương trình hành động hàng năm                |     | ■  | ■     | ■  | ■  |  |
| Công việc tạm thời                                      |     |    | ■■■■■ |    |    | - Các cuộc họp định kỳ   |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 8.5 Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia

Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia nhằm cung cấp nguồn tài trợ bền vững cho các hoạt động phổ biến liên tục để tăng sự nhận thức an toàn giao thông và cũng để thúc đẩy việc can thiệp an toàn giao thông với các tổ chức phi chính phủ và các công ty tư nhân đồng thời với các cộng đồng. Không chỉ các tổ chức địa phương mà cả các tổ chức nước ngoài cũng được dự kiến tham gia vào Quỹ. Các tổ chức nước ngoài như các công ty ô tô quốc tế có nhiều kinh nghiệm và bí quyết để tiến hành các hoạt động và cổ động phong trào. Hơn nữa, các công ty đó cũng đóng vai trò đáng kể trong việc lập các hình thức Quỹ từ các nước khác nhau. Mặt khác, ngành ô tô đang là một ngành đi đầu trong việc phát triển xã hội ô tô, cũng dự kiến trách nhiệm xã hội để tạo ra xã hội giao thông mong muốn hơn trong khái niệm của Trách nhiệm xã hội hợp tác (CSR).

Như đã đề cập, lĩnh vực tư nhân cũng đang tiến hành các hoạt động đồng thời qua các sáng kiến và kinh nghiệm riêng của Các hoạt động này thấy đã góp phần tác động hiệu quả và ảnh hưởng đến nhận thức an toàn của nhân dân và chúng cần tiếp tục phát triển. Tuy nhiên, để nhanh chóng nâng cao ý thức an toàn của người dân, cần có nhiều hoạt động lôi cuốn cộng đồng hơn nữa trên cơ sở khái niệm “Tham gia, Hiểu biết và Thực hành” nhằm xây dựng một nền văn hoá ATGT cho đất nước hoặc ban đầu chỉ khuyến khích chính quyền địa phương.

Ngày đổi mới Việt Nam năm 2007 do Ngân hàng Thế giới tiến hành với chủ đề “An toàn giao thông”. Chương trình nhằm gây quỹ tài trợ cho các hoạt động an toàn giao thông do bất kỳ nhóm hay người dân nào ở Việt Nam thực. Hơn 250 đề xuất được các ủy ban, các trường học, tổ chức, v.v trên cả nước tham gia, từ các vùng đô thị, nông thôn cho đến vùng hẻo lánh xa xôi. Tổng cộng 30 dự án đã được chọn và nhận tài trợ tối đa 10.000 USD. Hình thức hoạt động này đã chứng minh tính hiệu quả trong việc

thúc đẩy “Tham gia, Hiểu biết và Thực hành”. Tuy nhiên, thật không may mắn, chương trình này được tổ chức duy nhất trong suốt năm 2007 và không có biểu hiện sự lặp lại, hay tính bền vững của vấn đề này. Vì vậy, để phát triển một “Xã hội giao thông nhân ái ở Việt Nam”, các hình thức nỗ lực này nên tiếp tục phát huy cho đến khi cách cư xử của người dân cuối cùng tự thấy sự thay đổi cần thiết hướng tới xã hội giao thông mong muốn. Quỹ tài trợ an toàn giao thông như đã đề cập vì vậy luôn đảm bảo nguồn tài chính bền vững cho các hoạt động như vậy.

Quỹ tài trợ là một trong những hệ thống phổ biến hiện nay trong lĩnh vực an toàn giao thông ở các nước khác. Nhiều hình thức Quỹ tài trợ an toàn giao thông đang hoạt động từ cấp quốc gia đến cấp địa phương, từ hoạt động nghiên cứu cho tới các hoạt động tuyên truyền. Ở Việt Nam, đã có một số tổ chức phi chính phủ cung cấp hỗ trợ cho cuộc vận động an toàn giao thông và các hoạt động khác. Vì Quỹ tài trợ sẽ thúc đẩy các hoạt động trên toàn quốc, cho nên, nó cũng đòi hỏi Quỹ luôn sẵn có đủ nguồn tài chính cho các hoạt động, Quỹ cũng cần thiết phải mời nhiều tổ chức, cụ thể các tổ chức từ các lĩnh vực ô tô và lĩnh vực liên quan khác tham gia. Để làm cho Quỹ tài trợ hấp dẫn hơn đối với các lĩnh vực mục tiêu, bên cạnh việc khuyến khích các tập đoàn tham gia khái niệm về CSR, cũng nên cung cấp một số khuyến khích cho các đóng góp của họ như miễn thuế đối với sự đóng góp xã hội. Hội đồng cố vấn an toàn quốc gia nên chịu trách nhiệm trong chuẩn bị một môi trường tốt hơn và tạo môi trường tham gia các hoạt động an toàn giao thông của Quỹ hấp dẫn hơn.

Trong suốt quá trình chương trình hành động 5 năm, chương trình phát triển Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia đã hướng tới thiết lập Quỹ tài trợ và đưa vào hoạt động đầy đủ ngay sau khi có thể để nguồn tài chính dành cho chương trình phát triển văn hóa an toàn giao thông luôn được đảm bảo. Các hoạt động chủ chốt về chương trình hành động được trình bày trong bảng 8.5.1. Các thủ tục pháp lý nên được hoàn thành vào năm 2010, và từ đó, sẽ dần dần xây dựng lên tổ chức theo sự mở rộng của các hoạt động.

**Bảng 8.5.1 Chương trình hành động về Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia**

| Các hoạt động chính                                | Năm |    |    |    |    | Các mối quan tâm chính  |
|--|-----|----|----|----|----|---|
|  | 08  | 09 | 10 | 11 | 12 |   |
| Nghiên cứu khả thi về việc thành lập Quỹ hỗ trợ    |     | ■  |    |    |    | - Hình thức hợp tác, miễn thuế<br>- Hoạt động quỹ                                   |
| Chuẩn bị của các điều khoản của Quỹ hỗ trợ         |     | ■  |    |    |    | - Quan hệ với NTSA và<br>- Hội đồng cố vấn  |
| Chuẩn bị các quy chế hoạt động của Quỹ             |     | ■  |    |    |    | - Sự ủng hộ<br>- Hệ thống kiểm định   |
| Thiết lập cơ quan chấp hành                        |     | ■  |    |    |    | -   |
| Chuẩn bị kế hoạch hoạt động và lịch trình hàng năm |     |    | ■  | ■  | ■  | - Phát triển văn hóa an toàn giao thông<br>- Chiến dịch an toàn giao thông quốc gia |
| Bắt đầu hoạt động                                  |     |    | ■  | ■  | ■  |   |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 8.6 Xây dựng hệ thống pháp lý về chính sách an toàn giao thông bền vững

Để xoá bỏ các nguyên nhân tai nạn giao thông phức tạp bao gồm các hư hỏng về cơ sở vật chất đường bộ và thiếu ý thức xã hội về an toàn giao thông như đã thảo luận ở Kế hoạch tổng thể, các phương pháp toàn diện và nỗ lực bền vững sẽ là các chiến lược quan trọng nhất. Để đảm bảo sự bền vững, không cần phải nói, điều quan trọng là thiết lập cơ cấu thể chế toàn diện như Luật chính sách an toàn giao thông đề cập tới các tổ chức và hệ thống mới được đề xuất trong Kế hoạch tổng thể. Luật chính sách sẽ đề cập tới chức năng của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và các Ban An toàn giao thông tỉnh, hướng dẫn chính sách cho các kế hoạch an toàn giao thông (Kế hoạch tổng thể và Chương trình hành động). Theo luật này, quy chế thực hiện của Ban an toàn giao thông, Hội đồng cố vấn an toàn giao thông quốc gia và quy định thực hiện Quỹ tài trợ nên cần được làm rõ và xác định rõ.

Về việc phát triển các kế hoạch an toàn giao thông, luật pháp nên xác định tình trạng của Kế hoạch tổng thể an toàn giao thông và Kế hoạch cơ bản an toàn giao thông (Kế hoạch 5 năm) do Ủy ban An toàn giao thông quốc gia chuẩn bị, và tình trạng của kế hoạch an toàn giao thông địa phương do chính quyền thành phố và chính quyền tỉnh chuẩn bị. Hơn nữa, dự án Nghiên cứu phát triển kế hoạch tổng thể an toàn giao thông của JICA này nhằm hướng tới hình thành một kế hoạch cơ bản an toàn giao thông quốc gia, và dựa trên kế hoạch cơ bản này, mỗi chính quyền tỉnh sẽ xây dựng Kế hoạch an toàn giao thông riêng của mình.

Mục tiêu của Chương trình hành động là nhằm pháp lý hoá các đổi mới về thể chế đã được thảo luận ở chương này. Luật chính sách an toàn giao thông có thể không cần thiết tuyệt đối; nó có thể bao gồm những luật hoặc nghị định khác như luật giao thông đường bộ, cho đến khi nào những đổi mới thể chế đã đề cập được hợp pháp hóa. Bảng 8.6.1 cho thấy Luật chính sách an toàn giao thông ở Nhật Bản.

**Bảng 8.6.1 Luật các chính sách an toàn giao thông ở Nhật Bản**

|   |
|---|
| Chương 1. Quy tắc chung   |
| - Mục tiêu  |
| - Trách nhiệm của Chính quyền quốc gia và chính quyền địa phương                  |
| - Trách nhiệm về cơ sở vật chất về an toàn giao thông                             |
| Chương 2. Ủy ban an toàn giao thông   |
| - Ủy ban an toàn giao thông trung ương và lực lượng an toàn giao thông trung ương |
| - Ủy ban an toàn giao thông quận  |
| Chương 3. Kế hoạch an toàn giao thông   |
| - Kế hoạch tổng thể an toàn giao thông quốc gia (Kế hoạch cơ bản)                 |
| - Kế hoạch an toàn giao thông (Kế hoạch 5 năm) – Kế hoạch quận                    |
| - Kế hoạch an toàn giao thông địa phương (5 năm)                                  |
| Chương 4. Chính sách về Kế hoạch an toàn giao thông                               |
| - Xây dựng môi trường giao thông  |
| - Phổ biến tuyên truyền và giáo dục an toàn giao thông                            |
| - Lái xe an toàn  |
| - Xe cơ giới an toàn  |
| - Trật tự giao thông  |
| - Cấp cứu y tế  |
| - Bảo hiểm  |
| - Nghiên cứu và triển khai, v.v...  |
| Chương 5. Khác  |

### 8.7 Dự tính chi phí và kế hoạch đầu tư đối với việc đổi mới thể chế

Bảng 8.7.1 cho thấy chi phí đầu tư và lịch trình dành cho công cuộc đổi mới thể chế được thảo luận trong chương này. Tổng đầu tư là 17 37 triệu USD trong suốt quá trình chương trình hành động 5 năm. Đầu tư chính được phân bổ cho cơ sở vật chất của văn phòng, tiếp theo cho sự phát triển nguồn nhân lực. Dự án trung tâm an toàn giao thông và dự án Quỹ tài trợ an toàn giao thông sẽ đòi hỏi phân bổ ngân sách cho nghiên cứu khả thi để rà soát thêm việc thành lập tổ chức, khả năng kinh tế và tài chính cũng như nguồn quỹ bền vững, v.v...

**Bảng 8.7. 1 Kế hoạch đầu tư đổi mới thể chế**

| Chương trình                                | Mục chi phí              | Chi phí (Triệu USD) | Kế hoạch đầu tư |      |      |      |      | Nhấn mạnh      |
|---|--------------------------|---------------------|-----------------|------|------|------|------|----------------|
|   |                          |                     | 08              | 09   | 10   | 11   | 12   |                |
| Ban an toàn giao thông quốc gia             | Hợp pháp hóa             | 0.06                | 0.03            | 0.03 | -    | -    | -    | Chi phí tư vấn |
|   | Cơ sở vật chất văn phòng | 4.50                | -               | -    | -    | -    | 4.50 |                |
|   | Thiết bị                 | 0.15                | -               | -    | -    | -    | 0.15 |                |
|   | Xây dựng năng lực        | 0.20                | -               | 0.05 | 0.05 | 0.05 | 0.05 | Đào tạo        |
|   | Tổng                     | 4.91                | 0.03            | 0.08 | 0.05 | 0.05 | 4.70 |                |
| Trung tâm an toàn giao thông quốc gia       | F/S                      | 0.06                | 0.03            | 0.03 | -    | -    | -    | Chi phí tư vấn |
|   | Cơ sở vật chất văn phòng | 9.00                | -               | -    | -    | 4.50 | 4.50 |                |
|   | Thiết bị                 | 1.00                | -               | -    | -    | 0.50 | 0.50 |                |
|   | Phần mềm                 | 0.12                | -               | 0.06 | 0.06 | -    | -    | Chi phí tư vấn |
|   | Xây dựng năng lực        | 0.32                | -               | 0.08 | 0.08 | 0.08 | 0.08 | Đào tạo        |
|   | Tổng                     | 10.50               | 0.03            | 0.17 | 0.14 | 5.08 | 5.08 |                |
| Hội đồng cố vấn an toàn giao thông quốc gia | Hợp pháp hóa             | 0.03                | 0.03            | -    | -    | -    | -    | Chi phí tư vấn |
|   | Tổng                     | 0.03                | 0.03            | -    | -    | -    | -    |                |
| Quỹ tài trợ an toàn giao thông quốc gia     | F/S                      | 0.10                | 0.05            | 0.05 | -    | -    | -    | Chi phí tư vấn |
|   | Cơ sở vật chất văn phòng | 1.80                | -               | 1.80 | -    | -    | -    |                |
|   | Xây dựng năng lực        | 0.05                | -               | 0.05 | -    | -    | -    | Đào tạo        |
|   | Tổng                     | 1.94                | 0.05            | 1.90 | -    | -    | -    |                |
|   | Tổng tất cả              | 17.37               | 0.14            | 2.15 | 0.19 | 5.13 | 9.78 |                |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## **9 ĐÁNH GIÁ KINH TẾ VÀ KẾ HOẠCH THỰC THI**

Chương này sẽ trình bày đánh giá kinh tế của các đề xuất trong từng lĩnh vực, các Nguồn quỹ đầu tư cùng lịch trình thực hiện của toàn bộ Chương trình hành động.

### **9.1 Đánh giá kinh tế tổng thể về Chương trình hành động**

Chương trình hành động được đánh giá từ góc độ kinh tế, dựa trên phương pháp phổ biến là phân tích chi phí- lợi ích. Theo đó, chi phí và lợi ích của dự án được xác định bằng giá kinh tế và được so sánh trong suốt vòng đời của kế hoạch. Việc đánh giá kinh tế này có thể được dùng để luận chứng Chương trình hành động đã được đề xuất trước đó bằng việc tính tỷ lệ lợi ích/chi phí và tỷ suất hoàn vốn nội hoàn kinh tế.

#### **1) Dự toán chi phí cho chương trình hành động**

Trong những chương trước đó, chi phí đã được dự toán cho từng lĩnh vực. Bảng 9.1.1 và 9.1.2 trình bày bóc tách chi phí của các lĩnh vực Giáo dục, Tuyên truyền và Cưỡng chế. Bóc tách chi phí của những lĩnh vực hữu quan khác được trình bày trong các chương 3, 4, 7 và 8.

Chi phí tổng của Chương trình hành động 5 năm ước tính là 1 351 triệu USD (ước khoảng 22 289 tỷ VND). Bảng 9.1.3 tổng kết khoản chi phí tổng này theo từng năm thực hiện.

Dưới đây là một số thảo luận về tổng kinh phí này:

- Đề án (đã phê chuẩn) việc đảm bảo Trật tự và an toàn Giao thông Quốc gia, được nêu tại Quyết định số 259/QDD-TTg tháng 3 ngày 04, 2008 của Chính phủ - ước tính là 6,953 tỷ VND. Nhưng việc so sánh không hoàn toàn dễ dàng vì:
  - Đề án đề cập mọi phương thức giao thông vận tải có liên quan (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội tuyến...vv), trong khi đó, Chương trình hành động lại chỉ liên quan đến đường bộ.
  - Giai đoạn thực hiện Đề án là từ 2008 đến 2010, trong khi các mục tiêu của Chương trình hành động lại kéo dài từ 2008-2012.
  - Nhưng điều quan trọng hơn cả là: chi phí dự toán trong Chương trình hành động bao gồm tất cả những giải pháp đã được đề nghị, trong khi bản Đề án lại chỉ tính đến một phần của các giải pháp đó. Như vậy, tổng chi phí của bản Đề án chưa tính đến chi phí dùng để cải thiện hạ tầng nhằm thực hiện mục tiêu an toàn giao thông. Trên thực tế, khoản mục sau này luôn chiếm một tỷ trọng lớn trong tổng chi phí (chiếm khoảng 55-80%, đó là chưa kể đến những chi phí cho cấp cứu).
- Tổng chi phí cho Chương trình hành động này chiếm ước tính khoảng 1.66% GDP cả nước trong năm 2007, và thấp hơn so với những tổn thất do tai nạn giao thông gây ra trong cả nước (khoảng 2,8% hoặc cao hơn). Thậm chí số liệu đó còn thấp hơn so với chi phí của một dự án đơn lẻ, chẳng hạn như

Tuyến tàu điện ngầm đầu tiên tại TP Hồ Chí Minh đã cần tới 1.9 tỷ USD <sup>1</sup>.

- Hình 9.1.1 thể hiện sự phân bổ chi phí tính theo năm. Về cơ bản, rất nhiều công đoạn các khâu chuẩn bị đã được làm trong năm đầu tiên và năm thứ hai. Điều đó đã lý giải vì sao phần trăm chi phí trong những năm này lại thấp hơn so với những năm khác. Ba năm cuối là rất quan trọng đối với các công việc chủ đạo vì những công việc chính này cần phải thực hiện vào quãng thời gian đó.

**Bảng 9.1. 1 Dự toán chi phí cho Chương trình hành động 5 năm theo từng lĩnh vực**  
 (Đơn vị: triệu USD)

| STT | Lĩnh vực                 | 2008         |               | 2009         |               | 2010           |               |
|-----|--------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|----------------|---------------|
|     |                          |              |               |              |               |                |               |
| 1   | Cơ sở hạ tầng đường bộ   | 58.8         | 50.8%         | 132.8        | 55.6%         | 184.7          | 51.5%         |
| 2   | Điều kiện phương tiện    |              |               | 12.5         | 5.2%          | 51.6           | 14.4%         |
| 3   | Cưỡng chế                | 56.7         | 49.0%         | 59.8         | 25.0%         | 75.2           | 21.0%         |
| 4   | Giáo dục và tuyên truyền |              |               | 7.5          | 3.1%          | 12.2           | 3.4%          |
| 5   | Cấp cứu                  |              |               | 24.2         | 10.1%         | 34.6           | 9.7%          |
| 6   | Thế chế                  | 0.1          | 0.1%          | 2.2          | 0.9%          | 0.2            | 0.1%          |
|     | <b>Tổng (theo năm)</b>   | <b>115.7</b> | <b>100.0%</b> | <b>238.9</b> | <b>100.0%</b> | <b>358.5</b>   | <b>100.0%</b> |
| STT | Lĩnh vực                 | 2011         |               | 2012         |               | <b>TỔNG</b>    |               |
| 1   | Cơ sở hạ tầng đường bộ   | 182.1        | 52.7%         | 180.6        | 61.8%         | <b>739.0</b>   | <b>54.7%</b>  |
| 2   | Điều kiện phương tiện    | 46.4         | 13.4%         | 3.3          | 1.1%          | <b>113.8</b>   | <b>8.4%</b>   |
| 3   | Cưỡng chế                | 71.8         | 20.8%         | 64.2         | 21.9%         | <b>327.7</b>   | <b>24.3%</b>  |
| 4   | Giáo dục và tuyên truyền | 15.5         | 4.5%          | 13.9         | 4.7%          | <b>49.0</b>    | <b>3.6%</b>   |
| 5   | Cấp cứu                  | 24.5         | 7.1%          | 20.6         | 7.1%          | <b>103.9</b>   | <b>7.7%</b>   |
| 6   | Thế chế                  | 5.1          | 1.5%          | 9.8          | 3.3%          | <b>17.4</b>    | <b>1.3%</b>   |
|     | <b>Tổng</b>              | <b>345.4</b> | <b>100.0%</b> | <b>292.3</b> | <b>100.0%</b> | <b>1,350.8</b> | <b>100.0%</b> |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

<sup>1</sup> <http://khanh-blog.over-blog.com/article-18045475.html>

**Bảng 9.1.2 Dự toán chi phí cho Chương trình hành động 5 năm theo chương trình**

**triệu USD**

| Lĩnh vực               | Chương trình an toàn giao thông   | Kế hoạch đầu tư hàng năm |       |       |       |       | Tổng<br>(USD<br>Triệu) |
|------------------------|---|--------------------------|-------|-------|-------|-------|------------------------|
|                        |   | Năm                      |       |       |       |       |                        |
|                        |   | 1                        | 2     | 3     | 4     | 5     |                        |
| Cơ sở hạ tầng đường bộ | 1. Kế hoạch cải thiện các điểm đen  | 8.3                      | 7.9   | 10.9  | 13.1  | 12    | 52                     |
|                        | 2. Kế hoạch phát triển hệ thống kiểm định ATGT                              | 0.3                      | 0.7   | 0.6   | 0.5   | 0.4   | 2.5                    |
|                        | 3. Kế hoạch phát triển hành lang an toàn giao thông                         | 0.7                      | 30.4  | 50.1  | 50    | 50    | 181.2                  |
|                        | 4. Kế hoạch nâng cấp thiết bị ATGT đường cao tốc                            | 39.6                     | 77    | 92.2  | 91.9  | 91.9  | 392.6                  |
|                        | 5. Kế hoạch phòng tránh TNGT với người tham gia giao thông dễ bị tổn thương | 1.5                      | 12.8  | 25    | 25    | 25    | 89.3                   |
|                        | 6. Kế hoạch phát triển ATGT đường cao tốc                                   | 1.2                      | 1     | 0.3   | 0.3   | 0.3   | 3.1                    |
|                        | 7. Kế hoạch phát triển công trình ATGT đường bộ                             | 6.7                      | 2.7   | 5.1   | 0.2   | 0.2   | 14.9                   |
|                        | 8. Kế hoạch kiểm soát và duy trì an toàn giao thông                         | 0.5                      | 0.3   | 0.4   | 0.4   | 0.4   | 2                      |
|                        | 9. Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực                                       | -                        | -     | 0.1   | 0.7   | 0.4   | 1.2                    |
|                        | Tổng  | 58.8                     | 132.8 | 184.7 | 182.1 | 180.6 | 739<br>[54.7%]         |
| Phương tiện            | 1. Phát triển lái xe an toàn và an toàn phương tiện                         | -                        | 12.5  | 51.6  | 46.4  | 3.3   | 113.9                  |
|                        | Tổng  | -                        | 12.5  | 51.6  | 46.4  | 3.3   | 113.9<br>[8.4%]        |
| Cưỡng chế              | 1. Cưỡng chế đối với những người tham gia giao thông thiếu kinh nghiệm      |                          |       |       | 4.9   | 5.7   | 10.6                   |
|                        | 2. Cưỡng chế đối với những người cố tình vi phạm luật                       | 3.2                      | 2.0   | 3.5   | 3.5   | 3.5   | 15.6                   |
|                        | 3. Chương trình hỗ trợ văn hóa ATGT   |                          | 0.2   | 3.9   | 4.2   | 4.0   | 12.2                   |
|                        | 4. Chương trình phát triển ATGT toàn  |                          | 0.3   | 4.1   | 4.6   | 4.2   | 13.2                   |

Tập 2, Phần II: Chương trình hành động  
**Chương 9**

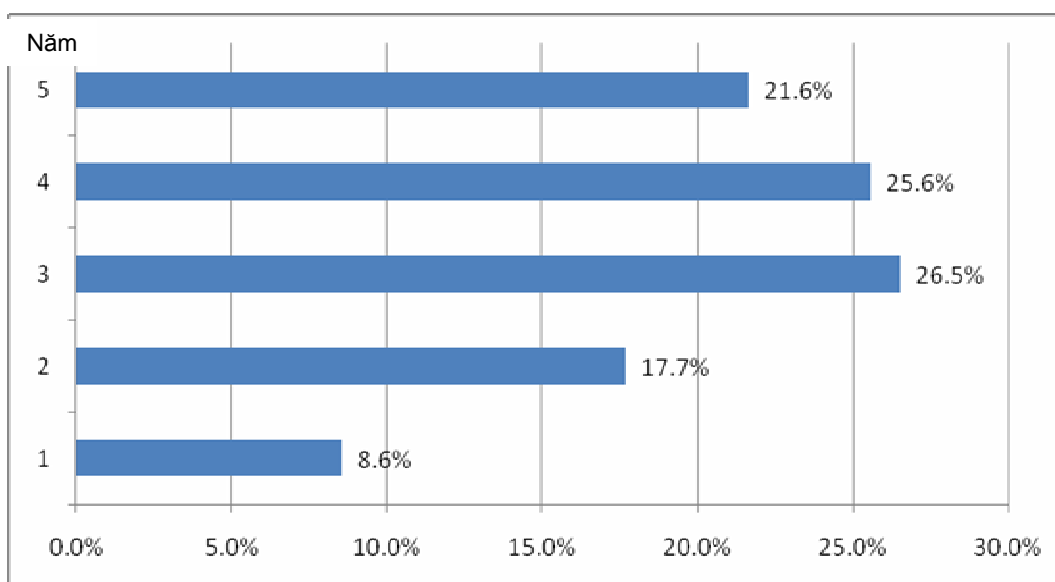
| Lĩnh vực     | Chương trình an toàn giao thông                                | Kế hoạch đầu tư hàng năm |      |      |      |      | Tổng<br>(USD<br>Triệu) |
|--------------|--|--------------------------|------|------|------|------|------------------------|
|              |  | Năm                      |      |      |      |      |                        |
|              |  | 1                        | 2    | 3    | 4    | 5    |                        |
|              | diện   |                          |      |      |      |      |                        |
|              | 5. Chương trình phát triển cơ sở dữ liệu                       |                          | 0.9  | 5.6  | 5.6  | 5.6  | 17.7                   |
|              | 6. Chương trình phát triển nguồn nhân lực                      |                          | 1.8  | 4.2  | 4.6  | 2.8  | 13.5                   |
|              | 7. Hiện đại hoá các thiết bị cưỡng chế                         | 53.6                     | 47.7 | 44.8 | 35.7 | 31.9 | 228.7                  |
|              | 8. Nâng cao năng lực công tác của Thanh tra GTVT               |                          | 2.8  | 5.2  | 4.7  | 3.3  | 16.1                   |
|              | Tổng   | 56.7                     | 53.0 | 66.1 | 63.0 | 57.7 | 327.7<br>[24.3%]       |
| Giáo dục     | 1. Thực hành an toàn giao thông cho trẻ em mẫu giáo            |                          |      | 0.2  | 0.2  |      | 0.4                    |
|              | 2. Giáo dục an toàn giao thông cho học sinh                    |                          | 0.0  | 0.1  | 2.0  | 3.6  | 5.7                    |
|              | 3. Chương trình dành cho cộng đồng                             |                          | 0.0  | 1.0  | 2.0  | 1.7  | 4.7                    |
|              | 4. Thẻ chế và nguồn nhân lực cho giáo dục học đường            |                          | 0.0  | 0.4  | 0.4  | 0.2  | 1.1                    |
|              | 5. Chương trình phát triển văn hóa an toàn giao thông          |                          | 7.2  | 10.4 | 10.8 | 8.4  | 36.9                   |
|              | 6. Chiến dịch tuyên truyền an toàn giao thông                  |                          | 0.2  | 0.0  | 0.0  |      | 0.3                    |
|              | Tổng   |                          | 7.5  | 12.2 | 15.5 | 13.9 | 49.0<br>[3.6%]         |
| Cấp cứu y tế | 1. Cải thiện khâu sơ cứu                                       |                          | 10.1 | 10.5 | 10.3 | 7.3  | 38.3                   |
|              | 2. Phát triển năng lực ứng phó với các vụ thiệt mạng hàng loạt |                          | 0.3  | 0.3  | 0.3  | 0.1  | 882.0                  |
|              | 3. Phát triển các nguồn cấp cứu y tế                           |                          | 13.8 | 23.8 | 13.9 | 13.2 | 64.8                   |
|              | Tổng   |                          | 24.2 | 34.6 | 24.5 | 20.6 | 103.9<br>[7.7%]        |
| Thế chế      | 1. Cơ quan ATGT quốc gia                                       | 0.1                      | 0.1  | 0.1  | 0.1  | 4.7  | 5.1                    |
|              | 2. Trung tâm an toàn giao thông quốc gia                       | 0.1                      | 0.2  | 0.1  | 5.1  | 5.1  | 10.6                   |
|              | 3. Hội đồng tư vấn an toàn giao thông                          | 0.1                      | 0.1  | -    | -    | -    | 0.2                    |



| Lĩnh vực                              | Chương trình an toàn giao thông   | Kế hoạch đầu tư hàng năm |              |              |              |              | Tổng (USD Triệu)      |
|---------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
|                                       |                                   | Năm                      |              |              |              |              |                       |
|                                       |                                   | 1                        | 2            | 3            | 4            | 5            |                       |
|                                       | quốc gia                          |                          |              |              |              |              |                       |
|                                       | 4.Quỹ an toàn giao thông quốc gia | 0.1                      | 1.9          | -            | -            | -            | 2.0                   |
|                                       | Tổng                              | 0.4                      | 2.3          | 0.2          | 5.2          | 9.8          | 17.9 [1.3%]           |
| <b>Tổng đầu tư (đơn vị triệu USD)</b> |                                   | <b>115.7</b>             | <b>232.1</b> | <b>349.3</b> | <b>336.7</b> | <b>285.9</b> | <b>1,350.8 [100%]</b> |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

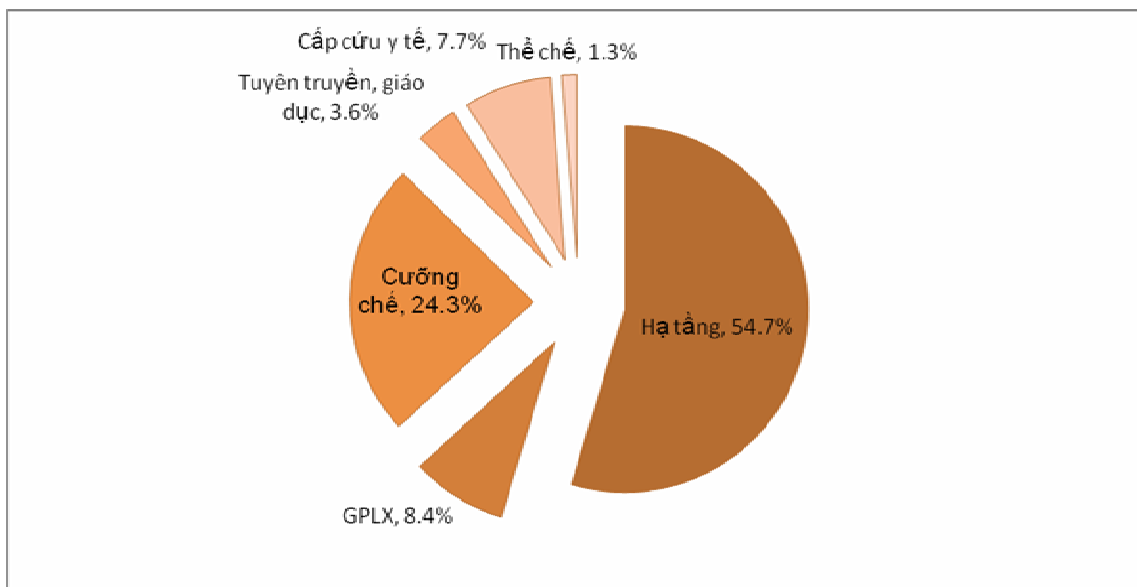
**Hình 9.1.1 Phân bổ chi phí theo các năm (tính theo %)**



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

- Hình 9.1.2 biểu thị sự phân bổ chi phí theo các lĩnh vực (và liên lĩnh vực). Theo dự toán, 55% tổng chi phí đầu tư là để triển khai việc nâng cấp hạ tầng và 24 % dành cho công tác cưỡng chế.. Việc cải thiện hệ thống giấy phép và phương tiện giao thông cùng với hệ thống cấp cứu chiếm tới 8-9% trong tổng số. Những khoản đầu tư như vậy là chủ yếu tập trung vào các cải tiến thuộc phần cứng chẳng hạn như các phương tiện an toàn, hệ thống thông tin toàn quốc. Trong khi đó, tỷ trọng của chi phí đầu tư cho việc cưỡng chế và giáo dục lại tương đối nhỏ, bởi lẽ chi phí đầu tư cho nguồn nhân lực ở các lĩnh vực trên là khá thấp.

**Hình 9.1.2 Phân bổ chi phí theo lĩnh vực (tính theo %)**



Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 2) Lợi ích kinh tế từ Chương trình hành động

Lợi ích kinh tế lượng hóa được của Chương trình hành động là lợi ích từ sự giảm thiểu các vụ tai nạn giao thông. Những tổn thất do các tai nạn giao thông có thể tránh được sẽ là cơ sở để hình thành nên lợi ích này. Hiện những phí tổn do tai nạn gây ra đang được tính toán dựa trên hàng loạt các giả thiết được lập trên cơ sở kinh nghiệm của các nghiên cứu về an toàn giao thông trên khắp thế giới.

Tiếp theo là tính cấp thiết phải dự báo xem có bao nhiêu tai nạn giao thông sẽ được giảm thiểu nhờ cải thiện các phương tiện an toàn, nhờ giáo dục, nhờ sự cường chế của cảnh sát, nhờ cấp cứu kịp thời, v.v. Để có thể dự tính được con số giảm, sẽ sử dụng mục tiêu như đã trình bày tại tập 3, phần 2, chương 2: “Cứ mỗi năm, giảm từ 5.2% đến 6% các tai nạn giao thông – so với năm trước, về giá trị số tuyệt đối của thương vong”. Những giả định khác được đưa ra trên cơ sở các thông tin đã biết như Luật Henrich về tai nạn và biểu đồ hình kim tự tháp chấn thương của Bộ GTVT....

Năm cơ sở được xác định là 2008, theo đó, số liệu các vụ tai nạn giao thông của năm 2007 sẽ được coi như ngưỡng so sánh.

**Bảng 9.1.3 Số liệu tai nạn giao thông năm 2007 – ngưỡng so sánh**

| STT | Hạng mục                   | Số lượng |
|-----|----------------------------|----------|
| 1   | Số vụ TNGT                 | 13.985   |
| 2   | Số người chết do TNGT      | 12.800   |
| 3   | Số người bị thương do TNGT | 10.266   |

Nguồn: Báo cáo của Ủy ban ATGT quốc gia tại Hội nghị quốc gia thường niên về ATGT (24/1/2008)

Tuổi thọ của chương trình an toàn giao thông đối với sự đánh giá kinh tế - là một chủ đề khác. Tuổi thọ của một Dự án giao thông vận tải thường là kéo rất dài từ 50 – 60 năm nếu như nó được duy tu bảo dưỡng hợp lý. Mặt khác, tuổi thọ kinh tế của dự án được coi là ngắn hơn, chỉ từ 25 đến 35 năm, bởi vì những tiện ích đưa ra có thể sẽ nhanh chóng bị lỗi thời và trở nên kém hiệu quả kinh tế trước sự tiến bộ nhanh chóng của những phát minh. Do đó, phần lớn các dự án giao thông vận tải sẽ thường áp dụng dự án kinh tế có tuổi thọ 30 năm kể từ khi bắt đầu hoạt động. Tuy nhiên, cho dù chương trình an toàn giao thông cũng bao gồm các các kết cấu thuộc hạ tầng an toàn, nhưng tuổi thọ của nó cũng vẫn ngắn hơn rất nhiều (theo nghĩa: tính bền vững trong việc duy trì ý thức cảnh giác của nhân dân về an toàn giao thông mà dự án cung cấp) so với sự triển khai hạ tầng cơ sở. Hơn nữa, tình thế và căn nguyên của tai nạn giao thông là luôn thay đổi theo sự gia tăng số lượng xe gắn máy và những biến động kinh tế xã hội. Do vậy, sự đánh giá kinh tế đối với dự án này chỉ sử dụng dự án kinh tế có tuổi thọ 10 năm kể từ năm thứ hai khi mà các chương trình an toàn giao thông được hoàn tất trên thực tế, tức là 15 năm kể từ năm đầu tiên của của Kế hoạch Hành động 5 năm.

### 3) Phân tích Chi phí – lợi ích và Độ nhạy

Bảng 9.1.4 biểu thị một cách tóm lược về đánh giá kinh tế với dòng tiền mặt theo thời gian, từ đó ước tính ra tỷ suất hoàn vốn nội bộ kinh tế (EIRR). Dựa vào những kết quả này, có thể thấy dự án cho một chỉ số có EIRR cao hơn 26%. Chỉ số đó minh chứng tốt cho Chương trình hành động, xét từ giác độ kinh tế.

**Bảng 9.1.4 Bảng đánh giá kinh tế tóm tắt**

| STT   | Năm  | Chương trình hành động |           | Dòng tiền mặt thuần | Dòng tiền mặt chiết khấu | Chi phí chiết khấu | Lợi ích chiết khấu |
|---|------|------------------------|-----------|---------------------|--------------------------|--------------------|--------------------|
|   |      | Chi phí                | Lợi ích   |                     |                          |                    |                    |
| 1   | 2008 | 115,676                | 0         | (115,676)           | (115,676)                | 115,676            | -                  |
| 2   | 2009 | 238,950                | 104,394   | (134,556)           | (120,139)                | 213,348            | 93,209             |
| 3   | 2010 | 358,512                | 206,073   | (152,439)           | (121,523)                | 285,803            | 164,280            |
| 4   | 2011 | 345,355                | 301,072   | (44,283)            | (31,520)                 | 245,817            | 214,297            |
| 5   | 2012 | 292,332                | 385,774   | 93,442              | 59,384                   | 185,782            | 245,166            |
| 6   | 2013 |                        | 386,813   | 386,813             | 219,488                  | -                  | 219,488            |
| 7   | 2014 |                        | 398,769   | 398,769             | 202,029                  | -                  | 202,029            |
| 8   | 2015 |                        | 374,843   | 374,843             | 169,560                  | -                  | 169,560            |
| 9   | 2016 |                        | 358,225   | 358,225             | 144,681                  | -                  | 144,681            |
| 10  | 2017 |                        | 341,887   | 341,887             | 123,288                  | -                  | 123,288            |
| 11  | 2018 |                        | 320,690   | 320,690             | 103,254                  | -                  | 103,254            |
| 12  | 2019 |                        | 300,807   | 300,807             | 86,475                   | -                  | 86,475             |
| 13  | 2020 |                        | 282,157   | 282,157             | 72,423                   | -                  | 72,423             |
| 14  | 2021 |                        | 264,664   | 264,664             | 60,654                   | -                  | 60,654             |
| 15  | 2022 |                        | 248,254   | 248,254             | 50,798                   | -                  | 50,798             |
|   |      | 1,350,824              | 4,274,422 |                     |                          | 1,046,426          | 1,949,601          |
| <b>Tỷ suất hoàn vốn nội bộ kinh tế (EIRR)</b> |      |                        |           |                     |                          |                    | <b>21%</b>         |
| <b>Giá trị ròng hiện tại (NPV)</b>            |      |                        |           |                     |                          |                    | <b>50,798</b>      |
| <b>Tỷ suất Lợi ích/ Chi phí (B/C)</b>         |      |                        |           |                     |                          |                    | <b>1.86</b>        |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Như đã chỉ ra trong bảng 9.1.5, độ nhạy của EIRR được kiểm nghiệm khi chi phí tăng và lợi ích giảm. Chương trình hành động vẫn khả thi về mặt kinh tế với EIRR là 13%, cho dù chi phí có tăng lên 10% và lợi ích giảm xuống 10%.

**Bảng 9.1.5 Phân tích Độ nhạy (EIRR: %)**

| EIRR                |               | Tăng chi phí |             |             |             |
|---------------------|---------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
|                     |               | 0% trở lên   | 10% trở lên | 20% trở lên | 30% trở lên |
| <b>Giảm lợi ích</b> | 0% trở xuống  | 21%          | 17%         | 13%         | 10%         |
|                     | 10% trở xuống | 16%          | 13%         | 10%         | 7%          |
|                     | 20% trở xuống | 12%          | 9%          | 6%          | 4%          |
|                     | 30% trở xuống | 7%           | 5%          | 2%          | 0%          |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

## 9.2 Các nguồn quỹ đầu tư

Như ESCAP đã xem xét, những trở ngại cơ bản và phổ biến nhất đối với nhiều quốc gia trong việc theo đuổi mục tiêu an toàn giao thông là tình trạng thiếu hụt các nguồn tài chính<sup>2</sup>. Tương tự, Bộ trưởng Bộ Hợp tác Kinh tế Liên Bang Đức cho rằng, “ Vấn đề tài trợ đường như là một trong những vấn đề khó khắc phục nhất, và cần phải được xử lý trước hết trong những vấn đề liên quan đến việc thúc đẩy nhận thức về an toàn giao thông đường bộ”<sup>3</sup>. Trong tập 3, phần 1, tiểu mục 9.4, các nguồn tài chính khác nhau cùng với những ưu thế cũng như bất cập của chúng – được trình bày. Đó là:

- Giá trị gia tăng thu được từ ngành giao thông đóng góp vào ngân sách nhà nước.
- Số phí thu thêm cho việc bảo trì an toàn giao thông được tính gộp vào nguồn ngân quỹ thu thường xuyên.
- Số phí thu thêm từ nguyên liệu chạy xe.
- Số phí thu thêm từ các loại phương tiện viễn hành và có tải trọng lớn.
- Số phí thu thêm từ bảo hiểm phương tiện bắt buộc
- Số trả phí thu thêm từ việc cấp phép phương tiện
- Số phí thu thêm từ thuế cầu đường
- Phần đóng góp bởi khu vực tư nhân
- Các khoản vay phát triển và tài trợ

Trong số đó, giá trị gia tăng thu được từ ngành giao thông là rất lớn, do vậy, việc nhà nước đầu tư ngân sách vào các dự án an toàn giao thông/ vận tải là hoàn toàn đúng đắn; vả lại, tăng trưởng kinh tế cũng là điều kiện để nhà nước tăng ngân sách thu

<sup>2</sup> ESCAP document No. E/ESCAP/CMG(4/I)/7 dated July 30, 2007

<sup>3</sup> The Road Safety Cent – Management and Financing of Road Safety in Low-Income Countries. Deutsch Gesellschaft fuer Technische Zusammenarbeit GmbH, Eschborn, Germany, 2006

qua thuế và đầu tư trở lại cho lĩnh vực an toàn giao thông. Tuy nhiên, khoản giá trị gia tăng trên không được xem như một nguồn ngân sách phụ trội bên cạnh những nguồn ngân sách đã có, dành cho an toàn giao thông.

Hai khoản mục cuối phụ thuộc vào các nhà tài trợ/hỗ trợ tâm và cần đến một cơ chế huy động: khu vực tư nhân sẽ đóng góp cho Quỹ An toàn Giao thông như đã nêu ở chương 8; trong khi các khoản cho vay và tài trợ lại thuộc trách nhiệm của Chính phủ. Như vậy, vấn đề là ở chỗ, làm thế nào để huy động được các nguồn tiền năng còn lại cho Chương trình hành động 5 năm.

Dưới đây là những chủ đề hữu quan:

(1) Tiềm năng của những khoản có thể thu

Tiềm năng này bao hàm 4 hạng mục: (i) Quy định về thuế suất/lệ phí/nghĩa vụ, (ii) Cơ chế thu ngân sách, (iii) Quản lý và (iv) Sử dụng từng loại nguồn thu.

Có thể phân các nguồn kinh phí được đề xuất thành hai hình thức chính: (i) Khoản tính gộp vào thuế, (ii) Phí và lệ phí

Và dĩ nhiên là cần đến một cơ sở pháp lý chắc chắn để có thể thực hiện được việc này. Các khoản thu tiềm năng có thể hình thành trên cơ sở pháp lý như dưới đây:

- Như đã quy định trong “Luật Ngân sách quốc gia” số 01/2002/QH11 ban hành ngày 16/ tháng 10/ năm 2002, việc đánh thuế và tất cả các nguồn có khả năng thu thuế là do Quốc hội quyết định.
- Về phí và nghĩa vụ, nghị định số 24/2006/ND-CP ban hành ngày 6/tháng 3/ 2006 đã quy định:
  - Chính phủ có thẩm quyền quy định những khoản phí quan trọng với số lượng lớn, thể theo từng loại chính sách kinh tế xã hội khác nhau.
  - Ủy ban ND Tỉnh có thẩm quyền đối với một số phí và lệ phí liên quan đến đất đai thuộc địa phương, liên quan đến việc quản lý các nguồn tài nguyên thiên nhiên và thừa hành các chức năng của nhà nước ở cấp độ chính quyền địa phương.
  - Bộ Tài chính quy định các loại phí còn lại được áp dụng nhất quán trên toàn quốc.

(2) Chuẩn bị cơ sở pháp lý và phê chuẩn

Nhìn chung, việc chuẩn bị và phê chuẩn cơ sở pháp lý này cần phải trải qua từng bước một theo lịch trình như đã đề xuất dưới đây:

**Bảng 9.2.1 Lịch trình chuẩn bị và phê chuẩn cơ sở pháp lý  
cho những nguồn thu mới đề xuất**

| Các bước | Hành động  | Tháng 12-08 | Tháng 2-09 | Tháng 4-09 | Tháng 7-09 | Tháng 8-09 | Tháng 10-09 | Tháng 12-09 | Tháng 1-10 |
|----------|--|-------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|------------|
| 1        | Ủy ban ATGT QG đề xuất với Chính phủ và/hoặc Bộ Tài chính xem xét khả năng huy động các nguồn tiềm năng nói trên để phục vụ cho an toàn giao thông |             |            |            |            |            |             |             |            |
| 2        | Nhóm công tác làm việc với các thành viên Bộ Tài Chính, Ủy ban ATGTQG và các cơ quan hữu quan để soạn thảo những nguyên tắc cơ bản                 |             |            |            |            |            |             |             |            |
| 3        | Nhận xét và quan điểm của các cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương   |             |            |            |            |            |             |             |            |
| 4        | Chính phủ hoặc Bộ Tài chính xem xét lại bản thảo và đề xuất  |             |            |            |            |            |             |             |            |
| 5        | Chính phủ hoặc Bộ Tài chính phê chuẩn  |             |            |            |            |            |             |             |            |
| 6        | Chính quyền thành phố Hà Nội và thành phố HCM quyết định thu thêm để bảo đảm ATGT ngoài khoản thu từ nộp phạt                                      |             |            |            |            |            |             |             |            |
| 7        | Bắt đầu thu các nguồn tài chính đã đề xuất   |             |            |            |            |            |             |             |            |

Nguồn: Nhóm Nghiên cứu JICA

**Bảng 9.2.2 Các hoạt động An toàn Giao thông đường bộ và những nguồn thu tiềm năng**

| Hoạt động                                | Những nguồn thu tiềm năng<br>(có thể bị trùng lặp một phần) |                                     |                             |                              |
|--|---|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
|  | Ngân sách Nhà nước/Địa phương                               | Khoản thu từ người sử dụng đường bộ | Cho vay/ Trợ cấp phát triển | Đóng góp của khu vực tư nhân |
| Phối hợp an toàn                         | √   | √                                   | √                           |                              |
| Cơ sở hạ tầng đường bộ                   | √   |                                     | √                           |                              |
| Quản lý giao thông                       | √   |                                     | √                           |                              |
| Thông tin                                | √   | √                                   | √                           | √                            |
| Giáo dục                                 | √   | √                                   | √                           | √                            |
| Cưỡng chế và Thanh tra                   | √   |                                     | √                           |                              |
| Số liệu tai nạn, phân tích và nghiên cứu | √   | √                                   | √                           | √                            |
| Cung ứng dịch vụ cấp cứu và dữ liệu y tế | √   | √                                   | √                           |                              |

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

### 9.3 Các chính sách thực hiện

Để đảm bảo việc thực hiện thành công Chương trình hành động, cần phải củng cố:

- Chiến lược thực hiện
- Vai trò và trách nhiệm của những người tham dự vào chương trình an toàn giao thông đường bộ
- Giám sát và đánh giá.

#### 1) Các chiến lược thực hiện

Những cải tiến được ứng dụng phải tính đến tất cả các khu vực liên quan đến an toàn giao thông cũng như tính đến các thủ đoạn chống đối cá nhân, và phải được thực hiện từng bước để đạt được hiệu quả tối đa. Chiến lược áp dụng ở đây là:

- Chương trình hành động phải soạn ra các liệu pháp khác nhau dựa trên cách tiếp cận 4 -E cũng như chính sách “cho tất cả mọi người”, và chính sách “phổ dụng”. Như vậy, khâu thực hiện cần nhất quán dựa trên cùng thể loại cách tiếp cận/chính sách.
- Để Chương trình hành động có được ảnh hưởng lớn đối với xã hội, Chính phủ cần phải chỉ đạo mạnh mẽ để việc thực hiện diễn ra được suôn sẻ và bền vững.

- Nhằm thực thi các liệu pháp an toàn giao thông một cách hiệu quả, cần đến sự phối hợp chặt chẽ giữa các bên có trách nhiệm và giữa chính quyền trung ương với địa phương; đồng thời cần đến cách tiếp cận 4 C (Hợp tác, phối hợp, hỗ trợ lẫn nhau, và thông tin liên lạc).
- Trong những năm đầu của Chương trình hành động, khâu chuẩn bị phải được tập trung làm tốt. Đó là tiền đề để những hoạt động sau này diễn ra được thuận lợi và bền vững. Trong số công việc chuẩn bị đó, vấn đề thể chế và lập kế hoạch cần phải được chú trọng, vì chúng có ảnh hưởng quyết định đối với việc thực hiện xuyên suốt và bền vững toàn bộ Kế hoạch.
- Hoàn thành việc thúc đẩy các nguồn ngân sách chủ đạo là điều vô cùng cần thiết để có thể thực hiện được những hoạt động khác (chẳng hạn, để cải thiện hệ thống dữ liệu về tai nạn giao thông) ; trong khi đối với một số liệu pháp thì việc bỏ tiền ra để khuyến khích những tiến triển cần thiết là một tất yếu. Đối với những liệu pháp kiểu này, ngân sách được chi ra để khởi động hoặc hỗ trợ chỉ trong một giai đoạn nhất định, hoặc chỉ dành cho việc triển khai hay những hoạt động đã được lựa chọn, mà sau này chúng sẽ được các nguồn khác duy trì;
- Bố trí triển khai nhân sự và trợ giúp kỹ thuật. Các quỹ được dùng vào việc tập huấn chuyên gia thuộc dạng nhân sự chủ chốt, sao cho các chuyên gia địa phương có đủ kỹ năng thực hiện việc xúc tiến an toàn giao thông; và được dùng đến trong giai đoạn quá độ; khi mà vẫn phải cần đến hoạt động tư vấn chuyên nghiệp để trợ giúp việc lên kế hoạch và thực hiện các dự án đào tạo đội ngũ nhân viên địa phương.

## **2) Vai trò và trách nhiệm của các bên tham gia an toàn giao thông**

Thể theo chính sách “cho tất cả mọi người”, bất cứ bên nào cũng có thể và cần phải tham dự vào hoạt động an toàn giao thông. Lý tưởng nhất là mỗi bên tham dự đều hoàn thành vai trò/trách nhiệm của mình một cách chủ động và chuyên nghiệp nhất. Để đạt được điều đó, nhất thiết phải có một khung hành động cũng như các chính sách thích hợp và hợp pháp nhằm khuyến khích các bên.

Dưới đây là bản tóm lược về các nhóm tham dự quan trọng nhất – những người có thể dễ dàng huy động và giữ vai trò làm giảm thiểu va đụng giao thông<sup>4</sup>

### **(i) Chính phủ và khu vực tư nhân có thể:**

- Đưa ra sự chỉ đạo và khung công việc cho sự triển khai và thực hiện những chính sách an toàn giao thông hiệu quả.
- Đưa ra các chuẩn mực cao cho các giải trình để đáp ứng được những mục tiêu an toàn giao thông và để đảm bảo rằng, việc sử dụng các nguồn ngân sách là thật sự hiệu quả.
- Cung ứng ngân sách cho các chương trình an toàn giao thông nào mà có lợi ích cao nhất

### **(ii) Chính quyền địa phương và khu vực có thể:**

---

<sup>4</sup> [http://www.worldbank.org/transport/roads/saf\\_docs/orgs.pdf](http://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/orgs.pdf)



- Nắm lấy vai trò lãnh đạo trong việc phối hợp các nỗ lực an toàn giao thông đường bộ của tất cả các bên và các nhóm cộng đồng trong một địa hạt hành chính xác định. Những hoạt động thuộc loại này cần phải phù hợp với Kế hoạch Quốc gia về An toàn Giao thông, và cần được phối hợp một cách đồng bộ trên vùng địa lý đã xác định.
- Đảm bảo rằng, đã tính đến nhu cầu của cộng đồng về an toàn giao thông và đã lên được kế hoạch sử dụng hiệu quả các phương tiện ở địa phương và trong cư dân.
- Bất cứ khi nào có thể, phải tài trợ và thực hiện các chương trình cũng như các sáng kiến về an toàn giao thông.
- Đảm bảo có những chính sách hiệu quả để kiểm soát và củng cố tình trạng buông lỏng pháp luật.

**(iii) Các cộng đồng và các tổ chức văn hóa hay sắc tộc có thể:**

- Hỗ trợ và chỉ đạo các sáng kiến và phong trào an toàn giao thông.
- Thể hiện mối quan tâm đến con số vụ tai nạn chết người đã xảy ra và hứa hẹn sẽ cải thiện tình trạng đó.
- Thuyết phục các cộng đồng khác tham dự và có vai trò mạnh mẽ hơn nữa vào quá trình triển khai an toàn giao thông.
- Làm việc với các tổ chức khác để cung ứng hoạt động giáo dục và quảng bá đại chúng, cũng như cung ứng các chương trình an toàn giao thông khác.

**(iv) Khu vực giáo dục có thể:**

- Đưa ra cam kết chính thức nhằm thúc đẩy một cách có hiệu quả việc giáo dục an toàn giao thông trong nhà trường và cho em trước tuổi đến trường cũng như đảm bảo rằng lứa tuổi vị thành niên có được ứng xử đúng đắn trong lĩnh vực này.
- Phát triển mối quan hệ giữa nhà trường và các tác nhân khác, cụ thể như với Bộ GTVT, Ủy ban ATGTQG và Công an – liên quan đến an toàn giao thông.
- Hỗ trợ việc giáo dục dài hạn cho những người tham gia giao thông đường bộ.

**(v) Truyền thông có thể:**

- Nâng cao ý thức và sự hiểu biết của cộng đồng về những nguyên nhân cũng như những tổn thất thực tế do va chạm giao thông gây ra.
- Ủng hộ các sáng kiến về an toàn giao thông bằng những thông báo về trách nhiệm cũng như mục tiêu.
- Gây ảnh hưởng để xã hội thay đổi hướng đến làm giảm những hành vi lái xe bừa bãi và thái độ coi thường.

**(vi) Cảnh sát và các cơ quan cưỡng chế có thể:**

- Cải thiện thái độ của người tham gia giao thông và đưa ra các chuẩn mực về phương tiện giao thông, bằng con đường phối hợp hài hòa giữa giáo dục,

khuyến khích, cũng như các chiến lược cưỡng chế hiệu quả.

- Tối đa hóa tính hiệu quả của cưỡng chế bằng cách sử dụng các hệ thống và các công nghệ cưỡng chế đã qua thử nghiệm.
- Đảm bảo tính chuyên nghiệp cao trong những báo cáo về tai nạn giao thông.
- Tập trung vào những hành vi ứng xử nguy hại cao và sử dụng số liệu thương vong cũng như va đụng để xác định địa bàn cần hướng sự quan tâm đến, nhằm giảm thiểu những hành vi ứng xử nguy hại cao, tại những khu vực đó.

**(vii) Các cơ quan y tế và nghiệp đoàn có thể:**

- Đảm bảo việc triển khai một cách có hiệu quả những dịch vụ cấp cứu/ trợ giúp y tế.
- Khéo léo khuyên bảo bệnh nhân cách thức tham gia giao thông trong khi kê đơn bốc thuốc cho họ.
- Cung cấp thông tin phản hồi về những đánh giá thương vong, từ đó thúc đẩy việc bảo vệ các chủ phương tiện và giáo dục chính sách an toàn giao thông.
- Thúc đẩy những chương trình bảo vệ sức khỏe gắn với an toàn giao thông.
- Duy trì mối quan hệ với những người tham dự vào dự án an toàn giao thông thuộc lĩnh vực khác để tránh những hoạt động trùng lặp.

**(viii) Những người lập kế hoạch Giao thông và Sử dụng đất có thể:**

- Áp dụng các liệu pháp quản lý hiệu quả an toàn giao thông trong việc thiết kế giao thông và triển khai đất sử dụng.
- Trong quá trình lên kế hoạch, cần quan tâm đặc biệt đến những đòi hỏi về an toàn cho nhóm người tàn tật, người già, trẻ em, khách bộ hành, người đi xe đạp, và những người tham gia giao thông không sử dụng xe máy.

**(ix) Các kỹ sư cầu đường và giới quản lý đường cao tốc có thể:**

- Cải thiện việc thực hiện an toàn trong mạng lưới đường bộ bằng việc đảm bảo rằng, quy hoạch, thiết kế, xây dựng và bảo trì đã được ưu tiên xem xét và đã lường tính được các hậu quả khả dĩ liên quan đến an toàn giao thông.
- Áp dụng các kỹ thuật giảm thiểu việc đụng xe nhằm xây dựng một hệ thống giao thông an toàn hơn trong tương lai.
- Kiểm tra, kiểm soát những tuyến đường hiện có, phục hồi và tạo mới đường xá, nhằm loại trừ những rủi ro không đáng có do thiếu hoặc do các biển báo sai lạc.

**(x) Ngành bảo hiểm có thể:**

- Trợ giúp việc phát triển, đỡ đầu hoặc tài trợ cho những chương trình ngăn chặn tai nạn giao thông.
- Đưa ra những giải thưởng để khuyến khích và động viên những hành vi an toàn giao thông.

- Cung cấp các thông tin phản hồi cho chính quyền về xu hướng tai nạn và hậu quả để giúp vào việc hoàn thiện tiếp tục chính sách an toàn giao thông.

**(xi) Ngành chế biến rượu và các dịch vụ giải trí lễ tân có thể:**

- Áp dụng những tiêu chuẩn khống chế độ cồn trong bữa ăn, tiệc chiêu đãi, đặc biệt là đối với giới trẻ.
- Hỗ trợ đắc lực trong việc kiểm soát việc sử dụng chất chứa cồn, chẳng hạn như bằng việc tung đồng xu để thử, hoặc áp dụng liệu pháp thử bằng hơi thở, và tốt hơn cả là dán nhãn phân loại đồ uống/ được phẩm với những mức độ cồn khác nhau.
- Thúc đẩy việc tiêu dùng những được liệu có nồng độ cồn thấp nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc kiểm tra những kẻ uống rượu.
- Quảng bá và thúc đẩy nhận thức về trách nhiệm của người sử dụng chất có cồn.

**(xii) Các nhà máy sản xuất và các nhà nhập khẩu phương tiện giao thông có thể:**

- Cải thiện sức chịu va đập của phương tiện bao gồm cả việc nâng cao an toàn cho người sở hữu phương tiện.
- Tiến tới giới thiệu công nghệ tránh va đập cho các phương tiện giao thông.
- Áp dụng và quảng cáo bộ tiêu chuẩn quy định các phẩm chất an toàn và sử dụng an toàn các phương tiện, cũng như quy định trách nhiệm rõ ràng đối với người sử dụng.
- Đình chỉ nhập khẩu các phương tiện đã bị va đập nghiêm trọng, chẳng hạn như những phương tiện hỏng nặng do tai nạn được sửa chữa rồi sau đó nhập vào Việt Nam.
- Chỉ có những phương tiện dưới 5 năm sử dụng mới được nhập, và tất cả những phương tiện như vậy đều phải qua sự kiểm định và cấp phép mới được tham gia giao thông tại Việt Nam.

**(xiii) Ngành vận tải nặng có thể:**

- Chấp nhận việc vận chuyển hàng theo lịch, sao cho lái xe có thời gian nghỉ ngơi cần thiết và nhờ đó tăng cường mức an toàn giao thông.
- Ngăn cấm hành vi lạm dụng chất cồn và các chất kích thích, thúc đẩy thói quen và lối sống lành mạnh trong giới lái xe.
- Đảm bảo rằng các phương tiện tham gia giao thông đều đạt tiêu chuẩn, an toàn kỹ thuật, ổn định và an toàn.
- Nâng cao tính chuyên nghiệp và an toàn của ngành bằng việc quản lý tốt các đội xe.

**(xiv) Những người đào tạo lái xe có thể:**

- Yêu cầu tất cả học viên ra dấu hay làm hiệu.
- Trang bị cho người học và những người mới lái xe những kỹ năng, thái độ, và

cách ứng xử cần thiết để đảm bảo việc lái xe an toàn trên đường.

- Duy trì và nuôi dưỡng các chuẩn mực cao trong huấn luyện, chỉ dẫn và chuyên môn.
- Thúc đẩy và nuôi dưỡng việc nâng cấp kỹ năng điều khiển trong các lái xe, nhất là những tài xế xe tải và những người điều khiển các phương tiện công cộng.
- Thành lập Hiệp hội và nâng cao tính nghề nghiệp bằng việc triển khai Bộ luật về dạy lái xe, các chương trình hướng dẫn lái xe...vv, cho các thành viên của hiệp hội.

**(xv) Hiệp hội những người sử dụng xe gắn máy có thể:**

- Thúc đẩy an toàn giao thông trong các thành viên bằng việc thường xuyên cập nhật các thông tin về luật giao thông, về thái độ ứng xử an toàn, về kỹ thuật, về tình trạng đường xá và về phương tiện an toàn.
- Ủng hộ, thúc đẩy và đỡ đầu cho những sáng kiến cũng như các phong trào về an toàn giao thông.
- Cung cấp cho chính quyền và ngành những thông tin phản hồi từ phía các thành viên, liên quan đến chính sách an toàn giao thông và những sáng kiến về an toàn giao thông.

**(xvi) Những người làm quảng cáo có thể:**

- Không khuyến khích những biển quảng cáo nhấp nháy có khả năng gây ra hiệu ứng không an toàn cho người tham gia giao thông.
- Tích cực khuyến khích những thái độ và sản phẩm an toàn giao thông.

**(xvii) Các nhà nghiên cứu/ các trường đại học có thể:**

- Đảm bảo rằng có sự cân đối giữa nghiên cứu cơ bản với ứng dụng thực tế.
- Đảm bảo rằng việc nghiên cứu về an toàn giao thông đạt chất lượng cao và kịp thời, và rằng, những kết quả nghiên cứu đã được biết đến và áp dụng.
- Đảm bảo việc triển khai hệ thống dữ liệu có chất lượng cao.
- Đánh giá tính hiệu quả của các liệu pháp đã ứng dụng để từ đó tính toán được hiệu quả của chi phí.
- Cung cấp các kết quả nghiên cứu đáng tin cậy và những tri thức cho các quyết sách.

**(xviii) Tất cả các tổ chức có thể:**

- Phát triển bên những chính sách an toàn giao thông trong nội bộ bao hàm cả việc đề cập đến trách nhiệm của chủ phương tiện.
- Thúc đẩy việc thực hiện an toàn giao thông trong các đội xe.
- Những điều phối viên có thể khuyến khích đội xe tham dự khóa học về phòng vệ, và ở đâu có thể, thì nên tài trợ hoặc hỗ trợ miễn phí các phí bảo hiểm cho

các đội xe.

**(xix) Mọi cá nhân tham gia giao thông có thể:**

- Tiến tới nhận thức, hiểu biết và hành động ngày càng tốt hơn trong lĩnh vực an toàn giao thông; từ thái độ ứng xử cho đến các kỹ năng.
- Tạo ra các cam kết cá nhân đối với việc thúc đẩy an toàn giao thông thông qua thái độ quan tâm thỏa đáng và sự tôn trọng đối với an toàn của người khác.

**3) Giám sát và đánh giá**

Tất cả những hoạt động an toàn giao thông đường bộ cần phải được giám sát để đảm bảo rằng, những đồng tiền đã bỏ ra là mang lại hiệu quả thiết thực; và những bài học thu được chính là việc xác định được đâu là hệ thống tối ưu và đâu là hệ thống yếu kém. Do các nguồn kinh phí luôn hạn chế nên đối với những mục tiêu như vậy, thì việc phải sử dụng những đồng tiền ấy một cách sáng suốt và có hiệu quả là điều vô cùng cần thiết. Khi mỗi sáng kiến được đem ra áp dụng, thì đều cần đến việc giám sát hiệu quả của nó (lý tưởng nhất là theo dõi số liệu tai nạn trước và sau khi áp dụng trong khoảng thời gian trước và sau bằng nhau).

Việc giám sát toàn bộ chương trình hành động là nhằm hướng đến một thể chế cho phép xây dựng và củng cố những tác nhân chủ chốt có trách nhiệm mật thiết với an toàn giao thông đường bộ - buộc họ phải tập trung vào thực hiện những mục tiêu trọng điểm của kế hoạch. Điều vô cùng cần thiết là cần phải đảm bảo rằng, các hoạt động của bên tư vấn và các chuyên gia là thực sự đem lại hiệu quả; và rằng những ý kiến từ phía họ đã tạo ra những hiệu ứng tốt, theo nghĩa, đã củng cố được năng lực của quốc gia trong việc đối phó với vấn đề an toàn giao thông.

Việc sử dụng khung giám sát là đáng khuyến khích, và thường thì nhờ đó việc thực thi Chương trình hành động sẽ đem lại nhiều thành công hơn.

Khung giám sát sẽ xác định (theo mẫu của nó) một cách chính xác những hoạt động nào đang thực hiện là thuộc về quá trình thực thi Chương trình hành động; và tìm kiếm những chỉ báo mức độ thực hiện, mà nhờ vào những chỉ báo này, chúng ta xét xem liệu có hay không tác động mà chúng ta mong muốn. Chúng có thể được dùng trong suốt quá trình thực thi nhằm xác định xem, liệu dự án có tiến triển đúng như trông đợi nhất là về mặt phát triển và tác động thể chế.

## 10 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

### 10.1 Kết luận

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

- (1) Việc phát triển kinh tế thuận lợi đã kèm theo việc gia tăng mức độ cơ giới hóa. Tính tới năm 2007, 23 triệu xe đã đăng ký lưu thông trên toàn quốc trong đó xe gắn máy có số lượng 21,7 triệu chiếm tới 95%. Đây là nét rất riêng nếu so với các nước khác.
- (2) Số lượng TNGT đã giảm từ năm 2002, nhưng tỷ lệ tử vong vẫn còn ở mức cao, trên 10.000 kể từ 2001. Riêng năm 2006, số người chết và bị thương đã được báo cáo là 12,757 và 11,288, gây ra tổn thất kinh tế tới khoảng 3% GDP.
- (3) Nguyên nhân gây ra TNGT nằm đan xen lẫn lộn giữa hiện trạng vật lý và lỗi của con người, dòng giao thông hỗn hợp và những hành vi lái xe bất cẩn. Nhiều TNGT xảy ra trên các tuyến quốc lộ chính, nhất là ở khu vực đô thị lớn và vùng giáp ranh. Hơn nữa, cần nhấn mạnh rằng, hơn một nửa nạn nhân là người trẻ dưới 30 tuổi.
- (4) Chính phủ Việt Nam đã có rất nhiều nỗ lực để khắc phục vấn đề xã hội nghiêm trọng này, kể cả hợp tác với các nhà tài trợ quốc tế. Một số biện pháp đã tỏ ra có hiệu quả như việc đội mũ bảo hiểm; tuy nhiên vẫn còn một chặng đường dài để phát triển các hành vi và phương thức đi lại an toàn trên toàn quốc. Những nỗ lực tiếp theo không những của Chính phủ mà cả chính quyền địa phương là không thể thiếu.
- (5) Đã có một số biện pháp như việc cải tạo điểm đen, lập lại hành lang an toàn trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng; tăng cường năng lực cưỡng chế và tuyên truyền giáo dục ATGT, hoặc phát triển hệ thống cấp cứu 115 trong ngành y tế. Nhiều biện pháp còn đang ở giai đoạn đầu thực hiện và trong một phạm vi giới hạn.
- (6) Dựa trên cơ sở tình hình ATGT đường bộ ở Việt Nam, một Quy hoạch tổng thể và một Chương trình hành động đã được đề xuất. Quy hoạch tổng thể nhằm phát triển các chính sách và chiến lược đảm bảo trật tự ATGT tới 2020 trong khi Chương trình hành động nhằm thực hiện các chính sách và chiến lược này cho các năm 2008-2012. Tuy nhiên, khoảng thời gian 2008-2012 có thể coi như một giai đoạn kế hoạch 5 năm, có thể thay là 2009-2013 theo sự phê chuẩn của Chính phủ đối với các đề xuất.
- (7) Chương trình hành động được tích hợp từ 35 chương trình đối với từng lĩnh vực như sau: kỹ thuật hạ tầng (9), vận tải (9), cưỡng chế (7), giáo dục tuyên truyền (3), cấp cứu y tế (3) và nâng cao về thể chế (4).
- (8) Kinh phí ước tính là khoảng 1,351 triệu USD cho 5 năm. 55% của kinh phí này dành cho hạ tầng và 24 % cho công tác cưỡng chế. Hệ thống cấp GPLX, cấp cứu y tế khoảng 8-9%. Những khoản này chủ yếu dành cho công tác xây lắp và trang bị các thiết bị an toàn, thiết bị thông tin trên phạm vi toàn quốc. Phần dành cho tuyên truyền và giáo dục tương đối nhỏ vì việc đầu tư phát triển nguồn nhân lực

tuy là một trong các điểm nhấn, những chi phí tương đối ít. Tỷ suất nội hoàn kinh tế khá cao, EIRR = 21% chứng tỏ hiệu quả kinh tế khá tốt.

## **10.2 Kiến nghị và đề xuất**

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

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

### Chính sách Quy hoạch cơ bản

- (i) Tập trung vào ba yếu tố của xã hội cơ giới: con người, phương tiện, và môi trường giao thông, tám lĩnh vực được xác định cho các biện pháp ATGT hiệu quả. Đó là: (1) Phát triển môi trường giao thông đường bộ an toàn, (2) Tăng cường lái xe an toàn, (3) Đảm bảo phương tiện an toàn, (4) Kiểm soát và cưỡng chế giao thông hiệu quả, (5) Tăng cường tuyên truyền và giáo dục về ATGT, (6) Phát triển các biện pháp đối phó sau tai nạn, (7) Tăng cường cơ sở nghiên cứu và phát triển, (8) Tăng cường hệ thống quản lý ATGT.
- (ii) Phát triển thể chế.
- (iii) Phát triển nguồn nhân lực và nguồn lực tài chính

### Chính sách thực hiện

- (a) Phát triển ATGT toàn diện.
  - (b) Phát triển Văn hoá ATGT.
  - (c) Cải tiến kỹ thuật.
- (4) Các lĩnh vực tập trung để giảm TNGT: (1) Xe gắn máy, (2) Quốc lộ, (3) Đô thị và vùng giáp ranh, (4) Thế hệ trẻ, (5) Xe vận tải và (6) Biện pháp xử lý sau tai nạn.
  - (5) Nhằm phát triển nguồn lực và thể chế hóa quan hệ liên ngành để đảm bảo phát triển ATGT bền vững, ba chương trình về thể chế được nhấn mạnh:
    - (i) Chương trình tăng cường năng lực hành chính, bao gồm cả việc nâng cao năng lực cho UBATGT quốc gia và các Ban ATGT địa phương.
    - (ii) Chương trình nghiên cứu và phát triển cho Trung tâm ATGT (đề xuất thành lập)
    - (iii) Chương trình phát triển nguồn lực bao gồm cả Quỹ tài trợ ATGT, hệ thống phí xe cộ mới và việc phát triển nguồn nhân lực.

(6) Các biện pháp chuyên ngành

- (i) Hạ tầng kỹ thuật (Bộ GTVT): Các thiết bị ATGT thích hợp sẽ được lắp đặt tùy theo chức năng của hệ thống đường: quốc lộ, cao tốc, đường đô thị, đường địa phương. Cùng với đó, các cải cách hệ thống sau được đề nghị áp dụng:
    - Hệ thống kiểm toán ATGT
    - Hệ thống đánh giá tác động lên giao thông của các công trình xây dựng
    - Hệ thống theo dõi và đánh giá các biện pháp ATGT
  - (ii) Vận tải và lưu thông (Bộ GTVT): Có hai hệ thống quan trọng được đề xuất: Đó là hệ thống đăng kiểm và cấp GPLX mới và Hệ thống quản lý lái xe an toàn trong các công ty vận tải, trong đó làm rõ trách nhiệm của các bên nếu để xảy ra TNGT.
  - (iii) Cường chế giao thông (Bộ Công an): Các nỗ lực hiện nay nhằm phát triển nguồn nhân lực và hiện đại hóa hoạt động tuần tra - kiểm soát, phát triển cơ sở dữ liệu TNGT sẽ được tăng cường để đáp ứng kịp với mức độ cơ giới hóa đang tăng nhanh.
  - (iv) Giáo dục ATGT (Bộ GD-ĐT): Nhóm nghiên cứu đề xuất một chương trình đồng bộ giáo dục ATGT không chỉ trong nhà trường mà cả trong cộng đồng với khái niệm “tham gia, trải nghiệm và áp dụng”, cũng như là việc xây dựng và phát triển văn hóa ATGT (hành vi an toàn) ở Việt Nam.
  - (v) Cấp cứu y tế TNGT (Bộ Y tế): Hệ thống cấp cứu y tế hiện đang được hình thành, củng cố, và cũng không thể phát triển riêng một hệ thống cấp cứu y tế cho TNGT được. Hiện tại, đề xuất là mở rộng hệ thống 115. Đồng thời, hệ thống bảo hiểm như bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc rất cần được thực thi.
- (7) Về phát triển nguồn nhân lực: Có hai cấp độ khác nhau được đề ra: một là dành cho lãnh đạo và chuyên gia các cơ quan, tổ chức; hai là nhân lực cần thiết để thực hiện các biện pháp ATGT, như CSGT hoặc kỹ sư giao thông. Lãnh đạo và chuyên gia sẽ do Trung tâm ATGT tổ chức nâng cao trình độ còn CSGT, kỹ sư sẽ do các cơ sở đào tạo chuyên nghiệp (đại học, học viện) phụ trách.
- (8) Về phát triển nguồn tài chính: Một trong những vấn đề chủ chốt là tìm nguồn kinh phí. Ngân sách là một nguồn chính. Để đảm bảo thực hiện thuận lợi các biện pháp đề ra, ngân sách đủ với yêu cầu là tối cần thiết. Các nguồn vốn hiện tại khá hạn chế, nên việc tìm thêm các nguồn khác là rất cần thiết. Nhóm nghiên cứu đề xuất lập Quỹ tài trợ để phát triển văn hóa ATGT và các khoản thu khác để bổ sung nguồn lực cho các biện pháp đề ra. Hệ thống đăng kiểm và cấp GPLX mới cho xe gắn máy được hy vọng là sẽ không chỉ làm tăng trách nhiệm của người sử dụng mà còn có thể là một khoản thu tiềm năng.
- (9) Chương trình hành động ATGT đồng bộ được đề xuất cho 05 năm tới để đạt các mục tiêu sau:
- (i) Đa số người sử dụng đường sẽ có thói quen tự mình tuân thủ mọi quy tắc trật tự, an toàn giao thông,
  - (ii) Giảm 5.2-6% số người chết do TNGT,
  - (iii) Tăng cường năng lực và chức năng cho các cơ quan, tổ chức liên quan.